



INHALTSVERZEICHNIS

Editorial _____	3
Facts & Figures _____	5
Exzellenter Flughafen _____	6
Vorbildlich nachhaltig _____	9
Für Mitarbeiter und Region _____	12
Kennzahlen _____	15
Bericht des Aufsichtsrates _____	17
Jahresabschluss zum 31.12.2024 _____	19
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers _____	59
Impressum _____	62

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

wir leben in dynamischen Zeiten. Der Übergang zu einer multipolaren Weltordnung geht mit Herausforderungen einher. Der Blick auf das Europa der Nachkriegszeit zeigt: Frieden entsteht nicht nur durch Verträge und Handelsabkommen. Sondern auch durch Mobilität, Kontakte und Austausch. Luftverkehr ist daher weit mehr als ein Wirtschaftsfaktor. Er steht für die Verbindung und den Austausch zwischen Menschen und Kulturen, hält Gesprächskanäle offen und ermöglicht Begegnungen. Das bedeutet für uns: Wir wollen unseren Beitrag leisten. Wir gestalten die Zukunft unseres Standortes und treiben unsere Maßnahmen auf dem Weg zur „Destination of Excellence“ voran. Dabei bekennen wir uns zu unseren Nachhaltigkeitszielen und zu unserem Anspruch, ein guter Nachbar und ein Motor für Düsseldorf und unsere Region zu sein.

Starkes Ergebnis: über 21 Millionen Passagiere

Das Jahr 2025 hat uns enorm gefordert und zugleich bestärkt. Mit über 21 Millionen Passagieren haben wir zum Jahresende 2025 ein starkes Ergebnis erreicht, das zugleich ein Vertrauensbeweis unserer Gäste ist. Wir konnten unser Geschäftsergebnis verbessern, schreiben weiter schwarze Zahlen und können aus eigener Kraft in unseren Standort investieren. Diese Entwicklung ist Ansporn für uns, unseren Weg 2026 konsequent fortzusetzen. Dabei zählt sich nicht nur aus, dass wir sukzessive unsere Prozesse und Strukturen modernisieren, um noch mehr Kundennähe zu schaffen.

Sondern auch, dass wir mit einem transparenten Portfoliomanagement für unsere Projekte die Prioritäten im Blick behalten: Wir fokussieren uns auf das, was unsere Kunden, Partner und uns selbst am meisten voranbringt.

Mehr Flugbewegungen – und dabei pünktlicher

Unser Qualitätsprogramm Off-Block hat sich inzwischen mehr als bewährt. In jedem Jahr seit Beginn haben wir mess- und spürbare Fortschritte erreicht, in der Abfertigung ebenso wie beim Passagiererlebnis. Zwar haben die Bundespolizei und ihr Dienstleister DSW den EU-Vorgaben folgend die Nachkontrollen beim Handgepäck seit Herbst vergangenen Jahres intensiviert. Dennoch passieren deutlich über 90 Prozent der Passagiere die Sicherheitskontrollen weiterhin in weniger als zehn Minuten. Wir sind bei den Check-in-Zeiten besser geworden und deutlich schneller beim Gepäck. Und nicht zuletzt: Trotz mehr Flugbewegungen ist die Pünktlichkeit gestiegen. Dass es in den Herbstferien 2025 Turbulenzen infolge technischer Schwierigkeiten gab, haben wir als Chance genutzt: Team DUS hat unser Qualitätsversprechen verteidigt und konsequent gegengesteuert. Exzellenz ist eine Reise bedeutet in Bewegung zu bleiben und nie nachzulassen.

Terrasse als neuer Insta-Spot

Drei prestigeträchtige Preise haben wir im letzten Jahr für Qualität und Service gewonnen. Darauf bauen wir konsequent auf. Mit gezielten Investitionen in komfortable Passagierprozesse und Aufenthaltsqualität. Schon in Kürze werden unsere Passagiere noch mehr davon

erleben: Die neu gestaltete Rhein Lounge und die VIP-Lounge eröffnen. Hier erwarten sie ab Frühjahr echte Highlights. Mit modernem Design, hochwertiger Kulinarik, mehr Sitzplätzen und verschiedenen Sitzzonen, je nachdem ob sie ihre Ruhe haben oder sich unterhalten wollen. Ein besonderes Highlight wird die 125 Quadratmeter große Terrasse der neuen Rhein Lounge mit freiem Blick auf das Vorfeld – wir sind uns sicher, hier entsteht Düsseldorfs neuester Instagram-Hotspot. Aperitif inklusive. Auch in der Ankunft setzen wir neue Akzente. Unter anderem mit Echtzeit-Informationen zur Gepäckausgabe und rheinischen Willkommensgrüßen auf hochauflösenden XXL-Displays. Zudem investieren wir einen zweistelligen Millionenbetrag in die Modernisierung von mehr als der Hälfte aller Sanitäranlagen.

DUSconnect als trimodaler Mobilitäts-Hub

Ebenso wie wir beim Passagiererlebnis Vorbild sein wollen, ist eine Vorreiterrolle beim Thema Nachhaltigkeit unser erklärtes Ziel. DUS soll in den kommenden Jahren zu einer Sustainable Aviation Plattform werden, die zahlreiche Partner verbindet und die nachhaltige Entwicklung des Standorts vorantreibt. Der Strom, den wir demnächst über unsere neue Photovoltaik-Anlage neben der Nordbahn erzeugen, wird über Batteriespeicher auch für umweltfreundliche Mobilität am Standort bereitstehen. Unser neues, vergrößertes Tanklager wird nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) aufnehmen können – und dank Gleisanschluss jährlich zehntausende LKW-Fahrten überflüssig machen. Gleichzeitig stehen wir weiter im Austausch mit Startups und engagieren uns für den Ausbau von





«Die Destination of Excellence erreicht man nicht per Auto-pilot. Wir lernen dazu und haben den Anspruch, jeden Tag ein Stück besser zu werden.»

Lars Redeligx

Produktionskapazitäten und die Weiterentwicklung von Herstellungsverfahren für Sustainable Aviation Fuel. Wir bauen eine Wasserstoff-Tankstelle und nehmen unsere neue Feuerwache in Betrieb, die so umweltschonend und modern ausgelegt ist wie kaum eine andere in Europa. Und wir stellen schon jetzt die Weichen für die zentrale Rolle, die der Flughafen ab 2035 für den Verkehr in der Region spielen soll:

Mit DUSconnect verbinden wir gemeinsam mit dem EUREF-Campus Düsseldorf und der Landeshauptstadt Schiene, Straße und Luft so vielfältig miteinander, dass ein einzigartiger trimodaler Mobilitäts-Hub entsteht.

Passende Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Entwicklung

Wie unsere Reise zur „Destination of Excellence“ weitergeht? Wir sind optimistisch: Dass die Bundesregierung angekündigt hat, die Erhöhung der Luftverkehrssteuer zurückzunehmen, ist ein positives Signal. Die Politik sieht, welche Bedeutung die Luftfahrt für Wirtschaft und Gesellschaft hat. Auch wenn es noch weitere Entlastungen bei Steuern, Gebühren und Bürokratie braucht, damit Airlines ihre Maschinen nicht bevorzugt im nahen Ausland, sondern auch in Deutschland stationieren. Um die Funktionalität und Wettbewerbsfähigkeit unseres Standorts zu sichern, die rund 20.000 Arbeitsplätze zu erhalten und die Konnektivität der Region zu stärken, haben wir Ende 2025 unseren angepassten Planfeststellungsantrag eingereicht. Wir sind überzeugt davon, dass unser Ansatz des smarten Wachstums die richtige Antwort auf die Herausforderungen der Zukunft ist: Wachstum innerhalb der bereits genehmigten Kapazitätsobergrenze, dabei aber mehr Flexibilität im Umgang mit der vorhandenen Infrastruktur. So bringen wir den Betrieb und das Wachstum bestmöglich mit dem Schutz der Anwohner und der Umwelt in Einklang.

Neue Chancen mit dem A321XLR

Denn klar ist: Düsseldorf und ganz Nordrhein-Westfalen brauchen Konnektivität, ein starkes Luftverkehrsnetz, um den Bedarf der Bürger wie der Unternehmen zu decken. Mit über 160 Zielen in mehr als 50 Ländern kann sich unser Angebot schon heute sehen lassen. Innerhalb Europas sowie in Richtung Naher und Mittlerer Osten sind wir bei den Verbindungen gut unterwegs. Mit neuen Flugzeugtypen wie dem A321XLR eröffnen sich jetzt zusätzliche Chancen, von Düsseldorf aus in nicht allzu ferner Zukunft wieder ohne Stopp in die USA, nach Afrika oder Asien zu fliegen.

Weil DUS liebt: Momente schaffen, die berühren

Teamgeist und Partnerschaftlichkeit – das sind die Schlüssel dafür, dass unsere Vorhaben gelingen. Bei all diesen Projekten an unserem Flughafen sind es immer Menschen, die im Mittelpunkt stehen, die hier arbeiten, die von hier verreisen und die hier im Umland leben. Unser Flughafen verbindet, fördert Austausch und ist eng mit der Stadt und der Region verbunden. Dafür steht der Claim „Weil DUS liebt“. Ursprünglich eine Kampagne zusammen mit Eurowings, in der wir unsere tiefe Verbundenheit mit Düsseldorf zum Ausdruck gebracht haben, ist „Weil DUS liebt“ mittlerweile weit mehr für uns: Es ist ein Bekenntnis zum Standort, steht für die Nähe zu Passagieren und Partnern und für das Gemeinschaftsgefühl aller Kolleginnen und Kollegen am Airport.

Nicht zuletzt bringt es unseren Anspruch zum Ausdruck, Momente zu schaffen, die berühren.

Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre.
Ihr

Lars Redeligx, Pradeep Pinakatt,
Vorsitzender der Kaufmännischer Geschäfts-
Geschäftsführung führer und Arbeitsdirektor



«Am Ende geht es immer um Menschen. Unser Flughafen ermöglicht Begegnungen, fördert Austausch und ist eng mit Stadt und Region verbunden.»

Pradeep Pinakatt

AUF DEM WEG ZUR DESTINATION OF EXCELLENCE: FACTS & FIGURES

Was haben wir bislang erreicht? Was ermöglichen wir für die Zukunft?
Fakten und Perspektiven zu zentralen Projekten am Flughafen.

Check-in

86 Prozent

der Passagiere konnten in weniger als zehn Minuten einchecken. Das sind vier Prozent mehr als im Vorjahr.

Gepäck

86 Prozent

der Gepäckstücke lagen 2025 pünktlich auf den Bändern zum Abholen bereit. Damit hat DUS die Leistung um 20 Prozent verbessert.

Sanitäranlagen

24 Millionen Euro

investieren wir in den nächsten Jahren in die Modernisierung der Sanitäranlagen.

Photovoltaik

4.200 Haushalte

mit vier Personen könnte die neue Photovoltaik-Anlage jährlich mit Strom versorgen.

Tanklager

30.000 LKW

weniger pro Jahr auf den Straßen sind möglich, sobald das neue Tanklager ans Gleisnetz angeschlossen ist.

Wasserstoff-Tankstelle

60.000 Tank-/Ladevorgänge

jährlich werden an der neuen Wasserstoff-Tankstelle ermöglicht.

Feuerwehr

65 Millionen Euro

hat der Airport in eine nachhaltige, optimal ausgestattete Feuerwache investiert.

Heimatverbundenheit

60 Vereine

aus den Bereichen Sport, Soziales, Kultur sowie Heimat und Brauchtum wurden in 2025 von uns unterstützt.

Mitarbeiterzufriedenheit

70 Prozent

der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Flughafenkonzerns stimmen der Aussage zu, dass der Airport ein sehr guter Arbeitsplatz ist.



Exzellenz ist eine Reise

Ein Flughafen, der die Menschen begeistert. Reibungslose Prozesse und ein angenehmer Aufenthalt für Passagiere, von der Anfahrt bis zur Rückkehr. Qualität ist für uns kein Zustand. Sondern die Bereitschaft, immer besser zu werden. Wir bleiben dran, damit jedes Detail überzeugt.



ENTSPANNT UNTERWEGS – ÜBER ALLE STATIONEN

Entspannt, sicher und schnell reisen: Genau das wollen wir allen Passagieren ermöglichen. Dafür optimieren wir jeden Schritt im Prozess.

Ausbau der digitalen Services

Unser Qualitätsprogramm Off-Block hat bereits spürbar viel verbessert. Jetzt bauen wir unser Angebot an digitalen und automatisierten Services weiter aus. Unsere Gäste erleben das bereits beim Parken: Dank der Kennzeichen-Erkennung gibt es in sämtlichen Parkhäusern am Standort keine Papiertickets mehr. Wer mobil bezahlt, spart sich zudem den Weg zum Kassenautomaten. Noch komfortabler funktioniert das Parken mit unserem neuen Pay-per-Use-Modell, das sich vor allem für Shuttle-Services eignet. Einmal gebucht, läuft die Abrechnung pro Aufenthalt vollständig automatisiert.

Zügig vom Terminal zum Gate

Im Terminal selbst geht es bequem weiter. Über die Hälfte der Passagiere hat inzwischen die Möglichkeit, mit Self Bag Drop das Gepäck selbst aufzugeben, um Wartezeiten am Check-in-Schalter zu vermeiden. 14 Fluggesellschaften bieten ihren Gästen den Service bereits an. Im Laufe des Jahres wird das Angebot für weitere Airlines zur Verfügung stehen.

Die nächste Station auf dem Weg ins Flugzeug, die Sicherheitskontrolle, lässt sich online mit einer Vorabbuchung eines Zeitfensters über DUSgateway schon jetzt besonders schnell absolvieren. Damit alle Fluggäste die Sicherheits-Checks künftig zügiger erreichen, bauen wir derzeit die Zugänge um und gestalten sie noch übersichtlicher. Zentral für beschleunigte Prozesse bleibt jedoch die Technologie: CT-Scanner verbessern die Sicherheitskontrollen durch eine präzisere, dreidimensionale Bildgebung des Handgepäcks und tragen zu stabileren Abläufen und mehr Komfort für Reisende bei. Sobald sie auch in DUS überall im Einsatz sind, werden die Sicherheitskontrollen sich spürbar beschleunigen. Wir schaffen die baulichen und technischen Voraussetzungen für den Einsatz moderner Kontrolltechnik und unterstützen den weiteren Ausbau von CT-Geräten. Dazu stehen wir in engem und konstruktivem Austausch mit der Bundespolizei sowie den zuständigen Stellen auf Bundesebene.

Auch beim Boarding, der letzten Station vor dem Abflug, ist digitaler Service in DUS inzwi-

schen fest etabliert. Am Flugsteig A können alle Passagiere ihre Bordkarten an insgesamt 13 modernen E-Gates selbst einscannen. Schrittweise werden auch die anderen Flugsteige mit der Technologie ausgestattet.

Komfort bei der Ankunft

Unsere ankommenden Passagiere erleben ebenfalls einen verbesserten Service. Airlines, Abfertiger und Flughafen tauschen in Echtzeit Flug- und Dispositionsdaten aus. So lassen sich die Prozesse präziser steuern und verzahlen. Das beschleunigt die Bereitstellung des Gepäcks am Band: 2025 traf das erste Gepäckstück im Schnitt bereits 13 Minuten nach der Landung ein, das letzte nach 29 Minuten.

Auf Reisende aus Nicht-EU-Staaten wartet bei der Einreise die Grenzkontrolle nach den Vorgaben des europäischen Entry/Exit-Systems. DUS war 2025 Pilotstandort für die Einführung an deutschen Flughäfen. Ein intelligentes Queuing-System und insgesamt 35 Self-Service-Kioske für die Vorabregistrierung bei Ein- und Ausreise sorgen seitdem für reibungslose Abläufe.



«Mein Ansporn ist es, DUS zu einem der besten Flughäfen Europas weiterzuentwickeln.»

Gözde Kaygusuz, Director Masterplan, Planung und Bau am Flughafen

Das vollständige Statement finden Sie [hier](#).

EIN PERFEKTES FLUGHAFEN-ERLEBNIS

Raum und Atmosphäre für besondere Momente schaffen: Auch das ist ein Meilenstein auf dem Weg zur Destination of Excellence.



«Mein persönliches Highlight der DUS Rhein Lounge: Natürlich die Terrasse! Düsseldorfs neuer Selfie-Hotspot und ein idealer Ort, um entspannt Starts und Landungen zu beobachten.»

Thomas Zeller, Head of Commercial Lounge Management am Flughafen

Das vollständige Statement finden Sie [hier](#).

Lounges auf Top-Niveau

Die bisherige Hugo-Junkers-Lounge und unsere VIP-Lounge standen gleich zum Start des Masterplans 2045 auf der Agenda. Beide gestalten wir bei laufendem Betrieb schrittweise um, bis sie ihre Gäste im Sommer 2026 in komplett neuem Design willkommen heißen.

Unter dem Motto „Der Rhein verbindet“ setzt die DUS Rhein Lounge auf Premium-Qualität und regionale Akzente. Die Besucher können dort etwa lokale Spezialitäten genießen und Werke von Künstlern aus der Region erleben. Größte Attraktion der Lounge: der freie Zugang zur Terrasse mit Blick aufs Vorfeld. Ein Sonnenuntergang mit Cocktail-Begleitung wird hier zum unvergesslichen Erlebnis.

In der DUS VIP-Lounge dagegen steht die Privatsphäre der Gäste im Mittelpunkt. Vier separat buchbare Suiten, ausgestattet mit hochwertigem Interieur, schützen vor neugierigen Blicken. Durch Kooperationen mit ausgewählten Quiet-Luxury-Anbietern vereinen wir hochwertige Kulinarik, exzellentes Design und exklusive Ausstattung. Unsere Gäste genießen ihre Privatsphäre bis zum Abflug: Unser Chauffeur-Service bringt sie im Range Rover komfortabel und diskret direkt über das Vorfeld zu ihrem Flugzeug.



Welcome Boards in der Ankunft

Im Ankunftsbereich sind neue Maßstäbe ebenfalls bereits Realität. Rund um die Gepäckbänder erwarten neue DUS Welcome Boards die Passagiere. Sie zeigen nicht nur Reise-Informationen, sondern bieten unterhaltsame Einblicke in die Flughafenwelt und die Highlights der Region: DUS-eigene Filmclips zum Beispiel stellen bekannte Persönlichkeiten der Stadt wie den Künstler Jacques Tilly vor. Die insgesamt 18 Welcome Boards, jeweils mit sieben Quadratmeter großen LED-Displays ausgestattet, bieten auch Werbekunden attraktive Möglichkeiten.

Neugestaltung der Sanitäranlagen

Damit der Aufenthalt am Flughafen überall zum Wohlfühlen einlädt, investieren wir zudem in die Sanitäranlagen im Terminal. Insgesamt wenden wir 24 Millionen Euro dafür auf, 60 Toilettenräume vollständig neu zu gestalten und vier weitere neu zu bauen. Ein zeitgemäßes Innendesign mit ästhetischen, dunklen Wandfliesen sorgt dafür, dass DUS sukzessive auch an den stillsten Orten neue Maßstäbe setzt.



