

**Die Zukunft startet jetzt**  
Geschäftsbericht 2024

# INHALTSVERZEICHNIS

Editorial _____	3
Exzellenter Flughafen _____	6
Vorbildlich nachhaltig _____	9
Für Mitarbeiter und Region _____	13
Kennzahlen _____	17
Bericht des Aufsichtsrates _____	19
Jahresabschluss zum 31.12.2024 _____	21
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers _____	61
Impressum _____	64

## LIEBE LESERINNEN UND LESER,

die Zukunft startet jetzt – mit dieser Einstellung begegnen wir den Megatrends des 21. Jahrhunderts und gehen die Herausforderungen von morgen bereits heute an. Im Zentrum der weiteren Entwicklung unseres Airports steht unsere Vision „Destination of Excellence“. Wir verfolgen klare Ziele: Wir wollen zu den besten Flughäfen Europas in der Kategorie bis 30 Millionen Passagiere zählen, Vorreiter für Nachhaltigkeit sein und als attraktiver Arbeitgeber unsere Region stärken.

«Wir wollen unsere Passagiere mit einem weltweiten Netzwerk, attraktiven Angeboten und Top-Qualität überzeugen.»

Lars Redeligx



Im vergangenen Jahr sind wir auf unserem Weg entscheidende Schritte vorangekommen. Erstmals seit der Pandemie konnten wir wieder mehr als 20 Millionen Fluggäste begrüßen. Dank unserer Qualitätsinitiative Off-Block ist die Kundenzufriedenheit deutlich gestiegen. Die operative Performance von Team DUS während der Euro 2024 hat überzeugt, wie eine Fanbefragung der Stadt Düsseldorf gezeigt hat: 99 Prozent der Teilnehmer waren mit ihrem Aufenthalt am Flughafen zufrieden oder sogar sehr zufrieden. Über das ganze Jahr hinweg konnten 97 Prozent unserer Passagiere die Sicherheitskontrollen in unter zehn Minuten passieren. In den Airport-Rankings Skytrax, Airhelp, European Airport Index und Holiday Extras haben wir 2024 Top-Platzierungen erreicht. Erneut war unser Flughafen der pünktlichste Großflughafen Deutschlands.

### Verbindlichkeiten aus der Corona-Zeit weiter getilgt

Wir haben das Jahr 2024 mit einem Jahresüberschuss in Höhe von rund 13,6 Millionen Euro abgeschlossen – und mit diesem positiven Ergebnis unsere Zielmarke um mehr als zehn Prozent übertroffen. Das Investitionsvolumen unseres Unternehmens beträgt aktuell etwa 70 bis 80 Millionen Euro. Damit liegt es wieder auf dem Vorpandemie-Niveau. Wir verfügen über verlässliche finanzielle Spielräume dafür, den Flughafen weiterzuentwickeln. Neben dem positiven Ergebnis ist uns eine weitere Nettoentschuldung von rund 45 Millionen Euro gelungen. Die Hälfte des NRW-Corona-



«Wir nutzen unsere finanziellen Spielräume und setzen dabei auf Zukunftsthemen wie nachhaltige Mobilität und attraktive Arbeitsplätze.»

Pradeep Pinakatt

Darlehens wurde bis Ende 2024 getilgt, wir konnten aus eigener Kraft neue Mittel am Finanzmarkt aufnehmen und in zukunftsweisende Projekte investieren. So sind wir in einem dynamischen Umfeld gut aufgestellt für die kommenden Herausforderungen.

### Beschäftigungsimpulse für das Land

Die Rahmenbedingungen allerdings waren schon einmal besser. Hohe staatliche Kosten hierzulande schwächen Deutschland als Luftverkehrsstandort. Noch fehlt es außerdem an staatlichen Anreizen dafür, den Hochlauf der Produktion von Sustainable Aviation Fuel (SAF)

auf breiter Fläche anzugehen. Gerade deshalb werden wir selbst aktiv: Zusammen mit unseren Partnern wollen wir die nachhaltige Transformation im Luftverkehr mitgestalten, die CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität der Zukunft vorantreiben und Anstöße geben für neues Wachstum in der Region. Mit über 19.000 beschäftigten Menschen am Standort setzt unser Flughafen als größte Betriebsstätte Düsseldorfs weiter erhebliche Impulse für den Arbeitsmarkt im Land. Bereits heute stehen über 36.000 Vollzeitstellen in Nordrhein-Westfalen direkt oder indirekt mit dem Airport in Verbindung.

Zugleich bleiben wir wichtiger Auftraggeber für die Wirtschaft in der Region. Von 2022 bis 2024 haben wir Lieferungen und Leistungen im Wert von rund 541 Millionen Euro bei Unternehmen aus Nordrhein-Westfalen bestellt. Davon entfielen 346 Millionen Euro auf Firmen aus Düsseldorf. Hinzu kommen die 4 Milliarden Euro Bruttowertschöpfung, die durch am Airport tätige Betriebe und Dienstleister 2024 generiert wurden. 79 Prozent davon verbleiben in NRW.

### Neue Destinationen in Europa

Unsere Airlinepartner sehen das große Nachfragepotenzial unserer Region und erkennen die Erfolge an, die wir beim Thema Qualität und effiziente Prozessabläufe erzielt haben. Wir freuen uns deshalb sehr darüber, dass etwa die britische easyJet nun in Düsseldorf startet und Verbindungen nach Edinburgh, London, Mailand und Nizza anbietet. Eurowings, unsere

größte Fluggesellschaft am Standort, hat ihren Flugplan ebenfalls erweitert. In diesem Sommer stehen unseren Reisenden somit zahlreiche neue Ziele, zusätzliche Airlines und mehr Verbindungen auf stark nachgefragten Strecken offen. Insgesamt verbinden über 60 Airlines unsere Landeshauptstadt mit rund 165 Destinationen weltweit.

Klar ist: Die Menschen wollen reisen, sowohl innerhalb Europas als auch auf der Langstrecke. Die Wirtschaft in der Region baut auf gute Verbindungen von DUS in die Welt, um Import- und Exportchancen zu nutzen. Wir sind in guten Gesprächen mit verschiedenen Airlines dazu, ob und wohin bald noch mehr Flüge von Düsseldorf aus starten können.

### 1 Milliarde Euro Investitionen

Unser Masterplan 2045 zeigt schon heute, wie unsere Vision „Destination of Excellence“ in den nächsten beiden Dekaden Wirklichkeit werden soll. Wir planen, eine Milliarde Euro in die Modernisierung und den Ausbau unserer Infrastruktur zu investieren. Um als exzellenter Flughafen optimale Aufenthaltsqualität zu bieten, schaffen wir ein völlig neues Reiseerlebnis: Auf dem „Marketplace der Zukunft“ und in hochattraktiven Lounges wollen wir unsere Passagiere bald in einem Ambiente empfangen, das moderne Ästhetik und Komfort mit regionalen Akzenten verbindet und den Charakter der Rhein-Ruhr-Region erlebbar macht. Die Zeit im Terminal wird damit ganz im Zeichen von Entspannung, Vorfreude und Genuss ste-

hen. Konsequente Digitalisierung und Automatisierung vereinfachen zugleich sämtliche Abläufe und beschleunigen sie, von der Ankunft im Parkhaus bis zur Ausgabe des Gepäcks.

### Neues Treibstofflager und SAF-Reallabor

Die Zukunft startet jetzt – das bedeutet für uns auch ein Investment in eine nachhaltige und zukunftsfähige Infrastruktur. Im Vergleich zu

2010 haben wir unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen bereits um über 80 Prozent reduziert. Jetzt folgt der nächste Meilenstein auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit. Wir erleichtern den Airlines den Umstieg auf umweltschonenden Kraftstoff, indem wir ein auf SAF ausgelegtes Treibstofflager mit Gleisanschluss errichten. Wir bauen eine Wasserstofftankstelle, die luft- ebenso wie landseitig zugänglich sein wird – und unterstützen mit dem EUREF-Campus Düsseldorf



«Dank modernster Technologien wird das Reiseerlebnis noch individueller. Wir setzen dabei auf Interaktion, viel Licht, mehr Grün und eine herzliche, entspannte Atmosphäre.»

Lars Redeligx



«Wir schaffen ein Areal für einen komplett CO<sub>2</sub>-neutralen Airport. Wir haben das Know-how in der Region, die richtigen Partner und eine exzellente Anbindung.»

**Pradeep Pinakatt**

die Pläne des New Energy Start-ups Greenlyte. Das Essener Unternehmen will direkt am Airport CO<sub>2</sub> aus der Luft gewinnen und gleichzeitig grünen Wasserstoff erzeugen, um im zweiten Schritt beides im Reallabor vor Ort in synthetisches SAF umzuwandeln. Wie wir mit diesen und weiteren Nachhaltigkeits-Aktivitäten vorankommen, beleuchten wir in einem umfassenden Reporting. Seit 2018 berichten wir dazu auf freiwilliger Basis nach dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK). Ein integriertes Reporting bereiten wir derzeit vor.

#### **Imagekampagne als Bekenntnis zur Stadt Düsseldorf**

Es liegt uns am Herzen, gute Beziehungen zu unseren Partnern und unserer Heimatregion zu

pflegen. Sichtbares Zeichen dafür war 2024 die „Weil DUS liebst“-Imagekampagne zusammen mit Eurowings, die die Freude am Reisen augenzwinkernd mit sechs ikonischen Orten und Themen Düsseldorfs verknüpft hat. Unser gemeinsames Bekenntnis zur Landeshauptstadt hat viele Menschen begeistert – und steht beispielhaft dafür, wie eng der Flughafen, die größte Airline am Standort und die Düsseldorferinnen und Düsseldorfer miteinander verbunden sind.

#### **Positives Feedback der Stakeholder**

Weil wir diese Verbundenheit weiter stärken wollen, haben wir im vergangenen Jahr in Kooperation mit der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf eine Stakeholder-Befragung durchgeführt: Wie denken unsere Nachbarinnen und Nachbarn über den Flughafen? Was haben sie für Erfahrungen mit uns gemacht? Die Antworten darauf geben uns Rückenwind, um nachhaltige Perspektiven für Stadt und Region zu schaffen. 70 Prozent der Menschen in unserer Nachbarschaft, so ein Ergebnis der Befragung, halten den Flughafen für wichtig oder sehr wichtig für die Gesellschaft. 90 Prozent derjenigen, die sich mit einem Anliegen an uns wenden, sind zufrieden oder sehr zufrieden damit, wie wir darauf eingehen.

Wir sind dankbar für dieses Feedback und stolz auf unser Team, dessen Einsatz uns so weit nach vorn gebracht hat. Zugleich nehmen wir die Ergebnisse als Ansporn, auf unserer Reise zur „Destination of Excellence“ nicht nachzulassen. Begleiten Sie uns auf dieser Reise und werfen Sie auf den nachfolgenden Seiten einen Blick in die Zukunft unseres Flughafens!



**Pradeep Pinakatt,**  
Kaufmännischer Geschäftsführer und Arbeitsdirektor

**Lars Redeligh,**  
Vorsitzender der Geschäftsführung

# Exzellenter Flughafen: Komfort und Effizienz in der nächsten Dimension

Düsseldorf  
Airport **DUS**

**DUS schafft bis 2045 ein völlig neues Flughafenerlebnis.** Dank innovativer Architektur- und Interior-Konzepte, optimierter Service-Leistungen und konsequent digitalisierter Prozesse entsteht eine Airport-Welt, die keine Wünsche offenlässt. Von der Anfahrt bis zum Abflug, in einer Atmosphäre, die zum Entspannen einlädt und mit viel Liebe zum Detail überzeugt: Team DUS arbeitet mit Hochdruck daran, die Vision der „Destination of Excellence“ in die Tat umzusetzen. Hinter den Kulissen ebenso wie dort, wo die Faszination Flughafen für jeden Besucher spürbar wird.



**DAS HERZSTÜCK: MARKTPLATZ DER ZUKUNFT**  
Shopping, Genuss und Entspannung dynamisch miteinander verzahnen – das ist der Leitgedanke bei der Umgestaltung der kommerziellen Flächen, die der Flughafen sich vorgenommen hat.

Die Planung für die kommerziellen Flächen am Airport setzt auf fließende Übergänge: Im Zentrum steht dabei ein zentraler Foodcourt mit großzügigen Gastronomie-Flächen und prominenten Markeninszenierungen. Freundlich gestaltete Aufenthaltsbereiche in Kombination mit lichtdurchfluteten Räumen eröffnen vielfältige Möglichkeiten für flexible Angebote. Die Duty-Free-Zonen, bislang getrennt, gewinnen dank des neuen, durchgehenden Konzepts an Attraktivität. Der freie Blick aufs Vorfeld durch die vergrößerte gläserne Fassade lässt ein Gefühl von Weite entstehen. So schafft DUS auf 14.700 Quadratmetern eine eigene Welt zum Wohlfühlen, die Passagieren ebenso wie Partnern viel Mehrwert garantiert.

### LOUNGES: WOW-MOMENTE UND RUHE-OASEN

Wer künftig die neuen Lounges am Flughafen betritt, wird das Beste aus mehreren Welten er-

leben. Klassisches und innovatives Design, Kunst und interaktive Installationen ergänzen sich im harmonischen Miteinander. Urbane und regionale Elemente greifen Charakteristika von Stadt und Region auf. Die Hugo-Junkers-Lounge etwa, dominiert von weichen Formen und warmen Farbakzenten, spielt mit dem Motiv der grünen Stadt. Highlight wird die exklusive Terrasse zum Vorfeld mit gastronomischem Angebot sein, auf der Besucher persönliche Wow-Momente an der frischen Luft genießen können.

Gäste der VIP-Lounge finden sich nach einer separaten Sicherheitskontrolle in einer Oase der Ruhe wieder. Die Lounge empfängt sie mit hochwertigen Naturmaterialien, ikonischem Design-Mobiliar und Skulpturen, einer Barista-Bar und erstklassigem Catering. Wer sich noch stärker vor fremden Blicken schützen möchte, kann einen der vier Privaträume nutzen – und sich auf Wunsch von einem VIP-Betreuer mit der Limousine zum Flugzeug bringen lassen.

# 14.700 m<sup>2</sup>

Gesamtfläche

# 124 m<sup>2</sup>

Außenterrasse



Mehr Licht, mehr Weite, mehr Komfort: Künftig können Passagiere vor dem Abflug im zentralen Marketplace den freien Blick aufs Vorfeld genießen.

## EXZELLENZ IM PASSAGIER-PROZESS

Über zehn Millionen Euro hat der Flughafen bereits in seine Qualitätsoffensive Off-Block investiert. Das hat sich ausgezahlt, schon heute benötigen 82 Prozent der Reisenden weniger als zehn Minuten zum Einchecken. Die Sicherheitskontrollen passieren sogar 97 Prozent in ebenso kurzer Zeit. Um noch mehr Komfort und Effizienz zu bieten, setzt DUS weiter verstärkt auf digitale und automatisierte Prozesse: Immer mehr Self-Services bieten den Passagieren unter anderem die Möglichkeit, ihr Gepäck ganz ohne Wartezeit an Schaltern zügig auf die Reise zu schicken. An allen Sicherheitskontrollen soll es in enger Abstimmung mit der Bundespolizei mittelfristig hochmoderne CT-Scanner geben, damit das mühevoll Hantieren mit Flüssigkeiten und elektronischen Geräten entfällt. Für noch effizientere Abläufe zwischen den Stationen im Terminal sorgen unter anderem neue

Quick Boarding Gates, sodass Reisende sich bequem und ohne lästige Unterbrechungen auf den Weg in den Flieger machen können.

## 120 SONDERFLÜGE WÄHREND DER EURO 24

Eines der größten Highlights im vergangenen Jahr: die EURO 24, die der Airport mit zahlreichen Aktionen für Besucher und Passagiere begleitet hat. Ein enthusiastisches Team DUS präsentierte den Flughafen als Aushängeschild der Stadt – und sorgte dafür, dass teilnehmende Teams ebenso wie Fans sich willkommen fühlten. 100.000 Passagiere mehr als sonst waren während der Fußball Europameisterschaft der Männer zu verzeichnen. Allein in der Gruppenphase gab es 120 Sonderflüge für Fans, Spieler, Funktionäre und Sponsoren.

## KAPAZITÄTEN FLEXIBLER AUSLASTEN

Kameras und selbstlernende Software, die in Echtzeit die Flugzeugabfertigung analysiert, ermöglichen im Hintergrund ein reibungsloses Miteinander zwischen Flughafen, Bodenverkehrsdiensten und Airlines. Das Gepäckhandling, Schwerpunkt der 3. Phase von Off-Block, erreicht so eine neue Stufe der Effizienz. Dank künstlicher Intelligenz kann das Airport Control

Center die Kapazitäten künftig flexibler auslasten – und nachsteuern, damit weder Wartezeiten noch Leerlauf entstehen. Wird das Terminalgebäude wie geplant erweitert, bringt das den nächsten Schub für Exzellenz: Auf jeweils 3.900 Quadratmetern sollen in neuen Gebäudeeinheiten zusätzliche Gepäckrundläufe entstehen, die unter anderem hochmoderne Systeme zum Sortieren und Lagern integrieren. Gleichzeitig wird es neue Schalter für die Grenzkontrolle und Easy Pass Spuren geben, um Passagieren aus dem Non-Schengen-Raum eine beschleunigte Einreise zu ermöglichen. Das erweiterte Terminal wird zudem ein Knotenpunkt für Passagiere, Besucher und Mitarbeiter auf dem Weg zur geplanten Linie U81 und zur Airport City.




Immer mehr Self-Services bieten den Passagieren die Möglichkeit, ihr Gepäck ganz ohne Wartezeit aufzugeben.



Mit Hilfe automatischer Gesichtserkennung unterstützen Quick Boarding Gates den reibungslosen Weg zum Flieger.





**Vorbildlich nachhaltig:**  
Maßstäbe setzen  
für saubere Lösungen

**DUS geht konsequent den Weg Richtung Klimaneutralität und treibt umweltfreundliche Mobilität voran.** Der Flughafen von morgen wirtschaftet CO<sub>2</sub>-neutral – und setzt auf Gebäude und Flächen, die selbst grüne Energie liefern. Mit einer durchdachten Infrastruktur und innovativen Technologien erschließt der Airport neue Potenziale, um sowohl am Boden als auch in der Luft Emissionen zu reduzieren. So entsteht bis 2045 ein eigenes Ökosystem, in dem nachhaltige Energie erzeugt, gespeichert und bereitgestellt wird.

**Düsseldorf**  
**Airport** **DUS**



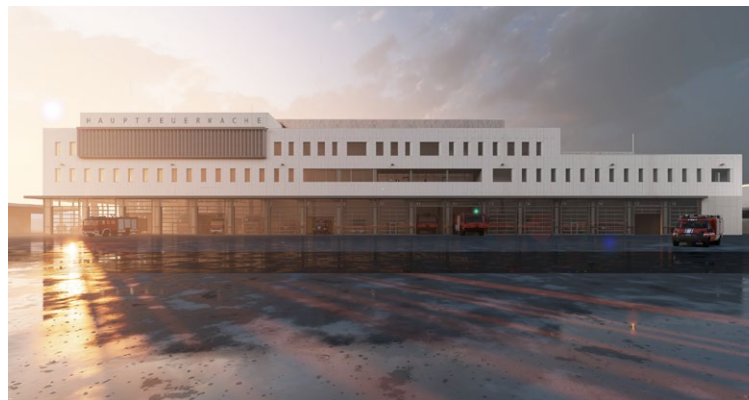
## OFFEN FÜR ALLE: WASSERSTOFFTANKSTELLE

In Zukunft werden nicht nur Flughafen-Partner, sondern auch Privatleute mit entsprechend ausgerüsteten PKWs Wasserstoff am Airport tanken können.

Bereits 2023 hat DUS den Einsatz von Wasserstoff-Bussen getestet, damals ausschließlich für den Transport von Passagieren auf dem Vorfeld. Jetzt geht der Flughafen den nächsten Schritt – und richtet eine eigene Wasserstoff-tankstelle ein, die in diesem Jahr ausgeschrieben wird und 2027 den Betrieb aufnehmen soll. Sie wird auf der Luftseite für Passagierbusse, Ground-Handling-, Sonder- und Nutzfahrzeuge erreichbar sein und auf der Landseite zugleich dem öffentlichen Nahverkehr, Schwerlast-Fahrzeugen und privaten PKWs offenstehen. So trägt der Airport dazu bei, den Umstieg auf emissionsarme Fahrzeuge zu erleichtern – für die Partner vor Ort ebenso wie in der gesamten Region.

# 14.000 m<sup>2</sup>

Nutzfläche auf vier Etagen wird die neue Feuerwache bieten.



Zukunftsweisendes Projekt: Die neue Feuerwache des Airports vereint modernste Technik, attraktive Arbeitsplätze und Klimaschutz.

## DIE NEUE FEUERWACHE

Das größte Bauprojekt am Airport seit über 20 Jahren vereint Funktionalität und Umweltschutz. Schon jetzt ist klar, dass die neue Feuerwache in Sachen Umwelt-Technologie zu den innovativsten Feuerwehrgebäuden überhaupt in Europa zählen wird. Solarthermie für die Aufbereitung von Warmwasser und Wärmepumpen, die das Fernwärmenetz unterstützen, verleihen dem Gebäude Vorbildcharakter. Gleiches wird für das geplante Gründach und die darauf installierte Photovoltaik-Anlage gelten. Herzkammer der Wache wird die Einsatzzentrale sein, ausgestattet mit neuester Technik für Feuerwehr und Security. Vier Etagen, ein attraktives Arbeitsumfeld auf 14.000 Quadratmetern – ein Meilenstein für den Klimaschutz des Flughafens von morgen.

# 14 Millionen kWh

Strom wird die neue Photovoltaik-Anlage im Norden des Flughafens jährlich produzieren.

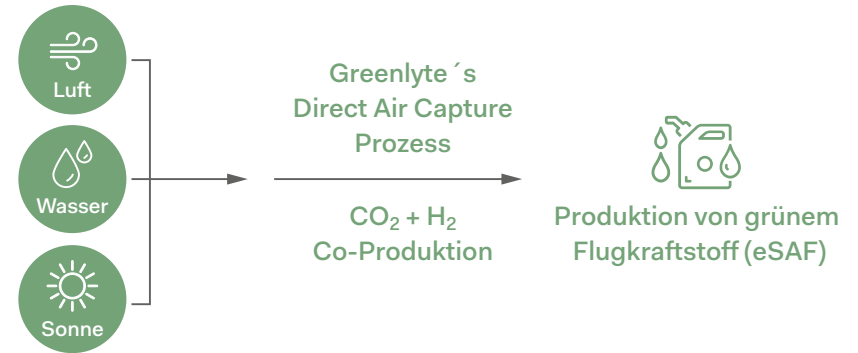


Die neue Photovoltaikanlage auf dem nördlichen Flughafen-gelände wird 150.000 Quadratmeter umfassen. Das sind etwa 21 Fußballfelder.

## DIE KRAFT DER SONNE: PHOTOVOLTAIK IM GROSS-FORMAT

Bereits seit über 15 Jahren nutzt DUS Photovoltaik, um am Standort klimafreundlich Strom zu erzeugen. Mit den bereits bestehenden Anlagen am Boden im Sicherheitsbereich und den Photovoltaik-Flächen auf den Hallen 3 und 7 gehört der Airport heute schon zur Spitzengruppe der europäischen Flughäfen. Die neue Anlage, die am Nordrand des Flughafen-Geländes entsteht, erweitert die derzeitigen Dimensionen um ein Vielfaches und setzt neue Maßstäbe: Sie umfasst 150.000 Quadratmeter und hat damit in etwa die Größe von 21 Fußballfeldern. 14 Millionen Kilowattstunden (kWh) Strom wird sie pro Jahr produzieren. So viel, dass sich damit ein ganzes Jahr lang der Bedarf von 4.000 Familien decken ließe. DUS erprobt mit Partnern direkt am Standort, wie die gewonnene Energie für eine umweltfreundliche Mobilität genutzt werden kann. Das Ziel: Modell-Lösungen entwickeln, die in Zukunft auch die Produktion sauberer Kraftstoffe ermöglichen.

## DER WEG ZU STROMBASIERTEM SAF



## SCHLÜSSELTECHNOLOGIE FÜR DEN LUFTVERKEHR: SAF-REALLABOR

90 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß als herkömmliches Kerosin: Wer den Sprung ins Zeitalter des klimaneutralen Luftverkehrs schaffen will, braucht Sustainable Aviation Fuels (SAF). Sie beizumischen, ist schon heute Pflicht in Europa. Bis 2050 soll ihr Anteil an jeder Flugzeug-Tankfüllung mindestens 70 Prozent betragen. Noch allerdings fehlt es an großflächig nutzbaren Kapazitäten für die Herstellung. DUS erkundet zusammen mit einem ambitionierten New Energy Start-up deshalb die Möglichkeiten, SAF am Standort zu produzieren: Im Reallabor am Flughafen setzt die Essener Greenlyte Carbon Technologies GmbH ihre Technologie ein, um direkt vor Ort CO<sub>2</sub> aus der Luft zu ge-

winnen und gleichzeitig grünen Wasserstoff zu erzeugen. Beides wird dann in synthetisches SAF (eSAF) umgewandelt. Weitere Partner aus Wirtschaft und Wissenschaft unterstützen dabei, die Prozesse zu optimieren und die Technologie so weiterzuentwickeln, dass eine möglichst effiziente und kostengünstige Benchmark-Lösung entsteht. Aus NRW für NRW, mit dem Ziel, im besten Fall die gesamte Wertschöpfungskette in unmittelbarer Nähe zum Airport und dem EUREF-Campus abzubilden. Produktion, Speicherung und Umschlag von SAF, mitten im Herzen der Metropolregion Rhein-Ruhr: Gelingt es, diese Vision zu verwirklichen, wird die Region zum Vorreiter für die Green Economy und den gesamten Verkehrssektor.



