

Geschäftsbericht 2013



Köln Bonn Airport

Konrad Adenauer



Köln Bonn Airport – Gateway to Europe	4
Vorwort	6
Organe der Gesellschaft	8
Köln Bonn Airport in Zahlen	11
Das Jahr im Überblick	12
Flugziele Passage 2014	20
Flugziele Fracht 2014	22
Rahmenbedingungen	24
Lagebericht der Flughafen Köln/Bonn GmbH	32
Jahresabschluss	48
Bestätigungsvermerk	56
Bilanz	58
Gewinn- und Verlustrechnung	60
Entwicklung des Anlagevermögens	62
Bericht des Aufsichtsrates	64
Impressum	66



Drei Start- und Landebahnen:

Interkontbahn 14L/32R: 3.815 m x 60 m

Parallelbahn 14R/32L: 1.863 m x 45 m

Querwindbahn 06/24: 2.459 m x 45 m

9 Vorfelder:

5 Vorfelder für den Passagierverkehr

4 Vorfelder für den Frachtverkehr

116 Parkpositionen:

18 gebäudenähe Positionen

(Brückenpositionen)

98 gebäudeferne Positionen

Zwei Terminals:

53 Shops und Restaurants

86 Check-in-Schalter:

46 in Terminal 1

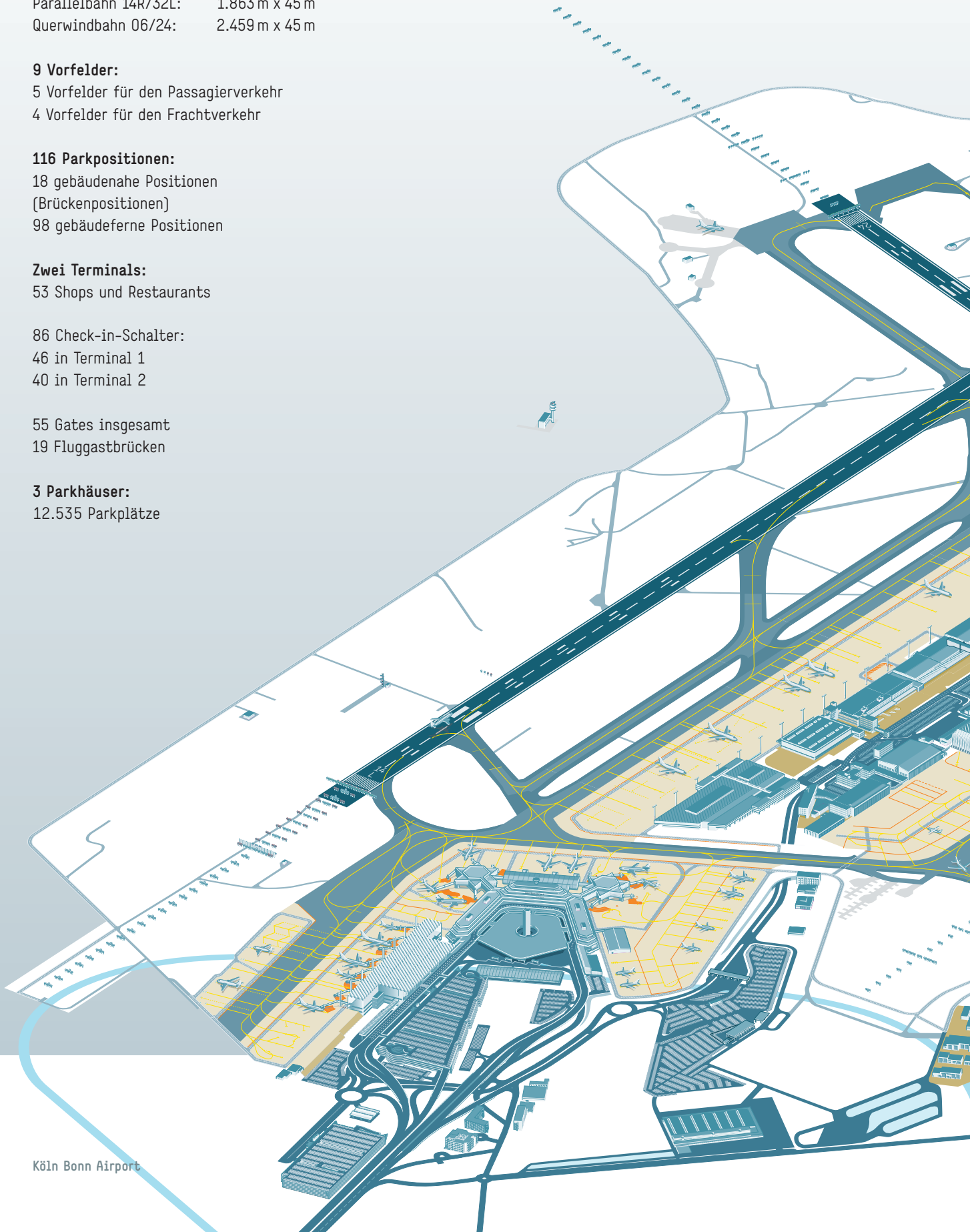
40 in Terminal 2

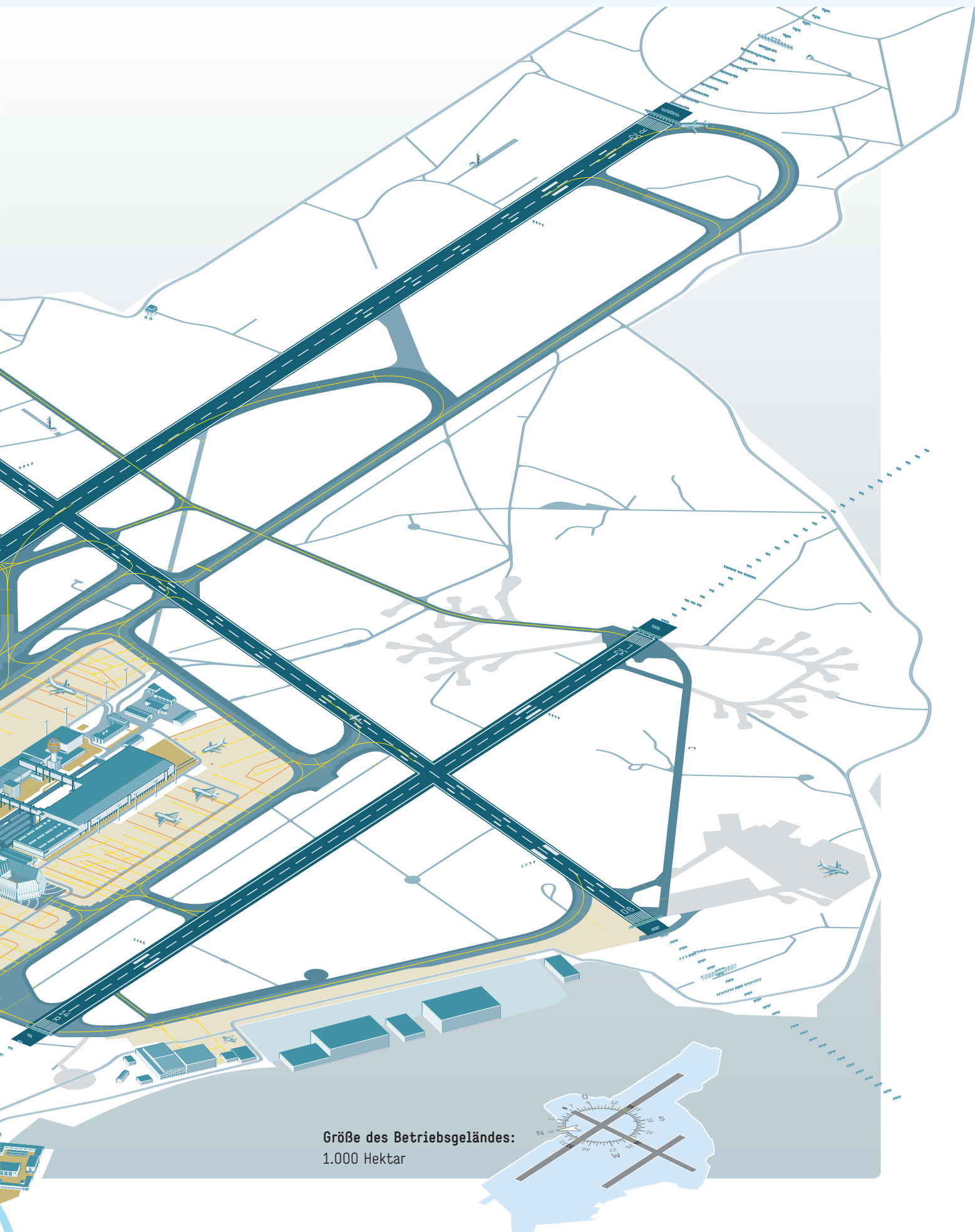
55 Gates insgesamt

19 Fluggastbrücken

3 Parkhäuser:

12.535 Parkplätze





Größe des Betriebsgeländes:
1.000 Hektar



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

das erste Dreivierteljahr 2013 verlief keineswegs gut. Erst im 4. Quartal drehten die Verkehrszahlen am Köln Bonn Airport ins Plus. Bis dahin wurde der Passagierverkehr geprägt durch den Sparkurs der großen deutschen Airlines und die Luftverkehrssteuer. Neue Airlines, die zum Winter ihren Verkehr aufnahmen, sowie Angebotsaufstockungen sorgten jedoch für einen Aufschwung. Den Fracht-Airlines machten in den ersten neun Monaten vor allem die Auswirkungen der europäischen Wirtschaftskrise noch zu schaffen. Die Frachtzahlen entwickelten sich deshalb schwächer als erwartet.

Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 9,1 Millionen Passagiere, das ist ein Minus von 2,2 Prozent im Vergleich zu 2012, befördert. Rund 740.000 Tonnen Fracht bedeuten ein Minus von 1,6 Prozent.

Dennoch stiegen die Umsatzerlöse um 2,3 Prozent auf 271,1 Millionen Euro. Hierfür sind vornehmlich die Einnahmen aus dem Non-Aviation-Geschäft verantwortlich. Die Investitionen betrugen im vergangenen Jahr 27,6 Millionen Euro. Annähernd acht Millionen Euro flossen allein in den Bau des neuen Germanwings-Verwaltungsgebäudes. Erfreulicherweise konnten wir einen Jahresüberschuss erzielen, der Gewinn beträgt 1 Million Euro. Zum jetzigen Zeitpunkt erwarten wir für das laufende Jahr sowohl bei den Einnahmen als auch bei den Verkehrszahlen eine positive Entwicklung.

Hingegen betrachten wir mit Sorge, dass die deutsche Luftverkehrsbranche interna-

tional zunehmend an Boden verliert. Starke Belastungen, wie etwa durch die Luftverkehrssteuer, oder Restriktionen durch die sich zunehmend ausweitenden Nachtflugbeschränkungen sind hierfür verantwortlich. Damit der Standort wettbewerbsfähig bleibt, muss die Politik Rahmenbedingungen schaffen, die ihn, statt zu schwächen, stärken. Es gilt weiterhin: Deutschland braucht endlich ein umfassendes Luftverkehrskonzept.

Stolz können wir auf gleich zwei bedeutende Auszeichnungen der Luftverkehrsbranche sein, mit denen der Köln Bonn Airport kürzlich bedacht wurde. Jeweils den ersten Platz in Europa erreichten wir in unseren Kategorien für die Fracht bei den „Air Cargo Excellence Awards“ und für das „Gesamtpaket Flughafen“ bei den „Skytrax World Airport Awards 2014“: Köln/Bonn wurde dort zum „Best Regional Airport Europe“, d.h. zum besten europäischen Flughafen, der kein Interkontinental-Drehkreuz ist, gekürt. Voraus ging eine Befragung von 13 Millionen Passagieren weltweit.

Beide Auszeichnungen beweisen die Wertschätzung, die Passagiere und Airlines uns entgegenbringen. Sie zeigen, wie wichtig es für einen Flughafen ist, beständig an der Verbesserung von Service und Dienstleistung zu arbeiten. Zudem ist es unerlässlich, in die Steigerung der Attraktivität seiner Terminals zu investieren. Dass Köln/Bonn so hervorragend abgeschnitten hat, liegt aber auch an der täglich ausgezeichneten Arbeit unserer Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Sie haben die Awards zu Recht verdient.

Michael Garvens
(Vorsitzender der Geschäftsführung)

Athanasios Titonis
(Technischer Geschäftsführer)





Geschäftsführung

Michael Garvens

Vorsitzender der
Geschäftsführung
Bergisch Gladbach

Athanasios Titonis

Technischer
Geschäftsführer
Bonn

Mitglieder des Aufsichtsrates

Dr. Volker Hauff

Land Nordrhein-Westfalen
Vorsitzender
Bundesminister a. D.

Hans-Dieter Metzen

Arbeitnehmersvertreter
1. stellvertretender
Vorsitzender
Angestellter FKB

Jochen Ott

Stadt Köln
2. stellvertretender
Vorsitzender
Oberstudienrat a. D.

Dr. Martina Hinricher

Bundesrepublik Deutschland
3. stellvertretende
Vorsitzende
Ministerialdirektorin

Gunther Adler

Land Nordrhein-Westfalen
Staatssekretär

Nuretdin Aydin

Arbeitnehmersvertreter
Oberlader FKB

Bernhard Braun

Arbeitnehmersvertreter
Angestellter FKB

Winrich Granitzka

Stadt Köln
Unternehmensberater

Reinhard Limbach

Land Nordrhein-Westfalen
Immobilienkaufmann
(seit 14.06.2013)

Waltraud Mayer

Arbeitnehmersvertreterin
Angestellte FKB



Dr. Rüdiger Messal

Land Nordrhein-Westfalen
Staatssekretär

Petra von Wick

Bundesrepublik Deutschland
Ministerialrätin

Gerold Reichle

Bundesrepublik Deutschland
Ministerialdirektor
(bis 31.03.2014)

Karl-Heinz Wildschrei

Arbeitnehmervertreter
Angestellter FKB

Jürgen Roters

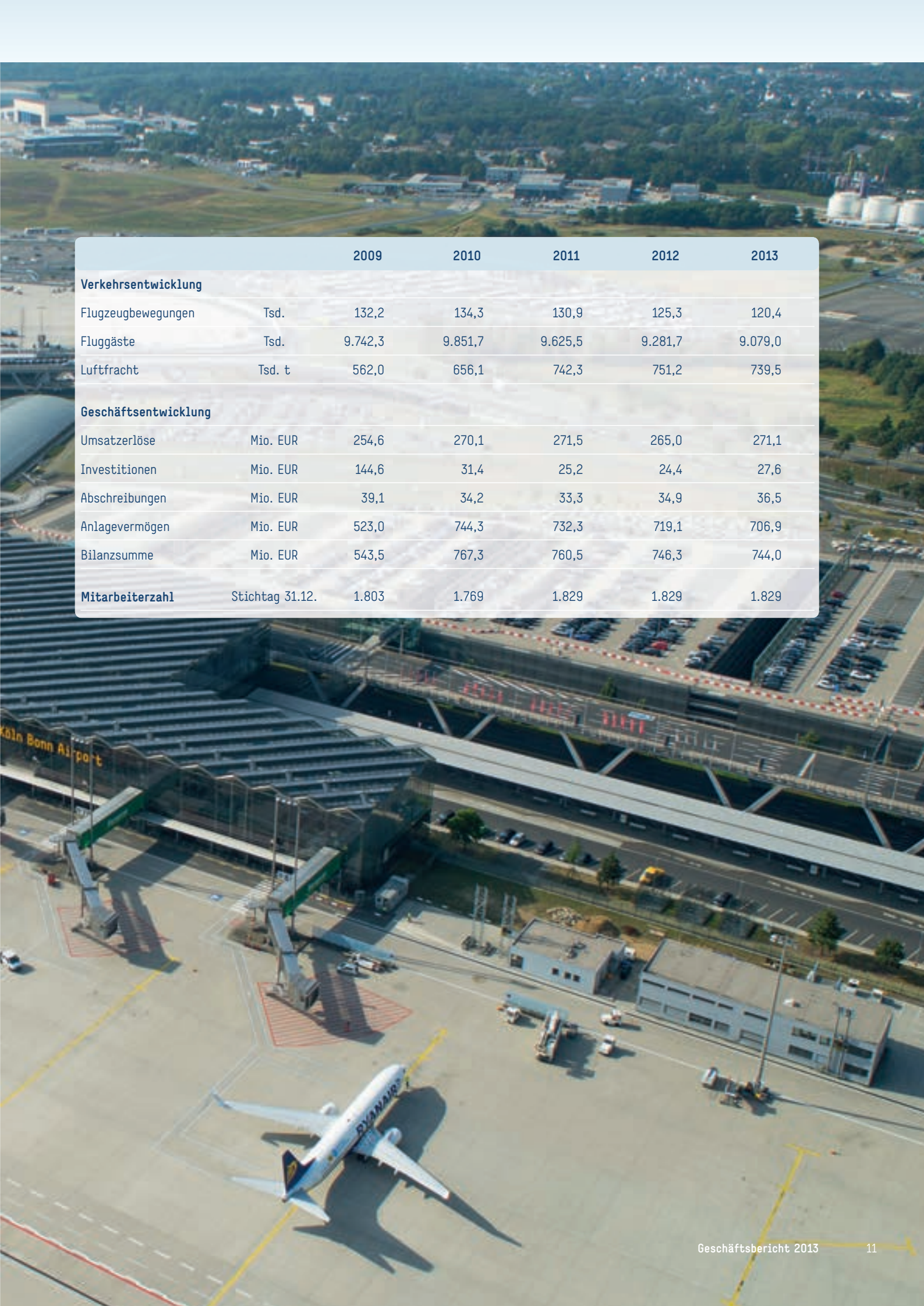
Stadt Köln
Oberbürgermeister

Eduard Wolf

Rheinisch-Bergischer Kreis
Angestellter
(bis 14.06.2013)







		2009	2010	2011	2012	2013
Verkehrsentwicklung						
Flugzeugbewegungen	Tsd.	132,2	134,3	130,9	125,3	120,4
Fluggäste	Tsd.	9.742,3	9.851,7	9.625,5	9.281,7	9.079,0
Luftfracht	Tsd. t	562,0	656,1	742,3	751,2	739,5
Geschäftsentwicklung						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	254,6	270,1	271,5	265,0	271,1
Investitionen	Mio. EUR	144,6	31,4	25,2	24,4	27,6
Abschreibungen	Mio. EUR	39,1	34,2	33,3	34,9	36,5
Anlagevermögen	Mio. EUR	523,0	744,3	732,3	719,1	706,9
Bilanzsumme	Mio. EUR	543,5	767,3	760,5	746,3	744,0
Mitarbeiterzahl	Stichtag 31.12.	1.803	1.769	1.829	1.829	1.829

Januar

Start der deutschlandweiten 4-Liter-Kampagne

Die Luftverkehrsbranche ging Mitte Januar in die Offensive. Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) hat gemeinsam mit seinen Mitgliedern, zu denen auch der Köln Bonn Airport gehört, die Effizienzkampagne „Vier bringen Sie weiter“ gestartet. Mit ihr will man auf den durchschnittlichen Kerosinverbrauch eines Flugzeugs hinweisen, der derzeit bei unter vier Litern pro hundert Kilometern und pro Passagier liegt. Der Köln Bonn Airport beteiligte sich unter anderem mit einem 32 Meter mal 14 Meter großen Plakat am Parkhaus 3, das dort zum Start der Kampagne am 14. Januar aufgehängt wurde.