«Wir nutzen Echtzeitdaten, um die Reinigung am Flughafen flexibel zu steuern. So können unsere Reinigungskräfte sofort reagieren, wenn zum Beispiel Verbrauchsmaterial fehlt.»

Lewis Rae, Regionalleiter Klüh Cleaning GmbH

Das vollständige Statement finden Sie [hier](#).



Nachhaltiger Luftverkehr treibt uns an

Ressourcen schonen und Emissionen reduzieren. Umweltfreundliche Mobilität ermöglichen und dabei innovative Wege gehen. Wir wollen nicht nur selbst klimaneutral wirtschaften. Sondern ein ganzes Netzwerk an Lösungen schaffen, die DUS zum Vorreiter für Nachhaltigkeit machen.



EIN EIGENES ÖKOSYSTEM FÜR NACHHALTIGE ENERGIE

Mehr Photovoltaik und Wasserstoff: Wir nutzen die Chancen, die grüne Technologien bieten – und binden sie ein in ein effizientes System.



«Ich bin viel mit Startups, Technologie-Unternehmen und Partnern aus der Politik im Gespräch. Wer muss mit am Tisch sitzen, damit wir zum Beispiel ein neues Verfahren zur Gewinnung grüner Energie ausprobieren können? Solche Fragen beschäftigen mich im Berufsalltag.»

Nicole Rogowska, Senior Corporate Development Managerin am Flughafen

Das vollständige Statement finden Sie [hier](#).

Strom aus saubereren Quellen

Nachhaltige Energiequellen nutzen und den Verbrauch senken, wo immer es geht: Das ist bereits seit langem der Leitgedanke für das Energiemanagement am Flughafen. Inzwischen kommt für den eigenen Betrieb ausschließlich Grünstrom zum Einsatz. Entweder eingekauft über die Düsseldorfer Stadtwerke oder selbst erzeugt, etwa über drei eigene Photovoltaik-Anlagen. Jetzt folgen die nächsten großen Schritte auf dem Weg zum klimaneutralen Airport. Einer davon: die neue Feuerwache, eines der umwelttechnologisch modernsten Gebäude dieser Art in Europa. Solarthermie, Wärmepumpen, ein Gründach und die darauf installierten Photovoltaik-Module verleihen der Wache Vorbildcharakter.

Nächster Schritt ist die neue Photovoltaik-Anlage, die in Kürze am Nordrand des Flughafens an den Start geht. Mit 150.000 Quadratmetern in etwa so groß wie 21 Fußballfelder, wird sie ab dem kommenden Jahr über 15 Millionen Kilowattstunden (kWh) Strom pro Jahr produzieren. Sämtlicher Strom verbleibt im Flughafennetz und soll in Zukunft, gesteuert

über das zentrale Energiemanagement, flexibel eingespeist werden. So stellen wir auch die Weichen für noch mehr umweltfreundliche Mobilität am Standort.

Umweltfreundliche Mobilität

Ein potenzielles Einsatzfeld ist etwa die Wasserstoff-Tankstelle, die 2027 den Betrieb aufnehmen soll. Passagierbusse, Ground Handling, Sonder- und Nutzfahrzeuge werden sie in Zukunft von der Luftseite anfahren können. Auf der Landseite wird sie auch für den öffentlichen Verkehr erreichbar sein. Gerade für den Schwerlastverkehr, der täglich mit tausenden Fahrzeugen rund um Düsseldorf unterwegs ist, eröffnen sich so große Chancen: Wasserstoff gilt vor allem für den LKW-Antrieb als vielversprechende Zukunftstechnologie. Während ein Diesel-Sattelschlepper je nach Tour Tonnen an Kohlendioxid ausstößt, emittiert ein Wasserstoff-LKW nur Wasserdampf. Zügig und effizient: Die Tankstelle bietet nicht nur Wasserstoff, sondern auch Schnellladesäulen für E-LKW. So schaffen wir die Möglichkeit für circa 60.000 nachhaltige Tank- und Ladevorgänge pro Jahr.



«Wir denken Erzeugung und Verbrauch zusammen, damit ein sinnvolles System ohne Lücken entsteht. Wenn bald die neue Photovoltaik-Anlage an den Start geht, wird das Ganze noch spannender.»

Marcus Lechtenberg, Leiter Energiemanagement am Flughafen

Das vollständige Statement finden Sie [hier](#).

MULTIMODALE VERBINDUNGEN – FÜR DEN TREIBSTOFF UND FÜR MENSCHEN

Luftverkehr, Schiene und Straße so vernetzen, dass alle profitieren: Wir schaffen die Infrastruktur dafür.



«Für die Versorgungssicherheit der Airlines, die bei uns tanken, und für die Umwelt ist das neue Tanklager ein riesiger Gewinn. Die Kraftstoff-Transporte, zum Beispiel aus Rotterdam, werden deutlich einfacher, günstiger und klimaschonender, sobald das Lager von Tankzügen angesteuert werden kann.»

Moritz Römer, Senior Projektmanager
Masterplan, Planung und Bau am Flughafen

Das vollständige Statement finden Sie [hier](#).

Plattform für Sustainable Aviation

Was wir vor Ort aus regenerativen Quellen gewinnen, wollen wir bald auch für die Produktion von Sustainable Aviation Fuel (SAF) nutzbar machen. DUS, so das Ziel, soll sich zur Plattform für innovative Lösungen rund um nachhaltige Luftfahrt entwickeln. Wir sind im engen Dialog mit Industriepartnern, Startups und der Politik, um solche Lösungen am Airport zu erproben – und die Region Rhein-Ruhr als Vorreiter für klimaneutralen Flugverkehr zu positionieren.

Noch läuft der Umstieg auf nachhaltiges Kerosin zwar nur langsam an in der Luftfahrt. Doch die EU-Kommission hat sich festgelegt: Seit 2025 müssen den Tankfüllungen aller Maschinen, die an Flughäfen der Europäischen Union starten, zwei Prozent SAF beigemischt werden, bis 2050 ein Anteil von 70 Prozent erreicht ist.

Neues Tanklager mit Gleisanschluss

Wir schaffen schon jetzt die Infrastruktur dafür: Im östlichen Teil des Flughafens wird bis 2028 ein neues Tanklager gebaut, das sowohl herkömmliche als auch nachhaltige Flugkraftstoffe aufnehmen kann. Insgesamt wird es über 40 Prozent mehr Kapazität bieten als unser heutiges Lager. Anders als bislang wird es vor allem möglich sein, SAF auf der Schiene an



den Flughafen zu liefern. Das Lager erhält einen eigenen Gleisanschluss für Tankzüge, was gerade für Transporte aus weiter entfernten Raffinerien Vorteile bietet. 30.000 Transporte per Tankklasten jährlich könnten so entfallen. Das bedeutet deutlich weniger CO₂-Ausstoß – und entlastet massiv das Straßennetz.

Trimodaler Mobilitätshub

Den Umstieg von der Straße auf die Schiene erleichtern soll auch ein weiteres Großprojekt, das wir zusammen mit der Stadt Düsseldorf und der EUREF AG realisieren. Mit DUSconnect entsteht zwischen Airport, dem Fernbahnhof Düsseldorf Flughafen und dem EUREF-Campus bis 2035 ein einzigartiger trimodaler Mobilitätshub. Schon heute ist DUS der am vielfältigsten angebundene Flughafen Deutschlands. Mit DUSconnect erreicht diese Vielfalt eine neue Dimension: Straße, Schiene und Luftverkehr werden umfassend miteinander vernetzt. Mit der Verknüpfung von Düsseldorfer Radleitroute, öffentlichem Nah- und Fernverkehr und Autobahnen direkt am Flughafen wird der Airport zum neuen Knotenpunkt im nördlichen Rheinland. Pendler werden noch einfacher auf den ÖPNV umsteigen können, Fernreisende profitieren mittelfristig von neuen ICE-Verbindungen.



«Luftverkehr direkt in der Nachbarschaft: Das eröffnet interessante Möglichkeiten, zusammen die Zukunft von Energie und Mobilität zu gestalten. Dank NRW.Energy4Climate, engagierten Industrie-Unternehmen, Startups und Hochschulen hat sich schon jetzt eine lebendige Community am Campus entwickelt.»

Karin Teichmann,
Mitglied des Vorstands der EUREF AG

Das vollständige Statement finden Sie [hier](#).

HAUPTFEUERWACHE



Zusammen bewegen wir mehr

DUS ist eng verbunden mit den Menschen, die hier arbeiten, leben, reisen und miteinander besondere Momente teilen. Wir sind stolz auf unsere Heimatregion und das Lebensgefühl, für das sie steht. Ein echtes Miteinander liegt uns am Herzen – am Airport wie in der Nachbarschaft.



Neue Feuerwache

Aktuelles Leuchtturmprojekt: die neue Hauptfeuerwache, in die unsere Flughafenfeuerwehr im Frühjahr 2026 umgezogen ist. Über 65 Millionen Euro hat der Airport in den vergangenen beiden Jahren investiert, um für die rund 200 Feuerwehrfrauen und -männer attraktive, optimal ausgestattete Räumlichkeiten zu schaffen. Herzstück des vierstöckigen Gebäudes ist die Feuerwehreinsatzzentrale mit modernster Technik, in unmittelbarer Nähe zur neuen Sicherheitszentrale. Neben den Einsatz- und Rettungsfahrzeugen sind in der Wache auch nach modernsten Standards ausgestattete Werkstätten für Atemschutzgeräte und Feuerlöscher sowie eine Atemschutz-Übungsstrecke untergebracht. Besonders wichtig für das Team am Standort: die insgesamt 55 Einzel-Ruheräume sowie die integrierte Sporthalle inklusive Cardio-Trainingscenter, in dem die Feuerwehrleute sich fit halten können.

Strukturiertes Onboarding-Programm

Rückenwind für ihre anspruchsvollen Aufgaben bekommen aber auch die Mitarbeitenden in anderen Funktionen am Flughafen. Seit verganginem Jahr setzt DUS auf ein weiter-

entwickeltes Konzept zum Onboarding für Neu-Einsteiger. Um ihnen die Orientierung zu erleichtern, stellen wir jedem neuen Teammitglied erfahrene Paten aus den jeweiligen Fachabteilungen zur Seite. Ein digitales Onboarding-Tool und ein individuell anpassbares Onboarding-Programm helfen dabei, die Einarbeitungsphase sinnvoll zu strukturieren und die Übersicht zu behalten. Außerdem bietet DUS einen so genannten Aviation Day für die neuen Kolleginnen und Kollegen an: Mitarbeitende, etwa aus Terminal- oder Gepäckmanagement, Airport Control Center, Flugbetrieb oder Verkehrszentrale sowie Commercial, geben einen Tag lang Einblick in ihren Alltag.

Werkzeuge für den Wandel

Der Weg zur „Destination of Excellence“ ist für das Team DUS mit vielen Veränderungen verbunden. Mitarbeitende übernehmen neue Aufgaben oder treiben strategische Projekte voran, wechseln in andere Positionen oder führen Teams, die gerade zusammenwachsen. Dabei unterstützen wir nicht nur mit individuellen Schulungen, sondern vermitteln über das Wissen zum Arbeitsplatz Flughafen hinaus auch Change-Management-Kompetenzen. Dafür

GELEBTE WERTSCHÄTZUNG

Wer sich viel vorgenommen hat, braucht ein engagiertes Team. Wir sorgen dafür, dass die Mitarbeitenden bei uns exzellente Bedingungen dafür haben.



haben wir im vergangenen Jahr eine eigene Veranstaltungsreihe aufgesetzt. In den Workshops der „Tool Garage“ erfahren interessierte Mitarbeitende, welche Werkzeuge und Methoden beim Gestalten von Wandel hilfreich sind.

Ein sehr guter Arbeitsplatz

DUS versteht sich als Arbeitgeber, der Menschen wertschätzt und ihnen Raum gibt, ihr volles Potenzial zu entfalten. Als „Great Place to Work“ stehen wir für eine starke Gemeinschaft und eine inspirierende Arbeitskultur, die Engagement, Verantwortung und Leistungsbereitschaft fördert. Im Oktober 2025 hat eine Pulsbefragung zur Mitarbeiterzufriedenheit bestätigt, dass wir auf unserem Weg spürbar vorankommen. Die deutlich gestiegene Teilnahmequote gegenüber dem Vorjahr unterstreicht, wie stark die Mitarbeitenden sich dem Unternehmen verbunden fühlen. In den Aspekten „Produktexzellenz“ sowie „Mut, Neues auszuprobieren“ attestieren sie dem Flughafen klare Fortschritte. Besonders erfreulich ist die Gesamtbewertung: 70 Prozent stimmen der Aussage zu, dass DUS ein sehr guter Arbeitsplatz ist – ein Plus von sechs Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr.

«Kein einziges Flugzeug darf abheben, wenn wir nicht einsatzbereit sind. Also ist immer ein Team in der Wache verfügbar, 24 Stunden am Tag. Deshalb brauchen wir Räumlichkeiten, die genau auf unseren Bedarf ausgerichtet sind. Die neue Wache erfüllt unsere Bedürfnisse perfekt – wir sehen sie auch als Zeichen der Wertschätzung für die Bedeutung unserer Arbeit.»

Sven Pries, Leiter der Flughafenfeuerwehr

Das vollständige Statement finden Sie [hier](#).

FÜR BEGEGNUNGEN, DIE BLEIBEN

Verwurzelt am Rhein, engagiert für die Menschen: Für uns ist Düsseldorf nicht nur ein Standort, sondern unsere Heimat.



«Die BürgerStiftung Düsseldorf arbeitet schon lange sehr gut mit unserem Heimatflughafen zusammen. Dass Lars Redeligh derzeit als Botschafter für «Düsseldorf setzt ein Zeichen» aktiv ist, freut uns besonders. Kürzlich hat der Airport eine exklusive Flughafentour mit ihm verlost – eine besondere Aktion, die Erinnerungen schafft und Menschen für den guten Zweck zusammenbringt.»

Beate Werthschulte, Vorstandsmitglied der BürgerStiftung Düsseldorf

Das vollständige Statement finden Sie [hier](#).

Die Region noch stärker machen

„Weil DUS liebt“ ist Ausdruck der engen Verbindung mit einer Region, die für uns einzigartig ist. Wir wollen unseren Beitrag leisten, sowohl für die wirtschaftliche Entwicklung als auch für den gesellschaftlichen Zusammenhalt. So sind wir seit Februar dieses Jahres Mitglied im Initiativkreis Ruhr, in dem sich mehr als 70 Unternehmen und Institutionen für die Zukunftsfähigkeit der Metropole Rhein-Ruhr engagieren. Als zentraler Bestandteil der Infrastruktur bringen wir unsere Perspektiven zu Mobilität, internationaler Anbindung und Standortentwicklung ins Netzwerk ein – mit dem Ziel, die Region gemeinsam noch stärker zu machen.

Sportlich unterwegs

Schon seit vielen Jahren setzen wir uns außerdem für den Sport an Rhein und Ruhr ein. Bereits seit langem Sponsor der Fortuna Düsseldorf, haben wir unser Engagement für den Verein zuletzt weiter ausgeweitet: Inzwischen unterstützen wir sowohl die Herren- als auch die Damenmannschaften. Zusätzlich sind wir seit Beginn dieses Jahres offizieller Partner der Fortuna-Fußballschule, damit junge Talente beider Geschlechter noch besser gefördert werden können. Beim Uniper Marathon Düsseldorf engagieren wir uns ebenfalls und leiten die Läufer-

rinnen und Läufer mit unserem Follow-me Car an der Spitze des Felds sicher durch die Stadt.

Engagiert in der Nachbarschaft

Auch soziale Projekte in unserer Heimatregion haben einen hohen Stellenwert für uns. Deshalb haben wir mithilfe unserer Weihnachts-Spendenaktion 2025 zum dritten Mal in Folge Mittel für den gutenachtbus des Düsseldorfer Vereins vision:teilen bereitgestellt, der Wohnungslosen in den Abend- und Nachtstunden Hilfe anbietet.

Besonders wichtig für uns: die Unterstützung für die Nachbarschaft des Flughafens. Die lebendige Vereinskultur mit vielen engagierten Ehrenamtlern ist eines der Markenzeichen im Rheinland. Deshalb sponsern wir zum Beispiel Schützen- und Musikfeste, Sportvereine und Veranstaltungen in den Stadtteilen und Gemeinden rund um unseren Standort. Wir spenden für Kultur und Teilhabe, stellen praktische Unterstützung bereit und tauschen uns regelmäßig aus mit den Menschen, die sich in unserer Nähe für die Gemeinschaft engagieren. Als Teil von Stadt und Region wollen wir Begegnungen ermöglichen, die bleiben. Im Terminal genauso wie in unserer Nachbarschaft.



«Oft bin ich bei lokalen Veranstaltungen vor Ort, so ist über die Jahre zu vielen Menschen ein echtes Vertrauensverhältnis entstanden. Was bewegt unsere Nachbarn wirklich? Wo können wir als Flughafen helfen oder nützliche Kontakte herstellen? Zu erleben, was wir in unserem Umfeld bewirken, finde ich sehr sinnstiftend.»

Carina Handschug, Public Affairs und Nachbarschaftskommunikation am Flughafen

Das vollständige Statement finden Sie [hier](#).

KENNZAHLEN 5-JAHRESÜBERSICHT

VERKEHRSENTWICKLUNG

	2021	2022	2023	2024	2025
FLUGGÄSTE					
Fluggastaufkommen (Mio.)	7,95	16,07	19,11	20,04	21,03
Durchschnitt pro Tag	21.789	44.038	52.380	54.755	57.621
FLUGBEWEGUNGEN					
Flugbewegungen	82.186	140.598	151.577	155.638	159.969
Durchschnitt pro Tag	225	385	415	425	438

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

	2021	2022	2023	2024	2025
Umsatzerlöse	244,7	368,3	414,0	448,4	474,8
Bilanzsumme	1.261,7	1.284,4	1.166,6	1.120,0	1.103,8
Anlagevermögen	964,4	939,5	922,8	912,0	919,7
Investitionen	66,8	51,5	65,4	71,6	94,6
Abschreibungen	78,4	77,9	78,2	80,2	82,2
Jahresergebnis	-40,0	-19,6	-10,5	29,3	12,9
Operativer Cashflow	-23,4	127,4	115,9	113,3	145,4

in Mio. Euro

BERICHT DES AUFSICHTSRATES UND JAHRESABSCHLUSS

Bericht des Aufsichtsrates	17
Einzelabschluss	
Bilanz FDG	19
Gewinn- und Verlustrechnung FDG	21
Konzernabschluss	
Bilanz Konzern	22
Gewinn- und Verlustrechnung Konzern	24
Konzernanhang	25
Allgemeine Angaben	25
Konsolidierungskreis	25
Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	25
Erläuterungen zur Konzernbilanz inkl. Anlagespiegel	29
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung	34
Sonstige Angaben inkl. Organe der Gesellschaft	35
Konzernkapitalflussrechnung	39
Konzerneigenkapitalspiegel	40
Konzernlagebericht	41
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	59

BERICHT DES AUFSICHTSRATES FÜR DAS JAHR 2025

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 2025 hat der Aufsichtsrat vier reguläre Sitzungen abgehalten. Darüber hinaus sind sechs Beschlussverfahren durchgeführt worden. Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses fanden viermal, des Investitionsausschusses sowie des Personalausschusses jeweils zweimal statt.