## STARTKLAR FÜR SAF: NEUES TANKLAGER

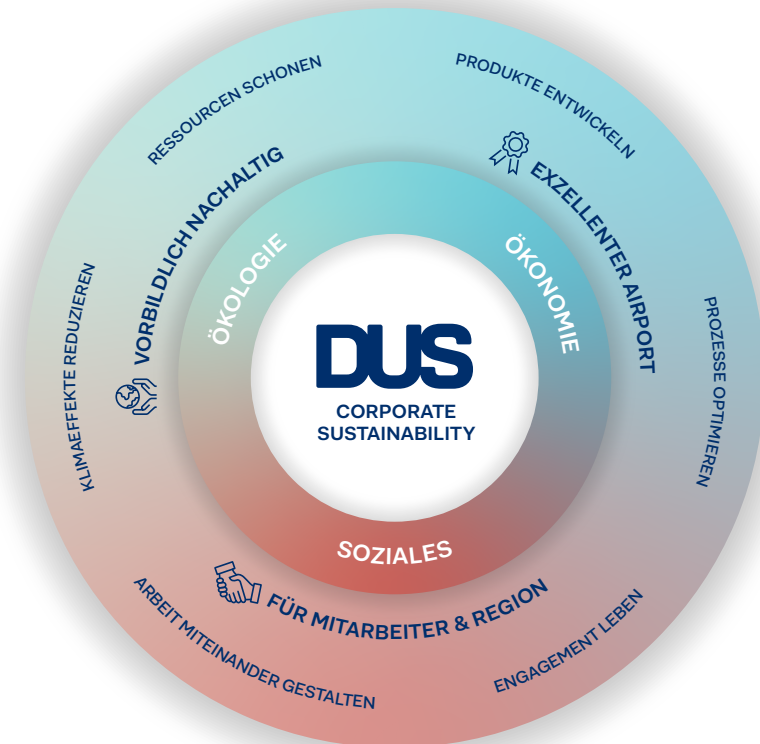
SAF zu lagern, bereitzustellen und Airlines den Umstieg auf nachhaltige Kraftstoffe zu erleichtern, wird eine wesentliche Aufgabe am Flughafen von morgen sein. Mit dem neuen Tanklager, das bis 2028 im östlichen Bereich des Airports gebaut wird, schafft DUS die Infrastruktur dafür. Es wird nicht nur ein Drittel mehr Kapazität als das derzeitige bieten, sondern vor allem einen verbesserten Zugang zu nachhaltigen Kraftstoffen. Dank Gleisanschluss ist eine klimaneutrale Anlieferung möglich. Transporte auch von weiter entfernten Raffinerien werden

einfacher, günstiger und umweltfreundlicher. Damit ist der Flughafen bestens gerüstet, zum Beispiel für SAF-Lieferungen aus Raffinerien europäischer Standorte wie etwa Rotterdam. Mehr Verfügbarkeit für SAF oder schwefelfreies Kerosin, eingebunden in eine nachhaltige Lieferkette: DUS stellt die Weichen dafür, dass nachhaltige Kraftstoffe im Luftverkehr zum Alltag werden.

## MEHR SICHTBARKEIT FÜR NACHHALTIGKEIT

Besser vergleichbar machen, wie Unternehmen in ihrem Nachhaltigkeitsengagement vorankommen, anhand klarer Kriterien für die Berichterstattung: Das ist eines der vorrangigen Ziele der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) der Europäischen Union. Der

freiwillige Nachhaltigkeitsbericht, bislang nach dem Deutschen Nachhaltigkeitsindex (DNK) erstellt, wird künftig verbindlicher Teil dieses Geschäftsberichts. Der Airport bereitet aktuell ein entsprechendes Berichtsformat vor, um einen integrierten 360-Grad-Blick auf die gesamte Geschäftstätigkeit zu ermöglichen.



360-Grad-Blick auf die Geschäftstätigkeit: DUS sieht Nachhaltigkeit als integralen Bestandteil seiner Strategie.

## Für Mitarbeiter und Region: Wertschätzendes Miteinander

Als attraktiver Arbeitgeber, Nachbar und Teil der Stadtgesellschaft gestaltet der Flughafen aktiv mit, wie die Metropolregion Rhein-Ruhr sich entwickelt. Teamgeist und Vielfalt, Respekt vor den Bedürfnissen der Nachbarschaft und Freude an lebendigen Partnerschaften machen DUS stark. Der Airport schafft Verbindungen, lebt Gemeinschaftsgeist und pflegt den Dialog – damit der Flughafen auch in den nächsten Jahrzehnten Herzstück einer florierenden Region bleibt.





## GREAT PLACE TO WORK FÜR DIE MITARBEITER

Ein motivierendes Umfeld bieten, in dem alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihr volles Potenzial entfalten können: Dieser Anspruch ist fester Bestandteil des Unternehmensleitbilds. Um Klarheit darüber zu gewinnen, was bereits gut läuft und wo der Flughafen als Arbeitgeber sich noch verbessern sollte, hat der Airport seine Beschäftigten 2024 zur Unternehmenskultur und zur Zufriedenheit mit dem Arbeitsplatz befragt. Neben dem Arbeitsalltag standen die Themen Teamgeist, Glaubwürdigkeit, Respekt, Fairness und Stolz im Fokus. „Great place to work“, ein renommiertes Forschungsinstitut, hat bei der Durchführung der Umfrage unterstützt.

### Beim Teamgeist vorne

Die Ergebnisse bestätigen, dass DUS in vielen Themenfeldern auf dem richtigen Kurs ist. Fast zwei Drittel der Befragten haben den Airport als sehr guten Arbeitsplatz bewertet, an dem großer Teamgeist herrsche. Damit schneidet der Flughafen deutlich besser ab als der Durchschnitt aller Organisationen mit mehr als 500 Mitarbeitenden in Deutschland. Auch in Kategorien wie Glaubwürdigkeit, Respekt, Fairness und Stolz aufs Unternehmen liegt DUS ein gutes Stück vor der Mehrheit vergleichbarer Organisationen.

Noch besser, so das Urteil der Befragten, müsse der Airport aber beim Aspekt „Kunden finden Produkte exzellent“ werden – exakt bei dem Thema also, an dem DUS im Rahmen von „Destination of Excellence“ ohnehin unter Hockdruck arbeitet. Außerdem wünschten sich die Beschäftigten, dass neue Ideen aus ihren Reihen noch stärker unterstützt und geschätzt werden, um sich gemeinsam im Sinne des Unternehmensleitbilds weiterzuentwickeln. Auf den Ergebnissen der Umfrage wird der Flughafen jetzt gezielt aufbauen. Welche Fortschritte auf dem Weg zum „Great place to work“ zu verzeichnen sind, soll bereits im kommenden Jahr eine Folge-Befragung messen.

## WAS MITARBEITENDE AM ARBEITSPLATZ DUS SCHÄTZEN

### Gesamtbewertung

„Alles in allem kann ich sagen, dies hier ist ein sehr guter Arbeitsplatz.“

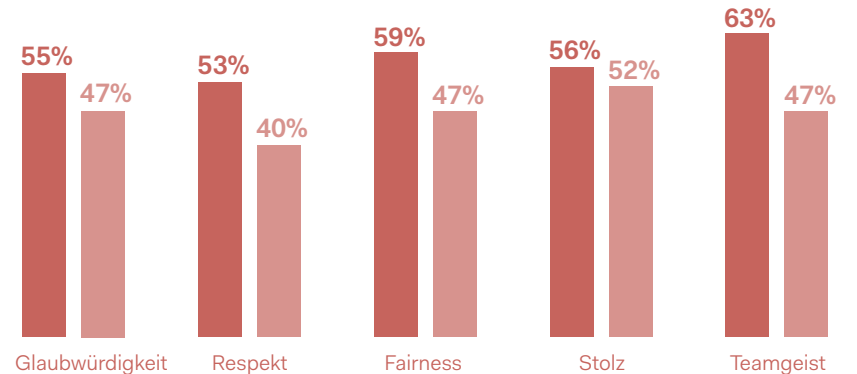
### Konzern FDG



281 Unternehmen in Deutschland > 500 Mitarbeiter, die ebenfalls eine Great Place to work-Mitarbeiterbefragung durchführen

### Fokusbereiche

Zustimmende Antworten = „trifft fast völlig zu“ und „trifft überwiegend zu“



### Konzern FDG

281 Unternehmen in Deutschland > 500 Mitarbeiter, die ebenfalls eine Great Place to work-Mitarbeiterbefragung durchführen

Eine klare Mehrheit der Befragten arbeitet gerne am Flughafen und sagt, dass zentrale Werte gelebt werden.

## IMPULSE FÜR MORGEN: STAKEHOLDER- RESONANZANALYSE 2024

Wer Vertrauen schaffen und gemeinsame Zukunftsperspektiven entwickeln will, muss die Meinung der Menschen in seinem Umfeld kennen. Deshalb hat DUS 2024 in Kooperation mit der Heinrich-Heine-Universität Bürgerinnen und Bürger aus dem Großraum Düsseldorf gefragt, wie sie den Flughafen wahrnehmen: Was bewegt sie, wie erleben sie ihre Kontakte zum Airport? Mit 2.000 Teilnehmenden quer durch die Gesellschaft war die Umfrage repräsentativ und hat wertvolle Impulse für das künftige Miteinander geliefert.

### Vertrauen in digitale Kanäle

Je öfter die Befragten den Flughafen nutzen, so eine der zentralen Erkenntnisse, desto mehr vertrauen sie ihm. Nahezu jeder, der persönlichen Kontakt zu DUS hat, ist zufrieden oder sehr zufrieden damit, wie sein Anliegen behandelt wird. Insbesondere die Interaktionen über digitale Kanäle wie etwa die Internetseite stufen die Teilnehmenden als vertrauenswürdig ein. Keine große Rolle spielt bei der Bewertung des Airports offenbar die Lärmbelastung: 16 Prozent gaben an, dass sie sich durch Fluglärm gestört fühlen. Das ändert allerdings wenig daran, dass auch diese Gruppe den Airport insgesamt sehr positiv bewertet.

Für den Flughafen stellen die Ergebnisse eine wichtige, wissenschaftlich fundierte Grundlage dafür dar, in Zukunft noch gezielter auf die Bedürfnisse der Menschen in der Region einzugehen. Der Airport will den Austausch stärken und im Dialog bleiben. Zuhören und die Menschen ernst nehmen, das ist sein Anspruch. Deshalb sind neue Dialogformate für Nachbarn, Institutionen und Vereine in Planung. Gleichzeitig soll der faszinierende Mikrokosmos Flughafen wieder für die Menschen in der Region erlebbar werden. Wie dieser intensive Kontakt sich bewährt, wird DUS künftig regelmäßig in weiteren Bürgerbefragungen erheben.



70%

bewerten den Flughafen als wichtig bis sehr wichtig für die Gesellschaft.

79%



sagen, dass der Airport ein zentraler Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung der Region ist.



52%

halten die Umweltschutz-Maßnahmen des Flughafens für gut oder sehr gut.



7,7 von 10

Die Weiterempfehlungsrate liegt auf einer Skala von 0 bis 10 bei 7,7. Das ist ein sehr guter Wert, nicht nur im Branchenvergleich.



90%

der Befragten mit direkten Anliegen sind zufrieden oder sehr zufrieden damit, wie DUS auf sie eingeht.

## VERWURZELT AM RHEIN: ZUSAMMEN FÜR DIE REGION

DUS ist stolz auf seine Heimat und die einzigartige Beziehung, die den Flughafen mit Wirtschaft und Gesellschaft in seinem Umfeld verbindet. Deshalb übernimmt der Airport Verantwortung und setzt sich ein für eine lebendige Gemeinschaft.



### Weil DUS liebst:

#### Emotionale Standortkampagne

Gemeinsam mit Eurowings hat DUS im Spätherbst 2024 eine viel beachtete Imagekampagne gestartet. Kern waren sechs Motive rund ums Reisen, die ikonische Orte und Themen in Düsseldorf in Szene setzten: den belebten Carlsplatz, das idyllische Rheinufer, das Strandbad Lörick, das kultige Fortuna-Büdchen, die lebhafteste Altstadt und die traditionsreiche Altbierkultur. Eine Hommage an die Vielfalt, Geselligkeit und Lebendigkeit der Stadt – und ein klares Bekenntnis zu einem Zuhause, dem sich DUS und Eurowings tief verbunden fühlen.

### Kultur und Sport: Events mit Strahlkraft

Düsseldorf versteht sich als Kunststadt ebenso wie als Sportmetropole. Nur logisch, dass auch DUS dieser einzigartigen Kombination Rechnung trägt. Beim Art Walk von Mai bis November 2024 zum Beispiel bespielten international angesehene Künstler aus der Region temporäre Freiflächen im Terminal mit Installationen, die sich kreativ mit dem Thema Reisen auseinandersetzten. Im Herbst 2024 hat der Flughafen für das ungewöhnliche Konzept den renommierten Wirtschafts- und Kulturpreis „Nadel der Medici“ bekommen.



Kunst auf temporären Freiflächen: Art Walk am Flughafen.

### Von Fußball bis Marathon

Sportler waren am Flughafen 2024 nicht nur während der EURO 2024 zu sehen. Auch die Rollnacht Düsseldorf im August bot ein Bild mit Tausenden in Aktion: Erstmals mit Zwischenstopp am Airport konzipiert, zog die Rollnacht 5.000 Rollschuhfahrer und Skater an, so viele wie noch nie zuvor.

Auch 2025 engagiert DUS sich weiter für den Sport. Nach wie vor steht der Flughafen der Fortuna Düsseldorf als Partner zur Seite. Das langjährige Sponsoring wurde inzwischen auf die Damen-Mannschaften ausgeweitet, sodass die Fortuna unter anderem ein U15-Juniorinnen-Team einrichten kann. Zudem ist DUS Kooperationspartner des Uniper Marathons, bei dem in diesem Jahr über 13.000 Läuferinnen und Läufer in Düsseldorf erwartet werden.



Erstmals am Airport: Teilnehmer der Düsseldorfer Rollnacht

### Auf gute Nachbarschaft: Gesellschaftliches Engagement

DUS setzt sich seit vielen Jahren fürs gesellschaftliche Wohl in seiner Heimatregion ein. Bildungsprojekte und die Unterstützung von Vereinen im Umfeld stehen dabei besonders im Mittelpunkt. 2024 zum Beispiel hat der Flughafen 65 Schülerinnen des Max-Planck-Gymnasiums ermöglicht, im Rahmen des Girls' Day den Alltag in vermeintlichen Männer-Berufen rund ums Terminal kennenzulernen. Beim Düsseldorf Festival im September 2024 war der Airport nicht nur als Sponsor aktiv, sondern hat auch die Teilhabe benachteiligter Menschen gefördert: 70 Bewohnerinnen und Bewohner gemeinnütziger Einrichtungen konnten dank einer Ticket-Schenkung das Festival besuchen. Eine weitere Spendenaktion kam dem Team des Düsseldorfer Gutenachtbusses zugute, das in der Winterzeit Obdachlose versorgt. Außerdem hat der Flughafen eine alte Tradition aufleben lassen: Das erste Mal seit 2019 gab es wieder einen vom Airport gespendeten Weihnachtsbaum am Ortseingang von Lohausen.



## KENNZAHLEN 5-JAHRESÜBERSICHT

### VERKEHRSENTWICKLUNG

	2020	2021	2022	2023	2024
<b>FLUGGÄSTE</b>					
Fluggastaufkommen (Mio.)	6,6	7,95	16,07	19,11	20,04
Durchschnitt pro Tag	17.971	21.789	44.038	52.380	54.755
<b>FLUGBEWEGUNGEN</b>					
Flugbewegungen	78.805	82.186	140.598	151.577	155.638
Durchschnitt pro Tag	215	225	385	415	425

### GESCHÄFTSENTWICKLUNG

	2020	2021	2022	2023	2024
Umsatzerlöse	187,7	244,7	368,3	414,0	448,4
Bilanzsumme	1.220,8	1.261,7	1.284,4	1.166,6	1.120,0
Anlagevermögen	1.050,7	964,4	939,5	922,8	912,0
Investitionen	72,7	66,8	51,5	65,4	71,6
Abschreibungen	82,7	78,4	77,9	78,2	80,2
Jahresergebnis	-125,3	-40,0	-19,6	-10,5	29,3
Operativer Cashflow	-67,4	-23,4	127,4	115,9	113,3

in Mio. Euro

# BERICHT DES AUFSICHTSRATES UND JAHRESABSCHLUSS

<b>Bericht des Aufsichtsrates</b> .....	19
<b>Einzelabschluss</b>	
Bilanz FDG .....	21
Gewinn- und Verlustrechnung FDG .....	23
<b>Konzernabschluss</b>	
Bilanz Konzern .....	24
Gewinn- und Verlustrechnung Konzern .....	26
Konzernanhang .....	27
Allgemeine Angaben .....	27
Konsolidierungskreis .....	27
Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze .....	27
Erläuterungen zur Konzernbilanz inkl. Anlagespiegel .....	31
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung .....	36
Sonstige Angaben inkl. Organe der Gesellschaft .....	37
Konzernkapitalflussrechnung .....	41
Konzerneigenkapitalspiegel .....	42
Konzernlagebericht .....	43
<b>Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers</b> .....	61

## BERICHT DES AUFSICHTSRATES FÜR DAS JAHR 2024

### 1.

Der Aufsichtsrat der Flughafen Düsseldorf GmbH (im Folgenden FDG) hat während des Berichtsjahres die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag obliegenden Aufgaben wahrgenommen und die Geschäftsführung der Gesellschaft überwacht und beraten. Im Jahr 2024 hat der Aufsichtsrat vier reguläre und eine konstituierende Sitzung abgehalten. Darüber hinaus sind zwei Beschlussverfahren durchgeführt worden. Sitzungen des Investitionsausschusses und des Finanz- und Prüfungsausschusses fanden jeweils viermal und des Personalausschusses zweimal statt. Der Präsidialausschuss hat zwei Sitzungen abgehalten.

Der Aufsichtsrat hat sich in seinen Sitzungen laufend und eingehend u. a. mit der Lage des Unternehmens, dem Gang der Geschäfte, der Unternehmensplanung, der Investitionstätigkeit, der Finanzierung des Unternehmens sowie der Geschäftspolitik befasst und im Rahmen seiner Beratungs- und Überwachungstätigkeit auch ergänzende Informationen der Geschäftsführung zu ausgewählten Themen eingeholt.

Der Aufsichtsrat und die aus seiner Mitte gebildeten Ausschüsse wurden von der Geschäftsführung regelmäßig über die Lage und die Entwicklung der Gesellschaft sowie über

wesentliche Ereignisse und wichtige Geschäftsvorfälle informiert. Für diejenigen Geschäfte und Maßnahmen, die der ausdrücklichen Vorbereitung des Aufsichtsrates bedürfen, ist diese erfolgt. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2024 informierte sich darüber hinaus laufend bei der Geschäftsführung über bedeutsame Vorgänge des Geschäftsbetriebes.

### 2.

Der Aufsichtsrat hat sich im Berichtsjahr umfassend mit der Implementierung der neuen Unternehmensstrategie und den damit verbundenen Themen „Projektportfolio-Management“ (PPM), „Prozess- und Organisationsverbesserung“ (POV) sowie der „IT-Strategie“ befasst. Einen weiteren Schwerpunkt bildete die „Finanzierung 2025“ mit dem Abschluss von Neukrediten, der Prolongation fälliger Darlehen und der Erarbeitung von Anschlussfinanzierungen. Wichtige Beratungsgegenstände waren zudem Vergaben unterschiedlicher Gewerke beim Neubau der Hauptfeuerwache. Weitere bedeutende Vergaben, über die ausführlich beraten wurde, betrafen die Gebäudereinigungsdienstleistungen, die Konzessionsverträge der am Airport ansässigen Autovermieter und die Buch- und Presseflächen mit zusätzlichen Angeboten in den Bereichen Souvenir und Convenience.

### 3.

Die PricewaterhouseCoopers GmbH – Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, die durch die Gesellschafterversammlung zum Abschlussprüfer gewählt und vom Aufsichtsrat beauftragt worden ist, hat den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss zum 31.12.2024 und den Lagebericht 2024 sowie den Konzernabschluss zum 31.12.2024 und den Konzernlagebericht 2024 geprüft und uneingeschränkt bestätigt.

Dem Aufsichtsrat und dem Finanz- und Prüfungsausschuss lagen die Berichte des Abschlussprüfers vor. Der Finanz- und Prüfungsausschuss hat die Berichte in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers in seiner Sitzung am 01.04.2025 vorberaten und dem Aufsichtsrat empfohlen, der Gesellschafterversammlung eine Empfehlung zur Billigung des Jahresabschlusses der FDG und des Konzernabschlusses sowie des Konzernlageberichts auszusprechen.

Der Abschlussprüfer hat ebenfalls an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrates am 02.04.2025 teilgenommen und über die Ergebnisse seiner Prüfungen berichtet. Der Aufsichtsrat hat den vorliegenden Jahresabschluss, den Lagebericht und den Ergebnisverwendungsvorschlag sowie den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2024 anhand der Prüfungsberichte und der Feststellungen nach § 53 Haushaltsgrund-

satzgesetz sowie der hierzu veröffentlichten Grundsätze über die Prüfung von Unternehmen geprüft, eingehend beraten und keine Einwände erhoben. Der Aufsichtsrat billigt den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss zum 31.12.2024 sowie den Konzernabschluss 2024 und erhebt gegen das Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer keine Einwände.

### 4.

Auf Grundlage seiner Beratungen und der Empfehlungen des Finanz- und Prüfungsausschusses schlägt der Aufsichtsrat der Gesellschafterversammlung vor:

- den Jahresabschluss zum 31.12.2024 mit einem Ergebnis von EUR 13.587.076,13 festzustellen
- den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2024 zu billigen
- den Geschäftsführern für das Geschäftsjahr 2024 Entlastung zu erteilen

## 5.

Nach Beendigung des Statusverfahrens im Rahmen der Änderung der Zusammensetzung des Aufsichtsrates sind die Mandate des paritätisch besetzten, 20-köpfigen Aufsichtsrates mit Ende der Gesellschafterversammlung am 11.04.2024 erloschen. Der neue, aus 15 Mitgliedern (davon fünf Arbeitnehmervertreter) bestehende Aufsichtsrat hat erstmals in seiner konstituierenden Sitzung am 19.04.2024 getagt.

Herr Dr. Rolf Pohlig war bis zur Auflösung des nach den Regelungen des MitbestG zusammengesetzten Aufsichtsrates (11.04.2024) Vorsitzender des Gremiums. Erster stellv. Vorsitzender war Herr Peter Büddicker und Zweiter stellv. Vorsitzender Herr Rolf Tups.

In der konstituierenden Sitzung am 19.04.2024 wurde erneut Herr Dr. Pohlig zum Vorsitzenden und Herr Tups zum Stellv. Vorsitzenden des Aufsichtsrates gewählt. Das Amt des Zweiten stellv. Vorsitzenden ist mit der Änderung der Zusammensetzung des Aufsichtsrates entfallen.

Mitglieder des Aufsichtsrates waren im Geschäftsjahr 2024:

Ümit Akcayir (ab 19.04.2024)

Stefan Beitelmann (bis 11.04.2024)

Andreas Bill (bis 11.04.2024)

Peter Büddicker (bis 11.04.2024)

Prof. Christoph Ehrhardt

Sven Erler

Wolfgang Füger (bis 11.04.2024)

Nicole Harnischmacher-Weichelt (ab 19.04.2024)

Brian Healy (ab 21.02.2024)

Angela Hebeler

Uwe Kasischke (bis 11.04.2024)

Dr. Stephan Keller

Stefani Kleeberg

Thomas Klima (ab 19.04.2024)

Uwe Klaus Kmoch

Monika Lehnhaus

Dr. Zanda Martens

Markus Paulich (bis 11.04.2024)

Stephanie Peifer (bis 11.04.2024)

Dr. Rolf Pohlig

Gerhard Schroeder

Rolf Tups

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den unterschiedlichen Mitgliedern für ihr Engagement und die konstruktive Mitwirkung im Rahmen der Gremienarbeit.

Im Geschäftsjahr 2024 hat es in der Geschäftsführung keine personellen Wechsel gegeben. Die Gesellschafterversammlung hat im Dezember 2024 Herrn Lars Redeligx und Herrn Pradeep Pinakatt über die aktuelle Bestelldauer hinaus bis zum 31.12.2030 als Geschäftsführer bestellt.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den Geschäftsführern Lars Redeligx und Pradeep Pinakatt sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die geleistete Arbeit im Geschäftsjahr 2024.