März

ITB-Empfang mit Schwergewicht

Beim traditionellen Empfang des Flughafens auf der Internationale Tourismus-Börse (ITB) in Berlin spielten Fußball-Experte Reiner Calmund (r.) und Michael Garvens einen launigen Sketch. Als Passagiere des imaginären Flugs 4711 nach Tegel diskutierten „Calli“ und Garvens vor rund 250 geladenen Gästen unter anderem über die Luftverkehrssteuer, Sparprogramme bei Airlines und die Zukunft des BER. Der Köln Bonn Airport war wie in jedem Jahr mit einem eigenen Stand auf der größten Tourismusmesse der Welt vertreten.



Mai

Auf dem Siegerpodest

Unter den weltbesten Flughäfen in der Größe von 5 bis 10 Millionen Passagieren belegt Köln/Bonn einen hervorragenden dritten Platz, bei den „Best Regional Airports“ in Europa den zweiten und bei den besten Flughäfen in Zentral-Europa den fünften Rang. Das ergab die Befragung von Passagieren durch das renommierte Londoner Luftfahrtforschungsinstitut Skytrax. Bei den international renommierten „World Airport Awards 2013“ wurden weltweit an 395 Flughäfen über 12 Millionen Fluggäste mit über 100 unterschiedlichen Nationalitäten befragt.



Laute Flugzeuge zahlen deutlich mehr

Anfang Mai trat die neue Gebührenordnung des Flughafens in Kraft. Laute Flugzeuge müssen seitdem am Köln Bonn Airport deutlich mehr bezahlen als leisere, insbesondere wenn sie nachts fliegen. Der vom Lärm abhängige Teil der Landegebühen ist deutlich größer als zuvor. Auch die Gebühren-Spreizung zwischen lauten und leiseren Flugzeugen sowie zwischen Landungen am Tag oder in der Nacht wurde erhöht. Zusätzlich bietet der Flughafen erhebliche finanzielle Anreize für Fluggesellschaften, sich für den Einsatz neuer, lärmarmer Flugzeuge am Köln Bonn Airport zu entscheiden. Bis zu 1 Million Euro können Airlines in drei Jahren einsparen, wenn sie Flugzeuge der Typen Boeing 777, Boeing 747/800 oder Airbus A330 einsetzen.





Juni

Ort der Einkehr

Zur inneren Einkehr lädt seit Juni der Gebetsraum/Prayer Room ein. Hier finden Fluggäste, Besucher oder Flughafenmitarbeiter einen Ort der Ruhe. Der Gebetsraum auf der Basisebene im Terminal 2 steht Besuchern aller Glaubensrichtungen und Religionen offen, auf religiöse Symbolik wurde deshalb bewusst verzichtet. Er ist in enger Zusammenarbeit mit dem Kölner Rat der Religionen entstanden.



Große Airport-Party mit 30.000 Besuchern

Am 8. Juni kamen 30.000 Besucher zum „Tag der Luftfahrt“ an den Airport und genossen die einmalige Flughafen-Atmosphäre. Teile des Vorfelds wurden für diesen Tag in eine fast 20.000 m² große Eventfläche umgewandelt. Vorgestellt wurden u. a. verschiedene Abfertigungsgeräte. Parallel lockte der „REWE Family Day“ mit Gastronomie, Eventständen und einer großen Show-Bühne, auf der z. B. Detlef D. Soost, Cassandra Steen und die DSDS-Gewinnerin Beatrice Egli auftraten.



Heilige Messe im Terminal

Für den Flughafen war es eine Premiere: Der katholische Pfarrer Johannes Mahlberg von der Gemeinde Christus König in Porz feierte an Christi Himmelfahrt erstmals eine Heilige Messe am Köln Bonn Airport. Rund 200 Gläubige kamen zum Gottesdienst auf die Basisebene von Terminal 2.

Juli

Flugzeug auf den Namen „Köln“ getauft

Mit der Nachbildung einer gläsernen Amphore aus dem Römisch-Germanischen Museum, die mit Rheinwasser gefüllt war, taufte am 1. Juli Kölns Oberbürgermeister Jürgen Roters einen Airbus A319 der Germanwings auf den Namen „Köln“. Anlass der Taufe war der Premierenflug der „neuen Germanwings“. Die Airline startete mit einem neuen Produkt- und Markenkonzept und stieg damit zur drittgrößten Airline Deutschlands auf.



Ausbildungsmesse in Terminal 2

Fast 1.000 Schüler und potentielle Azubis kamen am 5. Juli zur Ausbildungsmesse, die der Flughafen zusammen mit der Industrie- und Handelskammer Köln in Terminal 2 veranstaltete. Bei der Messe präsentierten sich die Flugsicherung, der Zoll, Nayak, FedEx, UPS und viele weitere am Flughafen ansässige Firmen als mögliche Ausbildungsunternehmen.

Größter SunExpress-Standort

Die Ferien-Fluglinie SunExpress, ein Gemeinschaftsunternehmen von Lufthansa und Turkish Airlines, hat ihr Angebot auf dem Köln Bonn Airport deutlich ausgebaut. Ende Juli stationierte die Airline hier zwei weitere Boeing 737-800. Mit insgesamt drei Maschinen ist Köln/Bonn nun größter SunExpress-Standort in Deutschland. Auch das Angebot zu verschiedenen Warmwasser-Destinationen wurde im Sommer ausgeweitet.



Elektrisch übers Vorfeld

Strom statt Sprit: Der Köln Bonn Airport tauschte in seinem Fuhrpark herkömmliche benzinbetriebene Autos gegen batteriebetriebene Elektro-Fahrzeuge aus. Im Rahmen des Großprojektes „CologneE-Mobil – Elektromobilitätslösungen für NRW“ hat der Flughafen zwei vollständig batteriebetriebene Ford Focus sowie vier Ford C-Max mit Plug-In-Hybridantrieb angeschafft. Insgesamt investiert der Airport rund eine halbe Million Euro in Elektro-Lösungen. Mit seinen Partnern, zu denen zählen u. a. Ford, Rheinenergie, der TÜV Rheinland und die Stadt Köln zählen, hat der Airport „CologneE-Mobil 2“ der Öffentlichkeit vorgestellt.





August

Familienfreundlichster Flughafen

Der Köln Bonn Airport ist der familienfreundlichste Flughafen Deutschlands. Dies ergab eine deutschlandweite Kundenbefragung der ServiceValue GmbH in Kooperation mit der WELT am SONNTAG und unter wissenschaftlicher Begleitung der Goethe-Universität Frankfurt. 35.000 Familien mit Kindern bewerteten die Familienfreundlichkeit von über 300 Unternehmen aus 35 Branchen. Bei den Flughäfen liegt Köln/Bonn auf dem ersten Platz vor München und Frankfurt am Main.



September

Tag der Luft- und Raumfahrt

Über 30.000 Besucher strömten am Sonntag, den 22. September, auf das Gelände des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Porz. Das DLR und die Europäische Weltraumorganisation ESA präsentierten die neuesten Forschungsprojekte aus der Luft- und Raumfahrt, aber auch aus den Bereichen Sicherheit, Energie und Verkehr. Zu den Mitveranstaltern zählte auch der Köln Bonn Airport. Die Flugzeug-Fans zog es auf die „Zulu-Platte“ des Flughafens. Dort stellten das DLR seine Forschungsflotte, die Flugbereitschaft der Bundeswehr u. a. das Regierungsflugzeug Airbus A319, UPS sowie FedEx moderne Frachtflugzeuge aus.



Oktober

Norwegian erweitert sein Angebot

Mit Beginn des Winterflugplans nahm Norwegian Air Shuttle vier Sonnenziele ins Angebot. Die norwegische Low-Cost-Airline, die im März 2012 mit einer Verbindung nach Oslo in Köln/Bonn gestartet war, baute somit ihr Engagement deutlich aus. Neben Oslo gibt es nun Verbindungen nach Alicante, Gran Canaria, Malaga und Teneriffa. Anlässlich des Erstflugs nach Las Palmas/Gran Canaria erhielt die Crew eine mittelmeer-blaue Erstflugtorte.



November

Germanwings bezieht Neubau

In nur sieben Monaten Bauzeit ist der Neubau für die Germanwings-Verwaltung fertig gestellt worden. Anfang November begannen die Mitarbeiter mit dem Einzug. Das sechsgeschossige Gebäude, das aus 120 Modulen zusammengesetzt wurde, beherbergt rund 350 Büros.

Michael Garvens ins Präsidium des BDL gewählt

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) wählte Michael Garvens als Vertreter der deutschen Airports in das Präsidium des Bundesverbands der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL). Mitglieder im BDL sind Deutschlands Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und Leistungsanbieter aus der Luftfahrt.





Dezember

UPS stellt 200-Millionen-US-Dollar-Umbau fertig

Nach knapp einem Jahr Bauzeit hat UPS seine rund 200 Millionen US-Dollar teuren Erweiterungs- und Umbauarbeiten abgeschlossen. Damit ist jetzt Köln/Bonn nach Louisville (USA) das zweitgrößte Luftverkehrsdrehkreuz von UPS weltweit. Knapp 10.000 m² sind hinzugekommen. Um die Sortierkapazität der nun rund vier Fußballfelder großen Gesamtanlage von 110.000 auf 190.000 Pakete pro Stunde zu erhöhen, wurde außerdem kräftig in die Förderanlagen der ursprünglichen Halle, die im Jahre 2006 eröffnet worden ist, investiert.