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 jeweilige Vorsitzende des Aufsichtsrates informierte sich darüber hinaus laufend bei der Geschäftsführung über bedeutende Vorgänge des Geschäftsbetriebes.

2.

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr eingehend zur IT-Strategie und zum Joint Venture mit der SITA Airport IT GmbH beraten. Hierbei ist u. a. der Abschluss des Cloud-ERP-Vertrags mit SAP behandelt worden. Einen weiteren Schwerpunkt bildeten die Vereinbarung einer revolvingenden Kreditfazilität (RCF) und einer Betriebsmittelkreditlinie sowie die Verträge zur Finanzierung für das Jahr 2026. Gegenstand der Beratungen im Aufsichtsrat war die Vergabe zur Planung, zum Bau und zum Betrieb des neuen Tanklagers. Weitere Vergaben, über die ausführlich diskutiert wurde, betrafen die Bodenentsorgung für das Jahr 2026 und einen Batteriespeicher für die neue PV-Anlage. Zudem hat sich der Aufsichtsrat intensiv mit dem Abschluss des Erbbaurechtsvertrags für das Flughafengelände auseinandergesetzt. Die Geschäftsführung hat den Aufsichtsrat laufend über den Sachstand zur Unternehmens-

strategie, das Programm „Prozess- und Organisationsverbesserung (POV)“ und das Projektportfolio-Management informiert.

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 31.12.2025 und den Lagebericht 2025 sowie den Konzernabschluss zum 31.12.2025 und den Konzernlagebericht 2025 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 16.03.2026 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 16.03.2026 teilgenommen und über die Ergebnisse seiner Prüfungen berichtet. Der Aufsichtsrat hat den vorliegenden Jahresabschluss, den Lagebericht und den Ergebnisverwendungsvorschlag sowie den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2025 anhand der Prüfungsberichte und der Feststellungen nach § 53 Haushaltsgrundsatzgesetz 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 31.12.2025 sowie den Konzernabschluss 2025 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 31.12.2025 mit einem Ergebnis von EUR 20.246.589,15 festzustellen
- den Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2025 zu billigen
- den Geschäftsführern für das Geschäftsjahr 2025 Entlastung zu erteilen

5.

Im Geschäftsjahr 2025 war Herr Dr. Rolf Pohlig bis zum Ende der Gesellschafterversammlung am 02.04.2025, in welcher über die Ergebnisverwendung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres 2024 beschlossen wurde, Vorsitzender des Aufsichtsrates. Stellv. Vorsitzender war bis dahin Herr Rolf Tups. Am 02.04.2025 wurde Herr Dr. Pohlig von Herrn Tups als Vorsitzender des Aufsichtsrates abgelöst (Beschlussfassung des Aufsichtsrates vom 02.04.2025). Zum neuen Stellv. Vorsitzenden wurde am 02.04.2025 Herr Dr. Pohlig gewählt.

Frau Monika Lehmhaus und Frau Dr. Zanda Martens sind per Gesellschafterbeschluss vom 10.06.2025 aus dem Aufsichtsrat abberufen worden. Mit Beschluss vom 10.06.2025 sind Frau Dr. Sabrina Proschmann und Herr Mirko Rohloff als Vertreter der Landeshauptstadt Düsseldorf in den Aufsichtsrat nachgerückt.

Herr Dr. Frank Schulz ist durch Gesellschafterbeschluss vom 18.11.2025 als Nachfolger von Frau Angela Hebeler in den Aufsichtsrat bestellt worden.

Mitglieder des Aufsichtsrates waren im Geschäftsjahr 2025:

Akcayir, Ümit

Ehrhardt Prof., Christoph

Erler, Sven

Harnischmacher-Weichelt, Nicole

Healy, Brian

Hebeler, Angela (bis 18.11.2025)

Keller Dr., Stephan

Kleeberg, Stefani

Klima, Thomas

Kmoch, Uwe Klaus

Lehmhaus, Monika (bis 10.06.2025)

Martens Dr., Zanda (bis 10.06.2025)

Pohlig Dr., Rolf

Proschmann Dr., Sabrina (ab 10.06.2025)

Rohloff, Mirko (ab 10.06.2025)

Schroeder, Gerhard

Schulz Dr., Frank (ab 18.11.2025)

Tups, Rolf

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

Im Geschäftsjahr 2025 hat es in der Geschäftsführung keine personellen Wechsel gegeben.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den Geschäftsführern Lars Redeligx und Pradeep Pinakatt sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die geleistete Arbeit im Geschäftsjahr 2025.

Düsseldorf, 16.03.2026

Flughafen Düsseldorf GmbH

Der Aufsichtsrat

Rolf Tups
(Vorsitzender)

PASSIVA BILANZ FDG

	EUR	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
A. EIGENKAPITAL			
I. Gezeichnetes Kapital	25.600.000,00		25.600.000,00
II. Kapitalrücklage	80.582.202,95		80.582.202,95
III. Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	1.230.210,15		1.230.210,15
IV. Verlustvortrag	-148.922.171,22		-162.509.247,35
V. Jahresüberschuss	20.246.589,15		13.587.076,13
VI. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	21.263.168,97		41.509.758,12
		0,00	0,00
B. SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE ZU SACHANLAGEN		23.175.339,08	25.680.683,44
C. SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGEANTEIL		33.330.800,45	35.405.877,25
D. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.926.768,00		7.642.053,00
2. Steuerrückstellungen	382.170,67		217.165,84
3. Sonstige Rückstellungen	53.497.136,37		46.057.308,65
		60.806.075,04	53.916.527,49
E. VERBINDLICHKEITEN			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	632.713.344,86		738.689.320,01
2. Verbindlichkeiten gegenüber weiteren Darlehensgebern	191.481.172,48		123.000.000,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.933.099,01		9.374.437,55
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	130.520.777,26		123.369.884,58
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.483.686,62		2.681.406,39
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.627.465,68		2.591.912,14
7. Sonstige Verbindlichkeiten	23.022.958,90		19.607.182,49
		993.782.504,81	1.019.314.143,16
F. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		3.778.372,64	2.911.313,01
		1.114.873.092,02	1.137.228.544,35

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FDG

	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
1. Umsatzerlöse	467.228.468,67	442.990.961,52
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	3.219.669,60	2.047.153,40
3. Sonstige betriebliche Erträge	11.043.537,96	10.555.742,70
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	35.368.093,83	32.429.057,11
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	121.555.895,12	121.563.629,35
	156.923.988,95	153.992.686,46
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	94.688.353,99	88.505.043,15
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	25.168.229,55	23.936.970,41
	119.856.583,54	112.442.013,56
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	78.541.278,48	76.329.429,78
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	69.384.919,02	64.915.859,74
8. Erträge aus Beteiligungen	404.732,85	459.341,41
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.193.400,04	763.751,84
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	60.270,48	145,45
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.829.429,06	2.803.574,21
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	1.354.804,66	1.735.218,37
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	35.082.808,60	32.906.422,46
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.867.908,90	2.020.682,53
15. Ergebnis nach Steuern	20.967.216,51	15.278.357,63
16. Sonstige Steuern	720.627,36	1.691.281,50
17. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	20.246.589,15	13.587.076,13

PASSIVA BILANZ KONZERN

	EUR	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
A. EIGENKAPITAL			
I. Gezeichnetes Kapital	25.600.000,00		25.600.000,00
II. Kapitalrücklage	80.582.202,95		80.582.202,95
III. Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	2.829.810,15		2.829.810,15
IV. Konzernverlustvortrag	-116.601.088,22		-145.899.541,44
V. Konzernjahresüberschuss/-jahresfehlbetrag	12.916.507,10		29.298.453,22
VI. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	0,00		7.589.075,12
		5.327.431,98	0,00
B. SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE ZU SACHANLAGEN		23.175.339,08	25.680.683,44
C. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	7.344.541,00		8.143.235,00
2. Steuerrückstellungen	516.045,80		417.787,34
3. Sonstige Rückstellungen	60.941.542,01		53.497.397,41
		68.802.128,81	62.058.419,75
D. VERBINDLICHKEITEN			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	632.713.344,86		738.689.320,01
2. Verbindlichkeiten gegenüber sonst. Darlehensgebern	191.481.172,48		123.000.000,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.629.565,21		9.513.725,97
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	130.520.777,26		123.369.884,58
5. Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	1.600.713,04		2.571.205,98
6. Sonstige Verbindlichkeiten	23.303.105,99		20.093.305,86
		991.248.678,84	1.017.237.442,40
E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		4.886.519,02	3.918.294,99
G. PASSIVE LATENTE STEUERN		10.407.542,44	11.055.485,17
		1.103.847.640,17	1.119.950.325,75

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG KONZERN

	01.01.–31.12.2025 EUR	01.01.–31.12.2024 EUR
1. Umsatzerlöse	474.840.108,03	448.392.525,60
2. Erhöhung des Bestands an fertigen Erzeugnissen	0,00	667.385,02
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	3.219.669,60	2.047.153,40
4. Sonstige betriebliche Erträge	13.083.241,30	11.019.899,81
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	28.333.190,09	26.007.215,00
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	94.895.374,18	96.171.227,75
	123.228.564,27	122.178.442,75
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	121.972.034,56	115.733.255,33
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	32.879.232,61	31.892.641,97
	154.851.267,17	147.625.897,30
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	82.243.877,15	80.197.940,82
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	73.640.165,18	67.772.227,35
9. Erträge aus der Anwendung der Equity-Methode	1.533.614,59	460.591,41
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	60.270,48	145,45
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.302.117,84	1.941.994,55
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	35.058.402,41	32.916.085,90
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	11.126.444,65	-17.162.812,28
14. Konzernergebnis nach Steuern	13.890.301,01	31.001.913,40
15. Sonstige Steuern	973.793,91	1.703.460,18
16. Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	12.916.507,10	29.298.453,22

KONZERNANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2025 BIS ZUM 31. DEZEMBER 2025

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 31.12.2025 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 Verlust-Rechnung wurden die Grundsätze für die Gliederung entsprechend des § 298 Abs. 1 i. V. m. §§ 266, 275 ff. HGB beachtet. Für die Gewinn- und Verlust-Rechnung 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.

Die Finanzierung der Gesellschaft war durch die Aufnahme des Gesellschafterdarlehens über EUR 100 Mio. und den „NRW.Bank.Infrastruktur Corona“-Kredit über EUR 250 Mio. mit 80%iger Haftungsfreistellung zwischenzeitlich sichergestellt. Mit den Jahresüberschüssen der vergangenen Jahre sowie Mittelzuflüssen aus der laufenden Geschäftstätigkeit wurde der Corona-Kredit bereits zu einem Großteil zurückgeführt. Unter Berücksichtigung geplanter operativer Mittelzuflüsse und einer bestehenden RCF-Linie über EUR 100 Mio., die zum 31.12.2025 nicht in Anspruch genommen wurde, sowie geplanter Darlehensaufnahmen liegt den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden die Annahme der Unternehmensfortführung gemäß § 252 Abs. 1 Nr. 2 HGB zugrunde. Von den für das Jahr 2026 geplanten Finanzierun-

gen konnten bereits Ende 2025 EUR 20 Mio. gezeichnet werden. Eine weitere Finanzierung mit einem Volumen von EUR 50 Mio. ist in Verhandlung.

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 (Bauzeitzinsen).

Die Nutzungsdauerschätzung orientiert sich für immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen 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 im Jahr 2021 ein Pensionstreuhandfonds bzw. Contractual Trust Arrangement (CTA) aufgelegt. Der aktive Unterschiedsbetrag in Höhe von TEUR 595 (Vorjahr: TEUR 1.577) ergibt sich aus dem Vermögensüberhang des CTA der zum Kurswert in Höhe von TEUR 5.217 im Vergleich zur zu saldierenden Altersteilzeitverpflichtung in Höhe von TEUR 4.622.

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 Investitionszuschüsse

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 31.12.2025, 2,05 % (i.V. 1,90 %). 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 31.10.2025 festgestellt und bei unterstelltem unverändertem Zinsniveau auf den Bilanzstichtag fortgeschrieben. Der entstandene Unterschiedsbetrag aus den unterschiedlich ermittelten Zinssätzen wird im Finanzergebnis ausgewiesen. Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 S. 1 HGB beträgt zum 31.12.2025 TEUR -134 (Vorjahr TEUR -68).

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 Blockmodell bestehenden Altersteilzeitverpflichtungen wird der Aufstockungsbetrag bei Abschluss der Vereinbarung zurückgestellt und der sich während der Arbeitsphase aufbauende Erfüllungsrückstand in der Rückstellung angesammelt. Das aufgesetzte Pensionstreuhandmodell (CTA-Contractual Trust Arrangement) dient der Ausfinanzierung der Altersteilzeitverpflichtungen. Bei der Berechnung der Rückstellung für Altersteilzeit wurde zum 31. Oktober 2025 ein Rechnungszinssatz von 2,21 % (Vorjahr 1,97 %) prognostiziert auf den Stichtag 31. Dezember 2025. Zudem wurde ein Gehaltstrend von unverändert 2,3 % berücksichtigt.

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 2025 und seine Gliederung sind im Anlagespiegel dargestellt.

Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um TEUR 7.764 auf TEUR 919.715. Dies entspricht einem Anteil an der Bilanzsumme von rund 83,3 %.

Die größten Zugänge zu den Anschaffungskosten für die Flughafenbauten (TEUR 8.493) betreffen im Wesentlichen die Erneuerung der WC-Anlagen (TEUR 917). Diese verteilen sich auf unterschiedliche Bereiche in den Terminals und dem Zentralgebäude.

Die Zugänge bei den technischen Anlagen und Maschinen von TEUR 24.286 betreffen im Wesentlichen die Stromversorgung in der neuen Feuerwache Süd mit TEUR 2.554, die Umbauten bei Brandmeldetechnik und Parkierungssystemen mit TEUR 2.361 sowie weitere Umbauten für die Gepäckförderanlage mit TEUR 1.991. Innerhalb der Flughafenanlagen betreffen die Zugänge im Wesentlichen den neuen Rollweg P mit TEUR 7.652 sowie die neue Strukturierung des Vorfeldes Ost mit TEUR 1.667.

In den Zugängen der Betriebs- und Geschäftsausstattung von TEUR 7.770 befinden sich im Wesentlichen neue Sonderfahrzeuge mit TEUR 2.280, Ausstattungen im Bereich der Fluggastabfertigung mit TEUR 1.968 sowie neue Fahrzeuge wie PKW, Van und Kleinbusse mit TEUR 1.138.

Wesentliche Positionen in den Zugängen zu den Anlagen in Bau mit TEUR 57.288 sind der Neubau der Hauptfeuerwache mit TEUR 35.162 sowie die Kernsanierung des VIP-Bereichs und der Lounges mit TEUR 692.

Die netto-Abgänge für das Sachanlagevermögen und die immateriellen Wirtschaftsgüter von TEUR 6.815 betreffen diverse Abgänge bei den Flughafenbauten (TEUR 1.102) und Verschrottungen bei der Betriebs- und Geschäftsausstattung mit TEUR 73. Darüber hinaus wurden TEUR 5.016 der Anlagen in Bau aufwandsseitig erfasst, da diverse Baumaßnahmen und Plankosten nicht zur Ausführung gekommen sind und auch nicht mehr weiterverfolgt werden.

Umlaufvermögen

Die Vorräte betreffen mit TEUR 4.842 (Vorjahr: TEUR 4.612) die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie mit TEUR 6.673 (Vorjahr: TEUR 6.673) die fertigen Erzeugnisse.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2025 TEUR	31.12.2024 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	27.084	21.647
- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	27.084	21.647
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	91	23
- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	91	23
Sonstige Vermögensgegenstände	2.742	2.343
- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	2.742	2.343

Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktivische Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von TEUR 1.286 beinhaltet insbesondere Geldbeschaffungskosten von TEUR 197 sowie Versicherungskosten von TEUR 809.

Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag

Im Vorjahr wurde ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag in Höhe von TEUR 7.589 ausgewiesen. Dieser konnte durch das Ergebnis des Berichtsjahres in Höhe von TEUR 12.917 vollständig ausgeglichen werden. Statt eines Fehlbetrags wird nun ein positives Eigenkapital von TEUR 5.327 ausgewiesen.

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 (Landeszufwendungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) erhalten. Des Weiteren hat die FDG Zuschüsse für bundespolizeispezifische Einbauten in der Halle 8 erhalten. Im Jahr 2025 wurden Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens von TEUR 2.501 (Vorjahr: TEUR 2.461) realisiert.

Rückstellungen

Die Rückstellungen erhöhten sich um TEUR 6.744 bzw. 10,9 % auf TEUR 68.802. Diese setzen sich zusammen aus Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (TEUR 7.345), aus Steurrückstellungen (TEUR 516) sowie aus sonstigen Rückstellungen.

Hierin enthalten ist u.a. die Rückstellung für Lärmschutzmaßnahmen (TEUR 3.802). Damit werden mögliche Erstattungsansprüche von Aufwendungen für baulichen Schallschutz der Eigentümer von Wohnraum sowie 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 21.09.2000 für den Flughafen Düsseldorf berücksichtigt.

Weitere wesentliche sonstige Rückstellungen betreffen ausstehende Rechnungen (TEUR 24.037), Airlinieförderungen im Rahmen der Flughafen-Entgeltordnung (TEUR 11.555) und Rückstellungen des Personalbereichs in Höhe von TEUR 11.437, davon TEUR 1.363 Jubiläumsumzusagen sowie TEUR 5.018 für variable Vergütung. Sonstige Rückstellungen betreffen diverse geschäftsübliche Rückstellungen wie z.B. Jahresabschlussprüfung. Die Altersteilzeitverpflichtung (TEUR 4.623) 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 2025 TEUR -134 (Vorjahr TEUR -68).