Düsseldorf, 02.04.2025

Flughafen Düsseldorf GmbH  
Der Aufsichtsrat

Dr. Rolf Pohlig  
(Vorsitzender)

## AKTIVA BILANZ FDG

### A. ANLAGEVERMÖGEN

#### I. Immaterielle Vermögensgegenstände

1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten
2. Geleistete Anzahlungen

#### II. Sachanlagen

1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken
  - a) Flughafenbauten inkl. Grundstücke
  - b) Grundstücke mit Wohnbauten
  - c) Grundstücke ohne Bauten
  - d) Erbbaurechte
2. Technische Anlagen und Maschinen
  - a) Flughafenanlagen
  - b) Betriebsanlagen
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau

#### III. Finanzanlagen

1. Anteile an verbundenen Unternehmen
2. Beteiligungen
3. Ausleihungen an Unternehmen mit denen eine Beteiligungsverhältnis besteht
4. Sonstige Ausleihungen

### B. UMLAUFVERMÖGEN

#### I. Vorräte

1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

#### II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht
4. Sonstige Vermögensgegenstände

#### III. Flüssige Mittel

### C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

### D. AKTIVER UNTERSCHIEDSBETRAG AUS DER VERMÖGENSVERRECHNUNG

### E. NICHT DURCH EIGENKAPITAL GEDECKTER FEHLBETRAG

	EUR	31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
	24.007.274,94		23.439.979,94
	90.926,55		556.795,00
		24.098.201,49	23.996.774,94
	493.588.796,51		521.972.776,51
	16.219.074,48		16.526.388,77
	10.069.324,97		10.115.336,64
	47.633.457,00		49.844.313,00
	152.926.183,00		141.262.875,00
	132.892.699,58		135.102.139,58
	29.227.160,00		27.451.090,00
	71.983.416,28		59.279.603,70
		954.540.111,82	961.554.523,20
	9.508.547,00		9.508.547,00
	2.369.737,72		2.369.737,72
	878.500,00		1.506.000,00
	3.960,83		8.793,10
		12.760.745,55	13.393.077,82
		991.399.058,86	998.944.375,96
		4.612.055,72	4.565.001,80
	20.029.047,24		18.926.562,83
	17.322.527,43		19.248.742,16
	53.931,72		236.715,52
	2.229.903,76		3.537.441,84
		39.635.410,15	41.949.462,35
		56.824.308,13	80.441.810,88
		101.071.774,00	126.956.275,03
		1.670.783,48	1.798.888,24
		1.577.169,89	1.789.793,94
		41.509.758,12	55.132.240,19
		1.137.228.544,35	1.184.621.573,36

## PASSIVA BILANZ FDG

	EUR	31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
I. Gezeichnetes Kapital	25.600.000,00		25.564.594,06
II. Kapitalrücklage	80.582.202,95		80.582.202,95
III. Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	1.230.210,15		1.230.210,15
IV. Verlustvortrag	-162.509.247,35		-187.189.813,68
V. Jahresüberschuss	13.587.076,13		24.680.566,33
VI. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	41.509.758,12		55.132.240,19
		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>B. SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE ZU SACHANLAGEN</b>		25.680.683,44	28.039.877,33
<b>C. SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGEANTEIL</b>		35.405.877,25	37.480.954,05
<b>D. RÜCKSTELLUNGEN</b>			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	7.642.053,00		7.760.225,00
2. Steuerrückstellungen	217.165,84		63.262,84
3. Sonstige Rückstellungen	46.057.308,65		53.658.156,49
		<b>53.916.527,49</b>	<b>61.481.644,33</b>
<b>E. VERBINDLICHKEITEN</b>			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	738.689.320,01		798.904.466,93
2. Verbindlichkeiten gegenüber weiteren Darlehensgebern	123.000.000,00		108.500.000,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.374.437,55		12.876.845,72
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	123.369.884,58		114.944.131,20
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.681.406,39		1.019.751,80
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.591.912,14		2.074.660,57
7. Sonstige Verbindlichkeiten	19.607.182,49		17.270.869,01
		<b>1.019.314.143,16</b>	<b>1.055.590.725,23</b>
<b>F. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>		2.911.313,01	2.028.372,42
		<b>1.137.228.544,35</b>	<b>1.184.621.573,36</b>

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FDG

	31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
1. Umsatzerlöse	442.990.961,52	411.523.067,37
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.047.153,40	1.647.830,99
3. Sonstige betriebliche Erträge	10.555.742,70	21.371.636,95
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	32.429.057,11	30.585.269,04
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	121.563.629,35	109.447.177,01
	153.992.686,46	140.032.446,05
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	88.505.043,15	81.792.947,40
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	23.936.970,41	21.476.033,81
	112.442.013,56	103.268.981,21
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	76.329.429,78	75.127.895,43
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	64.915.859,74	60.042.829,56
8. Erträge aus Beteiligungen	459.341,41	121.348,56
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	763.751,84	531.049,77
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	145,45	266,90
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.803.574,21	4.652.687,83
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	1.735.218,37	1.430.037,95
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	32.906.422,46	29.915.640,01
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.020.682,53	3.170.927,08
15. Ergebnis nach Steuern	<b>15.278.357,63</b>	<b>26.859.131,08</b>
16. Sonstige Steuern	1.691.281,50	2.178.564,75
17. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	<b>13.587.076,13</b>	<b>24.680.566,33</b>

## AKTIVA BILANZ KONZERN

### A. ANLAGEVERMÖGEN

#### I. Immaterielle Vermögensgegenstände

- |    |   |
|----|---|
| 1. | Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten |
| 2. | Geschäfts- oder Firmenwert  |
| 3. | Geleistete Anzahlungen  |

#### II. Sachanlagen

- |    |  |
|----|--|
| 1. | Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken |
| 2. | Technische Anlagen und Maschinen   |
| 3. | Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung   |
| 4. | Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau  |

#### III. Finanzanlagen

- |    |   |
|----|---|
| 1. | Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen |
| 2. | Beteiligungen   |
| 3. | Sonstige Ausleihungen   |

### B. UMLAUFVERMÖGEN

#### I. Vorräte

- |    |                                 |
|----|---------------------------------|
| 1. | Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe |
| 2. | Fertige Erzeugnisse             |

#### II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

- |    |  |
|----|--|
| 1. | Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                             |
| 2. | Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen |
| 3. | Sonstige Vermögensgegenstände  |

#### III. Flüssige Mittel

### C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

#### D. AKTIVE LATENTE STEUERN

#### E. AKTIVER UNTERSCHIEDSBETRAG AUS VERMÖGENSVERRECHNUNG

#### F. NICHT DURCH EIGENKAPITAL GEDECKTER FEHLBETRAG

	EUR	31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
	24.007.274,94		23.439.979,94
	495.000,00		540.000,00
	90.926,55		556.795,00
		24.593.201,49	24.536.774,94
	512.115.290,33		543.063.452,29
	294.126.361,58		286.601.346,58
	33.721.428,00		33.495.538,00
	71.988.027,78		59.679.163,15
		911.951.107,69	922.839.500,02
	147.782,75		147.782,75
	2.271.929,97		2.271.929,97
	882.460,83		1.514.793,10
		3.302.173,55	3.934.505,82
		939.846.482,73	951.310.780,78
	4.612.055,72		4.565.001,80
	6.673.413,46		5.606.468,99
		11.285.469,18	10.171.470,79
	21.647.480,36		20.186.710,93
	23.045,51		205.829,31
	2.342.778,42		3.661.058,85
		24.013.304,29	24.053.599,09
		58.087.805,14	82.408.046,07
		93.386.578,61	116.633.115,95
		1.693.748,15	1.802.937,00
		75.857.271,25	56.612.015,96
		1.577.169,89	3.309.047,25
		7.589.075,12	36.922.934,28
		1.119.950.325,75	1.166.590.831,22



## PASSIVA BILANZ KONZERN

	EUR	31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
I. Gezeichnetes Kapital	25.600.000,00		25.564.594,06
II. Kapitalrücklage	80.582.202,95		80.582.202,95
III. Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	2.829.810,15		2.829.810,15
IV. Konzernverlustvortrag	-145.899.541,44		-135.356.592,03
V. Konzernjahresüberschuss/-jahresfehlbetrag	29.298.453,22		-10.542.949,41
VI. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	7.589.075,12		36.922.934,28
		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>B. SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE ZU SACHANLAGEN</b>		25.680.683,44	28.039.877,33
<b>C. RÜCKSTELLUNGEN</b>			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8.143.235,00		8.197.192,00
2. Steuerrückstellungen	417.787,34		102.009,97
3. Sonstige Rückstellungen	53.497.397,41		59.834.124,35
		<b>62.058.419,75</b>	<b>68.133.326,32</b>
<b>D. VERBINDLICHKEITEN</b>			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	738.689.320,01		798.904.466,93
2. Verbindlichkeiten gegenüber sonst. Darlehensgebern	123.000.000,00		108.500.000,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.513.725,97		13.963.896,11
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	123.369.884,58		114.944.131,20
5. Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	2.571.205,98		2.042.829,50
6. Sonstige Verbindlichkeiten	20.093.305,86		17.821.365,20
		<b>1.017.237.442,40</b>	<b>1.056.176.688,94</b>
<b>E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>		3.918.294,99	2.993.354,30
<b>G. PASSIVE LATENTE STEUERN</b>		11.055.485,17	11.247.584,33
		<b>1.119.950.325,75</b>	<b>1.166.590.831,22</b>

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG KONZERN

	31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
1. Umsatzerlöse	448.392.525,60	414.029.484,20
2. Erhöhung des Bestands an fertigen Erzeugnissen	667.385,02	0,00
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.047.153,40	1.647.830,99
4. Sonstige betriebliche Erträge	11.019.899,81	21.024.158,47
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	26.007.215,00	23.584.172,65
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	96.171.227,75	85.475.066,86
	122.178.442,75	109.059.239,51
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	115.733.255,33	107.831.008,27
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	31.892.641,97	28.999.381,94
	147.625.897,30	136.830.390,21
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	80.197.940,82	78.162.056,46
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	67.772.227,35	61.682.895,07
9. Erträge aus der Anwendung der Equity-Methode	460.591,41	122.598,56
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	145,45	266,90
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.941.994,55	4.033.010,96
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	32.916.085,90	29.997.456,67
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-17.162.812,28	33.477.255,75
<b>14. Konzernergebnis nach Steuern</b>	<b>31.001.913,40</b>	<b>-8.351.943,59</b>
15. Sonstige Steuern	1.703.460,18	2.191.005,82
<b>16. Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag</b>	<b>29.298.453,22</b>	<b>-10.542.949,41</b>
17. Verlustvortrag (-) / Gewinnvortrag (+)	-145.899.541,44	-135.356.592,03
18. Ausschüttungen	0,00	0,00
<b>19. Konzernbilanzverlust</b>	<b>-116.601.088,22</b>	<b>-145.899.541,44</b>

## KONZERNANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2024 BIS ZUM 31. DEZEMBER 2024

### I ALLGEMEINE ANGABEN

Die Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) ist als Muttergesellschaft des Flughafen Düsseldorf Konzerns (FDG Konzern) gemäß §§ 290 ff. HGB zur Aufstellung eines Konzernabschlusses verpflichtet. Die FDG hat ihren Sitz in Düsseldorf und ist im Handelsregister des Amtsgerichts Düsseldorf unter der Registernummer HRB 28 eingetragen.

Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 wurde nach den maßgeblichen handelsrechtlichen Vorschriften und den Vorschriften über die Rechnungslegung von Gesellschaften mit beschränkter Haftung aufgestellt. Er umfasst die gesetzlichen Bestandteile gemäß § 297 Abs. 1 HGB (Konzernbilanz, Konzern-Gewinn- und -Verlust-Rechnung, Konzernkapitalflussrechnung, Konzerneigenkapitalspiegel und Konzernanhang). Für die Konzernbilanz und die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Grundsätze für die Gliederung entsprechend des § 298 Abs. 1 i. V. m. §§ 266, 275 ff. HGB beachtet. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde dabei, wie im Vorjahr, das Gesamtkostenverfahren angewandt. In Anlehnung an § 275 Abs. 4 HGB i. V. m. § 158 AktG wurde dabei das Gliederungsschema erweitert.

Stichtag des Konzernabschlusses ist der Jahresabschlussstichtag der Muttergesellschaft. Zu diesem Stichtag stellen zugleich alle in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen ihren Jahresabschluss auf.

### II KONSOLIDIERUNGSKREIS

#### a) Änderungen im Konsolidierungskreis

Die Zusammensetzung der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen hat sich im Laufe des Geschäftsjahres nicht geändert.

#### b) Übersicht über die einbezogenen Konzerngesellschaften

Die in den Konzernabschluss im Wege der Vollkonsolidierung einbezogenen Unternehmen und die zu diesem gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 1 HGB angabepflichtigen Informationen stellen sich wie folgt dar:

Name	Sitz	Anteil am Kapital in %
Flughafen Düsseldorf GmbH	Düsseldorf	Mutterunternehmen
Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH	Düsseldorf	100
Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH	Düsseldorf	100
Flughafen Düsseldorf Security GmbH	Düsseldorf	100
Flughafen Düsseldorf Energie GmbH	Düsseldorf	100

Die in den Konzernabschluss im Wege der sogenannten Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und die zu diesen gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 2 und 3 HGB angabepflichtigen Informationen stellen sich wie folgt dar:

Name	Sitz	Anteil am Kapital in %	Anmerkung
Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH	Mönchengladbach	20	Assoziiertes Unternehmen
Swissport DUS Cargo Services GmbH	Düsseldorf	25,1	Assoziiertes Unternehmen
SITA Airport IT GmbH	Düsseldorf	30	Assoziiertes Unternehmen

### III KONSOLIDIERUNGS-, BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

#### a) Konsolidierungsgrundsätze

Bei der Konsolidierung werden neben den Vorschriften des HGB auch die Deutschen Rechnungslegungsstandards (DRS) des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee beachtet.

#### Vorbereitung der Vollkonsolidierung

Die Jahresabschlüsse der Muttergesellschaft und ihrer Tochtergesellschaften werden auf Basis einheitlicher Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden gemäß der Konzernbilanzierungsrichtlinie in den Konzernabschluss einbezogen.

Soweit die Einzelabschlüsse der Tochtergesellschaften nicht bereits den Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden der Muttergesellschaft entsprechen und/oder soweit die Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden im Konzernabschluss von denen im Einzelabschluss der Muttergesellschaft abweichen, erfolgen die notwendigen Vereinheitlichungen durch Erstellung sogenannter Handelsbilanzen II.

Angesichts der Tatsache, dass der Konzernabschluss bisher nur inländische Gesellschaften umfasst, ist eine Währungsumrechnung gemäß § 308 a HGB nicht erforderlich.

## Vollkonsolidierung

Die Vollkonsolidierungsmaßnahmen umfassen:

- Kapitalkonsolidierung
- Schuldenkonsolidierung
- Aufwands- und Ertragskonsolidierung
- Zwischenergebniseliminierung (sofern nicht von untergeordneter Bedeutung)

Außerdem werden zu den Konsolidierungsmaßnahmen erforderlichenfalls latente Steuern berücksichtigt.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt für sämtliche Tochterunternehmen nach der Neubewertungsmethode. Die Erstkonsolidierung erfolgt dabei auf den jeweiligen Erwerbszeitpunkt, wobei im Erwerbszeitpunkt die Vermögensgegenstände, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten mit dem beizulegenden Zeitwert, die Rückstellungen gemäß § 253 Abs.1 Satz 2 und 3, Abs. 2 und die latenten Steuern – ggf. im Zuge des BilMoG-Übergangs nachträglich – gemäß § 274 Abs. 2 HGB bewertet werden. Ein aus der Kapitalerstkonsolidierung verbleibender positiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäfts- und Firmenwert ausgewiesen. Im Rahmen der Kapitalfolgekonsolidierung werden die aufgedeckten stillen Reserven und Lasten fortentwickelt und die Geschäfts- und Firmenwerte abgeschrieben.

Forderungen, Rückstellungen und Verbindlichkeiten sowie andere Schuldverhältnisse zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden im Rahmen der Schuldenkonsolidierung gemäß § 303 HGB eliminiert.

Zwischen in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen entstandene Erträge und Aufwendungen, insbesondere aus Lieferungen und Leistungen zwischen den Konzernunternehmen, werden im Rahmen der Aufwands- und Ertragskonsolidierung eliminiert.

Auf Konsolidierungsmaßnahmen werden gemäß § 306 HGB latente Steuern nach dem sogenannten bilanzorientierten (Temporary-)Konzept gebildet. Dabei sind auch im Rahmen der Kapitalkonsolidierung latente Steuern zu berücksichtigen; ausgenommen für einen verbleibenden Unterschiedsbetrag aus der Kapitalaufrechnung. Ein aus der Bildung von latenten Steuern auf Konsolidierungsmaßnahmen sich ggf. ergebender sogenannter Aktivüberhang wird in voller Höhe aktiviert.

Die aus Konsolidierungsmaßnahmen resultierenden latenten Steuern werden im Konzernabschluss unsaldiert und zusammengefasst mit den nicht konsolidierungsbedingten latenten Steuern gemäß § 274 HGB ausgewiesen.

## Konsolidierung von assoziierten Unternehmen

Assoziierte Unternehmen werden nach der Equity-Methode einbezogen. Die Erstanwendung der Equity-Methode erfolgt dabei analog zur Vollkonsolidierung auf den Erwerbszeitpunkt.

Im Fall von assoziierten Unternehmen erfolgt wahlrechtsgemäß keine Anpassung an die Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden des Konzerns.

Auf eine Zwischenergebniseliminierung im Rahmen der Anwendung der Equity-Methode wird aus Gründen der Wesentlichkeit verzichtet.

Geschäfts- und Firmenwerte bzw. passive Unterschiedebeträge haben sich im Rahmen der Anwendung der Equity-Methode nicht ergeben.

## b) Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

### Grundsätzliches

Die Bilanzierungs-, Bewertungs- und Ausweismethoden im Konzernabschluss entsprechen grundsätzlich den im Jahresabschluss der Muttergesellschaft verwendeten Methoden. Die Abweichungen werden nachfolgend benannt.

Für auf Ebene der Einzelabschlüsse der Muttergesellschaft und der Tochtergesellschaften bzw. auf Ebene der Handelsbilanzen II bestehende latente Steuern werden die Wahlrechte gemäß §§ 298, 274 HGB im Konzernabschluss derart ausgeübt, dass ein sich aus der Ermittlung latenter Steuern ergebender sogenannter Aktivüberhang aktiviert wird und ein unsaldierter Ausweis (Bruttoausweis) aktiver und passiver latenter Steuern vorgenommen wird. Hingegen wird auf Ebene des Einzelabschlusses der Muttergesellschaft auf die Aktivierung eines ggf. bestehenden Aktivüberhangs verzichtet.

Die Bewertung der sich ergebenden Abweichungen zwischen den handelsbilanziellen und steuerbilanziellen Wertansätzen erfolgt mit dem konzernindividuellen Steuersatz im Zeitpunkt des Abbaus der Abweichung. Eine Abzinsung erfolgt dabei nicht. Soweit die künftigen Steuersätze noch nicht ausreichend konkretisiert sind, werden hilfsweise die aktuellen konzernindividuellen Sätze herangezogen.

Die bis zur Ebene der Handelsbilanzen II bestehenden latenten Steuern werden im Ausweis mit den latenten Steuern auf Konsolidierungsmaßnahmen (unsaldiert) zusammengefasst. Durch die abweichende Wahlrechtsausübung in Bezug auf die latenten Steuern bis zur Ebene der Handelsbilanzen II wird eine im Grundsatz weitgehend analoge Behandlung der konsolidierungsbedingten latenten Steuern und der nicht konsolidierungsbedingten latenten Steuern erreicht.

In den Einzelabschlüssen der Muttergesellschaft wurden bis zur Umsetzung des BilMoG gemäß der sogenannten umgekehrten Maßgeblichkeit in Übereinstimmung mit den entsprechenden steuerlichen Regelungen Sonderposten mit Rücklagenanteil, insbesondere im Fall des Ansatzes von Reinvestitionsrücklagen in der Steuerbilanz, als besondere Passivposten gebildet. Im Rahmen des BilMoG-Übergangs wurde das diesbezügliche Wahlrecht zugunsten einer Fortführung dieser Sonderposten ausgeübt. Im Konzernabschluss sind seit jeher keine Sonderposten mit Rücklagenanteil angesetzt worden.

Den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden liegt auf Ebene der in den Konzern einbezogenen Gesellschaften und damit auch im Konzernabschluss die Annahme der Unternehmensfortführung gemäß § 252 Abs. 1 Nr. 2 HGB zugrunde.

Soweit im Rahmen des Risikomanagements des Konzerns variable verzinsliche Kredite derzeit gegen das Zinsänderungsrisiko abgesichert sind, hat der FDG Konzern auf der bilanziellen Ebene entsprechende Bewertungseinheiten gebildet. Die im Wege sogenannter Mikro-Hedges bestehenden Zinsswaps und Forward-Zinsswaps werden entsprechend mit der abgesicherten Kredittranche zu Bewertungseinheiten zusammengefasst.

Als Buchungsmethode kommt dabei die sogenannte Einfrierungsmethode zur Anwendung. Eventuell bestehende negative Marktwerte von nicht in Bewertungseinheiten einbezogenen Finanzinstrumenten sowie ineffektive Teile von gebildeten Bewertungseinheiten werden durch Drohverlustrückstellungen abgedeckt.

#### **Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen**

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu den Anschaffungskosten aktiviert und entsprechend ihrer Nutzungsdauer linear abgeschrieben, sofern sie der Abnutzung unterliegen.

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, im Fall der Abnutzung vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen, bilanziert. Bei der Herstellung eines Vermögensgegenstandes anfallende anteilige Personal- und Sachkosten der eigenen Mitarbeiter, die für Planung, Durchführung und Überwachung solcher Projekte verantwortlich zeichnen, werden als Eigenleistungen aktiviert.

Die bei der Anschaffung bzw. Herstellung eines Vermögensgegenstandes anfallenden Fremdkapitalzinsen werden, soweit ein mittelbarer Zusammenhang zwischen dem Vermögensgegenstand und dem hierfür aufgenommenen Fremdkapital besteht, für die Dauer der Herstellung bzw. Anschaffung aktiviert (Bauzeitinsen).

Die Nutzungsdauerschätzung orientiert sich an der flughafenspezifischen Nutzungsdauertabelle der Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Verkehrsflughäfen. Die hier vorgesehenen Nutzungsdauern sehen eindeutige zulässige Nutzungsdauern vor, so dass es keine zulässigen Höchstsätze gibt.

Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert erfolgen nur im Fall dauerhafter Wertminderungen.

Die geringwertigen Wirtschaftsgüter mit einem Anschaffungswert von 250 bis 800 Euro werden im Anschaffungsjahr vollständig abgeschrieben.

Anschaffungskosten bis zu einem Betrag unter 250 Euro werden, wie im Vorjahr, direkt in die Kosten gebucht.

Der Geschäfts- und Firmenwert im Konzernabschluss resultiert aus der Verschmelzung der Flughafen Düsseldorf Verwaltungs GmbH auf die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (FDI) im Jahr 2016. Geschäfts- oder Firmenwerte, die nach dem 31. Dezember 2015 entstanden sind, werden nach § 253 Abs. 3 Satz 3 und 4 HGB über zehn Jahre abgeschrieben.

#### **Finanzanlagen**

Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert. Beteiligungen sind zu Anschaffungswerten bilanziert.

Die sonstigen Ausleihungen betreffen Arbeitgeberdarlehen, die mit dem Nominalwert angesetzt werden.

Abschreibungen nach § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB werden nur im Fall voraussichtlich dauernder Wertminderung vorgenommen. Falls Gründe für dauerhafte Wertminderungen entfallen wird eine entsprechende Wertaufholung erfasst.

#### **Umlaufvermögen**

Die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erfolgt zu durchschnittlichen Einstandspreisen unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips.

Die Bewertung der Fertigen Erzeugnisse erfolgt zu Anschaffungskosten.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit dem Nominalwert bilanziert. Die Risiken bei den Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen sind durch angemessene Einzel- und Pauschalwertberichtigungen berücksichtigt worden.

Die flüssigen Mittel bestehen aus dem Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten und sind zu Nominalwerten bilanziert.

### Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Zur Ausfinanzierung der Altersteilzeitverpflichtungen wurde ein Pensionstreuhandfonds bzw. Contractual Trust Arrangement (CTA) aufgelegt. Der aktive Unterschiedsbetrag in Höhe von TEUR 1.577 (Vorjahr: TEUR 3.309) ergibt sich aus dem Vermögensüberhang des CTA in Höhe von TEUR 6.057 im Vergleich zur zu saldierenden Altersteilzeitverpflichtung in Höhe von TEUR 4.480.

### Rechnungsabgrenzungsposten (aktiv sowie passiv)

Auf der Aktivseite werden als Rechnungsabgrenzungsposten Ausgaben vor dem Abschlussstichtag, die Aufwand für eine bestimmte Zeit danach sind, ausgewiesen. Auf der Passivseite werden Einnahmen vor dem Abschlussstichtag, die Ertrag für eine bestimmte Zeit danach darstellen, ausgewiesen.

### Sonderposten für Investitionszuschuss

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse ist in Höhe der Zuführungsbeträge abzüglich der kumulierten Auflösungen bewertet. Die Auflösung erfolgt in Höhe der Abschreibung der bezuschussten Vermögensgegenstände.

### Rückstellungen

Rückstellungen werden für erkennbare Risiken, ungewisse Verpflichtungen, drohende Verluste aus schwebenden Geschäften und unterlassenen Instandhaltungen, die innerhalb von drei

Monaten nach dem Geschäftsjahresende nachgeholt werden, gebildet. Die Bewertung erfolgt zum nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrag. Dabei werden künftige Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt, soweit diese zum Abschlussstichtag ausreichend konkretisiert und objektiviert sind. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit den ihrer Restlaufzeit entsprechenden, von der Deutschen Bundesbank vorgegebenen durchschnittlichen Marktzinsen der vergangenen sieben Jahre abgezinst.

Die Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (Beihilfezahlungen), Altersteilzeitverpflichtungen, Jubiläumsverpflichtungen und Entgeltfortzahlungen im Sterbefall erfolgte mit den vom versicherungsmathematischen Gutachter ermittelten Werten.

Für die Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (Beihilfen) wurde entsprechend § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB der Zinssatz auf Basis einer pauschalen Restlaufzeit von 15 Jahren herangezogen.

Für die Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen wurde entsprechend § 253 Abs. 2 Satz 2 i.V.m. Abs. 6 HGB der Zinssatz auf Basis des durchschnittlichen Zinssatzes der vergangenen zehn Jahre bei einer pauschalen Annahme einer Restlaufzeit von 15 Jahren festgelegt.

Dieser Zinssatz beträgt, prognostiziert auf den Stichtag 31. Dezember 2024, 1,90 % (i.V. 1,83 %). Bei der Festlegung des Zinssatzes wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, den Zinssatz bis zu drei Monate vor dem Bilanzstichtag festzustellen. Der Zinssatz wurde zum 31.10.2024 festgestellt und bei unterstelltem unverändertem Zinsniveau auf den Bilanzstichtag fortgeschrieben. Der entstandene Unterschiedsbetrag aus den unterschiedlich ermittelten Zinssätzen wird im Finanzergebnis ausgewiesen. Der ausschüttungsgesperrte Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 S. 1 HGB beträgt zum 31. Dezember 2024 TEUR -68 (Vorjahr: TEUR 73).

Soweit versicherungsmathematische Berechnungen vorgenommen werden, liegen diesen grundsätzlich zugrunde:

- Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) als versicherungsmathematisches Verfahren bzw. Barwertmethode im Fall der Altersteilzeitverpflichtungen
- Richttafeln RT 2018 G der Heubeck Richttafeln GmbH als biometrische Grundlagen
- Rententrend von 2,0 % (Vorjahr: 2,0 %)
- Preis- bzw. Kostensteigerungstrend von 2,3 % (Vorjahr: 2,3 %) im Fall der Beihilfen sowie ggf. im Fall von Jubiläumsgratifikationen
- altersabhängige Fluktuationsannahmen im Fall von Jubiläumsgeldern und Entgeltfortzahlungen im Sterbefall

Für die ausschließlich nach dem sogenannten Blockmodell bestehenden Altersteilzeitverpflichtungen wird der sogenannte Aufstockungsbetrag bei Abschluss der Vereinbarung zurückgestellt und der sich während der Arbeitsphase aufbauende Erfüllungsrückstand in der Rückstellung angesammelt. Zur Ausfinanzierung der Altersteilzeitverpflichtungen wurde ein Pensionstreuhandfonds bzw. Contractual Trust Arrangement (CTA) aufgelegt.

Soweit im Rahmen der sonstigen Rückstellungen Preis-/Kostensteigerungen zum Tragen kommen, wurden diese mit 3,0 % p.a. (Vorjahr 3,0 %) in die Berechnung einbezogen.

### Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten wurden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

## IV ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

### Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2024 und seine Gliederung sind im Anlagespiegel dargestellt.

Das Sachanlagevermögen reduzierte sich, im Wesentlichen durch die laufende Abschreibung um TEUR 10.888 auf TEUR 911.951. Dies entspricht einem Anteil an der Bilanzsumme von rund 81,4 %.