Klimaspende per Smartphone

Der Köln Bonn Airport ist der erste deutsche Flughafen, der eine Klimaspende per Smartphone anbietet. Passagiere können damit noch einfacher die beim Flug entstehenden CO₂-Emissionen ausgleichen und tragen mit ihrer Spende zur Finanzierung von Klimaschutzprojekten in Brasilien bei. Auf Plakaten, die mit einem QR-Code versehen sind, wird in den Wartebereichen der Gates für die Schweizer Klimaschutzorganisation myclimate geworben, die weltweit Projekte zur Reduzierung von Treibhausgasen unterstützt. Köln/Bonn arbeitet bereits seit 2008 mit der gemeinnützigen und unabhängigen Organisation zusammen.





Flugziele Passage 2014





Stand Mai 2014



Stand Mai 2014



Politische Rahmenbedingungen

Für den Luftverkehrsstandort Deutschland war auch 2013 kein einfaches Jahr. Nach schwachem Beginn entwickelte sich der deutsche Luftverkehr im Jahresverlauf an den meisten Flughäfen wieder positiv, vor allem auf Grund der günstigen wirtschaftlichen Prognosen für die europäische Wirtschaft.

Doch trotz dieses Aufwärtstrends könnte sich der Luftverkehr in Deutschland noch besser entwickeln, würde er nicht von den vorherrschenden politischen Rahmenbedingungen gebremst. Dadurch ist die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts

Deutschland in Gefahr. In den vergangenen Jahren entwickelten sich in Asien und dem Nahen Osten neue Wachstumszentren im Luftverkehr. Nicht nur, dass Airlines aus der Region beim Ertrag und bei der Rentabilität weitaus besser abschneiden als ihre europäischen Konkurrenten, auch Drehkreuze wie Frankfurt haben Passagiere im Umsteigeverkehr an Hubs wie Dubai verloren. D.h. Wachstum wandert ab.

Mitte März 2014 veröffentlichte das Handelsblatt Research Institute gemeinsam mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) eine Unter-



suchung mit dem Titel „Determinanten der Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Luftverkehr“, die die Wettbewerbsbedingungen im internationalen Luftverkehr vergleicht. In ihr schneidet die deutsche Luftfahrt schlecht ab, denn „sie kann nur noch mit Fußfesseln am internationalen Wettbewerb teilnehmen“, so die Autoren der Studie.

Die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Airlines und Airports ließe sich nur verbessern, so die Forderung, wenn die Luftverkehrssteuer sowie die Betriebsbeschränkungen abgeschafft würden. Nachteilig wirken sich zudem als wettbewerbsverzerrende Faktoren

z.B. die komplexen Genehmigungsverfahren und die unterschiedlichen Sozialstandards bei den Airlines aus.

Auch wenn der Wettbewerb global ausgetragen wird, entscheiden die Rahmenbedingungen in den Heimatländern über die Erfolgsaussichten. Airports und Airlines wünschen sich deshalb, dass die Politik endlich Rahmenbedingungen schafft, die den Luftverkehrsstandort Deutschland stärken. Bereits Mitte Januar 2014 legte der BDL, in dem auch der Köln Bonn Airport Mitglied ist, einen 16-seitigen Katalog mit entsprechenden Forderungen und Vorschlägen der Bun-





desregulierung vor, nachdem diese in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart hatte, ein solches Konzept erarbeiten zu wollen.

Behindert wird eine erfolgreiche Entwicklung noch immer durch die zum 1. Januar 2011 eingeführte Luftverkehrssteuer. Sie belastet die deutschen Airlines überproportional. Allein im Jahr 2013 mussten die deutschen Luftverkehrsgesellschaften über eine halbe Milliarde Euro Steuer an den Bund abführen. Da die Steuer auf die Ticketpreise geschlagen wird, wandern Passagiere ins benachbarte Ausland ab. Bisher ist dies jährlich die stattliche Zahl von rund fünf Millionen Passagieren. Darunter leiden vor allem grenznahe Airports mit einem hohen Anteil an innerdeutschen Verbindungen. Bestes Beispiel für einen solchen Flughafen ist Köln/Bonn.

Die negativen Auswirkung der Luftverkehrssteuer lassen sich auch daran ablesen, wie sich das allgemeine Wirtschafts- im Verhältnis zum Luftverkehrswachstum entwickelt: Unter normalen Umständen, d.h. ohne Eingriffe durch die Politik, wächst der Luftverkehr stärker als die Volkswirtschaft. Mit Einführung der Steuer hat sich dies geändert. Während der Luftverkehr in Deutschland auf der Stelle tritt, wächst der Luftverkehr im übrigen Westeuropa deutlich stärker als die Wirtschaft. Die deutsche Luftverkehrssteuer ist zumindest für die Flughäfen im benachbarten Ausland als Subventionsprogramm zu betrachten. Auch wenn das Bundesfinanzministerium durch die Steuer eine Milliarde Euro eingenommen hat, wird im Gegenzug ein Großteil durch Mindereinnahmen wegen der hohen Einnahmeverluste von Airlines und Airports aufgezehrt. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft ist sich einig, dass die Luftverkehrssteuer dringend abgeschafft gehört. Die in dieser Hinsicht in die Bundesregierung gesetzten Hoffnungen haben sich allerdings bisher nicht erfüllt.

Ganz im Gegenteil: Politik und Öffentlichkeit erhöhen den Druck sogar noch, indem sie die Betriebseinschränkungen für Flug-







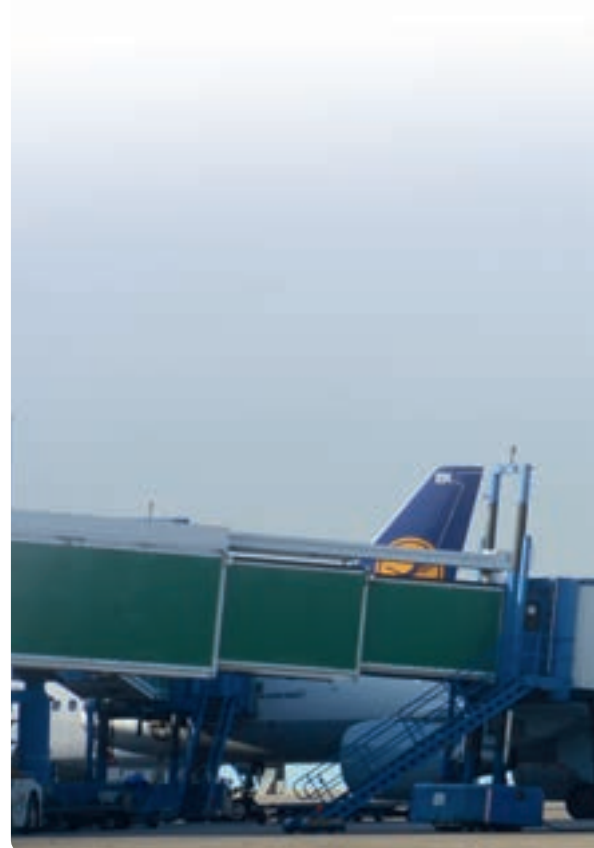
häfen verschärfen. Hier zwei Beispiele, die Köln/Bonn betreffen: Anfang des Jahres 2014 kündigte die nordrhein-westfälische Landesregierung erneut an, sie wolle ein Nachtflugverbot für Passagierflugzeuge am Köln Bonn Airport durchsetzen. Nur wenige Wochen später haben Flughafennachbarn vor dem Oberverwaltungsgericht (OVG) in Münster Privatklage eingereicht. Mit ihr wollen sie den Nachtflug insgesamt am Köln Bonn Airport kippen. Der Initiative der Landesregierung sieht der Flughafen allerdings gelassen entgegen, da schon vor zwei Jahren das Bundesverkehrsministerium unter Peter Ramsauer den NRW-Vorstoß abgelehnt hat mit der Begründung, dass der beabsichtigte Teilwiderruf der Betriebsgenehmigung rechtlich nicht tragfähig sei. Seitdem hat sich nichts an der Rechtslage geändert. Der Klage vor dem OVG in Münster, die in der Behauptung gipfelt, der Flughafen Köln/Bonn sei ein „luftverkehrsrechtlicher Schwarzbau“, gibt der Flughafen Köln/Bonn kaum Chancen auf Erfolg. Auf Grund der Rechtslage müsste das Begehren der Kläger vom Gericht abgewiesen werden.

Schwerwiegend sind auch die Pläne der hessischen Landesregierung, den Betrieb in Frankfurt, und damit an einem der größten und wichtigsten Drehkreuze Europas, weiter einzuschränken. Im schwarz-grünen Koalitionsvertrag stehen eine regelmäßige Lärmpause in der Nacht von sieben Stunden und die Einführung einer Lärmobergrenze. Würden diese Vorhaben umgesetzt, hätte dies gravierende Konsequenzen für Deutschlands größten Flughafen. Vor allem würde der Eingriff in die bestehende Betriebsgenehmigung die Wettbewerbsfähigkeit von Fracht stark gefährden.

Will die deutsche, stark exportorientierte Wirtschaft hingegen international konkurrenzfähig bleiben, dann braucht sie Flughäfen, die nachtoffen sind. Die dort abgefertigte Luftfracht verbindet internationale Märkte und bindet Deutschland ein in weltweit ineinander verzahnte Produktionsketten. Dies gilt vor allem für die Express-

fracht, die über Nacht an Drehkreuzen wie Köln/Bonn umgeschlagen wird. Sendungen aus Asien oder Amerika werden hier umverteilt und schon am Folgetag der Versendung beim Kunden angeliefert. Dieser sogenannte „Nachtsprung“ ist für die deutsche Wirtschaft von immenser Bedeutung. Ein Aussetzen des Nachtflugs hätte für Deutschland weitreichende Folgen. Nicht nur, dass Airlines, die Expressfrachtflüge betreiben, ins benachbarte Ausland abwandern würden, die deutsche Wirtschaft würde eine große Zahl an Arbeitsplätzen verlieren.