Verbindlichkeiten

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

Verbindlichkeiten – Restlaufzeit

	31.12.2025 TEUR	Restlaufzeit bis 1 Jahr TEUR	Restlaufzeit über 1 Jahr TEUR	Davon mehr als 5 Jahre TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	632.713	123.266	509.447	221.480
(Vorjahr)	738.689	201.076	537.613	202.056
Verbindlichkeiten gegenüber sonst. Darlehensgebern	191.481	12.481	179.000	131.000
(Vorjahr)	123.000	2.000	121.000	83.000
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.630	11.630	0	0
(Vorjahr)	9.514	9.514	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	130.521	0	130.521	0
(Vorjahr)	123.370	0	123.370	0
Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	1.601	1.601	0	0
(Vorjahr)	2.571	2.571	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	23.303	23.303	0	0
(Vorjahr)	20.093	20.093	0	0
– davon aus sonstigen Darlehen	57	57	0	0
(Vorjahr)	54	54	0	0
– davon aus Steuern	1.482	1.482	0	0
(Vorjahr)	1.205	1.205	0	0
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	57	57	0	0
(Vorjahr)	50	50	0	0
Gesamt	991.249	172.281	818.968	352.480
(Vorjahr)	1.017.237	235.254	781.983	285.056

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

	31.12.2025 TEUR	31.12.2024 TEUR
Besichert durch Negativerklärung	824.195	857.396

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 4.887 beinhaltet im Wesentlichen vorab gezahlte Gebühren für vermietete Parkplätze (TEUR 3.198) sowie Mieten.

ENTWICKLUNG DES KONZERN-ANLAGEVERMÖGENS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2025 BIS 31. DEZEMBER 2025

Anschaffungs- und Herstellungskosten

	Vortrag zum 01.01.25 EUR	Zugänge des Geschäftsjahres EUR	Veränderungen durch Konsolidierungs- kreisänderungen EUR	Zuschreibungen EUR	Umbuchungen EUR	Abgänge EUR	Stand am 31.12.25 EUR
I. IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE							
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	99.047.474,15	1.023.872,20	0,00	0,00	242.453,69	465.532,55	99.848.267,49
2. Geschäfts- oder Firmenwert	991.404,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	991.404,50
3. Geleistete Anzahlungen	90.926,55	54.505,77	0,00	0,00	-83.931,55	0,00	61.500,77
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	100.129.805,20	1.078.377,97	0,00	0,00	158.522,14	465.532,55	100.901.172,76
II. SACHANLAGEN							
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.309.786.064,31	8.492.822,78	0,00	0,00	2.837.616,39	3.974.021,77	1.317.142.481,71
2. Technische Anlagen und Maschinen	1.033.420.455,13	24.285.591,00	0,00	0,00	13.529.893,94	2.670.369,22	1.068.565.570,85
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	166.376.334,55	7.770.186,74	0,00	106,00	1.435.065,89	2.414.932,16	173.166.761,02
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	71.988.027,39	57.288.302,04	0,00	0,00	-17.561.538,91	5.015.782,66	106.699.007,86
Summe Sachanlagen	2.581.570.881,38	97.836.902,56	0,00	0,00	241.037,31	14.075.105,81	2.665.573.821,44
III. FINANZANLAGEN							
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	1.127.631,74	0,00	0,00	3.399.561,71
3. Sonstige Ausleihungen	887.870,12	0,00	0,00	0,00	0,00	629.269,59	258.600,53
Summe Finanzanlagen	5.697.286,38	0,00	0,00	1.127.631,74	0,00	629.269,59	6.195.648,53
Summe Anlagevermögen	2.687.397.972,96	98.915.280,53	0,00	1.127.737,74	399.559,45	15.169.907,95	2.772.670.642,73

ENTWICKLUNG DES KONZERN-ANLAGEVERMÖGENS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2025 BIS 31. DEZEMBER 2025

	kumulierte Abschreibungen					Buchwerte		
	Vortrag zum 01.01.25 EUR	Zugänge EUR	Zuschreibungen EUR	Umbuchungen EUR	Abgänge EUR	Stand am 31.12.25 EUR	Stand am 31.12.25 EUR	Stand am 31.12.24 EUR
I. IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE								
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	75.040.199,21	1.941.816,89	0,00	0,00	465.532,55	76.516.483,55	23.331.783,94	24.007.274,94
2. Geschäfts- oder Firmenwert	496.404,50	45.000,00	0,00	0,00	0,00	541.404,50	450.000,00	495.000,00
3. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61.500,77	90.926,55
Summe immaterielle Vermögensgegenstände	75.536.603,71	1.986.816,89	0,00	0,00	465.532,55	77.057.888,05	23.843.284,71	24.593.201,49
II. SACHANLAGEN								
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	797.670.773,98	37.578.401,63	0,00	0,00	716.352,69	834.532.822,92	482.609.658,79	512.115.290,33
2. Technische Anlagen und Maschinen	739.294.093,55	32.938.722,65	0,00	0,00	960.036,93	771.272.779,27	297.292.791,58	294.126.361,58
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	132.654.906,55	9.739.935,98	0,00	0,00	2.341.954,51	140.052.888,02	33.113.873,00	33.721.428,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	-0,39	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,39	106.699.008,25	71.988.027,78
Summe Sachanlagen	1.669.619.773,69	80.257.060,26	0,00	0,00	4.018.344,13	1.745.858.489,82	919.715.331,62	911.951.107,69
III. FINANZANLAGEN								
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	3.399.561,71	2.271.929,97
3. Sonstige Ausleihungen	5.409,29	0,00	0,00	0,00	0,00	5.409,29	253.191,24	882.460,83
Summe Finanzanlagen	2.395.112,83	0,00	0,00	0,00	0,00	2.395.112,83	3.800.535,70	3.302.173,55
Summe Anlagevermögen	1.747.551.490,23	82.243.877,15	0,00	0,00	4.483.876,68	1.825.311.490,70	947.359.152,03	939.846.482,73

V) ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND -VERLUST-RECHNUNG

Umsatzerlöse

Die ausschließlich im Inland erzielten Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 474.840 erhöhten sich um TEUR 26.448 bzw. 5,9 %, im Vergleich zum Vorjahr. Wesentlicher Treiber waren die Erlöse im Aviation-Bereich.

Diese Erlöse aus dem Aviation-Bereich stiegen um TEUR 15.181 bzw. 5,8 % auf TEUR 276.447 (Vorjahr: TEUR 261.267).

Das Passagiervolumen (Großluftfahrt) in Düsseldorf erholte sich weiterhin deutlich zum Vorjahr um 992.749 auf 21.014.703 Passagiere. Die Anzahl der gesamten Flugzeugbewegungen erhöhte sich ebenfalls im Vergleich zum Vorjahr von 146.497 auf 151.489 Starts und Landungen (Bewegungen im Großluftverkehr) im Jahr 2025.

Die Erlöse aus Flughafenentgelten setzen sich im Wesentlichen zusammen aus Lande- und Startentgelten sowie Passagierentgelten. Diese sind mit TEUR 248.034 (Vorjahr: TEUR 236.897) gegenüber dem Vorjahr um 4,7 % ebenfalls gestiegen. Die Förderungen gemäß Entgeltordnung führen zu Erlösminderungen im Jahr 2025 in Höhe von TEUR 10.671 (Vorjahr: TEUR 10.436).

Der Anstieg der Erlöse aus Bodenverkehrs- und Bodenabfertigungsdienstleistungen um TEUR 4.044 auf TEUR 28.414 hängt im Wesentlichen mit Preissteigerungen zusammen.

Der Non-Aviation-Bereich verzeichnete mit TEUR 198.393 (Vorjahr: TEUR 187.126) 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 13.083 (Vorjahr: TEUR 11.020) verzeichneten einen Zuwachs. Dies ist im Wesentlichen auf höhere Erträge aus Versicherungserstattungen TEUR 1.701 (Vorjahr TEUR 728) zurückzuführen. Die Erträge aus Auflösungen der Sonderposten für Zuschüsse blieben nahezu auf Vorjahresniveau von TEUR 2.501 (Vorjahr: TEUR 2.461).

Materialaufwand

Der Materialaufwand mit TEUR 123.229 bleibt nahezu auf Vorjahresniveau (Vorjahr TEUR 122.178). Der Materialaufwand beinhaltet im Wesentlichen Materialkosten, Energiekosten, Instandhaltungskosten, die Erbpachtzinsen, bestimmte Miet- und Leasingaufwendungen und bestimmte Fremdleistungen.

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erhöhten sich um TEUR 2.326 auf insgesamt TEUR 28.333. Im Gegensatz dazu gingen die Aufwendungen für bezogene Leistungen um TEUR 1.276 auf TEUR 94.895 zurück.

Personalaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich um TEUR 7.225 auf TEUR 154.851. Dieser setzt sich zusammen aus den Löhnen und Gehältern und den sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den Tarifsteigerungen zum 1. März 2024, die erstmals im vollen Berichtszeitraum wirksam wurde (in Höhe von zunächst 200 €, anschließend 5,5 % mindestens jedoch insgesamt 340 €).

Im Jahresdurchschnitt waren 1.776 (davon 57 Auszubildende) Mitarbeiter im Konzern beschäftigt. Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung fielen in Höhe von TEUR 8.301 (Vorjahr: TEUR 8.827) für Altersversorgung an.

Abschreibungen

Die Abschreibungen von TEUR 82.244 sind nahezu auf Vorjahresniveau (TEUR 80.198). Es wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf Technische Anlagen und Maschinen erfasst.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 8,7 % bzw. TEUR 5.868 auf TEUR 73.640. Diese beinhalten u. a. Aufwendungen für die Öffentlichkeitsarbeit, Einzelwertberichtigungen auf Forderungen, EDV-Kosten, Rechts- und Beratungskosten, sowie Aufwendungen für Versicherungsprämien. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf dem Anstieg der Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens in Höhe von TEUR 5.336 (Vorjahr TEUR 989) zurückzuführen.

Erträge aus der Anwendung der Equity-Methode

Die Erträge von TEUR 1.534 (Vorjahr: TEUR 461) entfielen auf SITA Airport IT GmbH sowie Swissport DUS Cargo Services GmbH, und stellen das anteilige handelsrechtliche Ergebnis dar.

Zinsaufwand

Der Zinsaufwand in Höhe von TEUR 35.058 (Vorjahr: TEUR 32.916) betraf im Wesentlichen die langfristige Finanzierung. Davon entfallen TEUR 7.151 (Vorjahr: TEUR 8.426) auf Zinsaufwendungen gegenüber Gesellschaftern.

Aus der Aufzinsung von Rückstellungen resultierte ein Zinsaufwand in Höhe von TEUR 189 (Vorjahr: TEUR 202).

VI) SONSTIGE ANGABEN

Ertragsteuer

Im Berichtszeitraum wurde ein Steueraufwendungen von TEUR 11.127 erfasst. Dieser setzt sich im Wesentlichen zusammen aus Ertragsteueraufwendungen in Höhe von TEUR 3.139 sowie latenten Steueraufwendungen in Höhe von TEUR 7.988 (Vorjahr Steuerertrag TEUR 19.437). Die aktiven latenten Steuern haben sich im Wesentlichen aufgrund des Abbaus der steuerrechtlichen Verlustvorträge, die in den kommenden fünf Jahren nutzbar sind, reduziert. Für die Gewerbesteuer reduzierten sich diese von TEUR 188.210 auf TEUR 167.527 sowie für die Körperschaftsteuer von TEUR 206.760 auf TEUR 189.702.

Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern in Höhe von TEUR 974 (Vorjahr: TEUR 1.703) betreffen hauptsächlich die Grundsteuer.

1) Aufgliederung der Mitarbeiterzahl

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter gliedert sich wie folgt auf:

	2025	2024
Angestellte	1.719	1.719
Auszubildende	57	50
Gesamt	1.776	1.769

2) Haftungsverhältnisse

Es bestehen, im Vergleich zum Vorjahr, keine Bürgschaften.

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 bis zum Jahr 2030 insgesamt TEUR 10.852. 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 2025 wurden daraus Erlöse in Höhe von TEUR 8.218 vereinnahmt.

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 bis zum Jahr 2029 insgesamt TEUR 5.311. Am Ende der Grundmietzeit besteht für die FDG eine Option zum Erwerb sämtlicher Kommanditanteile an der Filana sowie sämtlicher Geschäfts-

anteile 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 7.856.

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 übernehmen. Die sich aus dem Mietvertrag ergebende Mietverpflichtung beläuft sich zum Bilanzstichtag auf TEUR 16.621.

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 resultieren 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 2.723 an. Diese betreffen im Wesentlichen Leasingraten.

Außerdem besteht ein Bestellobligo aus zum Bilanzstichtag vergebenen Aufträgen für Investitionen in Höhe von TEUR 63.708.

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 Bewertungs-

grundsätzen 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 165.840 ist als Grundgeschäft in Bewertungseinheiten einbezogen. Darin enthalten sind Antizipative Hedges in Höhe von TEUR 24.000.

Die Bewertungseinheiten bestehen in Form sogenannter Mikro-Hedges. Das heißt, für jede gesicherte Tranche ist in voller Höhe eine individuelle Sicherung vorhanden, die entweder über die volle Restlaufzeit der Tranche oder über diese hinaus (sogenannte antizipative Zinsswaps) besteht und in der Regel vollständig effektiv ist. Ggf. gibt es Anschlussfinanzierungen. Gesichert ist das Zahlungsstromänderungsrisiko aus den Grundgeschäften. Andere Risiken als ein Zinsanstieg bestehen für die Grundgeschäfte nicht. Aus den Sicherungsgeschäften resultieren positive Marktwerte in Höhe von TEUR 13.595 (Vorjahr: Marktwert von TEUR 12.369), die im Rahmen der Bildung der Bewertungseinheiten nicht bilanziert sind. Die Effektivität der Sicherung wird prospektiv über die sogenannte 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 soweit notwendig entsprechende Drohverlustrückstellungen gebildet.

Die derzeitigen Sicherungen bestehen bis mindestens in das Jahr 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. Die Geschäfte stellen Bewertungseinheiten dar, die nach der Einfrierungsmethode abgebildet werden, d.h. Wertschwankungen von Grund- und Sicherungsgeschäften werden nicht erfasst.

5) Angaben zu mittelbaren Pensionsverpflichtungen und ähnlichen Verpflichtungen

Die wahlrechtsgemäß nicht bilanzierten mittelbaren Pensionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen bestehen im Rahmen der Betriebsrentenansprüche von bestimmten Mitarbeitern der Gesellschaft an die Rheinische 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 2025 unverändert bei 4,25 % zuzüglich eines Sanierungsgeldes von unverändert 3,5 % (Arbeitgeberanteil insgesamt unverändert 7,75 %).

An umlagepflichtigen Löhnen und Gehältern wurden in 2025 TEUR 113.224 gezahlt.

6) Angaben zu latenten Steuern

Bei der Ermittlung der latenten Steuern für die Geschäftsjahre 2026 und 2027 wurde ein konzerneinheitlicher Steuersatz von 31,2 % zugrunde gelegt, da sämtliche in den Konzern einbezogenen Unternehmen im Inland ansässig sind. Für die Jahre 2028 bis 2030 reduziert sich dieser Steuersatz jährlich um jeweils 1 Prozentpunkt. Diese Anpassung steht im Zusammenhang mit der ab dem Veranlagungszeitraum 2028 vorgesehenen Senkung des Körperschaftsteuersatzes.

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 in Höhe von TEUR 11.348 (Vorjahr: TEUR 12.435)
- Sonderposten mit Rücklagenanteil; passive latente Steuern

Es bestehen steuerrechtliche Verlustvorträge, die in den nächsten fünf Jahren genutzt werden können, für die Gewerbesteuer von TEUR 167.527 (Vorjahr TEUR 188.210) sowie für die Körperschaftsteuer von TEUR 189.702 (Vorjahr: TEUR 206.760). Hintergrund der wesentlichen Veränderung sind die geplante Nutzung steuerlicher Verlustvorträge in den kommenden fünf Jahre sowie der laufende Abbau steuerlicher Verlustvorträge für den Veranlagungszeitraum 2025. Die sich hieraus ergebenden aktive latente Steuern belaufen sich auf TEUR 54.386. Insgesamt bestehen am Bilanzstichtag aktive latente Steuern in Höhe von TEUR 67.222 (Vorjahr: TEUR 75.857). Passive latente Steuern bestehen in Höhe von TEUR 10.408 (Vorjahr: TEUR 11.055).

7) Prüfungs- und Beratungsgebühren

An Prüfungshonoraren sind gegenüber dem Konzernabschlussprüfer im Konzern einschließlich der Prüfung der Einzelabschlüsse des Mutterunternehmens und der Tochterunternehmen für das Geschäftsjahr 2025 TEUR 188 angefallen. Davon entfallen TEUR 153 auf Abschlussprüfungsleistungen, TEUR 18 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 2025 betragen EUR 1.063.057,48. Für diesen Personenkreis wurden keine Pensionsrückstellungen gebildet.

An ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen wurden EUR 446.593,35 ausgezahlt. Die für diesen Personenkreis gebildeten Pensionsrückstellungen betragen zum 31. Dezember 2025 EUR 6.720.852.

Der Aufsichtsrat erhielt einschließlich der Sitzungsgelder Vergütungen in Höhe von EUR 46.033,51.