Die größten Zugänge zu den Anschaffungskosten der Flughafenbauten (TEUR 6.741) betreffen unter anderem das Zentralgebäude A/B im Zentralgebäude A/B mit TEUR 408, sowie die neue LED- Beleuchtung im Parkhaus 7 mit TEUR 419.

Weitere Zugänge bei den Flughafenbauten verteilen sich auf verschiedene Baumaßnahmen an/ in den Flugsteigen A, B und C sowie dem Zentralgebäude und in den einzelnen Parkhäusern.

Die Zugänge bei den technischen Anlagen und Maschinen von TEUR 12.833 betreffen im Wesentlichen diverse brandmelde- und nachrichtentechnische Anlagen in verschiedenen Bereichen des Flughafens mit TEUR 1.859, den Neubau der Kühlturmzentrale mit TEUR 1.913, die Energieversorgung mit TEUR 1.062 sowie den Neubau der Querwindbahn mit TEUR 1.607 und den Neubau des Vorfeldes West TWY X, südlicher Teil, mit TEUR 801.

In den Zugängen der Betriebs- und Geschäftsausstattung von TEUR 6.676 befinden sich Ausstattungen im Bereich der Fluggastabfertigung mit TEUR 1.717 sowie neue Fahrzeuge und Geräte für die Feuerwehr mit TEUR 1.560.

Wesentliche Positionen in den Zugängen zu den Anlagen in Bau mit TEUR 44.129 sind der Neubau der Hauptfeuerwache mit TEUR 21.199, die Erneuerung des Rollweges P4 mit TEUR 7.755, die Einrichtung einer operativen Fläche mit TEUR 1.773, die Erweiterung der Station G mit TEUR 1.211 und der neue Server in der Gepäckförderanlage mit TEUR 1.106.

Die Abgänge für das Sachanlagevermögen und die immateriellen Wirtschaftsgüter von TEUR 13.160 betreffen diverse Verschrottungen bei den Flughafenbauten, hier die Verschrottung der Halle 8B mit TEUR 4.434, die Verschrottungen bei der Betriebs- und Geschäftsausstattung mit TEUR 2.647, sowie weiterer Verschrottungen der Betriebsanlagen mit TEUR 2.605.

Darüber hinaus wurden TEUR 816 der Anlagen in Bau aufwandsseitig erfasst, da diverse Baumaßnahmen nicht zur Ausführung gekommen sind und auch nicht mehr weiterverfolgt werden.

### Umlaufvermögen

Die Vorräte betreffen mit TEUR 4.612 (Vorjahr: TEUR 4.565) die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie mit TEUR 6.673 (Vorjahr: TEUR 5.606) die fertigen Erzeugnisse..

### Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2024 TEUR	31.12.2023 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21.647	20.187
- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	21.647	20.187
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	23	206
- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	23	206
Sonstige Vermögensgegenstände	2.343	3.661
- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	2.343	3.661

### Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktivische Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 1.694 beinhaltet insbesondere Geldbeschaffungskosten von TEUR 439 sowie Versicherungskosten von TEUR 742.

### Nicht durch Eigenkapital gedeckter

#### Fehlbetrag

Es wird ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag in Höhe von TEUR 7.589 ausgewiesen (Vorjahr: TEUR 36.923). Dieser verringerte sich um das Ergebnis des Berichtsjahres in Höhe von TEUR 29.298 sowie eine unterjährige Kapitalerhöhung von TEUR 35.

### Gezeichnetes Kapital

Das voll eingezahlte Stammkapital der Gesellschaft beträgt TEUR 25.600. Es wird zum Bilanzstichtag jeweils zur Hälfte von der Landeshauptstadt Düsseldorf und der Airport Partners GmbH gehalten.

### Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage hat sich nicht verändert. Diese besteht aus Zuzahlungen der Gesellschafter.

### Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklage hat sich nicht geändert.

### Konzernbilanzverlust

Durch den Konzernbilanzverlust sowie die Verlustvorräte im FDG-Einzelabschluss ist kein Ausschüttungspotential des Mutterunternehmens gegeben.

### Sonderposten für Investitionszuschüsse zu Sachanlagen

Für den Bau einer Kabinenbahn zwischen dem IC-Bahnhof und dem Terminal hat die FDG in den vergangenen Jahren Investitionszuschüsse (Landeszuswendungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) erhalten. Des Weiteren hat die FDG Zuschüsse für bundespolizeispezifische Einbauten in der Halle 8 erhalten. Im Jahr 2024 wurden Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens von TEUR 2.461 (Vorjahr: TEUR 2.316) realisiert.

### Rückstellungen

Die Rückstellungen gingen um TEUR 6.075 bzw. 8,9 % auf TEUR 62.058 zurück. Diese setzen sich zusammen aus Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (TEUR 8.143), aus Steuerrückstellungen (TEUR 418) sowie aus sonstigen Rückstellungen.

Hierin enthalten ist u.a. die Rückstellung für Lärmschutzmaßnahmen (TEUR 4.344). Damit werden mögliche Erstattungsansprüche im Zusammenhang mit Aufwendungen für baulichen Schallschutz der Eigentümer von Wohnraum sowie der Träger besonders schutzbedürftiger

Einrichtungen in einer festgelegten Lärmschutzzone abgedeckt. Hierin ist auch eine Rückstellung für die Erfüllung der zu erwartenden Erstattungsansprüche auf eine Außenwohnbereichsentschädigung gemäß der Betriebsregelung vom 21. September 2000 für den Flughafen Düsseldorf berücksichtigt.

Für das Risiko der durch Grundwasserproben festgestellten Verunreinigung des Grundwassers mit perfluorierten Tensiden (PFT) auf dem Flughafengelände und die hierausresultierenden Sanierungsverpflichtungen hat die FDG eine Rückstellung in Höhe von TEUR 569 erfasst.

Weitere wesentliche sonstige Rückstellungen betreffen ausstehende Rechnungen (TEUR 15.096), Airlineförderungen im Rahmen der Flughafen-Entgeltordnung (TEUR 10.727) und Rückstellungen des Personalbereichs in Höhe von TEUR 8.077, davon TEUR 991 Jubiläumszusagen sowie TEUR 3.511 für variable Vergütung. Sonstige Rückstellungen betreffen diverse geschäftsübliche Rückstellungen wie z.B. Jahresabschlussprüfung. Die Altersteilzeitverpflichtung (TEUR 4.480) wird im Berichtszeitraum mit dem CTA-Fonds saldiert ausgewiesen. Entsprechend werden keine Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen in der Bilanz ausgewiesen.

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB beträgt zum 31. Dezember 2024 TEUR -68 (Vorjahr TEUR 73).

### Verbindlichkeiten

Die folgende Aufstellung zeigt die Zusammensetzung der Verbindlichkeiten und ihre Fälligkeiten:

#### Verbindlichkeiten – Restlaufzeit

	31.12.2024 TEUR	Restlaufzeit bis 1 Jahr TEUR	Restlaufzeit über 1 Jahr TEUR	Davon mehr als 5 Jahre TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	738.689	201.076	537.613	202.056
(Vorjahr)	798.904	145.058	653.846	178.257
Verbindlichkeiten gegenüber sonst. Darlehensgebern	123.000	2.000	121.000	83.000
(Vorjahr)	108.500	13.500	95.000	85.000
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.514	9.514	0	0
(Vorjahr)	13.964	13.964	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	123.370	0	123.370	0
(Vorjahr)	114.944	0	114.944	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	2.571	2.571	0	0
(Vorjahr)	2.043	2.043	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	20.093	20.093	0	0
(Vorjahr)	17.821	17.821	0	0
– davon aus sonstigen Darlehen	54	54	0	0
(Vorjahr)	51	51	0	0
– davon aus Steuern	1.205	1.205	0	0
(Vorjahr)	1.499	1.499	0	0
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	50	50	0	0
(Vorjahr)	48	48	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>1.017.237</b>	<b>235.254</b>	<b>781.983</b>	<b>285.056</b>
<b>(Vorjahr)</b>	<b>1.056.176</b>	<b>192.386</b>	<b>863.790</b>	<b>263.257</b>



Für die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstigen Verbindlichkeiten wurden Sicherheiten wie folgt gestellt:

	31.12.2024 TEUR	31.12.2023 TEUR
Besichert durch Negativerklärung	857.396	903.743

In dem Ausweis der Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit bis zu einem Jahr sind die abgegrenzten Darlehenszinsen und die vertraglich vereinbarten Tilgungen lang- und kurzfristiger Darlehen enthalten.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen beinhalten keine Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern enthalten, wie im Vorjahr, ausschließlich Finanzverbindlichkeiten aus Darlehen nebst Zinsen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen betreffen, wie im Vorjahr, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Als Sicherheit fungiert u. a. in Höhe des Darlehensbetrags eine Buchgrundschuld zugunsten der Bank am Leasingobjekt.

### Rechnungsabgrenzungsposten

Der passivische Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 3.918 beinhaltet im Wesentlichen vorab gezahlte Gebühren für vermietete Parkplätze (TEUR 2.697) sowie Mieten.

## ENTWICKLUNG DES KONZERN-ANLAGEVERMÖGENS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2024 BIS 31. DEZEMBER 2024

### Anschaffungs- und Herstellungskosten

	Vortrag zum 01.01.24 EUR	Zugänge des Geschäftsjahres EUR	Veränderungen durch Konsolidierungs- kreisänderungen EUR	Zuschreibungen EUR	Umbuchungen EUR	Abgänge EUR	Stand am 31.12.24 EUR
<b>I. IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>							
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	97.094.215,65	1.111.442,65	0,00	0,00	1.065.996,38	224.180,53	99.047.474,15
2. Geschäfts- oder Firmenwert	991.404,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	991.404,50
3. Geleistete Anzahlungen	556.795,00	90.926,55	0,00	0,00	-556.795,00	0,00	90.926,55
<b>Summe immaterielle Vermögensgegenstände</b>	<b>98.642.415,15</b>	<b>1.202.369,20</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>509.201,38</b>	<b>224.180,53</b>	<b>100.129.805,20</b>
<b>II. SACHANLAGEN</b>							
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.308.779.427,45	6.741.227,57	0,00	0,00	1.875.422,76	7.610.013,47	1.309.786.064,31
2. Technische Anlagen und Maschinen	998.744.023,18	12.833.232,04	0,00	0,00	25.866.084,79	4.022.884,88	1.033.420.455,13
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	159.649.697,73	6.676.494,97	0,00	0,00	2.753.052,59	2.702.910,74	166.376.334,55
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	59.679.263,43	44.128.925,57	0,00	0,00	-31.003.761,52	816.400,09	71.988.027,39
<b>Summe Sachanlagen</b>	<b>2.526.852.411,79</b>	<b>70.379.880,15</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>-509.201,38</b>	<b>15.152.209,18</b>	<b>2.581.570.881,38</b>
<b>III. FINANZANLAGEN</b>							
1. Assoziierte Unternehmen	2.537.486,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.537.486,29
2. Beteiligungen	2.271.929,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.271.929,97
3. Sonstige Ausleihungen	1.520.202,39	0,00	0,00	0,00	0,00	632.332,27	887.870,12
<b>Summe Finanzanlagen</b>	<b>6.329.618,65</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>632.332,27</b>	<b>5.697.286,38</b>
<b>Summe Anlagevermögen</b>	<b>2.631.824.445,59</b>	<b>71.582.249,35</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>16.008.721,98</b>	<b>2.687.397.972,96</b>

## ENTWICKLUNG DES KONZERN-ANLAGEVERMÖGENS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2024 BIS 31. DEZEMBER 2024

	kumulierte Abschreibungen					Buchwerte		
	Vortrag zum 01.01.24 EUR	Zugänge EUR	Zuschreibungen EUR	Umbuchungen EUR	Abgänge EUR	Stand am 31.12.24 EUR	Stand am 31.12.24 EUR	Stand am 31.12.23 EUR
<b>I. IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>								
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	73.654.235,71	1.610.144,03	0,00	0,00	224.180,53	75.040.199,21	24.007.274,94	23.439.979,94
2. Geschäfts- oder Firmenwert	451.404,50	45.000,00	0,00	0,00	0,00	496.404,50	495.000,00	540.000,00
3. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90.926,55	556.795,00
<b>Summe immaterielle Vermögensgegenstände</b>	<b>74.105.640,21</b>	<b>1.655.144,03</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>224.180,53</b>	<b>75.536.603,71</b>	<b>24.593.201,49</b>	<b>24.536.774,94</b>
<b>II. SACHANLAGEN</b>								
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	765.715.975,16	36.639.517,72	0,00	0,00	4.684.718,90	797.670.773,98	512.115.290,33	543.063.452,29
2. Technische Anlagen und Maschinen	712.142.676,60	32.764.194,68	0,00	0,00	5.612.777,73	739.294.093,55	294.126.361,58	286.601.346,58
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	126.154.159,73	9.139.185,06	0,00	0,00	2.638.438,24	132.654.906,55	33.721.428,00	33.495.538,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	100,28	-100,67	0,00	0,00	0,00	-0,39	71.988.027,78	59.679.163,15
<b>Summe Sachanlagen</b>	<b>1.604.012.911,77</b>	<b>78.542.796,79</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>12.935.934,87</b>	<b>1.669.619.773,69</b>	<b>911.951.107,69</b>	<b>922.839.500,02</b>
<b>III. FINANZANLAGEN</b>								
1. Assoziierte Unternehmen	2.389.703,54	0,00	0,00	0,00	0,00	2.389.703,54	147.782,75	147.782,75
2. Beteiligungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.271.929,97	2.271.929,97
3. Sonstige Ausleihungen	5.409,29	0,00	0,00	0,00	0,00	5.409,29	882.460,83	1.514.793,10
<b>Summe Finanzanlagen</b>	<b>2.395.112,83</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>2.395.112,83</b>	<b>3.302.173,55</b>	<b>3.934.505,82</b>
<b>Summe Anlagevermögen</b>	<b>1.680.513.664,81</b>	<b>80.197.940,82</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>13.160.115,40</b>	<b>1.747.551.490,23</b>	<b>939.846.482,73</b>	<b>951.310.780,78</b>

## V ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG

### Umsatzerlöse

Die ausschließlich im Inland erzielten Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 448.393 erhöhten sich um TEUR 34.363 bzw. 8,3 %, im Vergleich zum Vorjahr. Wesentlicher Treiber waren die Erlöse im Aviation-Bereich.

Diese Erlöse aus dem Aviation-Bereich stiegen um TEUR 22.576 bzw. 14,2 % auf TEUR 261.267 (Vorjahr: TEUR 238.691).

Das Passagiervolumen (Großluftfahrt) in Düsseldorf erholte sich weiterhin deutlich zum Vorjahr um 920.188 auf 20.021.964 Passagiere. Die Anzahl der gesamten Flugzeugbewegungen erhöhte sich ebenfalls im Vergleich zum Vorjahr von 142.624 auf 146.497 Starts und Landungen (Bewegungen im Großluftverkehr) im Jahr 2024.

Die Erlöse aus Flughafenentgelten setzen sich im Wesentlichen zusammen aus Lande- und Startentgelten sowie Passagierentgelten. Diese sind mit TEUR 236.897 (Vorjahr: TEUR 217.359) gegenüber dem Vorjahr um 9 % gestiegen. Die Förderungen gemäß Entgeltordnung führen zu Erlösminderungen im Jahr 2024 in Höhe von TEUR 10.436 (Vorjahr: TEUR 13.670).

Der Anstieg der Erlöse aus Bodenverkehrs- und Bodenabfertigungsdienstleistungen um TEUR 3.037 auf TEUR 24.369 hängt im Wesentlichen mit Preissteigerungen zusammen.

Der Non-Aviation-Bereich verzeichnete mit TEUR 187.126 (Vorjahr: TEUR 175.341) ebenfalls einen Anstieg. Die Non-Aviation-Erlöse setzen sich im Wesentlichen aus den Erlösen für Vermietung und Verpachtung von Gastronomie- und Einzelhandelsflächen sowie der Vermietung flughafeneigener Immobilien, Erlösen aus Versorgungsleistungen (Energie), aus der Bewirtschaftung von Werbeflächen und aus der im Rahmen der Eigenbewirtschaftung betriebenen Vermietung von Parkraum zusammen.

Im Berichtsjahr haben, wie geplant, keine Grundstücksverkäufe stattgefunden.

### Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von TEUR 11.020 (Vorjahr: TEUR 21.024) gingen deutlich zurück. Der Rückgang lag im Wesentlichen an den im Vorjahr erhaltenen Zuschreibungen und dem anschließenden Verkauf der 74,9 % - Anteile an der FDCG sowie an den höheren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen TEUR 2.672 (Vorjahr: TEUR 4.893). Die Erträge aus Auflösungen der Sonderposten für Zuschüsse blieben nahezu auf Vorjahresniveau von 2.461 (Vorjahr: TEUR 2.316).

### Materialaufwand

Der Materialaufwand erhöhte sich um TEUR 13.119 auf TEUR 122.178. Der Materialaufwand beinhaltet im Wesentlichen Materialkosten, Energiekosten, Instandhaltungskosten,

die Erbpachtzinsen, bestimmte Miet- und Leasingaufwendungen und bestimmte Fremdleistungen.

Die Aufwendungen stiegen, geprägt durch weitere Ausgaben zur Qualitätssicherung und Preissteigerungen, im Vergleich zum Vorjahr. Sowohl die Aufwendungen für Roh-, Hilfs und Betriebsstoffe erhöhten sich um TEUR 2.423 auf TEUR 26.007, als auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen um TEUR 10.696 auf TEUR 96.171.

### Personalaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich um TEUR 10.796 auf TEUR 147.626. Er setzt sich zusammen aus den Löhnen und Gehältern und den sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung. Die Tarifsteigerung griff zum 01. März 2024 in Höhe von zunächst 200 €, anschließend 5,5 % mindestens jedoch insgesamt 340 €. Der Tarifabschluss hatte eine Laufzeit vom 01. Oktober 2023 bis 31. Dezember 2024.

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung fielen in Höhe von TEUR 8.827 (Vorjahr: TEUR 7.199) für Altersversorgung an.

### Abschreibungen

Die Abschreibungen von TEUR 80.198 sind nahezu auf Vorjahresniveau (TEUR 78.162). Es wurden außerplanmäßigen Abschreibungen auf Technische Anlagen und Maschinen erfasst.

### Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 9,9 % bzw. TEUR 6.089 auf TEUR 67.772 Diese beinhalten u. a. Aufwendungen für die Öffentlichkeitsarbeit, Einzelwertberichtigungen auf Forderungen, EDV-Kosten, Rechts- und Beratungskosten, sowie Aufwendungen für Versicherungsprämien.

### Erträge aus der Anwendung der Equity-Methode

Die Erträge von TEUR 461 (Vorjahr: TEUR 123) entfielen auf die SITA Airport GmbH, Düsseldorf, und stellen das anteilige handelsrechtliche Ergebnis dar.

### Zinsaufwand

Der Zinsaufwand in Höhe von TEUR 32.916 (Vorjahr: TEUR 29.997) betraf im Wesentlichen die langfristige Finanzierung. Davon entfallen TEUR 8.426 (Vorjahr: TEUR 7.361) auf Zinsaufwendungen gegenüber Gesellschaftern.

Aus der Aufzinsung von Rückstellungen resultierte ein Zinsaufwand in Höhe von TEUR 202 (Vorjahr: TEUR 425).

Aus der Aufzinsung von Rückstellungen resultierte ein Zinsaufwand in Höhe von TEUR 425 (Vorjahr: TEUR 1.221).

## VI SONSTIGE ANGABEN

### Ertragsteuer

Im Berichtszeitraum wurde ein Steuerertrag von TEUR 17.163 erfasst. Dieser setzt sich im Wesentlichen zusammen aus Ertragsteuer-aufwendungen in Höhe von TEUR 2.275 sowie latenten Steuererträgen in Höhe von TEUR 19.437. Die aktiven latenten Steuern haben sich im Wesentlichen aufgrund der in den kommenden fünf Jahren nutzbaren steuerrechtlichen Verlustvorträge für die Gewerbesteuer von TEUR 188.210 sowie für die Körperschaftsteuer von TEUR 206.760 von TEUR 56.612 auf TEUR 75.857 erhöht.

### Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern in Höhe von TEUR 1.703 (Vorjahr: TEUR 2.191) betreffen hauptsächlich die Grundsteuer.

### 1) Aufgliederung der Mitarbeiterzahl

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter gliedert sich wie folgt auf:

	2024	2023
Angestellte	1.719	1.744
Auszubildende	50	51
<b>Gesamt</b>	<b>1.769</b>	<b>1.795</b>

### 2) Haftungsverhältnisse

Es besteht bei der Stadtparkasse Düsseldorf eine Avalbürgschaft zugunsten der FDCG bzw. gegenüber der Swissport DUS Cargo Services GmbH in Höhe von TEUR 500. Aufgrund der Finanzkraft der Swissport DUS Cargo Services GmbH wird die Inanspruchnahme der Bürgschaft als gering eingeschätzt.

### 3) Außerbilanzielle Geschäfte und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Gesellschaft hat zwecks Verbesserung der Liquidität und zur Verbesserung finanzieller Kennzahlen verschiedene Leasingverträge über Immobilien und Mobilien abgeschlossen. Die Mobilien betreffen regelmäßig Vermögensgegenstände, die turnusmäßig ausgewechselt werden, wie z.B. Fahrzeuge und Büroequipment.

Von ihrer Tochtergesellschaft Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (FDI) mietet die Gesellschaft seit dem Jahr 2004 die Tiefgarage Parkhaus 8 inkl. Grundstück. Die FDI wiederum least diese von der Japon Grundstückverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG. In den seinerzeitigen Grundstücksverkauf war die FDI involviert. Zum Ende der Grundmietzeit besteht zugunsten der FDI ein Ankaufsrecht über das Parkhaus, in das die FDG vorrangig eintreten kann. Die Gesellschaft ist außerdem in bestimmten Fällen zum Eintritt in die zwischen FDI und Japon geschlossenen Verträge verpflichtet. Die künftigen Mieten der FDG betragen nach aktuellem Stand insgesamt bis zum Jahr 2030 TEUR 10.703. Nach Ablauf der nächsten Zinsbindungsfrist im Jahr 2025 kann es zu einer Änderung der Leasingraten aus der Anpassung der Refinanzierung kommen. Während der Leasingdauer bieten sich der Gesellschaft Chancen aus der Bewirtschaftung des Parkraums. Im Geschäftsjahr 2024 wurden daraus Erlöse in Höhe von TEUR 7.205 vereinbart.

Von der Filana Grundstücksvermietungs-Gesellschaft mbH & Co. KG least die FDG das Parkhaus 5 inkl. Grundstück. Das Parkhaus wurde im Jahr 2006 fertiggestellt. Am Grundstückserwerb der Filana war die FDG in einer Vermittlerrolle beteiligt. Die künftigen Leasingraten betragen nach aktuellem Stand insgesamt bis zum Jahr 2029 TEUR 6.945. Am Ende der Grundmietzeit besteht für die FDG eine Option zum Erwerb sämtlicher Kommanditan-

teile an der Filana sowie sämtlicher Geschäftsanteile an der Komplementär-GmbH. Während der Leasingdauer bieten sich der Gesellschaft Chancen aus der Bewirtschaftung des Parkraums. Hieraus ergaben sich im Berichtsjahr Erlöse von TEUR 7.679.

Im Geschäftsjahr 2012 hatte die FDG beschlossen, ein neues Verwaltungsgebäude über eine Vermietungsgesellschaft errichten zu lassen und anschließend von dieser zu mieten. Das Grundstück, auf dem die Immobilie errichtet worden ist, wurde Ende 2012 von der Tochtergesellschaft Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH an den künftigen Leasinggeber, die LAROBA GmbH & Co. KG (LAROBA), verkauft. An der LAROBA ist die Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH als Kommanditist beteiligt. Die LAROBA ist mit einem Nominalkapital von TEUR 25 ausgestattet. Die FDG mietet das fertiggestellte Gebäude über zunächst 15 Jahre an, hat jedoch die Möglichkeit, den Mietvertrag optional zu verlängern oder die Immobilie indirekt durch Erwerb der Anteile an der LAROBA zu erwerben. Die sich aus dem Mietvertrag ergebende Mietverpflichtung beläuft sich zum Bilanzstichtag auf TEUR 20.464.

Neben den zuvor beschriebenen Geschäften bestehen ein Erbbaurechtsvertrag – der Geschäftsbetrieb der FDG erfolgt im Wesentlichen auf Erbbaurechtsgelände – sowie verschiedene Miet- und Wartungs-/Instandhaltungsverträge, die im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs geschlossen wurden.

Der aus dem bis zum Jahr 2027 gültigen Erbbaurechtsvertrag resultierende Erbbauzins beträgt TEUR 13.028. Der im Rahmen der Verschmelzung der Bisawa KG auf die FDG übergangene Erbbaurechtsvertrag hat eine Laufzeit bis 2047. Der daraus resultierende jährliche Erbbauzins beträgt derzeit TEUR 203.

Aus den vorstehend beschriebenen außerbilanziellen Geschäften ergeben sich für die FDG Ertragschancen aus den im Bereich Parken erzielbaren Umsatzerlösen. Risiken ergeben sich aus diesen außerbilanziellen Transaktionen insbesondere aus den laufenden Mietzahlungsverpflichtungen, die die FDG mit den jeweiligen Vertragspartnern eingegangen ist.

Im Übrigen fallen zusätzlich zu den zuvor beschriebenen Risiken aus außerbilanziellen Geschäften bis zum Jahr 2027 insgesamt sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von TEUR 873 an. Diese betreffen ausschließlich Kfz-Leasingraten.

Außerdem besteht ein Bestellobligo aus zum Bilanzstichtag vergebenen Aufträgen für Investitionen in Höhe von TEUR 73.431 für die FDG.

#### 4) Angaben zu Bewertungseinheiten

Die FDG sichert sich unter Einsatz von Zinsswaps gegen das Risiko des Zinsanstiegs variabel verzinslicher, in EUR denominierter Kredite ab. Zur Bildung und Bilanzierung von Bewertungseinheiten wird auf die Ausführungen

unter den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen verwiesen. Die variablen Verzinsungen der Grundgeschäfte bestehen regelmäßig auf EURIBOR-Basis.

Die Besicherungen betreffen im Wesentlichen bilaterale Darlehen. Der Restbestand der besicherten Darlehen in Höhe von TEUR 175.795 ist als Grundgeschäft in Bewertungseinheiten einbezogen. Darin enthalten sind Antizipative Hedges in Höhe von TEUR 24.000.