Deshalb ist es wichtig, dass die Politik festlegt, welche Flughäfen von besonderer Bedeutung für die deutsche Wirtschaft sind und welche deshalb nachts offen sind. Köln/Bonn gehört für die deutsche Wirtschaft zu den Airports von überregionaler Bedeutung. Damit dies so bleibt, muss die Politik die bestehenden Betriebsregelungen langfristig garantieren und die Entwick-





lungsmöglichkeiten sichern. Ein wichtiger Schritt ist dabei, dass der neue nordrhein-westfälische Landesentwicklungsplan den Köln Bonn Airport als landesbedeutsam einstuft. Grundvoraussetzung für diese landesplanerische Zielsetzung ist der Bestandschutz. Aus diesem Grund muss auch die im aktuellen Landesentwicklungsplan enthaltene Formulierung beibehalten werden: „Die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsflughafens Köln/Bonn, insbesondere in seiner Funktion als bedeutender deutscher Frachtflughafen, ist zu sichern und zu stärken.“

Wie sehr die deutsche Wirtschaft und der Arbeitsmarkt vom Luftverkehr profitiert, zeigt der 2013 veröffentlichte Report „Luftfahrt und Wirtschaft“, der in Zusammenarbeit von BDL und ifo Institut München entstanden ist. Das ifo Institut wertete für seinen Geschäftsklimaindex über 7.000 Meldungen von Unternehmen aus Industrie,

Bauhauptgewerbe, Groß- und Einzelhandel aus. Die Struktur der befragten Unternehmen bildet die gesamte deutsche Wirtschaft ab: vom Weltkonzern bis hin zum Kleinunternehmen. Demnach sind für 56,2 Prozent aller Unternehmen in Deutschland Flugverbindungen sehr wichtig oder wichtig. Für die deutschen Schlüsselbranchen Maschinenbau (89,6 %), Kraftfahrzeugbau (79,6 %) und Chemische Industrie (79,2 %) spielt der Luftverkehr eine noch größere Rolle.

Im Jahr 2012 transportierten Fracht- und Passagierflugzeuge Außenhandelswaren im Wert von 204 Milliarden Euro. Dies entspricht 10,1 Prozent der deutschen Im- und Exporte. Im Vergleich zu allen anderen Verkehrsträgern transportieren Flugzeuge zwar den geringsten Anteil an Waren, nimmt man jedoch den Wert pro Tonne, die befördert wird, dann liegt der Luftverkehr in Deutschland mit 75.000 Euro je Tonne auf Platz 1, gefolgt von Straße (2.800 Euro/Tonne), Schiff



(1.900 Euro/Tonne) und Schiene (1.200 Euro/Tonne). Rund ein Fünftel des deutschen Luftfrachtaufkommens wird übrigens in Köln/Bonn umgeschlagen.

Der Report belegt aber auch die Bedeutung des deutschen Luftverkehrs als Arbeitgeber. Im Jahr 2012 waren rund 823.000 Menschen im Luftfahrtsektor und den Zulieferbranchen beschäftigt. Die Luftfahrtunternehmen und deren Beschäftigte zahlten 2012 insgesamt 23,1 Mrd. Euro an Steuern und Sozialversicherungsabgaben.

Trotzdem ist es nicht akzeptabel, dass kleine Flughäfen, die weder ein ausreichendes Einzugsgebiet noch eine langfristige Zukunftsperspektive besitzen, mit öffent-

lichen Mitteln am Leben erhalten werden. Bestes Beispiel ist hierfür der Flughafen Kassel-Calden, der im letzten Jahr in Betrieb gegangen ist. Umso wichtiger ist es, dass die EU-Kommission neue Beihilfe-Richtlinien erlassen hat. In ihnen werden die staatlichen Beihilfen nach Passagierzahlen gestaffelt. Die höchsten Zuschüsse, sie können sich auf bis zu 75 Prozent belaufen, erhalten Flughäfen mit weniger als einer Million Passagiere pro Jahr. Bei Flughäfen ab fünf Millionen Passagieren ist eine Subventionierung nicht zulässig. Die EU-Kommission hat vernünftigerweise eine Grenze eingezogen, laut der die Regionalairports ihre Betriebskosten nach zehn Jahren selbst erwirtschaften müssen. Jetzt müssen die Beihilfeleitlinien auf nationa-

ler Ebene detailliert ausformuliert werden – und dies im Rahmen des nationalen Luftverkehrskonzepts.

Statt unwirtschaftlicher Flughafen-Projekte braucht Deutschland ein bedarfsgerechtes und wettbewerbsfähiges Luftverkehrsnetz. Hierzu gehört auch, dass Flughäfen wachsen können. Vor dem Ausbau stehen allerdings im internationalen Vergleich komplexe Planungs-, Genehmigungs- und Entscheidungsprozesse. Dies sind Prozesse, wie sie es in dieser Form bei globalen Konkurrenten wie Dubai oder in China nicht gibt.

Insgesamt gesehen sollte der Bund eine stärkere Rolle als bisher einnehmen und die Aktivitäten der Länder bezüglich des Luftverkehrs koordinieren. Während z.B. Großvor-

haben von Straße und Schiene im Bundesverkehrswegeplan seit Jahrzehnten abgestimmt werden, gibt es nichts Vergleichbares für den Luftverkehr. Deutschland braucht ein verbindliches Luftverkehrskonzept, denn nur ein solches Konzept schafft Planungssicherheit. Dies gilt nicht nur für die am Luftverkehr beteiligten Unternehmen, sondern auch für die Bürger. Der Luftverkehr muss auf breiter Basis gesellschaftlich akzeptiert werden. Die Flughäfen sehen sich ihrerseits in der Pflicht, die Anliegen ihrer Nachbarn ernst zu nehmen, vor allem wenn es um den Schutz vor Fluglärm geht. Zum Ausgleich zwischen den wirtschaftlichen Interessen des Luftverkehrs und den Anforderungen an den Umweltschutz gehört es, den Lärmschutz mit verschiedenen Maßnahmen weiter zu verbessern. 





1. Grundlagen des Unternehmens

Geschäftsmodell

Der Flughafen Köln/Bonn ist einer der größten Verkehrsflughäfen Deutschlands. So wurden im Jahr 2013 rund 9,1 Mio. Passagiere befördert und rund 740.000 Tonnen Fracht bewegt.

Zugleich ist der Flughafen Köln/Bonn ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Region. Allein am Flughafen sind über 13.000 Menschen beschäftigt und im Umland weitere 24.000 Arbeitsplätze vom Flughafen abhängig. Bei der Flughafengesellschaft selber sind ca. 1.820 Menschen beschäftigt.

Damit sorgt der Flughafen Köln/Bonn für zahlreiche positive Effekte. Dies betrifft auch das Umland und die damit verbundene regionale Wirtschaft. Der Flughafen ist insgesamt einer der zehn größten Arbeitgeber und ein wichtiger Auftraggeber in der Region. So bringen Touristen und Geschäftsreisende, die über den Flughafen nach Köln und Bonn kommen, zusätzliche Kaufkraft und tragen zur wirtschaftlichen Stabilität der Region bei.

Zudem hat sich der Flughafen Köln/Bonn als eines der wichtigsten Frachtlogistikzentren in Deutschland etabliert. Die Bedeutung dieses Bereichs gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Land Nordrhein-Westfalen sehr exportorientiert ist und daher dem Frachtumschlag ein besonderes Gewicht zukommt. Zahlreiche Arbeitsplätze in Nordrhein-Westfalen sind direkt oder indirekt vom Export abhängig. Somit sichert der Flughafen Köln/Bonn auch hier die wirtschaftliche Attraktivität der Region. Dabei ist er aufgrund seiner zentralen Lage als Drehscheibe für den Frachtverkehr ideal und ein wichtiger Standort für globale Logistik-Dienstleister wie UPS, FedEx oder DHL.

Darüber hinaus ist der Flughafen auch ein wertvoller Imageträger für Köln, Bonn und das umliegende Rheinland. Als Flugziel wirbt er international für die Region, gleichzeitig macht er sie als Wohnsitz für Menschen attraktiv, die reisebereit und aktiv sind. Diese sind wiederum oft begehrte Fachkräfte, geben gern Geld aus, wovon wieder die regionale Wirtschaft profitiert.

2. Ziele und Strategien

a. Investitionen

Der Flughafen Köln/Bonn wird in 2014, wie in den Vorjahren, auch weitere gezielte Investitionen vornehmen, um die zukünftigen Anforderungen umzusetzen und einen sicheren, reibungslosen Betrieb sicherstellen zu können.

Die bedeutendsten geplanten Maßnahmen sind der Erwerb des Blockheizkraftwerkes zur langfristigen ökonomischen wie auch ökologischen Sicherstellung der Energieversorgung des Flughafens und Planungsleistungen für den Neubau einer Frachthalle sowie der Verlagerung einer Gepäckhalle.

Um dauerhaft eine leistungsfähige Infrastruktur bereitstellen zu können, nimmt das Unternehmen diverse Erneuerungsmaßnahmen an der bestehenden Infrastruktur vor. Beispiele sind die Schaffung eines neuen Untersuchungsraumes innerhalb der Gepäcksortieranlage und die Erneuerung von Fluggastbrücken.

Insgesamt umfassen die geplanten Investitionen rund 47 Mio. EUR, davon im Bereich Hochbau (12,6 Mio. EUR), der Betriebsanlagen (15,7 Mio. EUR) und für Ersatzinvestitionen bei Fahrzeugen und Geräten (5,9 Mio. EUR). Für die IT-Infrastruktur werden ebenfalls in Höhe von 6,6 Mio. EUR Neuanschaffungen vorgenommen.

b. Vertriebsstrategien des Flughafen Köln/Bonn

[1] Passage

Der Flughafen Köln/Bonn verteidigt seit über zehn Jahren einen Spitzenplatz im deutschen Low-Cost-Segment und hat auch für die jüngsten Entwicklungen in diesem dynamischen Markt rechtzeitig die Weichen gestellt.