Organe der Gesellschaft 2025

Gesellschafter

Airport Partners GmbH
Landeshauptstadt Düsseldorf

Aufsichtsrat

Rolf Tups
(Anteilseignervertreter Stadt Düsseldorf)
Unternehmensberater
(Stellv. Vorsitzender bis Gesellschafterversammlung 02.04.2025, Vorsitzender ab Gesellschafterversammlung 02.04.2025)

Dr. Rolf Pohlig
(Anteilseignervertreter Airport Partners GmbH)
Unternehmensberater
(Vorsitzender bis Gesellschafterversammlung 02.04.2025, Stellv. Vorsitzender ab Gesellschafterversammlung 02.04.2025)

Ümit Akcayir
(Arbeitnehmervertreter)
Industriemechaniker

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

Sven Erler
(Anteilseignervertreter Airport Partners GmbH)
Executive Director Asset Management

Nicole Harnischmacher-Weichelt
(Arbeitnehmervertreterin)
Airport Duty Manager

Brian Healy
(Anteilseignervertreter Airport Partners GmbH)
Group CFO daa plc, Ireland

Angela Hebler (bis 18.11.2025)
(Anteilseignervertreterin Stadt Düsseldorf)
Sprecherin der GRÜNEN Ratsfraktion

Dr. Stephan Keller
(Anteilseignervertreter Stadt Düsseldorf)
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Düsseldorf

Stefani Kleeberg
(Arbeitnehmervertreterin)
Redakteurin

Thomas Klima
(Arbeitnehmervertreter)
Vorsitzender des Betriebsrates der Flughafen Düsseldorf GmbH

Uwe Klaus Knoch
(Arbeitnehmervertreter)
Betriebsrat der Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH

Monika Lehnhaus (bis 10.06.2025)
(Anteilseignervertreterin Stadt Düsseldorf)
Pädagogin

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2025 BIS 31. DEZEMBER 2025

	2025 TEUR	2024 TEUR
Periodenergebnis (einschließlich Ergebnisanteilen von Minderheitsgesellschaftern)	12.917	29.298
Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-) auf Gegenstände des Anlagevermögens inkl. Finanzanlagen	81.116	80.198
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Rückstellungen	6.744	-6.075
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) / Erträge (-)	-2.900	-2.461
Gewinn (-) / Verlust (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	5.575	1.262
Zunahme (-) / Abnahme (+) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-4.744	767
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	5.323	-725
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)	33.756	30.974
sonstige Beteiligungserträge (-)	-405	-461
Ertragssteuerertrag (-) /-aufwand (+)	11.126	-17.163
Ertragssteuererstattung (+) /-zahlung (-)	-3.139	-2.275
Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	145.369	113.340
Einzahlungen aus Abgängen aus dem Konsolidierungskreis	0	0
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens (+)	1.870	1.587
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-94.596	-70.380
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-1.078	-1.202
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen/inkl. CTA Fonds	0	0
Einzahlungen aus Zuschüssen (öffentlicher Investitionszuschuss)	0	132
Auszahlungen von Zuschüssen (öffentlicher Investitionszuschuss/SOPO)	-5	-30
Erhaltene Zinsen (+)	1.302	1.942
Erhaltene Beteiligungserträge (+)	405	461
Mittelzufluss/-abfluss aus der Investitionstätigkeit	-92.102	-67.490
Gezahlte Zinsen (-)	-26.576	-24.490
Einzahlung aus Kapitalzuführung von Gesellschaftern des Mutterunternehmens	0	35
Einzahlungen aus der Aufnahme neuer Kredite	160.000	105.000
Auszahlung/Tilgung von (Finanz-)Krediten	-198.826	-150.715
Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-65.402	-70.170
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands	-12.135	-24.320
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	0	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode (+)	58.088	82.408
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	45.953	58.088

KONZERNEIGENKAPITALSPIEGEL

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2025 BIS 31. DEZEMBER 2025

	31.12.2023 EUR	Konzern- Jahresüber- schuss/ -fehlbetrag	Ausschüttung	Übrige Veränderungen	31.12.2024 EUR	Konzern- Jahres- überschuss	Ausschüttung	Übrige Veränderungen	31.12.2025 EUR
Mutterunternehmen									
Gezeichnetes Kapital	25.564.594,06	0,00	0,00	35.405,94	25.600.000,00	0,00	0,00	0,00	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
Gewinnrücklagen (andere Gewinnrücklagen)	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	-135.356.592,03	-10.542.949,41	0,00	0,00	-145.899.541,44	29.298.453,22	0,00	0,00	-116.601.088,22
Konzernjahresüberschuss/ -fehlbetrag	-10.542.949,41	29.298.453,22	0,00	0,00	29.298.453,22	12.916.507,10	0,00	0,00	12.916.507,10
nicht durch EK gedeckter Fehlbetrag	36.922.934,28	0,00	0,00	0,00	7.589.075,12	0,00	0,00	0,00	0,00
Konzerneigenkapital	0,00	18.755.503,81	0,00	35.405,94	0,00	42.214.960,32	0,00	0,00	5.327.431,98

KONZERNLAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR 2025 BIS ZUM 31. DEZEMBER 2025

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.

1.2. Wirtschaftliche Bedeutung

Der Düsseldorfer Flughafen schließt das Geschäftsjahr 2025 erneut mit einem positiven Ergebnis ab. Es ist dem Airport gemeinsam mit seinen Partnern gelungen, das Unternehmen trotz weiterhin 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 Unterneh-

mens- 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 zu halten und darüber hinaus auch neue Kreditgeber zur Refinanzierung zu gewinnen.

Die Reiselust der Menschen war 2025 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 21 Millionen Passagiere begrüßen.

Mit seinem Anfang 2025 vorgestellten Masterplan 2045 setzt der Airport Impulse für Wachstum und Beschäftigungschancen in der Region. Der Flughafen plant, in den kommenden 20 Jahren über eine Milliarde Euro in Aufenthaltsqualität, operative Exzellenz, Nachhaltigkeit, moderne Arbeitsplätze und die Verbundenheit mit den Menschen in seinem Umland zu investieren. Damit treibt er Themen wie nachhaltige Mobilität voran, bleibt als attraktiver Arbeitgeber ein wichtiger Jobmotor und stärkt die Wirtschaftskraft der Region.

Bereits heute sind am Standort Flughafen Düsseldorf über 19.000 Menschen beschäftigt. Gleichzeitig ist der Flughafen ein wichtiger Auftraggeber für in der Region ansässige Unternehmen. Im Zeitraum von 2022 bis 2025 hat

der Airport Aufträge für Lieferungen und Leistungen im Wert von rund 486 Millionen Euro an Düsseldorfer Firmen vergeben. Hinzu kommen im gleichen Zeitraum circa 273 Millionen Euro für Aufträge an weitere, in NRW ansässige Firmen. Die am Airport tätigen Firmen und Dienstleister generierten eine Bruttowertschöpfung in Höhe von über vier Milliarden Euro, davon allein 3,3 Milliarden Euro in NRW.

Der Airport liegt zentral in einem der bevölkerungsreichsten Einzugsgebiete mit einer starken regionalen Wirtschaft. Rund 18,5 Millionen 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 über 24.000 internationale Unternehmen von hier aus ihre deutschen und europäischen Aktivitäten. Sie machen NRW zum Investitionsstandort Nummer 1 in Deutschland (Quelle: NRW.Global Business).

Der größte Airport NRWs 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 A3, der A52 oder der A44 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 S11 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 zurückfahren.

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 den Fernverkehr 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 U81 ist eine sinnvolle Ergänzung für eine intermodale Vernetzung des Standortes. Die Eröffnung des ersten Streckenabschnitts ist nach aktuellem Stand Mitte 2026 vorgesehen. Die neue Schienenanbindung des Flughafens an das U-Bahnnetz 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 U81 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 wurde zunächst mit drei Fernbuslinien die intermodale Anbindung an den Flughafen weiter ausgebaut und mit sechs täglichen Abfahrten das Angebot für Reisende gestärkt. Aufgrund des gesteigerten Interesses an diesen Verbindungen wird FlixBus in 2026 das Angebot um fünf weitere Linien auf insgesamt acht Linien erweitern. Insbesondere die Verbindungen zwischen Düsseldorf, Zielen in den Niederlanden und Paris werden verstärkt bedient.

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.

In diesem Zusammenhang ist das 2025 vorgestellte Projekt DUSConnect von besonderer Bedeutung. Die Landeshauptstadt Düsseldorf, der Flughafen Düsseldorf und die EUREF AG planen einen trimodalen Mobilitäts-Hub zwischen Airport, Flughafen Fernbahnhof und EUREF-Campus. Auf rund 70.000 Quadratmetern soll DUSconnect die Verkehrsträger Luft, Schiene und Straße intelligent mit ÖPNV und Radwegen vernetzen. Gleichzeitig schafft es Raum für optimal angebundene Büro-, Hotel-

und Parkflächen. Verkehrlich sieht die Planung von DUSconnect zahlreiche Ausbaustufen rund um den Flughafen Fernbahnhof vor, die die vorgesehenen Gleiserweiterungen der Bahn für Nah- und Regionalverkehre begleiten werden: eine zweite Fußgängerbrücke, Park & Ride-Angebote, die Anbindung einer Radleitroute, ein zusätzlicher Autobahnanschluss zur A44, Haltepunkte für Fan- und Fernbusse und ein Parkhaus in unmittelbarer Nähe zur geplanten Airport City III.

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 Prozent auf 20.000 Tonnen zu senken, hat der Flughafen bereits vorzeitig erreicht. Im Jahr 2024 lagen die CO₂-Emissionen des Airports bei 11.125 Tonnen. Das entspricht einer Reduktion von über 80 Prozent. Spätestens 2035 will der Flughafen dem Ziel der Stadt Düsseldorf folgend klimaneutral sein und investiert entsprechend in Zukunftstechnologien.

Der Anteil von selbsterzeugtem, grünem Strom wächst durch die Erweiterung der Photovoltaik-Flächen. Gerade entsteht eine neue Photovoltaik-Anlage mit einer Gesamtleistung von 16 MW Peak, die im Frühjahr 2026 in Betrieb gehen soll. Die erzeugte Strommenge von über 15,2 Millionen kWh pro Jahr reicht aus, um circa 4.200 Vier-Personen-Haushalte für ein Jahr zu versorgen. Der erzeugte Strom wird vollständig in das Arealnetz des Flughafens eingespeist. Parallel installieren wir zwei Stromspeicher mit einer Speichertiefe von bis zu 20 MWh.

Darüber hinaus treibt der Flughafen die Verfügbarkeit von Sustainable Aviation Fuel (SAF) voran. SAF ist von zentraler Bedeutung für eine

nachhaltige Mobilität der Zukunft. Aufgrund der seit diesem Jahr in der Europäischen Union geltenden Beimischungspflicht mit steigendem SAF-Anteil wird die Nachfrage nach emissionsarmen Treibstoffen in den kommenden Jahren rasant steigen. Neben dem Hochlauf der SAF-Produktion muss daher auch der Herstellungsprozess durch Innovationen verbessert werden, um strombasiertes SAF günstiger zu machen.

Das Essener Start-up Greenlyte Carbon Technologies GmbH plant den Aufbau eines SAF-Reallabors am Düsseldorfer Airport. Hier soll erstmals CO₂ direkt vor Ort aus der Umgebungsluft gewonnen und zusammen mit grünem Wasserstoff, der im selben Prozess erzeugt wird, für die direkt angeschlossene Herstellung von eSAF genutzt werden. Greenlyte plant die Fertigstellung des SAF-Reallabors mit einer jährlichen Produktionskapazität von etwa 150 Tonnen eSAF bis 2028. Der Flughafen unterstützt zusammen mit Eurowings und dem EUREF-Campus Düsseldorf sowie dort künftig ansässigen Universitäten und Firmen das Projekt.

Auch der Bau eines modernen Tanklagers mit Gleisanschluss am Flughafen Düsseldorf ist ein wichtiges Puzzleteil für nachhaltige Mobilität und die Verfügbarkeit von SAF. Exolum, ein internationaler Logistikspezialist für Kraftstoffe, wird diese neue Anlage bauen und rund 70 Millionen Euro in das Projekt investieren. Der Bau beginnt voraussichtlich im dritten Quartal 2026. Die neue Anlage ersetzt die beiden

bestehenden Tanklager und erweitert die Kapazität um 41 Prozent auf 9.000 Kubikmeter. Die Inbetriebnahme des neuen Tanklagers ist für das zweite Quartal 2028 geplant. Danach folgt der Anschluss an das Schienennetz: Ab Ende 2029 soll der überwiegende Teil des Treibstoffs nicht mehr per LKW, sondern klimafreundlich per Bahn angeliefert werden, auch aus entfernteren Raffinerien, etwa aus SAF-Produktionsstandorten in Rotterdam.

Der Flughafen plant zudem den Bau und Betrieb einer, sowohl luft- als auch landseitig nutzbaren, Wasserstoff-Tankstelle und eines zugehörigen Lagers. Für den Passagiertransport wurde der Einsatz von Wasserstoffbussen im Jahr 2023 bereits getestet. Die geplante H₂-Tankstelle wird auf der Luftseite für Passagierbusse, Ground-Handling-, Sonder- und Nutzfahrzeuge des Airports und seiner Partner erreichbar sein. Auf der Landseite wird sie zugleich dem öffentlichen Nahverkehr, Schwerlastfahrzeuge und privaten PKWs offenstehen.

Zeitgleich investiert der Düsseldorfer Flughafen weiter in den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur auf dem Vorfeld, um den Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen und Geräten zu unterstützen. Der Airport erweitert seine eigene E-Fahrzeugflotte stetig, damit deren Anteil bis 2030 bei 50 Prozent und bis 2045 bei 100 Prozent liegt. Außerdem schafft der Airport die Voraussetzung für die voranschreitende Umstellung auf Elektro-Abfertigungsgeräte bei seinen Partnern im Bereich der Bodenverkehrsdienste.

So hebt der Airport Synergien zwischen den verschiedenen Dekarbonisierungselementen und denkt in Richtung eines Ökosystems für nachhaltige Mobilität: Beispielsweise kann der Strom der Photovoltaik-Anlage für batterieelektrische Fahrzeuge, das SAF-Reallabor oder die Elektrolyse genutzt und der Wasserstoff sowohl für die Tankstelle als auch für das Reallabor verwendet werden.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die wirtschaftliche Lage in Deutschland blieb auch im Jahr 2025 von Unsicherheit geprägt. Zwar setzte sich die Entspannung bei der Inflation fort, doch belasteten ein gedämpftes Investitionsklima, geopolitische Spannungen und strukturelle Herausforderungen weiterhin die wirtschaftliche Dynamik. Nach zwei Jahren rückläufiger Wirtschaftsleistung zeigte sich jedoch erstmals wieder ein leichter Aufwärtstrend.

Nach dem preisbereinigten Rückgang des Bruttoinlandsprodukts (BIP) um 0,2 % im Jahr 2024, verzeichnete die deutsche Wirtschaft 2025 nach ersten Schätzungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) wieder ein leichtes Wachstum von 0,2 % gegenüber dem Vorjahr. Kalenderbereinigt lag der Zuwachs bei 0,3 %. Das Wachstum wurde vor allem durch steigende Konsumausgaben der privaten Haushalte und des Staates getragen. Die Exporte hingegen gingen – wie bereits 2024 –

erneut zurück, obwohl der Welthandel insgesamt zulegte. Die Verbraucherpreise in Deutschland haben sich im Jahresdurchschnitt 2025 um 2,2 % gegenüber 2024 erhöht. Die Entwicklung der Inflationsrate hat sich entsprechend stabilisiert. Im Jahresdurchschnitt 2024 hat diese ebenfalls bei +2,2 % gelegen.

Die Kombination aus weiterhin hohen Tarifabschlüssen und einer niedrigen Teuerungsrate stärkte die reale Kaufkraft der Haushalte und stützte damit den privaten Konsum – einen der zentralen Wachstumstreiber des Jahres 2025.

Die Beschäftigung blieb damit nahezu unverändert. Wie bereits in den Quartalsdaten sichtbar, wurde die Erwerbstätigkeit weiterhin durch eine hohe Erwerbsbeteiligung und Zuwanderung gestützt, während Rückgänge im produzierenden Gewerbe und Baugewerbe durch Zuwächse im Dienstleistungssektor weitgehend ausgeglichen wurden. Nach einer Schätzung des Statistischen Bundesamts waren im Jahresdurchschnitt rund 46,0 Mio. Menschen in Deutschland erwerbstätig und damit etwa 5.000 Personen weniger als im Vorjahr

Im Jahr 2025 setzte die Europäische Zentralbank (EZB) ihre expansive Geldpolitik fort und senkte die Leitzinsen im ersten Halbjahr weiter.

Der Einlagesatz und der Hauptrefinanzierungssatz wurden schrittweise auf 2,0 % bis 2,5 % reduziert, wodurch die kurzfristigen Finanzierungskosten im Euroraum weiter zurückgegan-

gen sind. Für 2026 wird überwiegend erwartet, dass die EZB die Leitzinsen weitgehend stabil hält, sofern sich die Inflation nachhaltig nahe dem Ziel von 2 % bewegt und sich das Wirtschaftswachstum moderat entwickelt.

2.2. Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Verkehrsentwicklung im Überblick

Die Statistik der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V. (ADV) zeigt – inkl. des Bereichs „allgemeine Luftfahrt“ – im Jahr 2025 Folgendes:

Verkehrsentwicklung im Überblick

	Januar–Dezember 2025 Deutschlandweit		Januar–Dezember 2025 Non-Hub-Flughäfen*		Januar–Dezember 2025 Flughafen Düsseldorf	
	Absolut	% 25/24	Absolut	% 25/24	Absolut	% 25/24
Passagiere						
Inland	23.956.257	-3,8	12.256.816	-1,5	1.657.383	0,6
Europa	152.128.024	3,9	91.376.675	4,0	16.961.046	5,1
Außereuropa	43.215.304	4,5	9.199.220	11,0	2.387.051	7,1
davon Langstrecke					1.137.311	3,8
Sonst. Verkehr	288.542	-9,1	255.741	-9,2	16.891	-8,1
Transit	203.664	-3,1	122.783	-3,7	9.223	5,1
Gesamt	219.791.791	3,6	113.211.235	6,8	21.031.594	4,9
Bewegungen						
Gesamt	2.161.690	3,9	1.363.980	3,9	159.991	2,8

* Verkehr in Deutschland ohne FRA und MUC

a) Deutschlandweite Verkehrsentwicklung (Januar bis Dezember 2025)

Von Januar bis Dezember 2025 wurden an den deutschen Flughäfen insgesamt 219,79 Mio. Passagiere (Ankunft und Abflug) gezählt. Dies entspricht einem Zuwachs von +3,6 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Trotz dieses Wachstums bleibt der deutsche Luftverkehr weiter hinter der Aufkommensentwicklung der anderen großen europäischen Luftverkehrsmärkte zurück. Ein wesentlicher Grund hierfür sind die im internationalen Vergleich hohen, regulativ bedingten Standortkosten in Deutschland.

Der innerdeutsche Verkehr entwickelte sich mit 24,0 Mio. Passagieren (-3,8 %) deutlich unterdurchschnittlich – sowohl im Vergleich zum Gesamtverkehr als auch im europäischen Kontext. Aktuell wird hier lediglich rund die Hälfte des Vorkrisenniveaus erreicht.

Der Europa-Verkehr konnte im Zeitraum Januar bis Dezember 2025 zulegen und erreichte 152,13 Mio. Passagiere (+3,9 %) gegenüber dem Vorjahr. Dennoch fehlen weiterhin Passagiere im Vergleich zu 2019, so dass die Recovery-Rate bei 96,3 % liegt. Zwei Faktoren sind hierfür maßgeblich: die anhaltenden Auswirkungen des Krieges in der Ukraine sowie das gegenüber 2019 reduzierte Angebot an Flügen von kleineren und mittleren deutschen Flughäfen in europäische Metropolen.

Der Verkehr der Punkt-zu-Punkt-Airlines hat sich in nahezu ganz Europa sehr dynamisch entwickelt und vielerorts bereits wieder das Vor-Corona-Niveau von 2019 erreicht. Im Gegensatz dazu bleibt das Angebot der Punkt-zu-Punkt-Airlines im Verkehr von und nach Deutschland deutlich hinter dieser Entwicklung zurück und erreicht derzeit lediglich rund 88,5 % des Niveaus von 2019. Sowohl klassische touristische Zielmärkte in Südeuropa wie Griechenland, Italien, Spanien und Portugal als auch bedeutende Wirtschaftsstandorte wie Frankreich und Großbritannien liegen hierbei deutlich vor Deutschland.