Die Bewertungseinheiten bestehen in Form so genannter Mikro-Hedges. D.h. für jede gesicherte Tranche besteht in voller Höhe eine individuelle Sicherung, die entweder über die volle Restlaufzeit der Tranche oder über diese hinaus (sog. antizipative Zinsswaps) besteht und in der Regel vollständig effektiv ist. Ggf. bestehen Anschlussfinanzierungen. Gesichert ist das Zahlungsstromänderungsrisiko aus den Grundgeschäften. Andere Risiken als ein Zinsanstieg bestehen für die Grundgeschäfte nicht. Ende 2023 wurde seitens der EZB verkündet, dass der Zinsgipfel erreicht ist. Die Annahmen der weiteren Zinsentwicklungen haben zu einer Reduzierung der Marktwerte geführt. Aus den Sicherungsgeschäften resultieren positive Marktwerte in Höhe von TEUR 12.369 (Vorjahr: Marktwert von TEUR 16.160), die im Rahmen der Bildung der Bewertungseinheiten nicht bilanziert sind. Die Effektivität der Sicherung wird prospektiv über die so genannte Critical Terms Match Methode bestimmt. Für den Teil der bestehenden Bewertungseinheiten, der aufgrund

von Unterschieden in den Critical Terms von Grund- und Sicherungsgeschäft ineffektiv ist, werden entsprechende Drohverlustrückstellungen gebildet.

Die derzeitigen Sicherungen bestehen bis mindestens in das 2032 und bis höchstens 2038. Durch die Sicherungen werden synthetisch festverzinsliche Kredite zu Zinssätzen zwischen 0,885 % und 1,36 % zuzüglich der jeweiligen Kreditmarge hergestellt.

#### 5) Angaben zu mittelbaren Pensionsverpflichtungen und ähnlichen Verpflichtungen

Die wahlrechtsgemäß nicht bilanzierten mittelbaren Pensionsverpflichtungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehen im Rahmen der Betriebsrentenansprüche von bestimmten Mitarbeitern der Gesellschaft bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse (RZVK). Anspruch auf diese Zusatzversorgung hat eine nennenswerte Anzahl von Mitarbeitern der FDG. Die Bilanzierung wird von der FDG auch deshalb unterlassen, weil eine Quantifizierung der für die FDG bestehenden zukünftigen Verpflichtung – außerhalb laufend erworbener Ansprüche – nicht hinreichend genau möglich ist.

Für die Mitarbeiter der Flughafen Düsseldorf Gruppe besteht eine zusätzliche Altersversorgung bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse. Der Umlagesatz lag im Jahr 2024 unverändert bei 4,25 % zuzüglich eines

Sanierungsgeldes von unverändert 3,5 % (Arbeitgeberanteil insgesamt unverändert 7,75 %). An umlagepflichtigen Löhnen und Gehältern wurden in 2024 TEUR 111.390 gezahlt.

#### 6) Angaben zu latenten Steuern

Es wurde bei der Ermittlung der latenten Steuern ein konzern einheitlicher Steuersatz von 31,2 % zugrunde gelegt, da alle in den Konzern einbezogenen Unternehmen im Inland ansässig sind.

Wesentliche Abweichungen zwischen handels- und steuerbilanziellen Wertansätzen betreffen:

- Pensions- und Beihilfeverpflichtungen; aktive latente Steuern
- sonstige Rückstellungen, insbesondere Altersteilzeitverpflichtungen, drohende Verluste, Prozesskosten und Jubiläumsgartifikationen; aktive latente Steuern
- Neutralisierung des Mehrerwerbspreises aus konzerninternen Veräußerungen bei den Zweckgesellschaften urspr. Estamin KG; aktive latente Steuern TEUR 12.435 (Vorjahr: TEUR 13.522)
- Sonderposten mit Rücklagenanteil; passive latente Steuern

Es bestehen steuerrechtliche Verlustvorträge, die in den nächsten fünf Jahren genutzt werden können, für die Gewerbesteuer von TEUR 188.210 (Vorjahr TEUR 146.339) sowie für die Körperschaftsteuer von TEUR 206.760 (Vorjahr: TEUR 117.854). Hintergrund der

wesentlichen Veränderung sind die geplante Nutzung steuerlicher Verlustvorträge in den kommenden fünf Jahre sowie der laufende Abbau steuerlicher Verlustvorträge für den Veranlagungszeitraum 2024. Die sich hieraus ergebenden aktive latente Steuern belaufen sich auf TEUR 61.706. Insgesamt bestehen am Bilanzstichtag aktive latente Steuern in Höhe von TEUR 75.857 (Vorjahr: TEUR 56.612). Passive latente Steuern bestehen in Höhe von TEUR 11.055 (Vorjahr: TEUR 11.248).

#### 7) Prüfungs- und Beratungsgebühren

An Prüfungshonoraren sind gegenüber dem Konzernabschlussprüfer im Konzern einschließlich der Prüfung der Einzelabschlüsse des Mutterunternehmens, der Tochterunternehmen für die Geschäftsjahr 2023 und 2024 TEUR 229 angefallen. Davon entfallen TEUR 175 (davon TEUR 21 für Vorjahre) auf Abschlussprüfungsleistungen, TEUR 34 auf andere Bestätigungsleistungen sowie TEUR 17 auf sonstige Leistungen.

#### 8) Gesamtbezüge der Geschäftsführung und ehemaliger Mitglieder der Geschäftsführung sowie Vergütung des Aufsichtsrates

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführer im Geschäftsjahr 2024 betragen EUR 1.284.205,55. Für diesen Personenkreis wurden keine Pensionsrückstellungen gebildet.

An ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen wurden EUR 434.593,74 ausgezahlt. Die für diesen Personenkreis gebildeten Pensionsrückstellungen betragen zum 31. Dezember 2024 EUR 8.143.235

Der Aufsichtsrat erhielt einschließlich der Sitzungsgelder Vergütungen in Höhe von EUR 53.411,35.

#### Organe der Gesellschaft 2023

##### Gesellschafter

Airport Partners GmbH  
Landeshauptstadt Düsseldorf

##### Aufsichtsrat

Dr. Rolf Pohlig  
(bestellt von Airport Partners GmbH)  
Unternehmensberater  
(Vorsitzender)

Peter Büddicker (bis 11.04.2024)  
Landesbezirksfachbereichsleiter  
Landesbezirksverwaltung der Vereinten  
Dienstleistungsgewerkschaft ver.di  
Arbeitnehmersvertreter  
(Erster stellv. Vorsitzender bis 11.04.2024)

Rolf Tups  
(bestellt von Stadt Düsseldorf)  
Unternehmensberater  
(Zweiter stellv. Vorsitzender bis 11.04.2024,  
Stellv. Vorsitzender ab 19.04.2024)

Ümit Akcayir (ab 19.04.2024)  
Industriemechaniker  
Arbeitnehmersvertreter  
Flughafen Düsseldorf GmbH

Stefan Beitelsmann (bis 11.04.2024)  
Leiter Bereich Infrastructure  
Arbeitnehmersvertreter  
Flughafen Düsseldorf GmbH

Andreas Bill (bis 11.04.2024)  
Gewerkschaftssekretär  
Bezirksverwaltung der Vereinten  
Dienstleistungsgewerkschaft ver.di  
Arbeitnehmersvertreter

Prof. Christoph Ehrhardt  
(bestellt von Airport Partners GmbH)  
Managing Partner Bennix Strategic  
Advisors GmbH

Sven Erler  
(bestellt von Airport Partners GmbH)  
Executive Director Asset Management

Wolfgang Füger (bis 11.04.2024)  
Betriebsrat FDG  
Arbeitnehmersvertreter

Nicole Harnischmacher-Weichelt  
(ab 19.04.2024)  
Airport Duty Manager  
Arbeitnehmersvertreterin  
Flughafen Düsseldorf GmbH

Brian Healy (ab 21.02.2024)  
(bestellt von Airport Partners GmbH)  
Group CFO daa plc, Ireland

Angela Hebler  
(bestellt von Stadt Düsseldorf)  
Sprecherin der GRÜNEN Ratsfraktion

Uwe Kasischke (bis 11.04.2024)  
BEM-Beauftragter Gesundheitsmanagement  
Arbeitnehmersvertreter

Dr. Stephan Keller  
(bestellt von Stadt Düsseldorf)  
Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt Düsseldorf

Stefani Kleeberg  
Redakteurin  
Arbeitnehmersvertreterin  
Flughafen Düsseldorf GmbH

Thomas Klima (ab 19.04.2024)  
Vorsitzender des Betriebsrates der  
Flughafen Düsseldorf GmbH  
Arbeitnehmersvertreter

Uwe Klaus Knoch  
Betriebsrat der Flughafen Düsseldorf Ground  
Handling GmbH  
Arbeitnehmersvertreter

Monika Lehmhaus  
(bestellt von Stadt Düsseldorf)  
Pädagogin

Dr. Zanda Martens  
(bestellt von Stadt Düsseldorf)  
Mitglied des Bundestages

Markus Paulich (bis 11.04.2024)  
Technischer Sachbearbeiter/Fachkraft für  
Arbeitssicherheit  
Arbeitnehmersvertreter  
Flughafen Düsseldorf GmbH

Stephanie Peifer (bis 11.04.2024)  
Geschäftsführerin Bezirksverwaltung der  
Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di  
Arbeitnehmersvertreterin

Gerhard Schroeder  
(bestellt von Airport Partners GmbH)  
Geschäftsführer AviAlliance GmbH

Rüdiger Burs (bis 11.04.2024)  
Arbeitnehmersvertreter (Ersatzmitglied)  
Flughafen Düsseldorf GmbH

Dirk Gattnar (ab 19.04.2024)  
Arbeitnehmersvertreter (Ersatzmitglied)  
Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH

Andreas Gosdzick (ab 19.04.2024)  
Arbeitnehmersvertreter (Ersatzmitglied)  
Flughafen Düsseldorf GmbH

Michael Henning (bis 11.04.2024)  
Arbeitnehmersvertreter (Ersatzmitglied)  
Flughafen Düsseldorf GmbH

Thomas Ludwig (ab 19.04.2024)  
Arbeitnehmersvertreter (Ersatzmitglied)  
Flughafen Düsseldorf GmbH

Klaus Schroeter (bis 11.04.2024)  
Arbeitnehmersvertreter (Ersatzmitglied)  
Dienstleistungsgewerkschaft ver.di

Britta Wortmann (bis 11.04.2024)  
Arbeitnehmersvertreter (Ersatzmitglied)  
Dienstleistungsgewerkschaft ver.di

#### **Geschäftsführung**

Lars Redeligx  
Vorsitzender der Geschäftsführung

Pradeep Pinakatt  
Geschäftsführer Finanzen und Arbeitsdirektor

#### **Prokuristen**

Stefan Beitelmann  
Leiter Infrastructure (IF)

Rüdiger Burs  
Leiter Real Estate Management (RE)

Anja Dauser  
Leiterin Commercial (CM)

Ellen Kirschenfauth  
Leiterin Human Resources (HR)

Andreas Klingler  
Leiter Stabsstelle Corporate Legal (CL)

Dr. Henning Pfisterer  
Leiter Aviation (AM)

Ulrich Worzalla  
Leiter Kaufmännischer Bereich (KB)

#### **9) Angaben zur Kapitalflussrechnung**

Der Finanzmittelfonds besteht grundsätzlich aus den Zahlungsmitteln (Barmittel und täglich fällige Sichteinlagen) und den Zahlungsmitteläquivalenten (kurzfristige, äußerst liquide und geringen Wertschwankungen unterliegende Finanzmittel) des Konzerns. Zum aktuellen Stichtag und ebenso zum vorherigen Stichtag waren keine Zahlungsmitteläquivalente vorhanden und somit auch nicht im Finanzmittelfonds enthalten. Der Mittelzufluss aus der laufenden Tätigkeit mit TEUR 113.340 liegt unter Vorjahrsniveau (TEUR 115.863). Es wurden Investitionen ins Anlagevermögen in Höhe von TEUR 71.582 getätigt.

Ausschüttungen an Minderheitsgesellschafter sind nicht erfolgt.

#### **10) Nachtragsbericht**

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag von besonderer Bedeutung für den Konzern, die nicht in der Bilanz oder der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt worden sind, haben sich nicht ergeben.

Düsseldorf, den 10. Februar 2025  
Flughafen Düsseldorf GmbH

Lars Redeligx

Pradeep Pinakatt



## KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2024 BIS 31. DEZEMBER 2024

	2024 TEUR	2023 TEUR
Periodenergebnis (einschließlich Ergebnisanteilen von Minderheitsgesellschaftern)	29.298	-10.543
Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-) auf Gegenstände des Anlagevermögens inkl. Finanzanlagen	80.198	75.940
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Rückstellungen	-6.075	-854
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) / Erträge (-)	-2.461	-7.453
Umbuchungen von Sachanlagevermögen in das Umlaufvermögen	0	0
Gewinn (-) / Verlust (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	1.262	-290
Zunahme (-) / Abnahme (+) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-37.723	67.581
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-1.109	-4.096
Einzahlungen aus Zuschüssen (Aufwands-/Ertragszuschüsse)	0	0
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)	30.974	25.964
sonstige Beteiligungserträge (-)	-461	-123
Ertragssteuerertrag (-) /-aufwand (+)	17.163	-33.477
Ertragssteuererstattung (+) /-zahlung (-) sowie latente Steuern	2.275	3.213
<b>Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>113.341</b>	<b>115.862</b>
Einzahlungen aus Abgängen aus dem Konsolidierungskreis	0	2.080
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens (+)	1.587	4.137
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-70.380	-63.105
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-1.202	-787
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen/inkl. CTA Fonds	0	-1.506
Einzahlungen aus Zuschüssen (öffentlicher Investitionszuschuss/SOPO)	132	1.108
Auszahlungen aus Zuschüssen (öffentlicher Investitionszuschuss/SOPO)	-30	
Erhaltene Zinsen (+)	1.942	4.033
Erhaltene Beteiligungserträge (+)	461	123
<b>Mittelzufluss/-abfluss aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-67.491</b>	<b>-53.917</b>
Gezahlte Zinsen (-)	-24.490	-22.355
Einzahlung aus Kapitalzuführung von Gesellschaftern des Mutterunternehmens	35	0
Einzahlungen aus der Aufnahme neuer Kredite	105.000	20.000
Auszahlung/Tilgung von (Finanz-)Krediten	-150.715	-132.654
<b>Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-70.170</b>	<b>-135.009</b>
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	-24.320	-73.063
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	0	-1.056
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode (+)	82.408	156.527
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>58.088</b>	<b>82.408</b>

## KONZERNEIGENKAPITALSPIEGEL

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2024 BIS 31. DEZEMBER 2024

	31.12.2021 EUR	Konzern- Jahresfehl- betrag	Aus- schüt- tung	Übrige Verände- rungen	31.12.2022 EUR	Konzern- Jahresfehl- betrag	Aus- schüt- tung	Änderungen des Konso- lidierungs- kreises	31.12.2023 EUR	Konzern-Jah- resüberschuss/ Jahresfehl- betrag	Aus- schüt- tung	Übrige Ver- änderungen	31.12.2024 EUR
<b>Mutterunternehmen</b>													
Gezeichnetes Kapital	25.564.594,06	0,00	0,00	0,00	25.564.594,06	0,00	0,00	0,00	25.564.594,06	0,00	0,00	35.405,94	25.600.000,00
Kapitalrücklage	80.582.202,95	0,00	0,00	0,00	80.582.202,95	0,00	0,00	0,00	80.582.202,95	0,00	0,00	0,00	80.582.202,95
Gewinnrücklagen (andere Gewinnrück- lagen)	2.829.810,15	0,00	0,00	0,00	2.829.810,15	0,00	0,00	0,00	2.829.810,15	0,00	0,00	0,00	2.829.810,15
Konzernverlustvortrag	-79.243.849,52	-39.993.040,98	0,00	0,00	-119.236.890,50	-19.649.124,60	0,00	3.529.423,07	-135.356.592,03	-10.542.949,41	0,00	0,00	-145.899.541,44
Konzernjahresfehl- betrag	-39.993.040,98	-19.649.124,60	0,00	0,00	-19.649.124,60	-10.542.949,41	0,00	0,00	-10.542.949,41	29.298.453,22	0,00	0,00	29.298.453,22
nicht durch EK ge- deckter Fehlbetrag	10.260.283,34	0,00	0,00	0,00	29.909.407,94	0,00	0,00	0,00	36.922.934,28	0,00	0,00	0,00	7.589.075,12
<b>Konzerneigenkapital</b>	<b>0,00</b>	<b>-59.642.165,58</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>-30.192.074,01</b>	<b>0,00</b>	<b>3.529.423,07</b>	<b>0,00</b>	<b>18.755.503,81</b>	<b>0,00</b>	<b>35.405,94</b>	<b>0,00</b>

## KONZERNLAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2024 BIS ZUM 31. DEZEMBER 2024

### 1. GRUNDLAGEN DES GESCHÄFTSMODELLS

#### 1.1. Geschäftstätigkeit

Die Flughafen Düsseldorf GmbH (im Folgenden FDG) entwickelt und betreibt den Flughafen Düsseldorf. Eingebunden sind hierbei die Tochtergesellschaften mit ihren jeweils spezifischen Aufgabenschwerpunkten.

Moderne Flughäfen sind mehr als nur Verkehrsknotenpunkte bzw. Start oder Ziel einer Reise. Sie präsentieren sich als Erlebniswelt und Dienstleistungszentrum und sind ein idealer Standort für Verkaufsgeschäfte und Gastronomie und zunehmend auch Mobilitäts-Hub. In diesem Sinne organisiert auch die FDG ihr Geschäftsmodell. Die Erholung der Verkehrszahlen nach der Corona-Krise hat auch im Berichtsjahr weiter stattgefunden.

#### 1.2. Wirtschaftliche Bedeutung

Der Düsseldorfer Flughafen schließt das Geschäftsjahr 2024 erneut mit einem positiven Ergebnis ab. Nach der strategischen Neuausrichtung im Jahr 2023 ist es dem Airport gemeinsam mit seinen Partnern gelungen, das Unternehmen trotz unverändert schwieriger Rahmenbedingungen und zahlreicher operativer Herausforderungen auf seinem Weg zur Destination of Excellence voranzubringen, seine finanzielle Basis zu stärken und in zukunftsweisende Projekte zu investieren.

Die wirtschaftlichen Rahmendaten des Airports stellen verlässliche finanzielle Spielräume für die weitere Entwicklung des Unternehmens sicher. Eine klare Strategie für die Unternehmens- und Geschäftsentwicklung hin zu alter wirtschaftlicher Stärke bei gleichzeitigem Schuldenabbau wird auch am Finanzmarkt wahrgenommen und gewürdigt. So ist es dem Airport gelungen, die bestehenden Kreditgeber und darüber hinaus auch neue zur Refinanzierung zu gewinnen und mehr als 90 % des Refinanzierungsbedarfs aus 2025 bereits im Jahr 2024 zu adressieren.

Die Reiselust der Menschen war 2024 weiterhin groß. Der Flughafen verzeichnete steigende Verkehrszahlen, mit neuen Airlines und etablierten Fluggesellschaften, die ausgesetzte Strecken wieder aufnahmen oder Frequenzen aufstockten. Insgesamt konnte der Airport im vergangenen Jahr über 20 Mio. Passagiere begrüßen.

Mit der Fortführung seines Qualitätsprogramms „Off-Block“ konnte das Unternehmen auf seinen Erfolgen aufbauen und die operativen Prozesse weiter verbessern. Zusammen mit neuentwickelten Gastronomiekonzepten und Serviceangeboten ist es dem Airport mit seinen Partnern gelungen, seinen Passagieren ein kontinuierlich verbessertes Reiseerlebnis zu bieten. In der Folge ist die Zufriedenheit der Fluggäste erneut gestiegen. Das zeigen auch exzellente Platzierungen beim AirHelpScore, SkyTraxAward und European Airport Index.

Auch bei der EURO 2024 hat der Flughafen eindrucksvoll bewiesen, dass er für Stadt und Region ein zuverlässiger, innovativer, effizienter und passagierfreundlicher Partner ist. Die operative Stärke spielt neben dem herausragenden Einzugsgebiet, dem größten in Kontinentaleuropa, bei Entscheidungen von Airlines für die Aufnahme von neuen Verbindungen eine gewichtige Rolle. Das hat die Entscheidung von easyJet für den Standort DUS gezeigt.

Der Airport liegt zentral in einem der bevölkerungsreichsten Einzugsgebiete mit einer starken regionalen Wirtschaft. Rund 18,5 Mio. Menschen leben in einem Umkreis von 100 Kilometern. Damit ermöglicht der Flughafen den Menschen und der heimischen Wirtschaft einen schnellen Zugang zu weltweit wichtigen Märkten und Metropolen.

NRW bleibt ein wichtiges Zentrum der deutschen Wirtschaft. 17 der 50 umsatzstärksten Unternehmen haben hier ihren Hauptsitz. Über 700.000 kleine und mittelständische Unternehmen sind in NRW angesiedelt. Darüber hinaus steuern rund 22.000 ausländische Unternehmen aus den wichtigsten Investorenländern von hier aus ihre Deutschland- und Europaaktivitäten. Sie machen NRW zum Investitionsstandort Nummer 1 in Deutschland. (Quelle: NRW.Global Business)

Der größte Airport NRW und die am Standort ansässigen Unternehmen werden daher auch zukünftig wichtige Impulse für den gesamten Wirtschaftsstandort NRW geben, sei es als Arbeitgeber und Mobilitätsanbieter oder als Auftraggeber für die heimische Wirtschaft.

Der Luftverkehr bleibt ein Wachstumsmarkt und das Interesse der Airlines am Standort Düsseldorf ist nach wie vor sehr groß.

#### 1.3. Verkehrliche Infrastruktur

Wesentliche Standortfaktoren einer Region sind die Mobilität und die Erreichbarkeit. Als Mobilitätshub, an dem die unterschiedlichen Verkehrsträger zusammentreffen, dient der Airport nicht nur der Landeshauptstadt Düsseldorf, sondern der gesamten Region als Knotenpunkt. Im Zentrum Europas, mit einer leistungsstarken Wirtschaftsregion, ist eine hervorragende verkehrliche Anbindung, sowohl land- als auch luftseitig, von elementarer Bedeutung.

Dem Flughafen Düsseldorf kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Schon heute ist er einer der am besten angebundenen Flughäfen in Deutschland. Er befindet sich am Schnittpunkt wichtiger Verkehrswege wie der Autobahn A 3, der A 52 oder der A 44 und verfügt über eine eigene Autobahnanbindung. Auch viele niederländische und belgische Passagiere profitieren von der guten Erreichbarkeit des Flughafens.

Sowohl die zahlreichen Autobahnanschlüsse als auch die gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) tragen dazu bei, dass Passagiere ihn bequem und multimodal ansteuern können. Neben der unter dem Terminal liegenden Station „Düsseldorf Flughafen Terminal“ mit rund 50 täglichen Abfahrten der S-Bahn-Linie S 11 führt vor allem der Bahnhof „Düsseldorf Flughafen“ zu einer optimalen Erreichbarkeit, auch über mittlere und weite Strecken.

Er liegt an einer der meistbefahrenen Bahnstrecken Deutschlands und bindet den Airport an das Regional- und Fernstreckennetz der Deutschen Bahn an. Täglich halten dort über 420 Züge – vom ICE bis zur S-Bahn. Der Bahnhof befindet sich im Zentrum wichtiger deutscher Schienenverkehrsachsen und Verbindungen in die gesamte Region sowie in die Niederlande und nach Belgien. Von über 150 Haltestellen des Einzugsgebietes können die Fluggäste mindestens stündlich und direkt zum Flughafen und zurück fahren.

Der geplante Ausbau der Schieneninfrastruktur für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) entlang der vielbefahrenen Nord-Süd-Strecke stellt ein wichtiges Signal für den Wandel des Flughafens zu einem intermodalen Mobilitätshub dar. Entlang der Bahntrasse am Fernbahnhof bewegen sich täglich tausende Reisende und Pendler. Das Bedürfnis nach Mobilität und die Pendelentfernungen werden zukünftig weiter steigen. Eine zunehmende Verkehrsverlagerung auf die Schiene wird daher auch zusätzliche Kapazitäten auf der Kernstrecke zwischen Köln und Dortmund und damit auch am Fernbahnhof erfordern. Vom Ausbau der Infrastruktur für den Regionalverkehr profitieren auch unmittelbar der Standort Fernbahnhof und der Gesamtstandort Flughafen Düsseldorf. Die Haltestelle „Düsseldorf Flughafen Bahnhof“ kann damit in der Zukunft als Knotenpunkt im nördlichen Stadtgebiet eine verkehrlich sinnvolle Ergänzung für die Schienenanbindung Düsseldorfs darstellen.

Darüber hinaus kann der Bahnhof nach einem infrastrukturellen Ausbau als Entlastung des stark frequentierten Düsseldorfer Hauptbahnhofs dienen und die Fernverkehre am Standort stärken.

Zudem wird aktuell in unmittelbarer Nähe des Flughafens das zurzeit größte und wichtigste Verkehrsinfrastrukturprojekt der Landeshauptstadt realisiert. Der Anschluss des Flughafens an das Stadtbahnnetz mit der neuen Bahnlinie U 81 ist eine sinnvolle Ergänzung für eine inter-

modale Vernetzung des Standortes. Die Eröffnung des ersten Streckenabschnitts ist für 2025 vorgesehen. Die neue Schienenanbindung des Flughafens an das U-Bahn-Netz der Stadt verkürzt dann Anfahrtswege, vor allem für Bürgerinnen und Bürger aus dem Düsseldorfer Norden zum Flughafen sowie in die Innenstadt. Zudem wird die Anbindung zur Messe Düsseldorf durch die U 81 erheblich verbessert. So wird Pendlern, aber auch Passagieren des Flughafens ein klimafreundliches Mobilitätsangebot zur Verfügung gestellt.

Anfang 2025 wurde der Flughafen Düsseldorf zudem an das Fernbusnetz von FlixBus angebunden. Am Terminal wird dieser aufstrebende Verkehrsträger mit sehr guter CO<sub>2</sub>-Bilanz zunächst mit drei Fernbuslinien die intermodale Anbindung an den Flughafen weiter ausbauen und mit sechs täglichen Abfahrten das Angebot für Reisende stärken.

Der Düsseldorfer Flughafen orientiert sich an wandelnden Mobilitätsbedürfnissen und ermöglicht mit seinem Angebot nahtlose Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsträgern. Der Airport bietet Reisenden und Pendlern gezielt den Umstieg auf andere Verkehrsmittel an, sei es über den DUS Sharing Hub oder Park-and-Ride-Angebote in Kooperation mit der Rheinbahn.