Mitte 2013 begann der Lufthansa-Konzern, den defizitären Europa-Verkehr abseits der

Drehkreuze auf Germanwings zu übertragen. Dadurch wurde die „neue Germanwings“ und ihr Hauptsitz Köln/Bonn deutlich gestärkt. Zugleich wurde die Richtigkeit der Entscheidungen von 2002 bestätigt: zum einen als erster großer Flughafen die Billigflieger zu akquirieren, zum anderen auf die Lufthansa-Tochter als „Premium-Low-Coster“ zu setzen.

Parallel dazu hat Köln/Bonn jedoch auch die Herausforderer in die Airport-Strategie eingebunden. 2012 wurden mit Ryanair und Norwegian zwei reine Low-Cost-Airlines in Köln/Bonn angesiedelt – beide wachsen seitdem kontinuierlich durch den Ausbau ihrer





Streckennetze. Wie wichtig diese Doppelstrategie ist, zeigte der Umbau des Geschäftsmodells bei Ryanair: es werden jetzt verstärkt die großen Flughäfen bedient, um mehr Geschäftsreisende zu gewinnen.

Außerdem ist es gelungen, eine Langstreckenverbindung mit Condor in die Karibik zu akquirieren. Angesichts zunehmender Betriebsbeschränkungen an Konkurrenzflughäfen, z. B. Frankfurt, sieht Köln/Bonn gute Chancen, auch dieses Segment weiter zu entwickeln und auszubauen.

(2) Luftfracht

Köln/Bonn ist der drittgrößte Expressfrachtflughafen in Europa. Mit UPS, FedEx und DHL sind die Top-3 der weltweit größten Express-Dienstleister in Köln/Bonn ansässig. Diese starke Position soll auch weiterhin erhalten und ausgebaut werden. Wichtig ist es, die notwendigen politischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen hierfür zu sichern, dazu gehören insbesondere der für die Fracht wichtige Nachtflugbetrieb und die Bereitstellung neuer Flächen.

Daneben entwickelt Köln/Bonn auch das General-Cargo-Geschäft weiter. Für das Cologne Bonn Cargo Center soll ein Investor gewonnen werden, um einen weiteren Ausbau zu ermöglichen.

(3) Non Aviation

Die Non-Aviation-Erlöse konnten sich innerhalb der letzten 12 Jahre mehr als verdoppeln und erreichten 2013 die Rekordmarke von knapp 90 Mio. Euro. Diese erfolgreiche Entwicklung will der Flughafen Köln/Bonn auch in Zukunft fortführen. Sowohl land- als auch luftseitig wird das Angebot für Passagiere und Besucher mit neuen Gastronomieangeboten (z. B. StäV) und attraktiven Wegeführungen (z. B. Starwalk) ständig optimiert.

Nachdem die juristischen Schranken gefallen sind ist zudem der Weg für den Bau eines zweiten Hotels am Standort frei. Es soll nicht nur Hotel und Kongresszentrum sein, sondern durch andere attraktive Angebote – wie z. B. ein Spielcasino – eine echte Erlebniswelt werden.





3. Wirtschaftsbericht

a. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Im Jahr 2013 hat sich die konjunkturelle Lage in Deutschland weiter verbessert. So ist das Bruttoinlandsprodukt kalenderbereinigt um 0,5 % angestiegen. Im Gesamt-rahmen der Euro-Zone ist dies ein solides Wachstum, jedoch im Vergleich zur längerfristigen Entwicklung eher als niedrig einzustufen. Positiv bemerkbar machten sich hier insbesondere der Außenhandel aber auch die Investitionen in Ausrüstungen und Bauten. Für 2014 wird mit einem stärkeren Anstieg des Bruttoinlandsproduktes gerechnet.

Die Weltwirtschaft hat sich ebenfalls im Jahr 2013 weiter erholt und das Wachstum hat sich hier im abgelaufenen Jahr beschleunigt. Es ist aber weiterhin als verhalten zu bezeichnen. So ist deutlich erkennbar, dass die Finanzkrise und ihre Folgen noch nicht vollständig verarbeitet

sind. Viele Länder dürften auch noch in den nächsten Jahren einen strukturellen Anpassungsbedarf haben, der die Dynamik eines Wachstums merklich beeinflussen wird.

Die nationale Luftfahrt legte 2013, gemessen an den Verkehrseinheiten, um 0,6 % zu und setzt somit den Trend des Jahres 2012 (0,5 %) fort. Insgesamt nutzten über 202 Mio. Passagiere im Jahr 2013 einen deutschen Flughafen.

In Köln/Bonn lag die Verkehrsentwicklung bezogen auf die Verkehrseinheiten im Jahr 2013 mit –2,0 % leicht unter dem Branchenschnitt.

b. Geschäftsverlauf „Markt- und Wettbewerbsbedingungen“

Im Jahr 2013 ging am Flughafen Köln/Bonn das Passagieraufkommen mit rund 9,1 Mio. Passagieren um 2,2 % im Vergleich zum Vorjahr zurück. Der Bundesdurchschnitt lag 2013 bei +0,5 %.



Hinsichtlich des Passagieraufkommens konnte damit der Flughafen Köln/Bonn punktgenau die Prognose für das Jahr 2013 erreichen. Dabei war im Verlauf des Jahres eine deutliche Erholung des Passagierverkehrs zu verzeichnen. Im vierten Quartal konnte der Flughafen Köln/Bonn sogar wieder ein Passagierplus von 3 % erzielen. Die ersten drei Quartale waren stark von den Kürzungen beim Lufthansakonzern sowie bei Air Berlin gezeichnet. Als Wachstumsträger hat sich hingegen Ryanair erwiesen. Seit dem Winter im Vorjahr werden Girona/Barcelona und Palma angeflogen. Hierzu kommen im Sommer Malaga und Faro und im Winter Teneriffa.

Weitere Wachstumsträger in 2013 waren Pegasus, Turkish Airlines, SunExpress und Norwegian.

Das Frachtvolumen war im Jahr 2013 am Flughafen Köln/Bonn rückläufig (– 1,6 %) und lag bei rund 740.000 Tonnen. Die Frachtentwicklung verlief damit schwächer als erwartet. Die Prognose ging von einem Tonnageplus von 1,2 % aus. Das Minus geht auf

deutliche Rückgänge bei FedEx und im General-Cargo-Geschäft zurück.

Insgesamt wurden in Deutschland im Jahr 2013 mehr als 4,3 Mio. Tonnen Luftfracht umgeschlagen. Obwohl sich die Rahmenbedingungen aufgrund der europäischen Wirtschaftskrise als nicht einfach erwiesen haben, konnte sich die deutsche Luftbranche gut behaupten. Der Durchschnitt des Frachtumschlags an den deutschen Verkehrsflughäfen lag bei – 0,3 %.

Die Zahl der Flugzeugbewegungen nahm um 3,9 % (Bundesdurchschnitt – 3,6 %) ab, wobei sich das maximale Startgewicht (MTOW) nur um 3 % verringerte.

Im liberalisierten Markt der Bodenverkehrsdienstleistungen hielt die Flughafengesellschaft einen Marktanteil von 79,8 % (Vorjahr 70,1 %).

Die Entwicklung für 2014 sieht die ADV positiv: Die Prognose für das Passagieraufkommen liegt bei 2,2 % und für das Frachtaufkommen bei 2,5 %.

4. Lage

a. Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme reduzierte sich um 2,3 Mio. EUR auf 744,0 Mio. EUR. Die immateriellen Vermögensgegenstände erhöhten sich um 1,1 Mio. EUR auf 10,7 Mio. EUR. Unter den selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenständen werden ausschließlich Maßnahmen für den passiven Schallschutz ausgewiesen. Das Sachanlagevermögen verringerte sich um 13,1 Mio. EUR auf 695,5 Mio. EUR. Die Investitionen im Jahr 2013 betrugen rund 27,6 Mio. EUR. So wurden unter anderem rund 7,9 Mio. EUR in das neue Gebäude der Germanwings investiert. Weitere 2,2 Mio. EUR flossen in die Enteisungsanlage, 1,3 Mio. EUR in die Erweiterung der Gepäckausgabe, 0,6 Mio. EUR in den Parkraum und 0,4 Mio. EUR in die Befeuern.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände erhöhten sich deutlich um 8,6 Mio. EUR auf 30,6 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen der stichtagsbedingte Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+ 6,3 Mio. EUR) als auch gestiegene Umsatzsteuerforderungen (+ 0,9 Mio. EUR). Der Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten hat sich stichtagsbedingt leicht um 0,5 Mio. Euro auf 1,9 Mio. EUR erhöht.

Das Eigenkapital beträgt 259,6 Mio. EUR und hat sich um 1,0 Mio. EUR erhöht. Somit ergibt sich eine Eigenkapitalquote zum 31. Dezember 2013 von 34,9 % (Vorjahr 34,6 %). Bei den Rückstellungen ist ein Anstieg um 7,0 Mio. EUR auf 50,9 Mio. EUR zu verzeichnen. Ursächlich hierfür wa-





ren insbesondere der Anstieg der Personalrückstellungen und die Erhöhung der Brandschutzrückstellung.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betrugen am Bilanzstichtag 306,6 Mio. EUR und waren somit 7,4 Mio. EUR niedriger als im Vorjahr. Gegenüber den anderen Kreditgebern betrug die Verbindlichkeit 22,5 Mio. EUR (Vorjahr 22,5 Mio. EUR). Alle Darlehen wurden planmäßig getilgt. Ausreichend Liquidität war zu jedem Zeitpunkt des Jahres gegeben. Die Darlehen wurden um 28,4 Mio. EUR zurückgeführt.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen reduzierten sich um 4,6 Mio. EUR auf 15,6 Mio. EUR. Die Passiven latenten Steuern erhöhten sich um 1,1 Mio. EUR auf 80,0 Mio. EUR.