Der außereuropäische Flugverkehr wuchs ebenfalls und erreichte 43,22 Mio. Passagiere (+4,5 %). Mit einer Recovery-Rate von 99,1 % liegt dieser Verkehrsbereich inzwischen nahezu wieder auf dem Niveau von 2019.

b) Verkehrsentwicklung Großluftverkehr in DUS (Januar bis Dezember 2025)

Der Berichtszeitraum Januar bis Dezember 2025 war auch in DUS von einer Steigerung des Passagieraufkommens geprägt. Gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres war ein Wachstum von über 0,992 Mio. Fluggästen (+4,9 %) zu verzeichnen.

Entwicklung Top-5-Destinationen nach Regionen

Zielgebiet	Destination	Pax lokal 2025	Δ Pax 25/24	Abw. 25/24 %
Inland	München	918.087	6.014	0,7
	Frankfurt	314.243	28.515	10,0
	Berlin	216.401	-16.722	-7,2
	Hamburg	124.002	-51	-0,2
	Dresden	38.929	-2.974	-7,1
	Sonstige	45.721	-4.399	-8,8
	Summe	1.657.383	10.183	0,6
Europa	Palma	1.333.196	-21.778	-1,6
	Istanbul	1.322.697	99.042	8,1
	Antalya	1.166.738	47.659	4,3
	London	688.635	43.539	6,7
	Wien	527.571	3.114	0,6
	Sonstige	11.922.209	653.072	6,4
	Summe	16.961.046	824.648	5,1
Außereuropa	Dubai	579.643	-845	-0,1
	Hurghada	498.029	31.304	6,7
	Doha	234.613	-39.694	-14,5
	Marsa Alam	133.879	25.756	23,8
	Tunis	123.748	23.463	23,4
	Sonstige	817.139	118.093	16,9
	Summe	2.387.051	158.077	7,1
Summe Großluftfahrt (ohne Transit)		21.005.480	992.908	5,0

Verkehrsentwicklung Großluftverkehr in DUS (Januar bis Dezember)

Statistik*	2025	2024	2025/24
Bewegungen	151.489	146.497	4.992
Passagiere	21.014.703	20.021.954	992.749
Kennzahlen	2025	2024	2025/24
Sitze/Flug	175,0	172,2	2,8
MTOW/Flug	80,7	80,3	0,4
Umsteigeranteil	1,9 %	2,2 %	-0,3 PP
Pax/Flug	140,8	138,9	1,9
Auslastung	80,5	80,7	-0,2 PP

* nur Großluftverkehr (mit Transit)

Entwicklung Top-10-Airlines

Airline/Gruppe	Bewegungen 2025	Δ Bewegungen 25/24	Pax lokal 2025	Δ Pax 25/24
Lufthansa + Eurowings + LH City Airlines	67.375	3.031	8.517.314	588.070
Condor	9.208	-295	1.769.141	-36.864
Sun Express	9.637	881	1.534.891	98.747
TUIfly	6.194	-155	1.027.801	-14.137
Pegasus Airlines	5.044	414	906.609	80.304
Turkish Airlines	3.054	-264	541.565	-84.638
Emirates	1.460	0	579.643	-826
Corendon Airlines	3.863	366	622.728	68.603
Iberia	2.426	-112	361.428	2.346
British Airways	2.602	-378	322.032	-14.707
Sonstige	40.626	1.504	4.822.328	306.010
Summe Großluftfahrt	151.489	4.992	21.005.480	992.908

2.3. Organisation und Geschäftsverlauf der Flughafen Düsseldorf GmbH

Die strategische Neuausrichtung des Flughafens Düsseldorf wurde im Berichtszeitraum konsequent weiter vorangetrieben. Zentrales Fundament der Unternehmensvision „Destination of Excellence“ bildet das Transformationsprogramm DUS/100, das die langfristige Leistungs- und Zukunftsfähigkeit des Standortes sicherstellen soll.

Im Rahmen des Programms wurden die Initiativen „Projektportfolio Management (PPM)“ sowie „IT Strategie“ weiter etabliert. Darüber hinaus prägt das Programm „Prozess- und Organisationsverbesserung (POV)“ maßgeblich die aktuelle Umsetzungsphase. Ziel des POV Programms ist es, bis Ende 2027 sämtliche Ende zu Ende Prozesse im Flughafenverbund effizienter, transparenter und bereichsübergreifend harmonisiert auszugestalten. Gleichzeitig sollen die Potenziale der Digitalisierung und Automatisierung systematisch erschlossen werden, um die operative Leistungsfähigkeit des FDG Konzerns nachhaltig zu stärken.

Im Jahr 2025 erwirtschaftete die FDG einen Umsatz von TEUR 467.228, der mit TEUR 24.238 bzw. 5,5 % über dem Vorjahr, allerdings TEUR 486 bzw. 0,1 % unter dem ursprünglichen Planwert lag. Ursächlich war insbesondere die Verkehrsentwicklung. Die Passagierzahlen stiegen auf 21 Mio. (Vorjahr 20 Mio.), unterschritten jedoch den Planwert leicht von 21,1 Mio. Die Flughafen- und Abfertigungsent-

gelte (TEUR -2.167 bzw. -0,8 %) lagen unter Plan. Die Mieten, Pachten und Versorgungsleistungen lagen (TEUR 646) leicht über den Planannahmen. Die Sonstigen Erlösen lagen im Gegensatz (TEUR +714 bzw. 3,4 %) darüber. Einen Anstieg um TEUR 488 bzw. 4,6 % gegenüber dem Vorjahr verzeichneten die Sonstigen betrieblichen Erträge und es konnte gegenüber Plan eine Überschreitung von TEUR 3.688 bzw. 50,1 % erzielt werden.

Zudem fielen die Personalaufwendungen (TEUR -2.911 bzw. -2,3 %), die Abschreibungen (TEUR -541 bzw. -0,7 %), die IT-Kosten (TEUR -767 bzw. 2,9 %) und die Energiekosten (TEUR -472 bzw. -1,4 %) niedriger als die geplanten Werte aus. Gegenüber Plan höhere Kosten waren bei der Instandhaltung (TEUR +614 bzw. 2,0 %), den Betrieblichen Dienstleistungen (TEUR +876 bzw. 1,1 %), den Verwaltungsaufwendungen (TEUR +1.733 bzw. 17,3 %) sowie den sonstigen Kosten (TEUR +5.503 bzw. 68,2 %) zu verzeichnen. Insgesamt wurde das operative Ergebnis (EBIT operativ) gegenüber dem Vorjahr um TEUR 8.871 auf TEUR 56.785 überschritten und blieb um TEUR 1.067 bzw. 1,9 % über den Erwartungen.

Das bilanzielle EBIT zeigte mit TEUR 57.028 eine Planüberschreitung von TEUR 2.249 (Plan TEUR 54.779) und wies eine Verbesserung gegenüber 2024 von TEUR 9.626 auf. Das Zinsergebnis fiel gegenüber 2024 um TEUR 3.090 besser aus und konnte ebenfalls gegenüber dem Plan um TEUR 3.300 bzw. 9 % verbessert

werden. Insgesamt konnte damit eine Planüberschreitung beim Jahresüberschuss von TEUR 6.299 bzw. 45,2 % erzielt werden.

2.3. Entwicklung der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften

Die Flughafen Düsseldorf Ground Handling GmbH (FDGHG) hält im Rahmen der vorfeldseitigen Fluggast- und Crewbeförderung Bodenverkehrsdienstverträge sowohl direkt mit Luftverkehrsgesellschaften als auch mit den in DUS ansässigen Bodenverkehrsdienstleistern. Zum 01.04.2023 wurden seitens des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) drei Lizenzen für die Bodenabfertigungsdienste am Flughafen Düsseldorf, die gemäß der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (BADV) alle sieben Jahre zu erneuern sind, vergeben. Die Lizenzen wurden an die Firmen AAS Deutschland GmbH, Acciona Airport Services GmbH und WISAG Aviation Contracting Düsseldorf GmbH & Co. KG vergeben, wobei AAS eine Teillizenz, reduziert um die Dienstleistung des Fluggast- und Crewtransportes, erhalten hat. Im Juli 2024 hat die AAS Group AG die Acciona Airport Services Düsseldorf inklusive aller Rechte und Pflichten im Zuge eines Share Deals zu 100 % übernommen und ist in die AAS Düsseldorf Ramp GmbH umfirmiert worden. Das MUNV, das die Folgen dieses Share Deals für die BADV-Lizenzsituation am Flughafen Düsseldorf prüfen sollte, hat das Prüfverfahren bis auf weiteres eingestellt, weil nach dem derzeit bekannten Sachverhalt keine

hinreichenden Anhaltspunkte für einen Fall der vorzeitigen Einstellung der Bodenabfertigungstätigkeit gemäß § 7 Abs. 5 BADV vorliegen. Beim Vorliegen neuer oder veränderter Sachverhaltsinformationen kann es jedoch zu einer erneuten Prüfung kommen. Zum Jahresende 2025 hat die Wings Handling Palma S.E. als Unternehmen aus dem Unternehmensverbund der Eurowings als erster Selbstabfertiger am Flughafen Düsseldorf die Tätigkeit im Bereich der Flugzeugabfertigung aufgenommen. Aktuell resultieren daraus keine Veränderungen im Leistungsspektrum der FDGHG.

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 Gepäckankunfts-bereich aus.

Der De-Icing-Cold-Pool, der zum Teil die Deckung des Fixkostenblocks für die Enteisung über die Saisongrundentgelte der teilnehmenden Fluggesellschaften sicherstellen soll, wurde zuletzt für die Saison 2025/2026 erneut angeboten. Nach 20 Airlines in der WS 2024/2025 haben sich in der aktuellen WS 2025/2026 insgesamt 22 Luftverkehrsgesellschaften für die Mitgliedschaft im De-Icing-Cold-Pool entschieden.

Die Flugzeugenteisung erfolgt in direkten Vertragsverhältnissen mit sämtlichen Luftverkehrsgesellschaften.

Die Gesamtumsatzerlöse des Unternehmens lagen mit TEUR 31.790 rund 11,5 % über dem Vorjahr (TEUR 28.514).

Die Erlöse aus den übrigen Bodenverkehrsdienstleistungen, vorwiegend bestehend aus der vorfeldseitigen Fluggast- und Crewbeförderung sowie der Flugzeugenteisung, stiegen im Jahr 2025 auf TEUR 17.916 (Vorjahr: TEUR 15.048). Die Erlössteigerung ist auf eine vermehrte Anzahl an Busfahrten verbunden mit Entgelterhöhungen zurückzuführen. Die Erlöse aus der Flugzeugenteisung liegen in diesem Jahr witterungsbedingt deutlich über dem Plan- und Vorjahresniveau.

Das Geschäftsjahr wurde mit einem Betriebsergebnis in Höhe von TEUR 1.585 (Vorjahr: TEUR -1.962) bzw. einem Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 1.174 (Vorjahr: Jahresfehlbetrag TEUR -2.414) abgeschlossen. Der EBITDA stieg auf TEUR +2.926 (Vorjahr: TEUR -448).

Gegenüber der ursprünglichen Planung konnte das Betriebsergebnis um TEUR 1.033 und der Jahresüberschuss um TEUR 1.151 verbessert werden.

Der Jahresüberschuss in Höhe von EUR TEUR 1.174 soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

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

Das Geschäftsjahr 2025 der Flughafen Düsseldorf Security GmbH wurde mit einem positiven Ergebnis, das besser als das im Wirtschaftsplan 2025 ausgewiesene Ergebnis ausfiel, abgeschlossen. Im Wirtschaftsplan 2025 war ein Ergebnis nach Steuern von TEUR 201 geplant. Tatsächlich liegt das Ergebnis der FDSG nach Steuern im Jahr 2025 bei TEUR 476 (Vorjahr: TEUR 810).

Unverändert werden die Umsatzerlöse der FDSG überwiegend mit Gesellschaften bzw. Geschäftsbereichen des FDG-Konzerns erzielt. Die FDSG erhielt im Jahr 2025 von der Muttergesellschaft weniger als die geplanten Aufträge im Bereich der Service-Dienstleistungen, weil die im Wirtschaftsplan noch hinterlegten sogenannten Multiforce-Service-Dienstleistungen seit April 2025 nicht mehr über die FDSG in Verbindung mit dem Dienstleister Klüh Security GmbH beauftragt wurden. Vielmehr bezieht die FDG diese Leistungen nun kostengünstiger direkt von einem anderen externen Dienstleister. Ferner wurden im Jahr 2025 geplante zusätzliche Besetzungen der Personal- und Warenkontrollstellen und für Baumaßnahmen nicht abgerufen.

Die Umsatzerlöse im Jahr 2025 lagen bei TEUR 31.200 und sind damit um TEUR 2.029 gegenüber dem Vorjahr 2024 geringer.

Die im Geschäftsjahr 2025 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 in Höhe von TEUR 2.897 (Vorjahr: TEUR 2.700) bestehen überwiegend aus der Vermietung und Verpachtung sowie Versorgungsleistungen (TEUR 2.893). Auch im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde kein Grundstücksverkauf realisiert. Die konzerninternen Mieterlöse in Höhe von TEUR 2.273 (Vorjahr: TEUR 2.081) bestehen im Wesentlichen aus der Vermietung der Tiefgarage P8 an die Gesellschafterin. Der Anstieg in Höhe von TEUR 192 ist insbesondere auf die gestiegenen Leasingkosten der Tiefgarage P8 und die damit einhergehende Erhöhung der Mieterlöse im Rahmen der Weitervermietung an die Gesellschafterin FDG sowie auf die Vermietung des Parkplatzes P25 zurückzuführen.

Als finanzieller Leistungsindikator wird für die Gesellschaft das Jahresergebnis vor Ergebnisabführung verwendet. Der Jahresfehlbetrag vor Ergebnisabführung für das Geschäftsjahr 2025 beträgt TEUR 1.355 (Vorjahr: TEUR 1.735) 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 2025 ergibt sich ein Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung von TEUR 1.193 (Vorjahr: TEUR 764). Dies ist in Höhe von TEUR 380 über dem Planansatz. Zunächst führen nicht abzugsfähige Vorsteuern für die Jahre 2020–2025 zu einer Ergebnisverschlechterung. Dies wird jedoch durch die gestiegene Auslastung des BHKWs in Verbindung mit der daraus resultierenden höheren Überproduktion überkompensiert und führt im Ergebnis zu einem höheren Jahresüberschuss. Durch die Auslastung liegen die Wärmeenergieerlöse in der FDE mit TEUR 625 entsprechend über Plan. Der Gewinn wird aufgrund des bestehenden Gewinn- und Beherrschungsvertrags auf die Gesellschafterin Flughafen Düsseldorf GmbH abgeführt.

2.4. 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 2025	Ist 2024
EBIT (in TEUR)	58.713	44.813
EBITDA (in TEUR)	140.957	125.011
EBITDA-Marge	29,7 %	27,9 %
ROCE	6,7 %	5,1 %
Eigenkapitalrentabilität	16,3 %	9,4 %
Umsatzrentabilität (operatives Ergebnis)	12,0 %	9,9 %
Kapitalrendite	5,4 %	4,1 %
Umsatz/Mitarbeiter FTE (in EUR)	290.634	274.291
Personalaufwand/Mitarbeiter FTE (in EUR)	94.779	90.306
Wirtschaftliches Eigenkapital (in TEUR)	147.436	128.621
Wirtschaftliches Eigenkapital/Bilanzsumme	13,36 %	11,48 %

Der Flughafen Düsseldorf Konzern erzielte im Jahr 2025 bei einem Gesamtumsatz von TEUR 474.840 (Vorjahr: TEUR 448.392) ein operatives Ergebnis von TEUR 57.179 (Vorjahr TEUR 44.352). Gegenüber der ursp. Planung fiel der Umsatz TEUR 400 höher aus (Planung TEUR 474.440)

Die Erlöse im Aviation-Bereich lagen mit TEUR 276.447 (Vorjahr: TEUR 261.267) über dem Vorjahresniveau. Sie setzten sich aus fixen und variablen Landeentgelten, Abstellentgelten so-

wie Entgelten für Bodenverkehrsdienstleistungen zusammen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf das erhöhte Passagieraufkommen zurückzuführen. Die Erlöse aus Flughafenentgelten stiegen im Jahr 2025 um TEUR 11.136 bzw. 4,7 % auf TEUR 248.034 (Vorjahr: TEUR 236.897). Die Erlöse aus Flughafenentgelten setzen sich im Wesentlichen zusammen aus Lande- und Startentgelten sowie Passagierentgelten. Diese sind mit TEUR 244.796 (Vorjahr: TEUR 233.956) gegenüber dem Vorjahr um 4,6 % ebenfalls gestiegen. Die Förderungen gemäß Entgeltordnung führen zu Erlösminderungen im Jahr 2025 in Höhe von TEUR 10.671 (Vorjahr: TEUR 10.436).

Die Erlöse im Bereich „Non-Aviation“ verzeichneten mit TEUR 198.393 (Vorjahr: TEUR 187.126) 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. Im Jahr 2025 haben, wie geplant, keine Grundstücksverkäufe stattgefunden.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 2.063 auf TEUR 13.083. Dies ist im Wesentlichen auf höhere Erträge aus Versicherungserstattungen TEUR 1.701 (Vorjahr TEUR 728) zurückzuführen. Aus den linearen Auflösungen der Sonderposten resultieren Erträge aus den Auflösungen der Sonderposten für Zuschüsse in Höhe von TEUR 2.501 (Vorjahr: TEUR 2.461).

Der Materialaufwand in Höhe von TEUR 123.229 (Vorjahr: TEUR 122.178) beinhaltet im Wesentlichen Materialkosten, Energiekosten, Instandhaltungskosten, die Erbpachtzinsen, bestimmte Miet- und Leasingaufwendungen und bestimmte Fremdleistungen. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erhöhten sich um TEUR 2.326 auf insgesamt TEUR 28.333. Im Gegensatz dazu gingen die Aufwendungen für bezogene Leistungen um TEUR 1.276 auf TEUR 94.895 zurück.

Der Personalaufwand erhöhte sich um TEUR 7.225 auf TEUR 154.851. Ursprünglich wurde ein Aufwand von TEUR 161.392 geplant. Dieser setzt sich zusammen aus den Löhnen und Gehältern und den sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den Tarifsteigerung zum 1. März 2024, die erstmals im vollen Berichtszeitraum wirksam wurde (in Höhe von zunächst 200 €, anschließend 5,5 % mindestens jedoch insgesamt 340 €).

Im Jahresdurchschnitt waren 1.776 Mitarbeiter (davon 57 Auszubildende) im Konzern beschäftigt. Die Anzahl der Beschäftigten hat sich zum Stichtag (31. Dezember) auf 1.776 (Vorjahr: 1.787) leicht verringert.