#### 1.4. Nachhaltige Standortentwicklung

Als eine der wesentlichen gesellschaftlichen Aufgaben unserer Zeit spielt der Umwelt- und Klimaschutz am Düsseldorfer Airport eine zentrale Rolle. Der Klimawandel verändert den Luftverkehr und erfordert neues Denken und Innovationen. Dabei muss die Luftverkehrsbranche zu einem Teil der Mobilitätswende werden, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Eine besondere und immer stärkere Rolle werden dabei strategische Innovationspartnerschaften von Wissenschaft und Wirtschaft einnehmen, die Synergien schaffen und einen Beitrag zur Transformation und Nachhaltigkeit der Branche leisten.

Die vom Flughafen Düsseldorf und dem EUREF-Campus ins Leben gerufene Innovationspartnerschaft für grünen Luftverkehr treibt die Generationenaufgabe „Nachhaltige Mobilität“ weiter voran. Zentrale Handlungsfelder der Innovationspartnerschaft sind verstärkte Technologieimpulse für die Energieeffizienz im Gebäudesektor und Technologien zur Dekarbonisierung der luft- und landseitigen Verkehre, etwa durch die Produktion und Bereitstellung von Sustainable Aviation Fuel (nachhaltiger Flugkraftstoff). Zudem sind der EUREF-Talent-Campus und die Stärkung der Intermodalität Teil der Innovationspartnerschaft.

Sein Etappen-Ziel, die Scope-1- und Scope-2-Emissionen von 2010 bis 2030 um 65 % auf 20.000 Tonnen zu senken, hat der Flughafen bereits im letzten Jahr erreicht. Im Jahr 2023 lagen die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Airports bei 8.288 Tonnen. Das entspricht einer Reduktion von 86 %. Spätestens 2035 will der Flughafen dem Ziel der Stadt Düsseldorf folgend klimaneutral sein. Dazu investiert er in Zukunftstechnologien. In diesem Zusammenhang ist der Aufbau und Betrieb einer Wasserstofftankstelle geplant, die eine luft- und landseitig anfahrbare Versorgung für Busse, Sonder- und Nutzfahrzeuge sowie PKWs bietet. Durch die luft- und landseitige Anbindung möchte der Flughafen auch weiteren Unternehmen am Flughafen und in der Region die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe ermöglichen.

Zeitgleich investiert der Düsseldorfer Flughafen weiter in den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur auf dem Vorfeld, um den Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu unterstützen. Der Airport erweitert seine eigene E-Fahrzeug-Flotte stetig, damit deren Anteil bis 2030 bei 50 % und bis 2045 bei 100 % liegt. Im Laufe des Jahres 2025 stellt der Flughafen als Übergangslösung HVO (Biodiesel) zur Verfügung. Außerdem schafft der Airport die Voraussetzung für die voranschreitende Umstellung auf E-Gepäckwagen oder E-Schlepper bei seinen Partnern im Bereich der Bodenverkehrsdienste.

Neben der Umstellung der lokalen Bodenmobilität auf emissionsfreie Antriebe schafft der Airport Voraussetzungen für den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe, beispielsweise Sustainable Aviation Fuel (SAF). Die Nachfrage für nachhaltige Flugkraftstoffe wird aufgrund der ab 2025 vorgeschriebenen europäischen Beimischungsquoten steigen. Der Flughafen will hierfür in Kooperation mit externen Partnern ausreichende Lager- und Betankungskapazitäten bereitstellen.

Folgerichtig wird im Jahr 2025 der Anteil von selbsterzeugtem, grünem Strom durch die Errichtung einer Photovoltaik-Anlage mit 14 MW Peak neben der Nordbahn ausgebaut und es werden Energiespeicherlösungen geschaffen. Damit stärkt der Flughafen seine Eigenstromversorgung auf Basis von regenerativen Stromerzeugern.

## 2. WIRTSCHAFTSBERICHT

### 2.1. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Eine unsichere wirtschaftliche Aussicht in Deutschland prägte das Jahr 2024. Zwar ging die Inflation deutlich zurück, allerdings haben das weiterhin hohe Zinsniveau und die politische Unsicherheit auch angesichts der vorgezogenen Bundestagswahlen die benötigten Investitionen gebremst. Anhaltende geopolitische Spannungen und hohe Energiekosten verunsicherten Produzenten und Konsumenten. Die deutschen Exporte sanken, obwohl der Welthandel im Jahr 2024 insgesamt zunahm. Nach einem Rückgang von 0,3 % im Jahr 2023 verzeichnete das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2024 nach ersten Schätzungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) einen weiteren Rückgang um 0,2 % gegenüber dem Vorjahr. Das BIP lag im Jahr 2024 nur noch 0,3 % höher als vor der Coronapandemie im Jahr 2019.

Die Verbraucherpreise in Deutschland haben sich im Jahresdurchschnitt 2024 um 2,2 % gegenüber 2023 erhöht. Die Inflationsrate fiel damit deutlich geringer aus als 2023 (5,9 %). Der Anstieg der Löhne und Gehälter von 5,9 % war im Jahr 2024 größer als die im Jahresdurchschnitt deutlich abgeflachte Inflation. Die hohen Tarifsteigerungen trugen dazu bei, dass die Kaufkraft wieder etwas zunahm. Im Jahresdurchschnitt 2024 waren 46,1 Mio. Menschen in Deutschland erwerbstätig. Damit wurde der Vorjahreswert nochmals um 72.000 Erwerbstätige (+0,2 %) leicht übertroffen. Der Anstieg resultierte aus einer höheren Erwerbsbeteiligung der inländischen Bevölkerung und mehr zugewanderten Arbeitskräften.

Die Finanzierungskosten im Jahr 2024 sind im Euroraum zurückgegangen. Die Europäische Zentralbank (EZB) hat im Jahr 2024 sukzessive den Hauptrefinanzierungssatz von 4,5 % auf 3,15 % abgesenkt. Im ersten Halbjahr 2025 wird mit weiteren Zinssenkungen der EZB gerechnet.

## 2.2. Branchenbezogene Rahmenbedingungen

### a) Deutschlandweite Verkehrsentwicklung

Von Januar bis Dezember 2024 wurden an den deutschen Flughäfen 212,13 Mio. Passagiere (Ankunft und Abflug) gezählt (+7,5 %).

Deutschlands Luftverkehr wächst zwar zum Vorjahresberichtszeitraum, hinkt aber weiterhin auch aufgrund hoher regulativ bedingter Standortkosten der Aufkommensentwicklung der großen europäischen Luftverkehrsmärkte hinterher. Die deutsche Recovery-Rate erreich-

te im Berichtszeitraum nur 85,4 % zum Vergleichszeitraum Januar bis Dezember 2019. Neben dem fehlenden Angebot haben die zahlreichen streikbedingten Flugausfälle (besonders Anfang des Jahres 2024) die Recovery-Rate zusätzlich beeinträchtigt.

Der innerdeutsche Verkehr (23,9 Mio. Passagiere, +3,5 %) verläuft im Vergleich zum Gesamtverkehr und im europäischen Vergleich unterdurchschnittlich. Hier wird bisher erst rund die Hälfte des Vorkrisenaufkommens erreicht.

Der Europa-Verkehr wuchs stabil mit 146,36 Mio. Passagieren (+8,0 % zum Vorjahr, gegenüber Januar bis Dezember 2019 fehlten noch 7,4 % der Reisenden).

Der Verkehr der Punkt-zu-Punkt-Airlines hat sich in fast ganz Europa sehr stark erholt und erreichte wieder das Vor-Corona-Niveau von 2019. Im Gegensatz zu dieser Entwicklung kommt das Angebot der Punkt-zu-Punkt-Airlines im Verkehr von und nach Deutschland deutlich schwächer zurück und erreicht laut BDL derzeit nur etwa 87 % des Niveaus von 2019. Sowohl die Länder mit klassischen touristischen Zielgebieten in Südeuropa wie z. B. Griechenland, Italien, Spanien und Portugal, als auch wichtige Wirtschaftsstandorte, wie z. B. Frankreich und Großbritannien, liegen deutlich vor Deutschland.

Die außereuropäische Nachfrage (41,33 Mio. Passagiere) ist mit +8,3 % zum Vorjahr ebenfalls auf Wachstumskurs. Gegenüber dem Vergleichszeitraum 2019 bleibt noch ein Minus von 5,2 %.

### Verkehrsentwicklung im Überblick

Passagiere	Januar–Dezember 2024 Deutschlandweit			Januar–Dezember 2024 Non-Hub-Flughäfen*			Januar–Dezember 2024 Flughafen Düsseldorf		
	Absolut	% 24/23	% 24/19	Absolut	% 24/23	% 24/19	Absolut	% 24/23	% 24/19
Inland	23.900.146	3,5	-48,2	12.440.695	2,2	-57,4	1.647.346	3,1	-61,2
Europa	146.363.902	8,0	-7,4	87.864.684	5,4	-15,4	16.136.722	4,0	-11,4
Außereuropa	41.339.085	8,3	-5,2	8.286.724	17,0	-2,2	2.229.113	12,6	-26,1
Davon Langstrecke							1.120.114	16,2	-47,4
Sonst. Verkehr	317.305	-6,2	42,8	281.519	-10,2	53,3	18.225	6,6	7,3
Transit	210.105	-5,1	-46,7	127.455	-2,9	-50,8	8.773	-8,9	-13,9
<b>Gesamt</b>	<b>212.130.858</b>	<b>7,5</b>	<b>-14,6</b>	<b>109.001.392</b>	<b>5,8</b>	<b>-18,4</b>	<b>20.040.179</b>	<b>4,8</b>	<b>-21,4</b>
<b>Bewegungen</b>									
<b>Gesamt</b>	<b>2.080.989</b>	<b>2,8</b>	<b>-13,1</b>	<b>1.312.908</b>	<b>1,7</b>	<b>-10,4</b>	<b>155.638</b>	<b>2,7</b>	<b>-31,1</b>

\* Verkehr in Deutschland ohne FRA und MUC

**b) Verkehrsentwicklung Großluftverkehr in DUS (Januar bis Dezember 2024)**

Der Berichtszeitraum Januar bis Dezember 2024 war auch in DUS von einer Steigerung des Passagieraufkommens geprägt. Gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres war ein Wachstum von über 0,921 Mio. Fluggästen (+4,8 %) zu verzeichnen. Im Verhältnis zum Zeitraum Januar bis Dezember 2019 lag das Passagieraufkommen allerdings um etwa 5,467 Mio. Fluggäste niedriger und damit bei 78,6 % des Vorkrisenaufkommens.

Die deutliche Steigerung der Pax/Flug (+20,1 Pax/Flug im Vergleich zu 2019) ist maßgeblich auf die veränderte Flottenstruktur am Standort DUS bzw. den Einsatz größerer Fluggeräte zurückzuführen.

Grundsätzlich gelang es den Fluggesellschaften im Berichtszeitraum, die verfügbaren Kapazitäten gut auszulasten, so dass der Sitzladefaktor gegenüber 2023 um 0,7 Prozentpunkte auf ca. 80,7 % gestiegen ist.

**Verkehrsentwicklung Großluftverkehr in DUS (Januar bis Dezember)**

Statistik*	2024	2023	2019	2024/23	2024/19
Bewegungen	146.497	142.624	217.250	3.873	-70.753
Passagiere	20.021.954	19.101.776	25.489.404	920.178	-5.467.450
<b>Kennzahlen</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2019</b>	<b>2024/23</b>	<b>2024/19</b>
Sitze/Flug	172,2	170,0	155,0	1,3 %	11,1 %
MTOW/Flug	80,7	80,0	74,8	0,3 t	5,5 t
Umsteigeranteil	2,2 %	2,8 %	7,2 %	-0,6 PP	-5,0 PP
Pax/Flug	138,9	136,0	118,8	2,1 %	16,9 %
Auslastung	80,7 %	80,0 %	76,6 %	0,7 PP	4,1 PP

\* nur Großluftverkehr (mit Transit)

**Entwicklung Top-5-Destinationen nach Regionen**

Zielgebiet	Destination	Pax lokal 2024	Δ Pax 24/23	Abw. 24/23 %	Abw. 24/19 %
Inland	München	912.073	57.590	6,7	-39,7
	Frankfurt	285.728	23.716	9,1	-24,5
	Berlin	233.123	-30.664	-11,6	-81,1
	Hamburg	124.399	50	0,0	-76,1
	Dresden	41.903	-7.752	-15,3	-75,3
	Sonstige	50.120	6.929	16,0	-89,0
	<b>Summe</b>	<b>1.647.346</b>	<b>50.049</b>	<b>3,1</b>	<b>-61,2</b>
Europa	Palma	1.354.974	60.684	4,7	-12,3
	Istanbul	1.223.655	-1.670	-0,1	8,6
	Antalya	1.119.079	-117.316	-9,5	19,5
	London	645.096	-83.096	-11,4	-35,8
	Wien	524.457	30.163	6,1	-31,8
	Sonstige	11.269.493	732.645	7,0	-12,2
	<b>Summe</b>	<b>16.136.722</b>	<b>621.378</b>	<b>4,0</b>	<b>-11,4</b>
Außereuropa	Dubai	580.559	41.093	7,6	11,6
	Hurghada	466.864	-1.228	-0,3	3,5
	Doha	274.307	86.990	46,4	>100,0
	Marsa Alam	108.123	2.383	2,3	6,1
	Tunis	100.285	20.524	25,7	>100,0
	Sonstige	698.975	100.000	16,8	-63,3
	<b>Summe</b>	<b>2.229.113</b>	<b>249.606</b>	<b>12,6</b>	<b>-26,1</b>
<b>Summe Großluftfahrt (ohne Transit)</b>		<b>20.013.181</b>	<b>921.033</b>	<b>4,8</b>	<b>-21,5</b>

### Entwicklung Top-10-Airlines

Airline/Gruppe	Bewegungen 2024	Δ Bewegungen 24/23	Δ Bewegungen 24/19	Pax lokal 2024	Δ Pax 24/23	Δ Pax 24/19
Lufthansa + Eurowings	63.893	1.115	-37.562	7.879.346	431.198	-2.740.883
Condor	9.503	-182	1.554	1.806.005	-71.591	219.460
Sun Express	8.756	644	167	1.436.144	91.307	91.677
TUIfly	6.349	886	-68	1.041.938	137.162	-24.762
Pegasus Airlines	4.630	243	1.076	826.305	40.490	277.769
Turkish Airlines	3.318	-1.627	-738	626.203	-262.903	-26.926
Emirates	1.460	6	82	580.469	59.045	78.217
Corendon Airlines	3.497	402	2.560	554.125	74.569	399.366
Iberia	2.538	103	332	359.082	-5.196	14.827
British Airways	2.980	-1.384	-4.240	336.739	-114.639	-203.237
Sonstige	39.573	3.667	-33.916	4.566.825	631.591	-3.551.433
<b>Summe Großluftfahrt (ohne Transit)</b>	<b>146.497</b>	<b>3.873</b>	<b>-70.753</b>	<b>20.013.181</b>	<b>1.010.933</b>	<b>-5.465.925</b>

Im Jahr 2024 erwirtschaftete die FDG einen Umsatz von TEUR 442.991, der mit TEUR 31.468 bzw. 7,6 % über dem Vorjahr und TEUR 4.245 Mio. bzw. 1,0 % über dem ursprünglichen Planwert lag. Ursächlich war insbesondere die Verkehrsentwicklung. Die Passagierzahlen stiegen auf 20 Mio. (Vorjahr 19,1 Mio.), unterschritten jedoch den Planwert von 20,1 Mio. um rund -0,6 %. Die Flughafen- und Abfertigungsentgelte (TEUR -4.357 bzw. -1,7 %) lagen unter Plan, während Mieten, Pachten und Versorgungsleistungen über Plan lagen (TEUR +6.578 bzw. 4,1 %) und damit zusammen mit den Sonstigen Erlösen (TEUR +1.555 bzw. 8,7 %) die Planüberschreitung beim Umsatz ermöglichten. Während die Sonstigen betrieblichen Erträge um TEUR -10.816 unter dem Vorjahreswert lagen, konnte gegenüber Plan eine Überschreitung von TEUR 3.274 bzw. 45,0 % erzielt werden.

Zudem fielen die Personalaufwendungen (TEUR -3.592 bzw. -3,0 %), die Abschreibungen (TEUR -465 bzw. -0,6 %) und die Energiekosten (TEUR -514 bzw. -1,8%) niedriger als die geplanten Werte aus. Gegenüber Plan höhere Kosten waren bei der Instandhaltung (TEUR +1.011 bzw. 3,2 %), den IT-Leistungen (TEUR +1.780 bzw. 7,2 %), den Betrieblichen Dienstleistungen (TEUR +4.000 bzw. 5,3 %), den Verwaltungsaufwendungen (TEUR +2.392 bzw. 26,4 %) sowie den sonstigen Kosten (TEUR +4.852 bzw. 86,8 %) zu verzeichnen. Insgesamt wurde das operative Ergebnis (EBIT operativ) gegenüber dem Vorjahr um

### 2.3. Organisation und Geschäftsverlauf der Flughafen Düsseldorf GmbH

Die im Vorjahr entwickelte strategische Neuausrichtung des Flughafens Düsseldorf wird im Berichtszeitraum vorangetrieben. Die Grundlage für die „Destination of Excellence“ als Unternehmensvision bildet dabei das Transformationsprogramm „DUS/100“. Besondere Bedeutung haben in diesem Kontext die Projekte „Etablierung eines Projektportfolio-

Managements (PPM)“, die „Prozess- und Organisationsverbesserung (POV)“ und die „IT-Strategie“. Um die Prozesse am Flughafen Düsseldorf bereichsübergreifend effizient und effektiv zu gestalten (Etablierung von „Ende-zu-Ende-Strukturen“), wurden die Projekte gestartet. Sie legen den Fokus insbesondere auf die Themen Digitalisierung und Automatisierung.

Als weiteres strategisches Instrument zur Unternehmensführung wurde im Berichtszeitraum der neue Masterplan verabschiedet. Dieser ist auf einen Zeithorizont von 20 Jahren bis 2045 ausgelegt, wird in Übereinstimmung mit den langfristigen Unternehmenszielen erstellt und zeigt das Entwicklungspotenzial des Flughafens auf. Das Hauptaugenmerk liegt hierbei auf dem Terminal, der landseitigen Erschließung sowie der Verkehrsentwicklung.



TEUR 8.157 auf TEUR 47.914 unterschritten und blieb um TEUR 1.455 bzw. 2,9 % hinter den Erwartungen zurück. Das bilanzielle EBIT zeigte mit TEUR 47.402 eine Planunterschreitung von TEUR –258 (Plan TEUR 47.660) und wies eine Verschlechterung gegenüber 2023 von TEUR –7.891 auf.

Während das Zinsergebnis gegenüber 2023 um TEUR –4.840 ungünstiger ausfiel, konnte es zum Plan um TEUR 2.426 bzw. 7,5 % verbessert werden. Insgesamt konnte damit eine Planüberschreitung beim Jahresüberschuss von TEUR 2.623 bzw. 23,9 % erzielt werden.

#### 2.4. Entwicklung der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften

Die **Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH (FDGHG)** hält im Rahmen der vorfeldseitigen Fluggast- und Crew-Beförderung Bodenverkehrsdienstverträge sowohl direkt mit Luftverkehrsgesellschaften als auch mit den in DUS ansässigen Bodenverkehrsdienstleistern. Die Lizenzen für die Bodenabfertigung am Flughafen Düsseldorf wurden seitens des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zum 01.04.2023 neu vergeben, wodurch sich eine neue Konstellation der Bodenverkehrsdienstleister ergab. Die Lizenzen wurden ursprünglich an die Firmen AAS, Acciona und WISAG vergeben, wobei AAS eine Teillizenz, reduziert um die Dienstleistung des Passagier- und Crewtransportes, erhalten hat. Die AAS Group AG hat im Juli 2024 die Acciona Airport Services

Düsseldorf GmbH zu 100 % übernommen. Im Jahr 2024 konnten im Bereich der Personentransporte, bestehend aus den vorfeldseitigen Fluggast- und Crew-Beförderungen, durch die Neuverträge zu besseren Konditionen die durchschnittlichen Erlöse pro Busfahrt gesteigert werden. Die Vertragspreise befinden sich auf einem höheren Niveau als in den Vorjahren. Insgesamt hat die FDGHG eine Vielzahl an Direktverträgen mit den LVG sowie die Verträge mit den Drittabfertigern langfristig abgeschlossen.

Des Weiteren führt die FDGHG neben Leistungen im Rahmen der zentralen Infrastruktur zusätzliche Dienstleistungen für die FDG wie beispielsweise Supervisor-Tätigkeiten auf dem Vorfeld und im luftseitigen Gepäckankunftsbereich aus.

Der De-Icing-Cold-Pool, der zum Teil die Deckung des Fixkostenblocks für die Enteisierung über die Saisongrundentgelte der teilnehmenden Fluggesellschaften sicherstellen soll, wurde zuletzt für die Saison 2024/2025 erneut angeboten.

Nach 19 Airlines in der WS 2023/2024 haben sich in der aktuellen WS 2024/2025 insgesamt 20 Luftverkehrsgesellschaften für die Mitgliedschaft im De-Icing-Cold-Pool entschieden.

Die Flugzeugenteisierung erfolgt in direkten Vertragsverhältnissen mit sämtlichen Luftverkehrsgesellschaften.

Die Gesamtumsatzerlöse des Unternehmens lagen mit TEUR 28.514 im Jahr 2024 14,9 % über dem Vorjahr (TEUR 24.820).

Die Erlöse aus den übrigen Bodenverkehrsdienstleistungen, vorwiegend bestehend aus der vorfeldseitigen Fluggast- und Crewförderung sowie der Flugzeugenteisierung, stiegen in 2024 auf TEUR 15.048 nach TEUR 12.613 in 2023. Die Erlössteigerung ist neben einer vermehrten Anzahl an Busfahrten u.a. auf Entgeltsteigerungen im Bereich der Fluggast- und Crew-Beförderungen zurückzuführen.

Das Geschäftsjahr wurde mit einem Betriebsergebnis in Höhe von TEUR –1.962 (Vorjahr: TEUR –4.106) bzw. einem Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 2.414 (Vorjahr: TEUR 4.492) abgeschlossen. Der EBITDA stieg auf TEUR –448 (Vorjahr: TEUR –2.538). Gegenüber der ursprünglichen Planung konnte das Betriebsergebnis um TEUR 1.005 und der Jahresfehlbetrag um TEUR 1.274 verbessert werden.

Der Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 2.414 soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Während für den abgelaufenen Wirtschaftsplan auf Basis der erfolgten Restrukturierungsmaßnahmen erst zum Jahr 2026 die Erzielung eines positiven Ergebnisses erwartet worden ist, weist der aktuelle Wirtschaftsplan trotz der erhalten prognostizierten Verkehrsentwicklung aufgrund der stattgefundenen Preisanhebun-

gen und Umsatzentwicklung sowohl in den konzernexternen als auch in den konzerninternen Erlösbereichen bereits ab dem Jahr 2025 Jahresüberschüsse aus.

Die **Flughafen Düsseldorf Security GmbH (FDSG)** erbringt im Wesentlichen Sicherheitsdienstleistungen am Flughafen Düsseldorf.

Das Geschäftsjahr 2024 der Flughafen Düsseldorf Security GmbH wurde mit einem positiven Ergebnis, das besser als das im Wirtschaftsplan 2024 ausgewiesene Ergebnis ausfiel, abgeschlossen. Im Wirtschaftsplan 2024 war ein Ergebnis nach Steuern von 95 prognostiziert. Tatsächlich liegt das Ergebnis der FDSG nach Steuern im Jahr 2024 bei TEUR 810. (Vorjahr 2023: TEUR 853).

Unverändert werden die Umsatzerlöse der FDSG überwiegend mit Gesellschaften bzw. Geschäftsbereichen des FDG-Konzerns erzielt. Die FDSG erhielt im Jahr 2024 von der Muttergesellschaft deutlich mehr als die geplanten Aufträge im Bereich der Service-Dienstleistungen. Die FDSG wurde zudem ungeplant mit der Sicherung der Sektionen 3 und 4 (in Zusammenhang mit der Installation der SBD-Schalter), dem Umbau der BMA im Zentralgebäude sowie der Baumaßnahme TWY P4 beauftragt. Zudem wurden insbesondere zu den Ferienzeiten zur Sicherung des Zauns gegen unbefugten Zutritt zusätzliche Streifen eingesetzt.

Insgesamt lagen die Umsatzerlöse im Jahr 2024 bei TEUR 33.229 und sind damit um TEUR 2.406 gegenüber dem Vorjahr 2023 gestiegen.

Die im Geschäftsjahr 2024 erbrachten Sicherheitsdienstleistungen wurden wie in den Vorjahren auch in Teilen mit Hilfe des Einsatzes von Fremdpersonal des Dienstleisters Klüh Security GmbH abgedeckt.

Die **Flughafen Düsseldorf Immobilien GmbH (FDI)** hat im Jahr 2003 gemäß ihrer Zweckbestimmung von der Bundesrepublik Deutschland ein an den Flughafen Düsseldorf angrenzendes Kasernengelände gekauft. Nach baureifer Erschließung der Grundstücke wurden die Baufelder der Airport City I an Investoren weiter veräußert.

Die Umsatzerlöse betragen in 2024 TEUR 2.700 (Vorjahr: TEUR 2.415). Auch im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde entsprechend der Planung kein Grundstücksverkauf realisiert. Die Umsatzerlöse bestehen überwiegend aus der Vermietung und Verpachtung sowie Versorgungsleistungen (TEUR 2.699). Die konzerninternen Mieterlöse in Höhe von TEUR 2.081 (Vorjahr: TEUR 1.915) bestehen im Wesentlichen aus der Vermietung der Tiefgarage P8.

Als finanzieller Leistungsindikator wird für die Gesellschaft das Jahresergebnis vor Ergebnisabführung verwendet. Der Jahresfehlbetrag vor Ergebnisabführung für das Geschäftsjahr 2024 beträgt TEUR 1.735 (Vorjahr: TEUR 1.430) und wird aufgrund des bestehenden Gewinn- und Beherrschungsvertrags von der Gesellschafterin Flughafen Düsseldorf GmbH ausgeglichen.

Über die **Flughafen Düsseldorf Energie GmbH (FDE)** erfolgt auf dem Areal des Flughafens Düsseldorf die Verteilung und teilweise die Erzeugung von Nutzenergien (Wärme und Kälte), d.h. der Betrieb von Energieerzeugungsanlagen und Netzinfrastruktur. Durch die Inbetriebnahme eines zweiten Blockheizkraftwerkes im Jahr 2015 konnte die Menge des eingekauften Stroms und somit der Wareneinsatz reduziert werden.