Derivate oder ähnliche Sicherungsinstrumente setzte die Flughafen Köln/Bonn GmbH nicht ein.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug 35,2 Mio. EUR und wurde für Investitionen in das Anlagevermögen sowie für die Tilgung von Finanzkrediten eingesetzt.

Die Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft ist geordnet. Die Liquidität ist derzeit und aus heutiger Sicht auch zukünftig gesichert. Mit nennenswerten Forderungsausfällen rechnet die Gesellschaft nicht.

Insgesamt war der Geschäftsverlauf 2013 positiv. Dies spiegelt sich auch in dem Jahresergebnis wieder, das über dem Planansatz liegt. Dieses Ergebnis ist aber auch wesentlich durch Sondereffekte beeinflusst, sowohl auf der Einnahmen- als auch auf der Ausgabenseite.

b. Ertragslage

Im Jahr 2013 erhöhten sich die Umsatzerlöse um 2,3 % auf 271,1 Mio. EUR. Dabei entfallen 172,7 Mio. EUR (Vorjahr 173,2 Mio. EUR) auf Flughafengebühren und Bodenver-



kehrsdienste, 87,7 Mio. EUR (Vorjahr 85,8 Mio. EUR) auf Mieten, Pachten und Versorgungsleistungen und 10,6 Mio. EUR (Vorjahr 5,9 Mio. EUR) auf übrige Erträge. Der Anstieg resultiert dabei im Wesentlichen aus den Erlösen aus dem Non-Aviation-Bereich.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich auf 8,7 Mio. EUR. Ursächlich waren dafür neben Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (3,4 Mio. EUR) auch Sondereffekte wie eine Entschädigungszahlung der DB AG in Höhe von 1,0 Mio. EUR.

Der Materialaufwand erhöhte sich um 11,8 % auf 90,9 Mio. EUR (Vorjahr 81,3 Mio. EUR).



Dies ist im Wesentlichen auf erhöhte Instandhaltungsmaßnahmen zurückzuführen, aber auch andere Faktoren, wie höhere Ausgaben für Streumittel, haben zu diesem Anstieg geführt.

Der Personalaufwand hat sich um 8,1 Mio. EUR auf 114,8 Mio. EUR erhöht. Wesentlich für den Anstieg war ein Abfindungs- und Vorruhestandsprogramm, das auf freiwilliger Basis umgesetzt wurde. Hieraus ergab sich ein Mehraufwand von 3,7 Mio. EUR, der sich allerdings in den nächsten 1,7 Jahren amortisiert haben wird. Darüber hinaus gab es noch tarifliche Gehaltsanpassungen zum Januar bzw. August 2013.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen blieben mit 23,3 Mio. EUR nahezu auf dem Vorjahresniveau (23,5 Mio. EUR).

Das EBITDA reduzierte sich um 11,4 % auf 52,8 Mio. EUR. Das EBIT veränderte sich im Wesentlichen aufgrund von gestiegenen Abschreibungen und Personalaufwendungen um 8,5 Mio. EUR auf 16,3 Mio. EUR.

Das Finanzergebnis reduzierte sich wie im Vorjahr aufgrund von geringeren Zinsaufwendungen um 3,0 Mio. EUR auf – 12,3 Mio. EUR. Hier sind unter anderem auch Zinserträge für die Entschädigungszahlung der DB AG in Höhe von 0,8 Mio. EUR enthalten.



Ebenso reduzierte sich das Steuerergebnis um 2,5 Mio. EUR auf 3,0 Mio. EUR. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen die Reduzierung des Aufwandes für latente Steuern.

Der Jahresüberschuss beläuft sich somit auf 1,0 Mio. EUR (Vorjahr 4,0 Mio. EUR).

c. Ausführungen zu Tätigkeitsbereichen der FKB gemäß § 6b Abs. 3 EnWG

Es wird ein Tätigkeitsabschluss für die Tätigkeit Elektrizitätsverteilung aufgestellt. Die FKB betreibt ein geschlossenes Verteilernetz gemäß § 110 Abs. 2 EnWG und ist daher verpflichtet, einen Tätigkeitsabschluss gemäß § 6b Abs. 3 EnWG aufzustellen. Es wird auf die Erläuterungen zu diesem Tätigkeitsabschluss verwiesen, insbesondere die Angabe der Abschreibungsmethoden sowie der Regeln, nach denen die Gegenstände des Aktiv- und Passivvermögens sowie die Aufwendungen und Erträge den Tätigkeitskonten zugeordnet worden sind (§ 6b Abs. 3 S. 7 EnWG).

d. Finanzielle Leistungsindikatoren

Der Flughafen Köln/Bonn nutzt zur Steuerung seiner Geschäftsbereiche einen Kennzahlenbericht, der monatlich den jeweiligen Verantwortlichen zugestellt wird. Diese Kennzahlen geben eine Übersicht über die Entwicklung in den letzten 12 Monaten wieder. Hinter den Kennzahlen sind individuelle Werte festgelegt, die bei Überschreitung eine erhöhte Aufmerksamkeit bzw. einen Aktionsplan beinhalten.

e. Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

(1) Personal

Zum Jahresende 2013 beschäftigt die FKB 1.829 Personen. Auf Vollzeitkräfte umgerechnet sind es 1.788 Beschäftigte. Die Fluktuationsquote lag 2013 bei 4 %. Die Gehälter der Beschäftigten sind in Folge einer

tariflichen Anpassung zum 1. Januar 2013 um 1,4 % gestiegen, und zum 1. August 2013 um weitere 1,4 %. Außerdem haben die tariflich Beschäftigten im Dezember 2013, auf Grundlage des 2013 in Kraft getretenen Tarifvertrages betreffend eine Ertragsbeteiligung für Flughafenbeschäftigte, eine Einmalzahlung in Höhe von 600,00 € brutto erhalten.

Im Jahr 2013 sind insgesamt drei Betriebsvereinbarungen in Kraft getreten. So regelt eine neue Betriebsvereinbarung die Arbeitszeitgestaltung für die Beschäftigten der Werkfeuerwehr und des Sanitätspersonals. Ebenso sind die Regeln zur Arbeitszeitgestaltung in den Bodenverkehrsdiens-ten neu gefasst. Darüber hinaus gilt seit Herbst des Jahres 2013 eine Neufassung der Betriebsvereinbarung zur Überwachung der Verkehrsregeln im nichtöffentlichen Bereich, sowie zu Aufgaben und Befugnissen des Verkehrssicherheitsausschusses.

Seit Oktober 2013 wird das Gehalt für die Flughafenbeschäftigten über das SEPA-Verfahren gezahlt. Außerdem ist die neue Entgeltbescheinigungsverordnung umgesetzt, die bundesweit für einheitliche Entgeltbescheinigungen sorgt. Darüber hinaus wurde auf die elektronische Lohnsteuerkarte (EL-StAM) umgestellt.

Im Übrigen ist anzumerken, dass es für die Beschäftigten im Jahr 2013 ein Abfindungs- und Vorruhestandsprogramm gab, das auf rein freiwilliger Basis durchgeführt wurde. Danach haben 44 Beschäftigte mit der Flughafengesellschaft einen Aufhebungsvertrag abgeschlossen. 18 Beschäftigte scheiden gegen Zahlung einer Abfindung aus und orientieren sich neu auf dem Arbeitsmarkt. 26 Beschäftigte gehen gegen Zahlung einer Abfindung in den Vorruhestand. Die Aufwendungen für das Abfindungs- und Vorruhestandsprogramm betragen insgesamt 3,7 Mio €. Sie amortisieren sich allerdings innerhalb von 1,7 Jahren, da die frei werdenden Stellen überhaupt nicht oder nur zur Hälfte nachbesetzt werden.

(2) Umwelt

Die Nachbarschaft des Flughafens vor Lärm zu schützen, ist für den Flughafen Köln/Bonn eine Daueraufgabe. Die wichtigste Neuerung im Jahr 2013: Seit Mai müssen laute Flugzeuge am Flughafen Köln/Bonn deutlich mehr bezahlen als leisere, insbesondere wenn die lauten nachts fliegen. Nicht nur der vom Lärm abhängige Teil der Landegebühren steigt gemäß der neuen Gebührenordnung deutlich, auch die Gebühren-Spreizung zwischen lauten und leiseren Flugzeugen sowie zwischen Landungen am Tag oder in der Nacht wurde größer. Zusätzlich bietet der Flughafen jetzt massive finanzielle Anreize für Fluggesellschaften, die sich für den Einsatz neuer, lärmarmen Flugzeuge am Flughafen Köln/Bonn entscheiden.

Die neue Gebührenordnung unterteilt die Flugzeuge in elf Lärmklassen, bisher waren es sieben. Hierdurch ergibt sich eine größere Spreizung zwischen lauten und leiseren Maschinen. In der Vergangenheit variierten die Lärmzuschläge am Tag zwischen 10 und 560 EUR und in der Nacht zwischen 20 und 1.120 EUR. Jetzt werden am Tag zwischen 20 und 625 EUR, in der Nacht zwischen 50 und 1.475 EUR fällig. Damit verteuert sich der Lärmzuschlag beispielsweise für eine MD11 um etwa das Dreifache. Er steigt am Tag von bisher 140 auf 375 EUR, in der Nacht von 280 auf 925 EUR. Für eine Boeing 747/400, die nicht gar so laut eingestuft ist wie die MD11, steigt der Zuschlag tagsüber von bisher 140 auf 300 EUR und nachts von 280 auf 650 EUR.