Die Abschreibungen von TEUR 82.244 erhöhte sich leicht im Vergleich zum Vorjahr (TEUR 80.198). Es wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 8,7 % bzw. TEUR 5.868 auf TEUR 73.640. Diese beinhalten u. a. Aufwendungen für die Öffentlichkeitsarbeit, Einzelwertberichtigungen auf Forderungen, EDV-Kosten, Rechts- und Beratungskosten, sowie Aufwendungen für Versicherungsprämien. Des Weiteren beinhaltet diese Position 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 58.713 (Vorjahr: TEUR 44.813). Dies liegt um TEUR 2.990 über der ursp. Planung von TEUR 55.723. Damit einhergehend konnte ein EBITDA in Höhe von TEUR 140.957 (Vorjahr: TEUR 125.011) und damit eine EBITDA-Marge von 29,7 % (Vorjahr: 27,9 %) erreicht werden.

Für das Geschäftsjahr 2025 konnten Beteiligungserträge aus Equity-Bewertungen von TEUR 1.534 (Vorjahr: TEUR 461) aus der SITA Airport IT GmbH sowie Swissport DUS Cargo Services GmbH erzielt werden.

Der Zinsaufwand ist von TEUR 32.916 auf TEUR 35.058 bzw. 6,5 % 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 947.359 über Vorjahresniveau (TEUR 939.846).

Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um TEUR 7.764 auf TEUR 919.715. Die Investitionen in Höhe von TEUR 97.837 (Vorjahr: TEUR 71.582) erhöhten sich deutlich. Wesentliche Positionen in den Zugängen zu den Anlagen in Bau mit TEUR 57.288 sind der Neubau der Hauptfeuerwache mit TEUR 35.162 sowie die Kernsanierung des VIP Bereichen und der Lounges mit TEUR 1.363.

Darüber hinaus wurden TEUR 5.016 der Anlagen in Bau aufwandsseitig erfasst, da diverse Baumaßnahmen und Planungen nicht zur Ausführung gekommen sind und auch nicht mehr weiterverfolgt werden.

Die Finanzanlagen erhöhten sich leicht um TEUR 498 auf TEUR 3.801 durch die Equity-Bewertungen der Swissport DUS Cargo Services GmbH.

Das Umlaufvermögen reduzierte sich um TEUR 6.001 auf TEUR 87.386. Der Rückgang ist mit dem Abbau von Liquidität und der Tilgung entsprechender Bankschulden begründet.

Die liquiden Mittel gingen im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 12.134 auf TEUR 45.953 zurück. Die Forderungen aus Lieferung und Leistungen erhöhten sich um TEUR 5.436 auf TEUR 27.084.

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 167.527 (Vorjahr TEUR 188.210) und für die Körperschaftsteuer von TEUR 189.702 (Vorjahr: TEUR 206.760) um TEUR 8.635 auf TEUR 67.222 verringert.

Finanzlage und Gesamtaussage

Das gezeichnete Kapital hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht geändert. Auch bei der Kapitalrücklage sowie die Gewinnrücklage haben sich zum Vorjahr keine Änderungen ergeben. Durch den Gewinn des Berichtjahres wird erstmalig wieder ein positives Eigenkapital ausgewiesen, dass aufgrund der Verluste in den Vorjahren vollständig aufgezehrt war. Entsprechend wird anstatt eines nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag

(Vorjahr TEUR 7.589) ein Eigenkapital von TEUR 5.327 ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 799 auf TEUR 7.345 gesunken. Die sonstigen Rückstellungen mit TEUR 60.942 erhöhten sich um TEUR 7.444 deutlich. Größere Einzelrückstellungen sind für Immissionschutz-/ Lärmschutzprogramme, sowie Rückstellungen für ausstehende Eingangsrechnungen. Für Streckenförderungen gegenüber Airlines wurden, im Vergleich zum Vorjahr geringere Rückstellungen in Höhe von TEUR 11.555 (Vorjahr: TEUR 10.727) gebildet.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten gingen im Jahr 2025 um TEUR 105.976 auf TEUR 632.713 zurück. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten setzen sich hauptsächlich aus Restverbindlichkeiten aus bilateralen Darlehen in Höhe von TEUR 520.113 und aufgenommenen Schuldscheindarlehen in Höhe von TEUR 107.500 sowie Zinsabgrenzungen zusammen. Die Verbindlichkeiten gegenüber weiteren Darlehensgebern aus Schuldscheindarlehen, Namensschuldverschreibungen und bilateral abgeschlossenen Verträgen in Höhe von insgesamt TEUR 191.481 erhöhten sich um TEUR 68.481.

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 45.953 (Vorjahr: TEUR 58.088) 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. Im Jahr 2025 konnten eine neue

Konsortialkreditlinie über 100 Mio. EUR sowie eine bilaterale Kreditlinie über 12,5 Mio. EUR mit einer Laufzeit von über drei Jahren abgeschlossen werden. Weiter stehen kurzfristige Kreditlinien bis 12 Monate in Höhe von 15 Mio. EUR zur Verfügung. Ebenfalls wurde Ende 2025 die Erste Finanzierung für 2026 gezeichnet und weitere sind in Arbeit, so dass die Liquidität auf Grundlage der derzeitigen Planung bis einschließlich 2027 gesichert ist.

2.5. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Flughafen Düsseldorf GmbH als Arbeitgeber

Die Themen Unternehmenskultur, Work-Life-Balance, Benefits und Entwicklungsmöglichkeiten hatten auch im Jahr 2025 für den Flughafen Düsseldorf einen hohen Stellenwert.

Change-Management

Auf Basis des Unternehmensleitbilds wurden im Jahr 2025 zahlreiche (weitere) Formate entwickelt, die die Zusammenarbeit innerhalb der Fachbereiche sowie bereichsübergreifend nachhaltig fördern und stärken.

Ein besonderer Fokus lag im Jahr 2025 auf dem Thema „Veränderungsbereitschaft“. Im Bereich Change-Management wurden zentrale Initiativen zur Stärkung der organisatorischen Veränderungsbereitschaft und Transformationskompetenz vorangetrieben. Dazu zählen u.a. eine praxisorientierte Modulreihe für Führungskräfte zum Thema Aufsetzen von Veränderungsprozessen, die ‚Tool Garage‘ als ein in-

novatives Format zur methodischen Veränderungskompetenz für Mitarbeitende sowie eine dreiteilige Modulreihe für Projektmitwirkende, die ab 2026 konzernweit ausgerollt wird. Ergänzt wird dies durch den Aufbau des regionalen Netzwerks „Change & Transformation“ mit dem Ziel, den Austausch von Best Practices zu fördern.

Kulturbefragung und Führung

Die Ergebnisse einer Mitarbeiter-Kurzbefragung im Herbst 2025 dienen als wichtiger Indikator für die Veränderungsbereitschaft der Mitarbeitenden im Unternehmen, und fließen in die Weiterentwicklung von Angeboten mit ein.

Das Führungskräfteentwicklungsprogramm DUS Leadership wurde mit Fokus auf Prozessmanagement- und Veränderungskompetenz und unter Berücksichtigung unserer Führungsleitsätze fortgeführt und weiterentwickelt.

Benefits und Sozialleistungen

Durch zahlreiche Benefits wie z. B. mobiles Arbeiten, flexible Dienstplanmodelle, Gesundheitsaktionen, die Kooperation mit dem pme-Familienervice sowie zahlreiche Sportangebote präsentieren wir uns zudem als attraktiver Arbeitgeber. Darüber hinaus profitieren unsere Mitarbeiter von einer attraktiven betrieblichen Altersversorgung, zahlreichen Sozialleistungen (kostenlose Mitarbeiterparkplätze, Jobrad-Leasing, Kindergartenzuschuss) sowie von Rabatten auf Dienstleistungen und Produkte.

Rekrutierung und Onboarding

Im Jahr 2025 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. 51 % aller ausgeschriebenen Stellen durch interne Kandidatinnen und Kandidaten besetzt werden. Im Zuge der Forcierung der Mitarbeiterbindung und der Mitarbeiterzufriedenheit wurde im Jahr 2025 das bestehende Onboarding-Konzept um weitere flughafenspezifische Angebote erweitert.

Digitalisierung und HR IT Transformation

Nach einer erfolgreichen Markterkundung und unter Berücksichtigung der unternehmensweiten IT-Strategie wurde im Jahr 2025 ein umfassendes Projekt zur Transformation der HR IT-Landschaft aufgesetzt, dessen Umsetzungsbeginn für 2026 angedacht ist.

Aus- und Weiterbildung

Eine starke interne Aus- und Weiterbildung ist ein zentraler Baustein für die nachhaltige Personalentwicklung am Flughafen Düsseldorf. Auch künftig wird daher konsequent in die Qualifizierung des eigenen Nachwuchses investiert.

Der Ausbildungsschwerpunkt lag weiterhin auf flughafenspezifischen Berufsbildern, um die Leistungsfähigkeit der operativen Einheiten langfristig zu sichern und stabile Terminalprozesse zu gewährleisten. Zum 1. September 2025 befanden sich insgesamt 59 Auszubildende und dual Studierende am Flughafen Düsseldorf in der Ausbildung. Die dualen Studiengänge umfassten die Schwerpunkte „Luftverkehrsmanagement“ (BWL) sowie die Ingenieur-Studiengänge „Technische Gebäudeaustattung“ und „Wasserstoffsysteme und erneuerbare Energien“. Die Eigenausbildung im Bereich der Werkfeuerwehr (IHK-Werkfeuerwehrmann/-frau) wurde bedarfsorientiert fortgeführt.

Die hohe Qualität der Ausbildungsarbeit wurde im Februar 2025 erneut durch die Auszeichnung mit dem Azubi-Siegel der Ertragswerkstatt GmbH bestätigt. Der Flughafen zählt damit auch 2025 wieder zu den ausgezeichneten Ausbildungsbetrieben.

Zum Ausbildungsstart im Sommer/Herbst 2025 traten 19 neue Nachwuchskräfte ihre Ausbildung oder ihr duales Studium bei der Flughafen Düsseldorf GmbH an. Für das Ausbildungsjahr 2026 konnten im laufenden Auswahlverfahren bereits einige (10/17) Positionen erfolgreich besetzt werden.

Entwicklung der Beschäftigten

Zum 31. Dezember 2025 waren bei der Flughafen Düsseldorf GmbH (ohne Geschäftsführer) beschäftigt:

	31.12.2025	31.12.2024
Angestellte	1.719	1.730
Auszubildende	57	57
Gesamt	1.776	1.787

In Bezug auf die Altersstruktur der Beschäftigten ergab sich zum Stand 31.12.2025 bei der Flughafen Düsseldorf GmbH (inkl. Auszubildenden) ein Durchschnittsalter von 45,15 Jahren. Im Vergleich zum Vorjahr (Durchschnittsalter: 44,75 Jahre) ist das Durchschnittsalter gestiegen. Die Altersstruktur ist dadurch gekennzeichnet, dass die oberen Altersklassen deutlich stärker besetzt sind. So sind 10 % der Beschäftigten zwischen 46 und 50 Jahre alt, 14 % zwischen 51 und 55 Jahre und 20 % zwischen 56 und 60 Jahren. Die Fluktuationsquote betrug für das Jahr 2025 insgesamt 4,17 %, wovon 0,85 % auf reguläre Renteneintritte und 1,39 % auf Kündigungen durch Arbeitnehmer entfallen (2024: 6,07 % Gesamtluktuationsquote, davon 0,71 % Renteneintritte und 2,92 % 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 2025 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.

Für Qualifizierungsmaßnahmen wurde im Jahr 2025 ein Budget in Höhe von 1 Mio. EUR für nachfolgende Themen geplant: 800 TEUR für Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen der Fachbereiche, 70 TEUR für zentrale Leadership-Themen sowie 130 TEUR für Change-Maßnahmen sowie POV-Themen. Von dem Budget wurden TEUR 516 in Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen, insbesondere bei der Feuerwehr und in den technischen Bereichen, investiert. Der Fokus lag hierbei auf betrieblich notwendigen, gesetzlich vorgeschriebenen sowie EASA-relevanten Trainings. Darüber hinaus wurden 18 TEUR für Change-Maßnahmen sowie 91 TEUR für zentrale Leadership-Themen eingesetzt.

3. PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

3.3. 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. Für 2026 rechnet die Deutsche Bundesbank mit einer deutlich stärkeren wirtschaftlichen Belebung. Ab dem zweiten Quartal 2026 soll das Wachstum spürbar anziehen, getragen vor allem durch steigende Staatsausgaben und eine Erholung der Exporte. Insgesamt wird für 2026 ein merklich höheres BIP Wachstum von 0,6 % prognostiziert als im Vorjahr.

Slot-Koordination

Winter 2025/2026

Zum 31.12.2025 sind 49.102 Slots für den Flughafen Düsseldorf koordiniert – im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt ein Plus von 3,9 % (+1.842 koordinierte Bewegungen).

Nach dem Historics Base Line Date (HBD – von der Luftfahrt Organisation IATA festgelegter Zeitpunkt, der weltweit zur Kalkulation der historischen Slot-Rechte herangezogen wird) am 31.08.2025 legen die Fluggesellschaften auch für diese Flugplanperiode ein verlässliches Koordinationsverhalten an den Tag und optimie-

ren kontinuierlich ihren Slot-Bestand ohne signifikante Slot-Abmeldungen. Dies lässt sich am beinahe horizontalen Verlauf der Koordinationskurve für den Winter 2024/2025 ablesen.

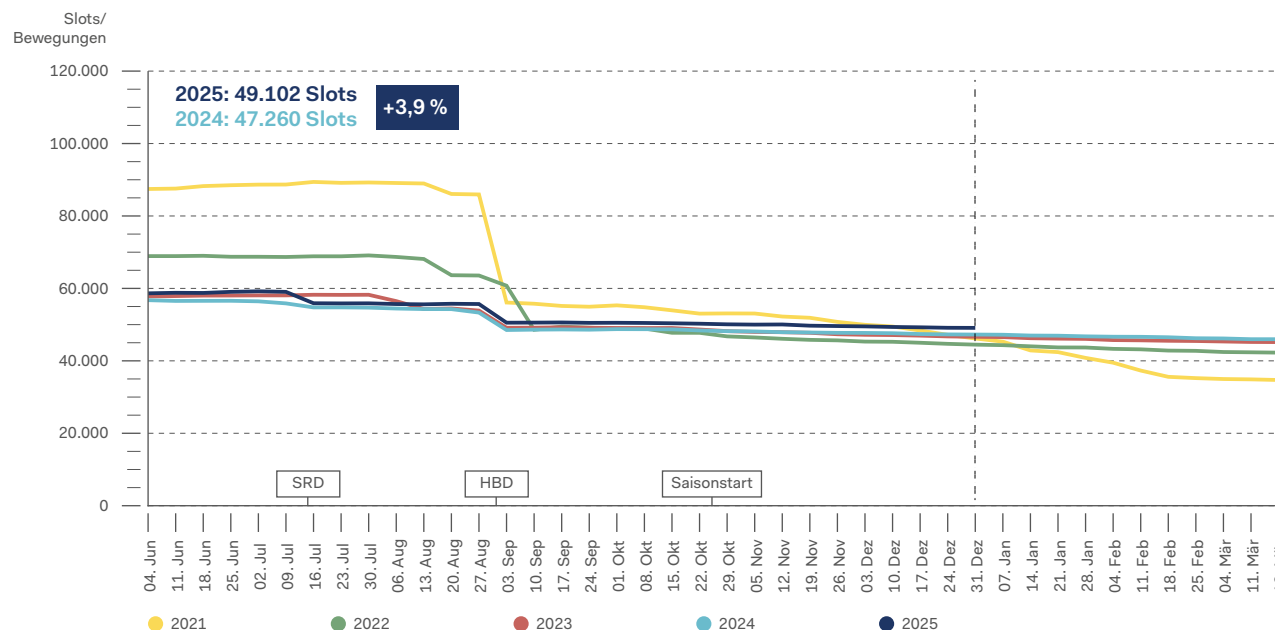


Abbildung 1: Entwicklung der wöchentlichen Koordinierungsstände (Linien- und Charterflüge) für Winter 2021–2025 (auf 21 Wochen normiert)

Sommer 2026

In der Sitzung des Koordinierungsausschusses für den Flughafen Düsseldorf in Stuttgart vom 17.09.2025 für die Flugplansaison Sommer 2026 wurde zwischen dem Bundesverkehrsministerium (BMV) 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 (bei Zweibahnbetrieb) unverändert beibehalten werden.

Für die gesamte Saison (29.03.–24.10.2026, 210 Tage) wurden 117.421 Slots (plus 59 Positionierungs-Flüge) beantragt.

Die Grenzen der Eckwerte wurden in der ersten Betriebsstunde bei einer Koordinierungsgrenze von 45 Bewegungen 20-mal erreicht und an 80 Tagen überschritten. Besonders von Juli bis Anfang September ist die 6-Uhr-Stunde nahezu jeden Tag mindestens voll ausgelastet. Darüber hinaus ist die 18-Uhr-Stunde an drei Tagen und die letzte Betriebsstunde an den vier

Donnerstagen im April überschritten. Maximal wurden 623 Slots pro Tag und 51 Slots pro Stunde beantragt (Vergleichssaison max. 625/53 Slots).

Für die gesamte Sommerflugplan Saison wurden insgesamt 121.611 Slots zugeteilt (inkl. 479 Ferry-/Fracht-Flüge). 5.074 Slots (ca. 4,3 %) konnten dabei nur mit Zeitabweichungen zugeteilt werden.

Damit haben die Airlines eine realistische Planung für Düsseldorf abgegeben – es finden sich kaum noch Projektflugnummern in der Koordination. Das spiegelt sich auch u.a. dadurch wider, dass nachfolgende Airlines keine Slots für den Sommer 2026 koordiniert haben, die im Sommer 2025 zwar erstkoordiniert waren, jedoch nie den Betrieb in Düsseldorf aufgenommen hatten (1.538 Slots):

- Norwegian Air Sweden (D8 – 240 Slots)
- Iraqi Airways (IA – 60 Slots)
- Neos (NO – 4 Slots)
- Marathon Airlines (O8 – 360 Slots)
- Fly One Romania (OE – 120 Slots)
- PLAY (OG – 356 Slots)
- Ukraine Airlines (PS – 216 Slots)
- Tailwind Airlines (TWI – 182 Slots).