Für das Geschäftsjahr 2024 ergibt sich ein Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung von TEUR 764 (Vorjahr: TEUR 531). Dies ist in Höhe von TEUR 319 über dem Planansatz. Dieser wird aufgrund des bestehenden Gewinn- und Beherrschungsvertrags auf die Gesellschafterin Flughafen Düsseldorf GmbH abgeführt.

## 2.5. Finanzielle Leistungsindikatoren

### Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

#### Ertragslage

Die interne Unternehmenssteuerung erfolgt durch die finanziellen Leistungsindikatoren, die zum Teil kalkulatorische Elemente im Vergleich zu den handelsrechtlichen Daten beinhalten.

Die Leistungsindikatoren entwickelten sich wie folgt:

#### Kennzahlen auf Konzernebene

	Ist 2024	Ist 2023
EBIT (in TEUR)	44.813	51.089
EBITDA (in TEUR)	125.011	129.252
EBITDA-Marge	27,9 %	31,2 %
ROCE	5,1 %	5,8 %
Eigenkapitalrentabilität	9,4 %	24,9 %
Umsatzrentabilität (operatives Ergebnis)	9,9 %	12,3 %
Kapitalrendite	4,1 %	4,5 %
Umsatz/Mitarbeiter FTE (in EUR)	274.291	256.365
Personalaufwand/Mitarbeiter FTE (in EUR)	90.306	84.725
Wirtschaftliches Eigenkapital (in TEUR)	128.621	92.041
Wirtschaftliches Eigenkapital/Bilanzsumme	11,48 %	7,89 %

Der Flughafen Düsseldorf Konzern erzielte im Jahr 2024 bei einem Gesamtumsatz von TEUR 448.392 (Vorjahr: TEUR 414.029) ein operatives Ergebnis von TEUR 44.352 (Vorjahr: TEUR 50.967).

Die Erlöse im Aviation-Bereich lagen mit TEUR 261.267 (Vorjahr: TEUR 238.691) deutlich über dem Vorjahresniveau. Sie setzten sich aus fixen und variablen Landeentgelten, Abstellentgelten sowie Entgelten für Bodenverkehrsdienstleistungen zusammen. Der Anstieg

ist auf das erhöhte Passagieraufkommen zurückzuführen. Die Erlöse aus Flughafenentgelten erholten sich im Jahr 2024 um TEUR 19.538 bzw. 9,0 % auf TEUR 236.897 (Vorjahr: TEUR 217.359). Die Erlöse aus Flughafenentgelten setzen sich im Wesentlichen zusammen aus Lande- und Startentgelten sowie Passagierentgelten. Diese sind mit TEUR 233.956 (Vorjahr: TEUR 214.263) gegenüber dem Vorjahr um 9,2 % ebenfalls gestiegen. Die Förderungen gemäß Entgeltordnung führen zu Erlösminderungen im Jahr 2024 in Höhe von TEUR 10.436 (Vorjahr: TEUR 13.760).

Die Erlöse im Bereich „Non-Aviation“ verzeichneten mit TEUR 187.126 (Vorjahr: TEUR 175.341) ebenfalls einen Anstieg. Die Non-Aviation Erlöse setzten sich im Wesentlichen aus den Erlösen für Vermietung und Verpachtung von Gastronomie- und Einzelhandelsflächen sowie der Vermietung flughafeneigener Immobilien, Erlösen aus Versorgungsleistungen (Energie), aus der Bewirtschaftung von Werbeflächen und aus der im Rahmen der Eigenbewirtschaftung betriebenen Vermietung von Parkraum zusammen. In 2024 haben, wie geplant, keine Grundstücksverkäufe stattgefunden.

Die sonstigen betrieblichen Erträge waren, im Vergleich zum Vorjahr, ohne wesentliche Sondereffekte. Im Jahr 2024 reduzierten sich diese deutlich um 47,6 % bzw. TEUR 10.004 auf TEUR 11.020. Dies ist im Wesentlichen auf die im Vorjahr erzielten Erträge aus dem Verkauf der 74,9 % - Anteile an der FDCG sowie auf geringere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen zurückzuführen. Diese gingen im Berichtsjahr um TEUR 2.690 auf TEUR 2.672 zurück. Die Erträge aus den Auflösungen der Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von TEUR 2.461 (Vorjahr: TEUR 2.316) sowie sonstige Erträge aus dem Verkauf von Anlagevermögen in Höhe von TEUR 1.073 ausgewiesen.

Der Materialaufwand in Höhe von TEUR 122.178 (Vorjahr: TEUR 109.059) beinhaltet im Wesentlichen Materialkosten, Energiekosten, Instandhaltungskosten, die Erbpachtzinsen, bestimmte Miet- und Leasingaufwendungen und bestimmte Fremdleistungen. Sowohl die Aufwendungen für Roh-, Hilfs und Betriebsstoffe stiegen um TEUR 2.423 auf TEUR 26.007, als auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen um TEUR 10.696 auf TEUR 96.171. Wesentliche Treiber waren hierbei entsprechende Preissteigerungen.

Der Personalaufwand erhöhte sich um TEUR 10.796 auf TEUR 147.626. Dieser setzt sich zusammen aus den Löhnen und Gehältern und den sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung. Die Tarifsteigerung griff zum 01. März 2024 in Höhe von zunächst 200 €, anschließend 5,5 % mindestens jedoch insgesamt 340 €. Der Tarifabschluss hatte eine Laufzeit vom 01. Oktober 2023 bis 31. Dezember 2024.

Im Jahresdurchschnitt waren 1.769 (davon 50 Auszubildende) Mitarbeiter im Konzern beschäftigt. Die Anzahl der Beschäftigten hat sich zum Stichtag (31. Dezember) auf 1.787 (Vorjahr: 1.768) leicht erhöht.

Die Abschreibungen von TEUR 80.198 sind nahezu auf Vorjahresniveau (TEUR 78.162). Es wurden außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 9,9 % bzw. TEUR 6.089 auf TEUR 67.772 Diese beinhalten u. a. Aufwendungen für die Öffentlichkeitsarbeit, Einzelwertberichtigungen auf Forderungen, EDV-Kosten, Rechts- und Beratungskosten, sowie Aufwendungen für Versicherungsprämien.

Aus den zuvor beschriebenen Entwicklungen ergibt sich ein EBIT von TEUR 44.813 (Vorjahr: TEUR 51.089). Damit einhergehend konnte ein EBITDA in Höhe von TEUR 125.011 (Vorjahr: TEUR 129.252) und damit eine EBITDA-Marge von 27,9 % (Vorjahr: 31,2 %) erreicht werden.

Für das Geschäftsjahr 2024 konnten Beteiligungserträge aus Equity-Bewertungen von TEUR 461 (Vorjahr: TEUR 123) aus der SITA Airport IT GmbH erzielt werden.

Der Zinsaufwand ist von TEUR 29.997 auf TEUR 32.916 bzw. 9,7 % angestiegen. Dies liegt hauptsächlich daran, das zurückgeführte Finanzierungen entsprechend der veränderten Marktsituation einen deutlich niedrigeren Zinssatz aufweisen als die neu abgeschlossenen. Externe Finanzierungen wurden von der Muttergesellschaft FDG aufgenommen.

#### Vermögenslage

Das mittel- und langfristig gebundene Vermögen ist mit TEUR 939.846 unter Vorjahresniveau (TEUR 951.311).

Das Sachanlagevermögen reduzierte sich, bedingt durch die Abschreibung und um TEUR 10.888 auf TEUR 911.951. Die Investitionen in Höhe von TEUR 71.582 (Vorjahr: TEUR 65.398) erhöhten sich Wesentliche Positionen in den Zugängen zu den Anlagen in Bau mit TEUR 44.129 sind der Neubau der Hauptfeuerwache mit TEUR 21.199, die Erneuerung des Rollweges P4 mit TEUR 7.755, die Einrichtung einer operativen Fläche mit TEUR 1.773 sowie die Erweiterung der Station G mit TEUR 1.211.

Die Abgänge für das Sachanlagevermögen und die immateriellen Wirtschaftsgüter von TEUR 13.160 betreffen diverse Verschrottungen bei den Flughafenbauten, hier die Verschrottung der Halle 8B mit TEUR 4.434, die Verschrottungen bei der Betriebs- und Geschäftsausstattung mit TEUR 2.647, sowie weiterer Verschrottungen der Betriebsanlagen mit TEUR 2.605.

Darüber hinaus wurden TEUR 816 der Anlagen in Bau aufwandsseitig erfasst, da diverse Baumaßnahmen nicht zur Ausführung gekommen sind und auch nicht mehr weiterverfolgt werden.

Die Finanzanlagen reduzierten sich leicht um TEUR 632 auf TEUR 3.302.

Das Umlaufvermögen reduzierte in Höhe von TEUR 116.633 auf TEUR 93.387 gegenüber dem Vorjahr. Der Rückgang ist mit dem Abbau von Liquidität und der Tilgung entsprechender Bankschulden begründet.

Die liquiden Mittel gingen im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 24.320 auf TEUR 58.088 zurück. Die Forderungen aus Lieferung und Leistung erhöhten sich leicht um TEUR 1.461 auf TEUR 21.647.

Abweichend zu den Einzelabschlüssen der Konzerngesellschaften werden im Konzernabschluss für Differenzen zwischen handels- und steuerbilanziellen Wertansätzen auf der sogenannten Handelsbilanz-II-Ebene latente Steuern gebildet. Außerdem werden latente Steuern auf konsolidierungsbedingte Differenzen gebildet. Hierbei werden die aktiven und passiven latenten Steuern brutto, d. h. unsaldiert, ausgewiesen. Die passiven Ansätze basieren im Wesentlichen auf dem fehlenden Ansatz der steuerlichen Sonderposten mit Rücklageanteil, während die aktiven latenten Steuern aus den unterschiedlichen Wertansätzen im Einzelabschluss der Leasinggesellschaften, dem Ansatz der Wirtschaftsgüter im Konzernabschluss sowie aus steuerlichen Verlustvorträgen resultieren. Die aktiven latenten Steuern haben sich im Wesentlichen aufgrund der in den kommenden fünf Jahren nutzbaren steuerrechtlichen Verlustvorträge für die Gewerbesteuer von TEUR 188.210 (Vorjahr TEUR 146.339) Körperschaftsteuer von TEUR 206.760 (Vorjahr:

TEUR 117.854) um TEUR 19.245 auf TEUR 75.857 deutlich erhöht.

#### Finanzlage und Gesamtaussage

Das gezeichnete Kapital erhöhte sich durch eine Einzahlung der Gesellschafter um TEUR 35. Die Kapitalrücklage sowie die Gewinnrücklage haben sich zum Vorjahr nicht verändert. Durch die aufgelaufenen Verluste der letzten Jahre wurde das Eigenkapital vollständig aufgezehrt. Entsprechend wird ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag in Höhe von TEUR 7.589 ausgewiesen (Vorjahr TEUR 36.923).

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind im Vergleich zum Vorjahr leicht um TEUR 54 auf TEUR 8.143 gesunken. Die sonstigen Rückstellungen mit TEUR 53.497 gingen um TEUR 6.337 deutlicher zurück. Größere Einzelrückstellungen sind für Immissionsschutz-/ Lärmschutzprogramme, sowie Rückstellungen für ausstehende Eingangsberechnungen. Für Streckenförderungen gegenüber Airlines wurden, im Vergleich zum Vorjahr geringere Rückstellungen in Höhe von TEUR 10.727 (Vorjahr: TEUR 13.962) gebildet.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten gingen im Jahr 2024 um TEUR 60.215 auf TEUR 738.689 zurück. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten setzen sich zusammen aus bilateralen Darlehen in Höhe von TEUR 599.689 und Restverbindlichkeiten aus aufgenommenen Schuldscheindarlehen in Höhe von TEUR 139.000. Weiterhin bestehen Verbindlichkeiten gegenüber weiteren Darlehensgebern aus Schuldscheindarlehen sowie bilateral abgeschlossene Verträge in Höhe von insgesamt TEUR 123.000.

Zur besseren Liquiditätssteuerung wird überschüssige Liquidität im Rahmen der bestehenden Betriebsmittelrahmenkreditverträge mit Beteiligungsunternehmen abgezogen.

Nach den Auszahlungen für die Investitionstätigkeit und der Tilgung mittel- und langfristiger Finanzdarlehen sowie weiteren Aufnahmen von Finanzdarlehen etc. weist der Finanzmittelfonds am Ende der Periode TEUR 58.088 (Vorjahr: TEUR 82.408) aus. Kurzfristige Betriebsmittelkredite sind in den Finanzmittelfonds nicht einbezogen.

Neben der Optimierung der Kosten- und Risikostruktur der Finanzierung der Gesellschaft steht die Fähigkeit der Gesellschaft, ihren fälligen Zahlungsverpflichtungen jederzeit nachzukommen, im Mittelpunkt des Finanzmanagements. Die Liquidität ist durch die Aufnahme des Gesellschafterdarlehens über TEUR 100.000, den NRW.Bank.Infrastruktur Corona-Kredit

über TEUR 250.000 mit 80%iger Haftungs-freistellung, neuer in 2024 abgeschlossener Finanzierungen und Prolongationen in Höhe von TEUR 228.100 sowie dem Abschluss eines Darlehens zur Finanzierung der neuen Feuerwache über TEUR 65.000 auf Grundlage der derzeitigen Planung bis einschließlich 2026 gesichert. Zudem wurde eine RCF-Linie über TEUR 117.500 abgeschlossen, die weitere Liquiditätsbedarfe abdecken kann.

## 2.6. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

### Flughafen Düsseldorf GmbH als Arbeitgeber

#### Unternehmensleitbild – Werte und Zusammenarbeit

Auf Basis des im Vorjahr entwickelten konzernweiten Unternehmensleitbilds wurden im Laufe des Jahres 2024 zahlreiche Formate, Aktionen und Webinare durchgeführt. Ziel der Angebote war es, die Zusammenarbeit innerhalb der Fachbereiche sowie bereichsübergreifend nachhaltig zu fördern und zu stärken.

Ein besonderer Fokus lag darauf, die im Unternehmensleitbild definierten Werte im Arbeitsalltag erlebbar zu machen. Hierzu erarbeiteten die einzelnen Teams konzernweit in mehr als 60 Workshops ihre eigenen teaminternen, praxisnahen Ansätze, die eine positive und werteorientierte Zusammenarbeit, auch mit den Schnittstellenbereichen, stärken.

Diese Initiativen trugen dazu bei, das Unternehmensleitbild im Konzern fest zu verankern und eine wertebasierte Kultur fortzuentwickeln.

#### Kulturbefragung und Führung

Im Herbst 2024 wurde eine konzernweite Mitarbeiterbefragung zur Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit gemeinsam mit unserem Kooperationspartner „Great Place to Work“ durchgeführt. Alle Konzernmitarbeitenden hatten die Möglichkeit, innerhalb von drei Wochen an der Online-Befragung teilzunehmen und dem Konzern ein Feedback zu den Fokusbereichen Teamgeist, Glaubwürdigkeit, Respekt, Fairness und Stolz zu geben. Auf Grundlage der Befragung zur Arbeitskultur und der direkten disziplinarischen Führungskraft werden nun Potenziale zur Kulturentwicklung identifiziert. Ziel ist es, im Jahr 2025 gemeinsam aktiv Veränderungen basierend auf den Ergebnissen anzustoßen.

Das Führungskräfteentwicklungsprogramm DUS Leadership wurde – unter Berücksichtigung unseres neuen Unternehmensleitbildes – mit Fokus auf unsere Führungsleitsätze und Unternehmenswerte weiterentwickelt.

#### Change-Management

Im Rahmen der Transformationsthemen am Flughafen Düsseldorf war es im Jahr 2024 von zentraler Bedeutung, organisationsweit das Bewusstsein für eine kontinuierliche Veränderungsbereitschaft und -fähigkeit zu stärken.

Eine Art „Kick-off“ war die im September durchgeführte Führungskräfte-Tagung. Hier wurde u. a. die Bedeutung einer aktiven Begleitung von Veränderungsprozessen hervorgehoben und die Rolle der Führungskräfte als Change-Enabler und Change-Manager geschärft. Darauf aufsetzend wurde in Q4/24 eine Workshopreihe gestartet, die sich gezielt an Führungskräfte richtet und die Rolle der Führungskraft im Veränderungsmanagement beleuchtet und konkretisiert.

Mit diesen Maßnahmen investiert der Flughafen Düsseldorf auch im Jahr 2024 in eine zukunftsorientierte Unternehmenskultur, die durch Werte und kontinuierliche Entwicklung geprägt ist.

#### Rekrutierung und Onboarding

Im Jahr 2024 war auch die Rekrutierung von Personal wieder ein Schwerpunktthema. Für alle Fachbereiche konnten Fach- und Führungspositionen erfolgreich besetzt werden. Der Fokus lag dabei auf Stellen in den Bereichen Infrastruktur, Feuerwehr, IT und Aviation. Dabei konnten ca. 50 % aller ausgeschriebenen Stellen durch interne Kandidatinnen und Kandidaten besetzt werden. Im Zuge der Forcierung der Mitarbeiterbindung und der Mitarbeiterzufriedenheit wurde im Jahr 2024 ein neues Onboarding-Konzept inkl. der Implementierung eines Onboarding-Tools entwickelt.

#### Work-Life-Balance und Sozialleistungen

Das Thema Work-Life-Balance hat nach wie vor für den Flughafen Düsseldorf einen hohen Stellenwert. Durch zahlreiche Benefits wie z. B. mobiles Arbeiten, flexible Dienstplanmodelle, Gesundheitsaktionen, die Kooperation mit dem pme-Familienservice sowie zahlreiche Sportangebote präsentieren wir uns als attraktiver Arbeitgeber. Zudem profitieren unsere Mitarbeiter von einer sehr attraktiven betrieblichen Altersversorgung, zahlreichen Sozialleistungen (kostenlose Mitarbeiterparkplätze, Jobrad-Leasing, Kindergartenzuschuss) sowie Rabatten auf Dienstleistungen und Produkte.

#### Aus- und Weiterbildung

Die interne Aus- und Weiterbildung ist das Fundament einer erfolgreichen und in die Zukunft gerichteten Personalpolitik. Daher investiert der Flughafen auch zukünftig in eine erfolgreiche Aus- und Weiterbildung.

Am 01.09.2024 waren 60 junge Menschen am Flughafen Düsseldorf in der Ausbildung beschäftigt oder absolvierten ein duales Studium (in den Bereichen Luftverkehrsmanagement und technische Gebäudeausstattung); der Fokus der Ausbildung lag auf den flughafenspezifischen Berufsbildern, um die operativen Bereiche zu stärken und die Prozesse im Terminal zu stabilisieren. Auch die Eigenausbildungsquote im Bereich der Brandmeister wurde bedarfsge- recht beibehalten.

Im Februar 2024 erhielt der Flughafen Düsseldorf das Azubi-Siegel der Ertragswerkstatt GmbH und wurde damit als ausgezeichneter Ausbildungsbetrieb für das Jahr 2024 prämiert.

Im März 2024 wurde der Instagram-Kanal „DUSstarter“ der Auszubildenden und dual Studierenden eingeführt. Im Mai 2024 folgte der „DUSstarter“-Podcast, der derzeit federführend von zwei dual Studierenden betreut wird. Potenzielle Bewerberinnen und Bewerber genauso wie Flughafenbegeisterte können mit beiden Medien einen authentischen Eindruck rund um das Thema Ausbildung und Studium am Flughafen gewinnen.

Im Sommer/Herbst 2024 starteten 21 junge Menschen ihre Ausbildung oder duales Studium bei der Flughafen Düsseldorf GmbH. Im diesjährigen Auswahlverfahren für eine Ausbildung oder ein duales Studium im Jahr 2025 konnten bereits viele ausgeschriebene Stellen erfolgreich besetzt werden. Insbesondere jedoch bei den technischen Berufsbildern sind derzeit noch offene Stellen zu besetzen.

Mit dem dualen Ingenieur-Studiengang „Wasserstoffsysteme und erneuerbare Energien“ bietet der Airport seit 01.09.2024 außerdem ein neues Berufsbild an, das zielgerichtet auf die Klima- und Nachhaltigkeitsziele des Flughafens einzahlt.

Das Berufsbild „Werkfeuerwehrmann/-frau“ bildet der Flughafen (in Kooperation mit der Firma Henkel AG & CO KGaA) seit 2014 aus. Erstmals werden im Jahr 2025 auch zwei Frauen ihre Ausbildung zur Werkfeuerwehrafrau am Flughafen Düsseldorf beginnen.

#### Entwicklung der Beschäftigten

Zum 31. Dezember 2024 waren bei der Flughafen Düsseldorf GmbH (ohne Geschäftsführer) beschäftigt:

	31.12.2024	31.12.2023
Angestellte	1.730	1.718
Auszubildende	57	50
<b>Gesamt</b>	<b>1.787</b>	<b>1.768</b>

In Bezug auf die Altersstruktur der Beschäftigten ergab sich zum Stand 31.12.2024 bei der Flughafen Düsseldorf GmbH (inkl. Auszubildende) ein Durchschnittsalter von 44,75 Jahren. Im Vergleich zum Vorjahr (Durchschnittsalter: 43,91 Jahre) ist das Durchschnittsalter gestiegen. Die Altersstruktur ist dadurch gekennzeichnet, dass die oberen Altersklassen deutlich stärker besetzt sind. So sind 11 % der Beschäftigten zwischen 46 und 50 Jahre alt, 15 % zwischen 51 und 55 Jahre und 19 %

zwischen 56 und 60 Jahren. Die Fluktuationsquote betrug für das Jahr 2024 insgesamt 6,07 %, wovon 0,71 % auf reguläre Renteneintritte und 2,92 % auf Kündigungen durch Arbeitnehmer entfallen (2023: 8,08 % Gesamtfuktuationsquote, davon 2,75 % Renteneintritte und 2,59 % Kündigung Arbeitnehmer).

Für alle tarifgebundenen Beschäftigten der Flughafen Düsseldorf GmbH findet der Tarifvertrag TVöD-F Anwendung. Im Rahmen des § 18 TVöD-F ist auch im Geschäftsjahr 2024 an die berechtigten Beschäftigten zusätzlich zum Tabellenentgelt ein Leistungsentgelt gezahlt worden.

Für AT- und Leitende Angestellte kommt ein Entgelt-Grading-System (Willis Towers Watson) mit variablen Gehaltskomponenten zur Anwendung, das an ein Zielvereinbarungssystem mit ergebnisabhängigen und persönlichen Zielen gekoppelt ist.

Im Bereich der Aus- und Weiterbildungskosten wurde für das Jahr 2024 ein zentrales Budget in Höhe von TEUR 1.086 geplant; davon wurden TEUR 705 in unterschiedlichste Fortbildungsmaßnahmen, insbesondere bei der Feuerwehr und in den technischen Bereichen, investiert.

### 3. PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

#### 3.1. Prognosebericht

##### Wirtschaftliche und branchenbezogene Prognose

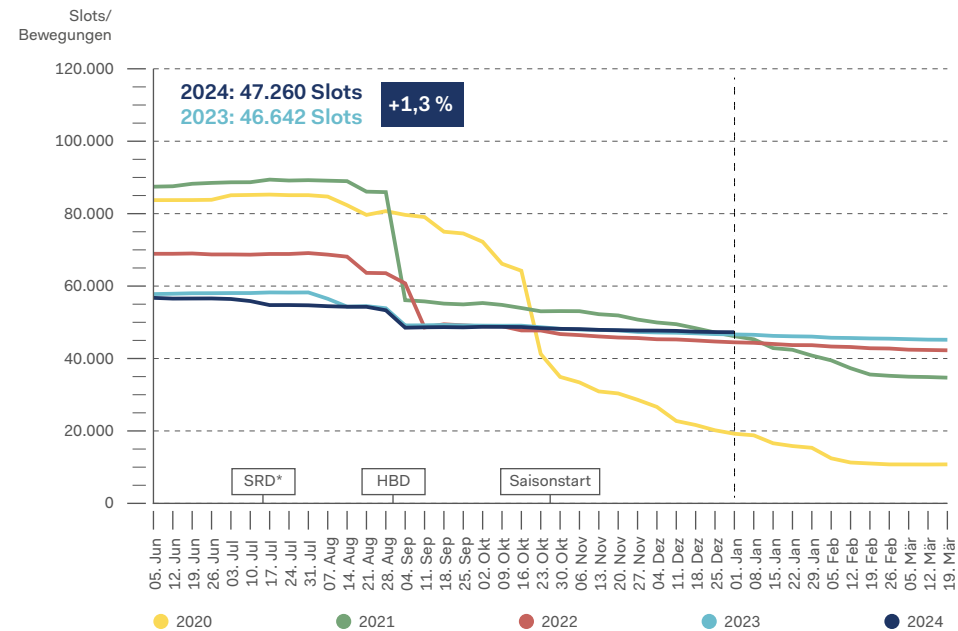
Die Prognosen für das kommende Jahr sind mit großer Unsicherheit behaftet und hängen von der wirtschaftlichen Entwicklung in Europa und besonders in Deutschland ab. Auch die Entwicklung der geopolitischen Spannungen trägt als weiterer Unsicherheitsfaktor dazu bei. Die Erholung des Tourismus und des Geschäftsreise-Verkehrs macht es weiterhin schwierig, die wirtschaftliche und branchenbezogene Entwicklung vorherzusehen. Die deutsche Bundesbank rechnet für 2025 mit einer leichten Erholung der deutschen Wirtschaftsleistung. Voraussichtlich wird das Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2025 um 0,2 % minimal wachsen.

##### Koordination Winter 2024/2025

Zum 02.01.2025 sind 47.260 Slots für den Flughafen Düsseldorf koordiniert. Damit liegt der Slot-Bestand für diese Saison mit +1,3 % leicht über dem Niveau der Vorsaison. Zum Vergleichszeitpunkt im Januar 2024 waren 46.642 Slots koordiniert.

Grundsätzlich ist eine gute Koordinierungsdisziplin der Fluggesellschaften zu erkennen. So sind bis zum 02.01.2025 kaum nennenswerte Slot-Rückgaben durch die Fluggesellschaften nach dem Historics Baseline Date (HBD) am 31.08.2024 zu verzeichnen. Darüber hinaus hat es für diese Saison bisher keine

nennenswerten Slot-Rückgaben wegen des Gaza-Kriegs und anderer Konflikte gegeben.



\*Für die Wintersaison 2024/2025 wurde die Series Return Deadline (SRD) als Testszenario um einen Monat vorgezogen

Abbildung 1: Entwicklung der Koordinationsstände bei Linien- und Charterflügen für die Winterflugplanperioden 2020–2024 (auf 21 Wochen normiert)

**Koordinierungseckwerte und Erstkoordination Sommer 2025**

In der Sitzung des Koordinierungsausschusses für den Flughafen Düsseldorf in Frankfurt vom 18.09.2024 für die Flugplansaison Sommer 2025 wurde zwischen dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) und dem Ministerium für Natur, Umwelt und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV-NRW) Einvernehmen darüber erzielt, dass auch für diese Flugplanperiode die Koordinierungseckwerte von 43

(bei Einbahnbetrieb) bzw. 45 Slots (bei Zweibahnbetrieb) unverändert beibehalten werden.

Für die gesamte Saison (30.03.–25.10.2025 = 210 Tage) wurden 118.194 Slots (plus 15 Positionierungs-Flüge) beantragt, die komplett vom Flughafenkoordinator in der Erstkoordination vom 08.11.2024 zugeteilt werden konnten. Dies entspricht einem Plus an koordinierten Bewegungen in Höhe von 1,4 % gegenüber dem Sommer 2024 (+1.678 Slots).

Des Weiteren wurden nach Anmeldeschluss 21 Slots für die Erstkoordination vergeben. Damit ergeben sich für die gesamte Sommersaison insgesamt 118.215 zugeteilte Slots (plus 15 Positionierungs-Flüge) in der Erstkoordination. 4.545 Slots (ca. 3,8 %) konnten vom Flughafenkoordinator nur mit Zeitabweichungen zugeteilt werden.

Dabei sind die Stunden von 6.00 bis 7.55 Uhr, 10.00 bis 10.55 Uhr, 18.00 bis 18.55 Uhr sowie von 21.00 bis 22.55 Uhr am stärksten nachgefragt.

Mit Beginn der Series Return Deadline (SRD, weltweit festgelegte Frist zur Rückgabe nicht benötigter Slots) am 15.12.2024 beginnen die Fluggesellschaften mit der Bereinigung ihres jeweiligen Slot-Bestands für den Flughafen Düsseldorf. So sind zum 02.01.2025 mit 100.219 Slots 1,9 % mehr koordiniert als zum Vergleichszeitpunkt der Vorsaison mit 98.336 Slots.

In der Spitze wurden an 34 Tagen 600 und mehr Slots koordiniert; der höchste Wert sind 625 koordinierte Slots am 22. und 29.08.2025.

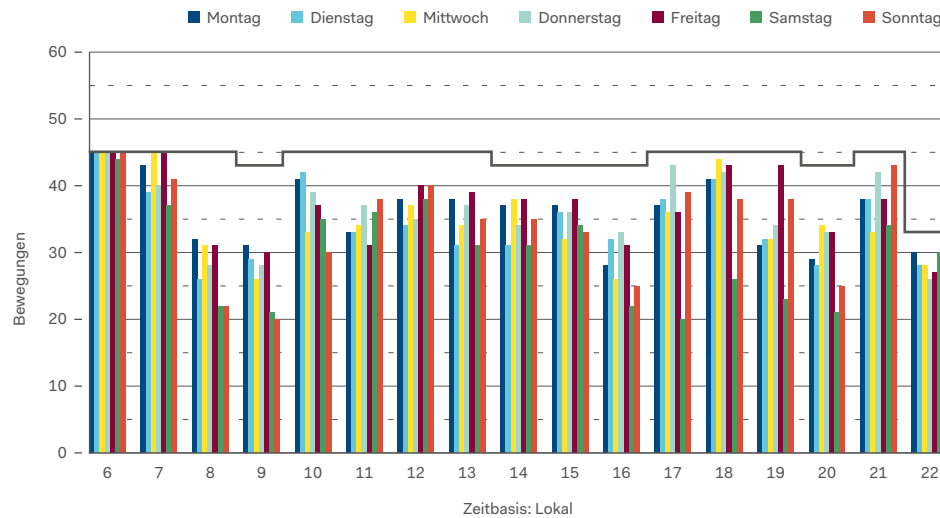


Abbildung 2: Musterwoche zum Datenbestand der Erstkoordination Sommer 2025

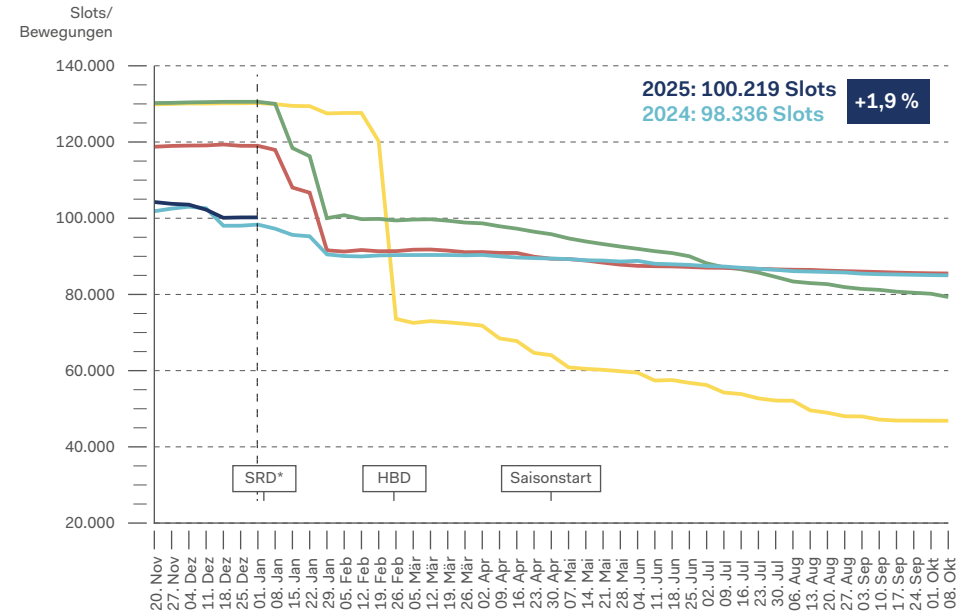


Abbildung 3: Entwicklung der wöchentlichen Koordinationsstände (Linien- und Charterflüge) für Mai bis Oktober 2021–2025



### 3.2. Ausblick 2025

Auf Basis der zuvor dargestellten Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung geht die Geschäftsführung der FDG für das Geschäftsjahr 2025 von einem gegenüber 2024 höheren Passagiervolumen in Höhe von über 21 Mio. Fluggästen am Flughafen Düsseldorf aus, das aber weiterhin 18 % unter den Verkehrszahlen aus 2019 liegt. Infolge der steigenden Verkehre wird mit einer weiteren Umsatzerholung im Bereich Aviation sowie auch Commercial gerechnet. Für das Jahr 2025 werden Umsatzerlöse von TEUR 474.440 und ein Jahresüberschuss von TEUR 10.003 angesetzt. Das erwartete bilanzielle EBIT ist mit rund TEUR 55.723 wieder deutlich positiv. In der Gesamtbetrachtung wird mit einer weiteren Erholung in den nächsten Jahren gerechnet. Es wird erwartet, dass die Passagierzahlen aus 2019 im Jahr 2028 und der 2019 erzielte Umsatz von TEUR 458.986 dagegen bereits im Jahr 2025 wieder erreicht und auch leicht überschritten werden können.

Wesentliche Investitionen des Geschäftsjahres 2025 werden neben Ersatzinvestitionen insbesondere der Neubau der Hauptfeuerwache, die Erneuerung des Rollweges P4, die Erweiterung und Erneuerung der WC-Anlagen, die Implementierung des Self-Baggage-Drop-offs, die Errichtung des Parkdecks P37 und Implementierung eines neuen Parkierungssystems, die Optimierung der Infrastruktur der Hugo-Junkers- und der VIP-Lounge sowie die energetische Fassadensanierung des Zentralgebäudes Ost sein.

Aufgrund der anhaltend schwierigen Lage auf dem Immobilienmarkt wird für 2025 kein Verkauf von Grundstücken in der Airport City II durch die FDI erwartet. Erst ab 2026 werden wieder Verkäufe unterstellt.

Es wird für 2025 ein Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit von 87.107 Mio. Euro erwartet. Aufgrund der hohen Tilgungen von Bestandsdarlehen wird im Jahr 2025 eine Neukreditaufnahme von 173 Mio. Euro geplant, wovon 148 Mio. Euro bereits im Jahr 2024 über verschiedene Finanzierungsinstrumente vertraglich gesichert wurden.

In der Gesamtbetrachtung sieht die Geschäftsführung der FDG mit einem weiteren Anstieg des Verkehrs weiter eine positive Entwicklung in den nächsten Jahren mit einer Rückkehr zur alten Ertragskraft.

### 3.3. Chancen- und Risikomanagement

Um wesentliche Chancen und Risiken der zukünftigen Geschäftsentwicklung zeitnah und umfassend abbilden zu können, ist bei der FDG einschließlich deren Tochtergesellschaften ein umfangreiches Chancen- und Risikomanagementsystem implementiert. Der Prozess hierzu gliedert sich hauptsächlich in die Phasen Identifikation, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Kommunikation. Die allgemeinen Grundsätze, die Verantwortlichkeiten sowie die Umsetzung der Aufgaben regelt eine eigene Richtlinie zum Chancen- und Risikomanagement.

Verantwortlich für die übergreifende Steuerung der Chancen und Risiken ist das zentrale Chancen- und Risikomanagement des Unternehmens, das organisatorisch im Bereich der Abteilung Controlling angesiedelt ist. Eine regelmäßige Aktualisierung erfolgt durch die jeweiligen Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten der einzelnen Bereiche und der verbundenen Unternehmen. Durch sie werden identifizierte Chancen und Risiken bewertet und entsprechende Steuerungs- und Überwachungsmaßnahmen erarbeitet und nachverfolgt. Unterstützt wird dieser Prozess von einer detaillierten Dokumentation des gesamten Risikomanagementsystems mittels einer Software, die als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierten Chancen bzw. Risiken und damit verbundenen Maßnahmen zur Verfügung steht. Neu auftretende wesentliche Chancen bzw. Risiken sind im Rahmen einer Ad-hoc-Meldung, unabhängig von der regelmäßigen Berichterstattung, direkt mitzuteilen. Darüber hinaus erfolgt pro Quartal eine Chancen- und Risikoinventur auf Konzernebene. Als zusätzliche unterstützende Steuerungs-, Kontroll- und Überwachungsinstanz dient der vierteljährlich stattfindende Risikoausschuss.

Für das Chancen- und Risikomanagement bei der FDG bildet der Wirtschaftsplan die Basis. Definiert ist ein Risiko als negative Abweichung zum Planwert. Bei einer positiven Abweichung ergibt sich folglich die Definition als Chance. Die Chancen und Risiken werden in drei Chancen- bzw. Risikoklassen unterteilt: Die Chancen-Risikoklasse A gibt das höchste, die Chancen-Risikoklasse B ein mittleres und die Chancen-Risikoklasse C ein niedriges (Gefährdungs-) Potential an. Mit der Bildung dieser Rangfolge wird im Rahmen der Risikoberichterstattung unmittelbar die relative Bedeutung der Chancen und Risiken unterstrichen. Alle A-Chancen und A-Risiken werden quantitativ bewertet und mehrjährig betrachtet. Durch die „mehrjährige Bewertung“ wird der Einfluss der Chancen und Risiken auf den Wirtschaftsplan stärker herausgestellt.

Für die quantitative Bewertung sind den Kriterien der Auswirkung konkrete Spannen von Beträgen zugeordnet, die sich aber in den Gesellschaften unterscheiden können, da die Schadenshöhe/Auswirkung je nach Vermögens- und Ertragslage eine andere Wirkung auf die Gesellschaft hat.

Im Jahresverlauf wurden im Konzern zwischen 45 und 55 Chancen und Risiken aktiv gesteuert.

### 3.4. Wesentliche Chancen und Risiken

Der Luftverkehr hat sich im Jahr 2024 weiter erholt und zu einer Passagierzahl von rund 20 Mio. geführt. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr betrug ca. 5 %. Die Bewegungs- und Passagierzahlen entwickelten sich dennoch unterdurchschnittlich und lagen etwas unter den Planannahmen. Diese verzögerte Recovery ist u.a. auf den ausbleibenden bzw. weiterhin nur langsam wachsenden Low-Cost Verkehr sowie (Geschäftsreise-) Verkehr in der gesamten DACH-Region zurückzuführen. Insbesondere der innerdeutsche, dezentrale Verkehr (nicht zu den Hubs FRA & MUC) liegt deutlich unter dem Vorkrisenniveau. Im Jahr 2025 besteht neben den möglichen Effekten aus Krieg, Terror und Streiks das Risiko von Streckenstreichungen und Marktaustritten sowie Auswirkungen aus der ungünstigen

konjunkturellen Entwicklung. Zusätzlich können sich weiterhin die Triebwerksprobleme unterschiedlicher Flugzeugmodelle auf unseren Standort auswirken. Im Wirtschaftsplan 2025 bis 2029 wird für das Jahr 2025 von einem Passagieraufkommen von mehr als 21 Mio. Passagieren ausgegangen, der auch einen zunehmenden Low Cost-Verkehr beinhaltet. Erst für das Jahr 2028 wurde unterstellt, das Passagieraufkommen aus 2019 wieder zu erreichen. Man geht davon aus, dass sich der Flugverkehr nicht sprunghaft, sondern weiterhin nur schleppend erholt. Für das Gesamtjahr 2025 besteht daher trotz der Aufnahme von Low-Cost-Verkehren durch Easyjet und guter Prognosen für den Sommerflugplan (z.B. Wachstum bei Eurowings) das Risiko einer Planunterschreitung.

Der Wirtschaftsplan 2025 bis 2029 sieht eine Annahme für die Erteilung der Betriebsgenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) vor. Durch den Änderungsantrag, welcher dem Ministerium im Entwurf Ende Juni 2023 zugeleitet wurde, wird sich die Erteilung einer neuen Betriebsgenehmigung verzögern. Das Ministerium muss eine Neubewertung des geänderten Antrags vornehmen. Dies wird entsprechend Zeit in Anspruch nehmen. Da die FDG sich aber noch in einer verzögerten Recovery befindet, sind die Auswirkungen insbesondere in den nächsten Jahren eher gering.

				Eintrittswahrscheinlichkeit				
- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	sehr wahrscheinlich (75 % bis 100 %)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)
- (-)	1 (-)	- (-)	3 (-)	wahrscheinlich (50 % bis 75 %)	1 (-)	1 (-)	- (-)	- (-)
3 (-)	8 (2)	3 (-)	6 (2)	unwahrscheinlich (25 % bis 50 %)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)
3 (-)	2 (1)	1 (1)	3 (6)	sehr unwahrscheinlich (0 % bis 25 %)	- (2)	- (-)	- (-)	- (-)
R - gravierend (-150.000 TEUR bis -12.500 TEUR)	R - erheblich (-12.500 TEUR bis -5.000 TEUR)	R - bedeutsam (-5.000 TEUR bis -2.500 TEUR)	R - spürbar (-2.500 TEUR bis 0 TEUR)		C - spürbar (0 TEUR bis 2.500 TEUR)	C - bedeutsam (2.500 TEUR bis 5.000 TEUR)	C - erheblich (5.000 TEUR bis 12.500 TEUR)	C - gravierend (12.500 TEUR bis 150.000 TEUR)
Auswirkung				Auswirkung				

Ein Risiko stellt auch die Qualität im Bereich der Abfertigungsdienstleistungen durch die am Standort Düsseldorf tätigen BVD-Dienstleister dar. Aufgrund der angespannten Situation auf dem Arbeitsmarkt muss im Jahr 2025 weiterhin mit Personalmangel sowohl bei den BVD-Dienstleistern als auch bei den Sicherheitskontrollen gerechnet werden. Die letztjährigen Kompensationsmaßnahmen der FDG und das Einwirken auf die diversen Dienstleister zeigten Wirkung und die Ferien im Jahr 2024 konnten mit einer guten Performance bewältigt werden. Es kann aber weiter, speziell in den zu erwartenden Spitzenstunden, zu Beeinträchtigungen kommen, wenn von den Dienstleistern nicht ausreichend Personal zur Verfügung gestellt wird. Dies kann auch Auswirkungen auf das Image des Flughafens zeigen, da Performance-Probleme immer direkt mit dem Flughafen in Verbindung gebracht werden. Zudem besteht die große Gefahr, dass Passagiere den Flughafen Düsseldorf nicht mehr als Flughafen nutzen werden. Die einzuleitenden personellen Gegenmaßnahmen der FDG führen zudem zu Zusatzkosten, die nur bedingt im Wirtschaftsplan 2025 enthalten sind und neben dem erheblichen Reputationsschaden einen Teil des Risikos ausmachen.

Das Risiko von Preissteigerungseffekten wurde im Plan größtenteils berücksichtigt. Nichtsdestoweniger verbleibt ein Risiko von höheren Anwendungen und auch Investitionen aus einer über Plan liegenden Inflation. Auch die Energiepreisentwicklung kann sich weiter ungünstig auf die Kostensituation auswirken.

Die Laufzeit der Entgelttabellen des Tarifvertrags für den öffentlichen Dienst (TVöD) endete am 31.12.2024. Es besteht das Risiko, dass das Ergebnis der kommenden Tarifrunde zu einer höheren prozentualen Steigerung führt, als dies im Plan unter Zugrundelegung der durchschnittlichen Steigerungsraten der letzten Jahre unterstellt wurde.

Im Wirtschaftsplan 2025 bis 2029 sind standardmäßige Wartungen und auch verschiedene Instandsetzungsmaßnahmen berücksichtigt. Dennoch besteht das Risiko einer Überschreitung des geplanten Budgetvolumens. Aufgrund erforderlicher Einsparungen sind Effekte wie verstärkter Verschleiß, Defekte oder Alterung der technischen Anlagen oder Gebäude Teile nicht auszuschließen. Hinzukommen vereinzelt weiterhin bestehende Lieferengpässe, welche zu Mehrkosten aufgrund erhöhter Lagerhaltung führen können. Darüber hinaus sind durch Auslauf von Rahmenverträgen zusätzliche Kosten möglich.

Bei der FDGHG existiert das Risiko, dass die Erlöse aus Transportdiensten (Crew- und Passagiertransporte) nicht erreicht werden, was an veränderten Preisanpassungen, aber insbesondere einer anderen verkehrlichen Entwicklung liegen kann. Auf Grundlage der aktuellen konzernweiten Chancen-Risikoeinschätzung der Verkehrsentwicklung zeigt sich das Risiko einer ungünstigeren Bewegungsentwicklung ab dem Jahr 2025 mit Wirkung auf die Erlöse aus Transportdiensten. Die aktuelle Wirtschaftsplanung der Enteisungserlöse basiert auf historischen Werten und der zukünftig erwarteten Bewegungsentwicklung. Die Schwankungsbreite der tatsächlich erzielten Umsätze hat sich in den letzten Jahren erhöht. Daraus ergibt sich das Risiko, dass die Erlössituation in einem milden Winter von der Planung abweicht.

Die fortschreitende Digitalisierung und die zunehmende Vernetzung von IT-Systemen stellen ein signifikantes Risikopotenzial für Unternehmen dar. Cyber-Angriffe gehören weiterhin zu den größten Bedrohungen im digitalen Raum. Die Sicherheitslage bleibt angespannt, insbesondere durch die anhaltende Gefahr von Ransomware-Angriffen, die gezielt auf Daten und betriebliche Kontinuität abzielen. Im Zusammenhang mit geopolitischen Spannungen, wie dem russischen Angriffskrieg, bleiben prorussische Hacktivismus-Angriffe ein präsentisches Risiko. Diese Angriffe, häufig in Form von Distributed-Denial-of-Service-Attacks (DDoS), sind zwar primär auf die Störung von Internetdiensten ausgerichtet und haben meist keinen nach-

haltigen Schaden zur Folge, können jedoch erhebliche betriebliche Unterbrechungen bewirken. Ein aktuelles Beispiel war der erneute DDoS-Angriff auf den Flughafen Düsseldorf im Frühjahr 2024. Die allgemeine Bedrohungslage hat sich jedoch diversifiziert. Neben staatlich unterstützten Akteuren und Hacktivisten gewinnen auch wirtschaftlich motivierte Cyber-Kriminelle weiter an Bedeutung. Spear-Phishing-Kampagnen und Angriffe auf Software-Lieferketten nehmen zu und zeigen, dass Unternehmen weiterhin proaktiv in Sicherheitsmaßnahmen investieren müssen. Die Einhaltung gesetzlicher Anforderungen bleibt zentral. Betreiber kritischer Infrastrukturen stehen unter besonderem Druck, die Vorgaben des IT-Sicherheitsgesetzes sowie der KRITIS-Verordnung umzusetzen. Die Schärfung regulatorischer Rahmenbedingungen auf EU-Ebene, etwa durch die NIS2-Richtlinie, führt zu weitergehenden Compliance-Verpflichtungen. Darüber hinaus werden durch die European Union Aviation Safety Agency (EASA) mit der Einführung von Part-IS (Information Security) auch für den Luftfahrtsektor strengere Anforderungen an die Informationssicherheit gestellt. Ein aktives und zentrales wirksames IT-Sicherheitsmanagement ist unverzichtbar, um den aktuellen Bedrohungen zu begegnen. Dazu gehören Investitionen in Sicherheitsarchitekturen, die Schulung von Mitarbeitenden und der Aufbau einer resilienten Infrastruktur. Unternehmen im Luftfahrtsektor müssen darüber hinaus sicherstellen, dass sie die Anforderungen von EASA Part-IS vollständig erfüllen und eng mit

den zuständigen Behörden zusammenarbeiten, um die Sicherheit ihrer IT-Systeme und ihrer Dienstleistungen zu gewährleisten. Insgesamt zeigt sich, dass ein integrativer Ansatz, der Cyber-Sicherheit, Datenschutz und gesetzliche Anforderungen gleichermaßen berücksichtigt, der Schlüssel zu einer erfolgreichen Bewältigung der Bedrohungslage ist.

### 3.5. Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten

Weder im Rahmen ihrer Absatztätigkeit noch im Rahmen ihrer Einkaufstätigkeit unterliegt die FDG nennenswerten Wechselkursrisiken. Dem Risiko des Ausfalls von Kundenforderungen wird durch ein umfassendes Mahnwesen begegnet. Da im Geschäft der FDG ein klassisches Kreditlimitsystem nur eingeschränkt anwendbar ist, werden u.a. Kundendeposits, die während der gesamten Geschäftsbeziehung aufrechtzuerhalten sind, erhoben. Auf zweifelhafte Positionen des Forderungsbestands werden angemessene Wertberichtigungen gebildet. Allerdings leiden Airlines, Mieter und Pächter sowie weitere Partner der FDG unter den starken Umsatz- und Ergebniseinbrüchen infolge der Pandemie und den gestiegenen Preisen.

Es ist auch im Jahr 2025 mit verzögerten Zahlungen und auch Insolvenzen zu rechnen, bei denen nicht in jedem Fall genügend Sicherheiten über Bardeposits und Bürgschaften zur Verfügung stehen. Damit drohen weitere Verluste aus und Wertberichtigungen auf Forderungen, die das Ergebnis der FDG zusätzlich belasten können.

Zu den Risiken im Verbund- und Beteiligungsbereich wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

Einem Teil der Kreditfinanzierung der FDG liegt eine variable Verzinsung, regelmäßig auf EURIBOR-Basis, zugrunde. Die FDG strebt hier eine umfassende Absicherung gegen dieses Risiko an, lässt durch die Nicht-Absicherung eines gewissen kleineren Teilbestandes aber zugleich Raum für Zinschancen offen. Über das Absicherungsniveau insgesamt sowie über einzelne Sicherungen entscheidet das sogenannte Treasury-Board. Per Ende 2024 liegt der Anteil der festverzinslichen bzw. per SWAP gesicherten Darlehen bei 92%. Zur Absicherung bedient sich die FDG sogenannter Mikro-Hedges.

Als Sicherungsinstrumente kommen Zinsswaps zum Einsatz. Die Effektivität der Sicherung wird anhand der sogenannten critical-terms-match-Methode bestimmt. Für den Teil der bestehenden Bewertungseinheiten, der aufgrund von Unterschieden in den Critical Terms von Grund- und Sicherungsgeschäft ineffektiv ist, werden entsprechende Drohverlustrückstellungen gebildet. Bei mit Tilgungen versehenen Kredittranchen wird darauf geachtet, dass auch das Absicherungsinstrument eine „Tilgung“ vollzieht. Es wurden teilweise Zinsswaps abgeschlossen, deren Laufzeit über die Laufzeit des Grundgeschäftes hinaus geht (sog. antizipative Zinsswaps). Zur Wahrung der Bewertungseinheit zwischen bestehendem Zinsswap und einem Grundgeschäft wird darauf geachtet, dass die Planung der FDG-Anschlussfinanzierungen vorsieht.

In den Darlehensverträgen NRW.Bank.Infrastruktur Corona über 250 Mio. Euro mit 6 Banken sowie in der konsortialen RCF Linie über 118 Mio. Euro bestehen sogenannte Financial Covenants. Deren Nicht-Einhaltung könnte eine Kündigung der Kredite ab dem 31.12.2023 zur Folge haben. Konkret bestehen Covenants im Hinblick auf eine wirtschaftliche Eigenkapitalquote.

### 3.6. Gesamtbeurteilung Risiken und Chancen

In der Gesamtbetrachtung wird die aktuelle Entwicklung der Risikosituation der FDG auch nach dem Bilanzstichtag als grundsätzlich beherrschbar eingeschätzt, dennoch ist die geringe Eigenkapitalausstattung als Risiko einzuschätzen, auch wenn der Refinanzierungsbedarf für 2025 bereits zu 90 % im Jahr 2024 adressiert wurde. Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung wird auch nach dem Bilanzstichtag jedoch als sehr unwahrscheinlich angesehen.

Düsseldorf, den 10. Februar 2025

Flughafen Düsseldorf GmbH

Lars Redeligx

Pradeep Pinakatt

## BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Flughafen Düsseldorf GmbH,  
Düsseldorf

### Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Flughafen Düsseldorf GmbH, Düsseldorf, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Flughafen Düsseldorf GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

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

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

### Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

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

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesent-

liche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame

Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.

- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Teilbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.

- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen

Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Düsseldorf, den 20. Februar 2025

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Stephan Schims	ppa. Tim Jankowski
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

# IMPRESSUM

## **Geschäftsbericht 2024**

Flughafen Düsseldorf GmbH

Corporate Communications

Postfach 30 03 63

40403 Düsseldorf

Renderings: Morean GmbH, struhk architektur GmbH

Fotos: Mike Henning, Andreas Wiese, Parasol Island GmbH

dus.com