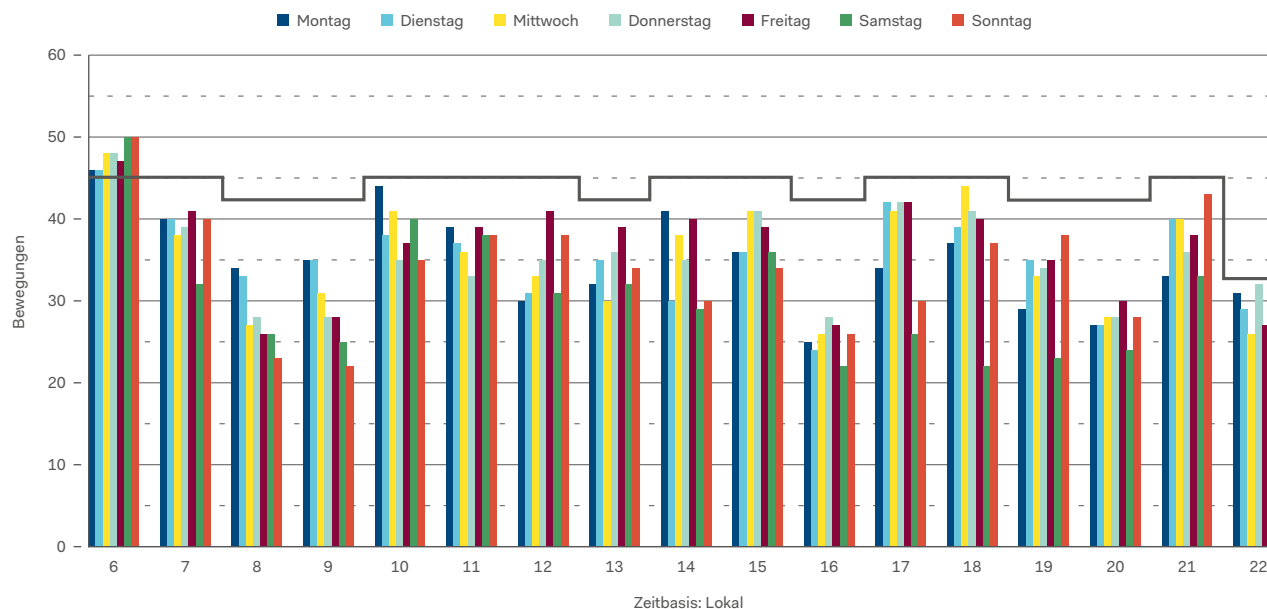


Abbildung 2: Musterwoche zum Datenbestand der Slot Anmeldung Sommer 2026

Flughafen	Vergleich der Erstkoordination Sommer 2026 zu Sommer 2025
Frankfurt	+2,1 %
München	-0,1 %
Düsseldorf	-0,1 %
Berlin	+2,4 %
Hamburg	-5,9 %
Alle Flughäfen	+0,2 %

Der Vergleich der Erstkoordination an den fünf größten deutschen Flughäfen stellt sich wie folgt dar (aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den vorherigen Saisons wurden die Daten auf 217 Tage, bzw. 31 Wochen normiert):

Für die beiden anderen koordinierten Flughäfen in NRW ergibt sich folgende Veränderung gegenüber der vorherigen Sommerflugplanperiode zum Zeitpunkt der Erstkoordination:

- Münster/Osnabrück -2,8 %
- Köln/Bonn -3,6 %

Da die übrigen Verkehrsflughäfen in NRW (Paderborn, Dortmund und Weeze) weder koordiniert noch flugplanvermittelt sind, liegen vergleichbare Zahlen von dort nicht vor.

Mit Beginn der Series Return Deadline (SRD; weltweit festgelegte Frist zur Rückgabe nicht benötigter Slots) am 15.12.2025 haben die Fluggesellschaften mit der Bereinigung ihres jeweiligen Slot-Bestands für den Flughafen Düsseldorf begonnen. So sind zum 31.12.2025 mit 100.889 Slots 0,7 % (+670) mehr koordiniert als zum Vergleichszeitpunkt der Vorsaison.

Da die Fluggesellschaften bis zum HBD (Historics Base Line Date, ein von der Luftfahrt Organisation IATA festgelegter Zeitpunkt, der weltweit zur Kalkulation der historischen Rechte herangezogen wird) am 31.1.2026 Zeit haben, ihre Slotkoordination für den Sommer 2026 zu finalisieren, stellt der Wert vom 31.12.2025 nur einen Zwischenstand dar.

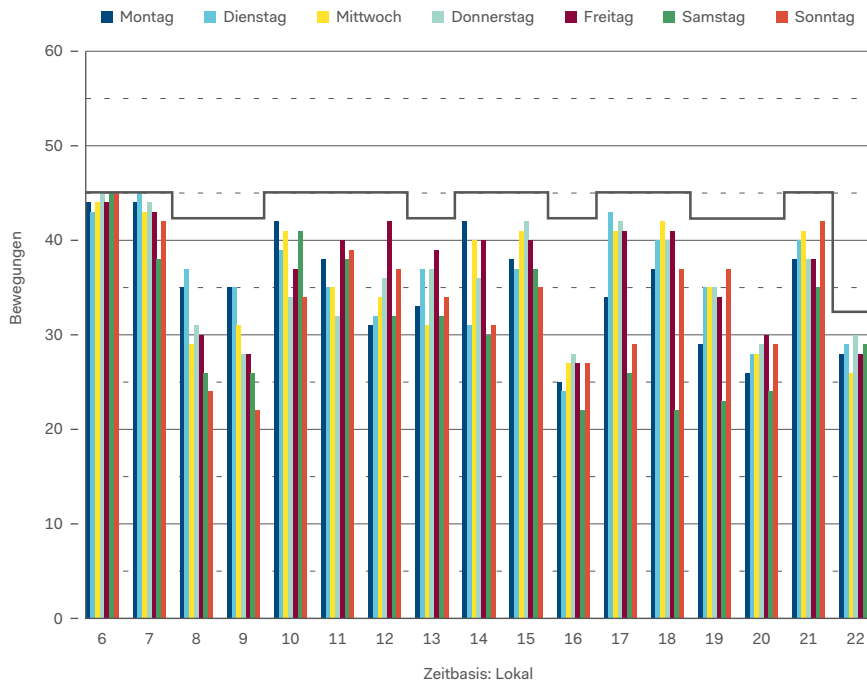


Abbildung 3: Musterwoche zum Datenstand der Erstkoordination

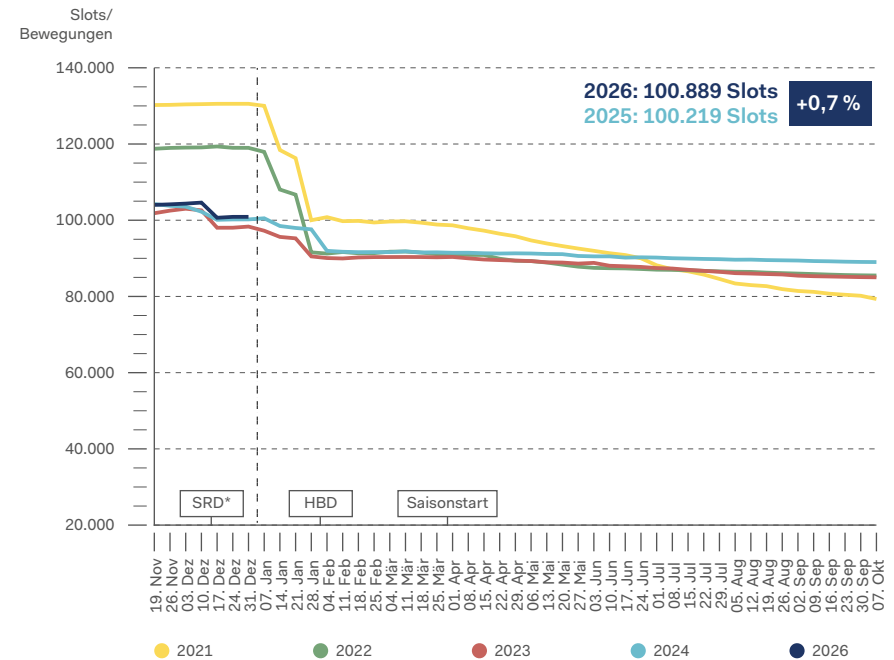


Abbildung 4: Entwicklung der wöchentlichen Koordinationsstände (Linien- und Charterflüge) für Mai bis Oktober 2022–2026

3.4. Ausblick 2026

Auf Basis der zuvor dargestellten Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung geht die Geschäftsführung der FDG für das Geschäftsjahr 2026 von einem gegenüber 2025 höheren Passagiervolumen in Höhe von über 22 Mio. Fluggäste am Flughafen Düsseldorf aus, das aber weiterhin 13 % unter den Verkehrszahlen aus 2019 liegt. In Folge der steigenden Verkehre wird mit einer weiteren Umsatzerholung sowohl im Bereich Aviation sowie auch Commercial gerechnet. Für das Jahr 2026 werden Umsatzerlöse von TEUR 511.661 und ein Jahresüberschuss von TEUR 22.236 angesetzt. Das erwartete bilanzielle EBITDA ist mit rund TEUR 153.264 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 2029 wieder erreicht und auch leicht überschritten werden.

Wesentliche Investitionen des Geschäftsjahres 2026 werden neben Ersatzinvestitionen insbesondere die Erneuerung der Vorfeldpositionen B09 und B10, die Errichtung des Parkdecks P37, die Optimierung der DUS-eigenen Lounges, die Erweiterung und Erneuerung der WC-Anlagen, die energetische Fassadensanierung des Zentralgebäudes Ost und die Bauvorbereitung für das neue Tanklager sein. Daneben fällt Grunderwerbssteuer für den ab 2028 geltenden verlängerten bzw. neuen Erbbaurechtsvertrag mit der Landeshauptstadt Düsseldorf an.

Aufgrund der anhaltend schwierigen Lage auf dem Immobilienmarkt wird für 2026 kein Verkauf von Grundstücken in der Airport City II durch die FDI erwartet. Erst ab 2027 werden wieder Verkäufe unterstellt.

Es wird für 2026 ein Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit von 99 Mio. Euro erwartet. Aufgrund der hohen Tilgungen von Bestandsdarlehen wird im Jahr 2026 eine Neukreditaufnahme von 125 Mio. Euro geplant.

In der Gesamtbetrachtung sieht die Geschäftsführung die FDG mit einem weiteren Anstieg des Verkehrs und mit einer positiven Entwicklung in den nächsten Jahren auf einem guten Weg zurück zur alten Ertragskraft.

3.5. 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

				Eintrittswahrscheinlichkeit					
- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	sehr wahrscheinlich (75 % bis 100 %)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	
- (-)	- (-)	1 (-)	- (-)	wahrscheinlich (50 % bis 75 %)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	
4 (-)	3 (-)	5 (-)	6 (1)	unwahrscheinlich (25 % bis 50 %)	- (-)	- (-)	1 (-)	- (-)	
6 (-)	5 (2)	4 (4)	5 (4)	sehr unwahrscheinlich (0 % bis 25 %)	- (2)	- (-)	- (-)	- (-)	
R - gravierend (> 150.000 TEUR bis > 2.500 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					

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.

Die Methoden zur Bestimmung der Risikotragfähigkeit liegen im Ermessen des Unternehmens (IDW PS 340 Tz. 10). Bei der Risikotragfähigkeit handelt es sich um das maximale Risikoausmaß, welches das Unternehmen ohne Gefährdung seines Fortbestands tragen kann (IDW PS 340 Tz. 8c). Bei der FDG wird die Risikotragfähigkeit durch Simulation der aktuellen wesentlichen Chancen und Risiken im Planungssystem ermittelt. Die Risikotragfähigkeit ist an nachvollziehbare und messbare Kriterien geknüpft. Im Planungssystem kann anhand der Schadenerwartungswerte der ausgewählten Risiken die Auswirkung auf Eigenkapitalquote, Liquidität und Verschuldungsgrad simuliert werden.

Im Jahresverlauf wurden im Konzern zwischen 50 und 65 Chancen und Risiken aktiv gesteuert.

3.6. Wesentliche Chancen und Risiken

Der Luftverkehr hat sich im Jahr 2025 weiter erholt, was sich in einer Passagierzahl von rund 21 Mio. Fluggästen gezeigt hat. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr betrug ca. 5 %. Die Bewegungs- und Passagierzahlen lagen dennoch leicht 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 und MUC) liegt deutlich unter dem Vorkrisenniveau. Im Jahr 2026 besteht neben den möglichen Effekten infolge von Krieg, Terror und Streiks das Risiko von Streckenstreichungen und Marktaustritten sowie Auswirkungen im Zuge der ungünstigen konjunkturellen Entwicklung. Zusätzlich können die Triebwerksprobleme unterschiedlicher Flugzeugmodelle auf unseren Standort weiterhin Einfluss nehmen. Im Wirtschaftsplan 2026 bis 2030 wird für das Jahr 2026 von einem Passagieraufkommen von mehr als 22 Mio. Passagieren ausgegangen, der auch einen zunehmenden Low Cost-Verkehr beinhaltet. Erst für das Jahr 2029 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 2026 besteht daher trotz guter Prognosen für den

Sommerflugplan (z.B. Wachstum bei Eurowings) und der Senkung der Ticketsteuer im Luftverkehr zum 1. Juli 2026 das Risiko einer Planunterschreitung.

Der Wirtschaftsplan 2026 bis 2030 sieht eine Annahme für die Erteilung der Betriebsgenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) vor. Durch den gestellten Änderungsantrag wird sich die Erteilung einer neuen Betriebsgenehmigung verzögern. Das Ministerium muss eine Neubewertung des geänderten Antrags und der überarbeiteten Antragsunterlagen vornehmen. Dies wird entsprechend Zeit in Anspruch nehmen. Da sich die FDG aber noch in einer verzögerten Recovery befindet, sind die Auswirkungen insbesondere in den nächsten Jahren eher gering.

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 2026 weiterhin mit Personalmangel sowohl bei den Bodenverkehrsdienstleistern als auch bei den Sicherheitskontrollen gerechnet werden. Als Resultat eines im Jahr 2025 stattgefundenen EU-Audits, welches Mängel bei den EDT-Kontrollen (Explosive Trace Detection) aufzeigte, wurde als Sofortmaßnahme die Erhöhung der ETD-Kontrollen um 15 % angeordnet. Dadurch können sich die Prozesszeiten an den Sicherheitskontrollen erhöhen und sich die Wartezeiten verlängern. Es kann zudem weiter, speziell in den zu

erwartenden Spitzenstunden, zu Beeinträchtigungen kommen, wenn von den Dienstleistern nicht ausreichend Personal zur Verfügung gestellt wird. Darüber hinaus besteht bei den Bodenverkehrsdienstleistern latent das Risiko eines Marktaustritts oder der vorzeitigen Kündigung der Lizenzen aus wichtigem Grund. Eine Kompensation durch verbleibende Abfertigungsunternehmen würde sich als schwierig erweisen und Qualitätsverluste wären die Folge. 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 Aufwendungen und auch Investitionen aus einer über Plan liegenden Inflation. Auch die Energiepreisentwicklung kann sich ungünstig auf die Kostensituation auswirken.

Im Wirtschaftsplan 2026 bis 2030 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 Gebäudeteile nicht auszuschließen. Hinzu kommen vereinzelt weiterhin bestehende Lieferengpässe, die zu Mehrkosten aufgrund erhöhter Lagerhaltung führen können. Darüber hinaus sind durch Auslaufen 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 2026 mit Wirkung auf die Erlöse aus Transportdiensten. Die aktuelle Wirtschaftsplanung der Entseisungserlöse 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.

Im Rückblick auf 2025 blieb die Cyber-Bedrohungslage insgesamt auf hohem Niveau. Ransomware dominierte weiterhin, da Angreifer gezielt Verfügbarkeit und Betriebsfähigkeit als Druckmittel nutzen. Geopolitisch motivierte Störaktionen – häufig DDoS durch Hacktivist*innen – blieben präsent und können trotz meist begrenzter technischer Schäden spürbare Service- und Betriebsunterbrechungen verursachen. Parallel nahm die Professionalität wirtschaftlich motivierter Täter zu: Spear-Phishing, Identitäts- und Zugangsdatendiebstahl sowie Angriffe über Software- und Dienstleister-Lieferketten waren zentrale, branchenübergreifende Risiken. Für den Flughafen Düsseldorf ist dies unmittelbar relevant, weil öffentlich erreichbare Dienste und digitale Schnittstellen zu Dienstleistern besonders exponiert sind und Störungen sich schnell in operative Verzögerungen und Reputationsrisiken übersetzen. Mit der Cloud-First-Strategie verschieben sich zudem Risikoprofile: Fehlkonfigurationen, Schwächen im Identity- und Access-Management, unklare Verantwortlichkeiten im Shared-Responsibility-Modell sowie Provider-Abhängigkeiten gewinnen an Bedeutung. Daher sind die definierten Sicherheitsrichtlinien und deren konsequente Umsetzung entscheidend. Regulatorisch stieg der Umsetzungs- und Nachweisdruck weiter: NIS2 ist rechtsverbindlich, ergänzt Anforderungen aus IT-Sicherheitsgesetz/KRITIS und erweitert Pflichten zu Governance, Risikomanagement, Meldungen, Schulungen und Lieferkettensicherheit. Im Luftfahrtsektor kommen strengere Vorgaben

durch EASA-Part-IS hinzu. Der Aufbau des Konzern-ISMS schafft hierfür die zentrale Grundlage – entscheidend bleibt die konsequente operative Umsetzung, inkl. Incident-Response-Prozessen und regelmäßigen Übungen für DDoS- und Ransomware-Szenarien.

3.7. 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 2026 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 der Uneinbringlichkeit von 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 2025 liegt der Anteil der festverzinslichen bzw. per SWAP gesicherten Darlehen bei 91 %. 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 ursprünglich 250 Mio. Euro und einem Restvolumen von 62,5 Mio. Euro zum Bilanzstichtag mit 6 Banken bestehen sogenannte Financial Covenants. Deren Nicht-Einhaltung könnte eine Kündigung der Kredite seit dem 31.12.2023 zur Folge haben. Konkret bestehen Covenants im Hinblick auf eine wirtschaftliche Eigenkapitalquote.

3.8. Gesamtbeurteilung Risiken und Chancen

In der Gesamtbetrachtung wird die aktuelle Entwicklung der Risikosituation des FDG-Konzerns auch nach dem Bilanzstichtag als grundsätzlich beherrschbar eingeschätzt, dennoch ist die geringe Eigenkapitalausstattung als Risiko einzuschätzen. Die Wahrscheinlichkeit einer bestandsgefährdenden Entwicklung wird auch nach dem Bilanzstichtag jedoch als sehr unwahrscheinlich angesehen.

Düsseldorf, den 13. Februar 2026

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 2025, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 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 2025 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 2025 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 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 getrof-

fenen 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 wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des 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 23. Februar 2026

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Stephan Schims	Tim Jankowski
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

IMPRESSUM

Geschäftsbericht 2025

Flughafen Düsseldorf GmbH
Corporate Communications
Postfach 30 03 63
40403 Düsseldorf
dus.com

Fotos

Heike Katthagen
Andreas Wiese
Frederic Scheidemann
Mike Henning
Giulio Coscia
© EUREF AG_Christian Kruppa

Renderings

A2T2 Filmproduktion GmbH & Co. KG