Andererseits können Airlines viel Geld sparen, wenn sie laute Flugzeuge durch leisere ersetzen. Der Flughafen Köln/Bonn gewährt dann einen Gebührenrabatt, der sich im Laufe von drei Jahren auf knapp eine Million EUR summieren kann. Bei sechs Landungen pro Woche beläuft sich die Einsparung bei einer Boeing 747/800 auf 985.000 EUR, bei einer Boeing 777 auf 875.000 EUR. Damit gibt der Flughafen Köln/Bonn einen gezielten Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge.





Die Flughafengebühren setzen sich aus verschiedenen Komponenten zusammen. Bei den Landeentgelten sind das Gewicht des Flugzeugs und die Lärmemissionen maßgeblich. Hinzu kommt ein auf Schadstoffe bezogener emissionsabhängiger Teil und bei Passagierflügen ein Passagierentgelt. Der lärmabhängige Teil ist mit der neuen Regelung auf bis zu 33 Prozent gestiegen.

Einer der wichtigsten Bausteine des Lärm-minderungskonzepts des Flughafens ist das Programm zum Passiven Schallschutz. Schon 1991 hat der Flughafen Köln/Bonn sein freiwilliges Programm aufgenommen. Seitdem wurden rund 74 Millionen EUR in Schallschutzmaßnahmen für 55.000 Anwohner in rund 24.000 Wohneinheiten mit insgesamt 39.000 Schlafzimmern im Nachtschutzgebiet investiert.

Seit 2011 werden die Ansprüche auf Leistungen zum Passiven Schallschutz durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm geregelt. Trotzdem hat der Flughafen Köln/Bonn im Jahr 2012 entschieden, seine Leistungen zum Passiven Schallschutz über die gesetzlich festgelegten Zonen hinaus in ehemaligen Fördergebieten beizubehalten. Außerdem können Anwohner, die Leistungen zum Passiven Schallschutz beantragen, weiterhin bei der Abwicklung mit dem Flughafen zusammenarbeiten und nicht nur mit der Bezirksregierung, wie dies das Gesetz eigentlich vorsieht. Dies bringt den Antragstellern Vorteile: Sie erhalten eine kompetente fachliche Begleitung bei den durchzuführenden baulichen Schallschutzmaßnahmen durch die geschulten Mitarbeiter der Flughafengesellschaft. Außerdem erstattet die Flughafengesellschaft den Antragstellern die Kosten direkt nach Beendigung der baulichen Maßnahmen und nicht erst – so das Gesetz – ab Dezember 2016.

Der Flughafen ist die Pflegeversicherung für das Naturschutzgebiet Wahner Heide. Bisher hat die Flughafengesellschaft rund 13 Mio. EUR in ökologische Pflege-

und Ausgleichsprojekte in der Wahner Heide investiert. Der Flughafen verpflichtete sich erstmals 1997 zum ökologischen Ausgleich der auf seinem Gelände versiegelten Flächen in der Wahner Heide. In dem man große Flächen mit Herden von Rindern, Schafen, Ziegen, Eseln und Wasserbüffeln beweidet, werden die für die Kulturlandschaft Wahner Heide typischen Offenlandflächen durch Verbiss freigehalten. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Renaturierung von Moorlandschaften. Die nachhaltige Landschaftspflege hat Erfolg, denn rund 700 gefährdete Pflanzen und Tierarten wachsen und leben in der Wahner Heide.

Im Jahr 2013 ging eine Spende in Höhe von 20.000 EUR an die Kölner Waldschule. Damit unterstützt der Airport das erlebnispädagogische Angebot der „Schutzgemeinschaft Deutscher Wald“ und ermöglicht die Einstellung einer zweiten Lehrkraft. Die Waldschule ist seit 1984 im Gut Leidenhausen inmitten der Wahner Heide beheimatet. Das Angebot richtet sich an Grundschulkinder und Förderschüler. Die Spende stammt aus dem Budget für ökologische Ausgleichsmaßnahmen.

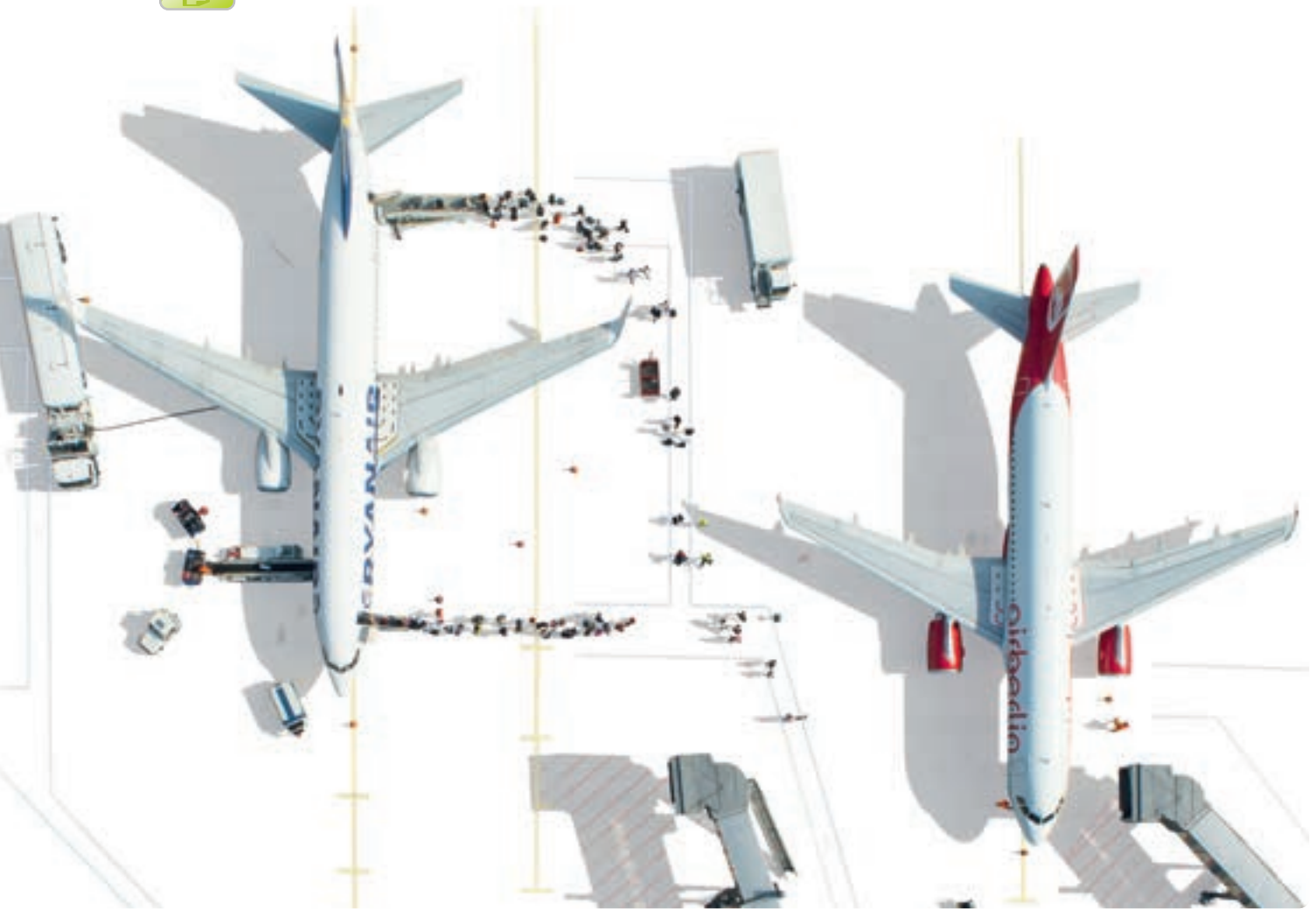
Ein wichtiges Unternehmensziel des Flughafens Köln/Bonn ist weiterhin die Senkung des CO₂-Ausstoßes im Rahmen seiner Strategie zum Klimaschutz. Der Flughafen hat sich selbst verpflichtet, bis 2020 nur noch klimaneutral zu wachsen. Bezogen auf das Referenzjahr 2005 sollen Emissionen mindestens konstant bleiben.

Damit dies gelingt, setzt der Flughafen auf eine Reihe innovativer Technologien. Zwei wichtige Pfeiler sind Photovoltaikanlagen und ein Blockheizkraftwerk (BHKW). Fünf Photovoltaikanlagen, die in den letzten Jahren entstanden sind, erzeugen zusammen jährlich rund 2.380.000 Kilowattstunden klimaneutralen Strom. Mit dieser Leistung lassen sich 680 Drei-Personen-Haushalte versorgen. Gleichzeitig werden 1.330 Tonnen CO₂ vermieden. Die Gesamtinvestition für die Photovoltaikanlagen liegt

bei sieben Millionen EUR. Bereits 1999 ging auf dem Flughafengelände ein BHKW in Betrieb. Es erzeugt seitdem gleichzeitig Strom, Wärme und Kälte. Die Stromproduktion deckt dabei rund die Hälfte des jährlichen Flughafenbedarfs ab. Ende 2014 soll das BHKW von der „Fernwärme Niederrhein“ übernommen werden und vollständig in den Geschäftsbereich Technik der Flughafengesellschaft eingegliedert werden.

Als erster deutscher Flughafen in Deutschland hat Köln/Bonn Passagieren die Möglichkeiten eröffnet, per Smartphone ihre CO₂-Emissionen auszugleichen. Die Spende geht an die Schweizer Klimaschutzorganisation „myclimate“. Der Flughafen Köln/Bonn arbeitet bereits seit September 2008 mit der gemeinnützigen und unabhängigen Organisation zusammen, die Klimaprojekte in der ganzen Welt unterstützt.





5. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH verfügt seit vielen Jahren über ein Risikomanagementsystem. Jeder Mitarbeiter ist verpflichtet, erkannte Risiken zu melden. Unabhängig davon führt die Gesellschaft zweimal pro Jahr Risikoinventuren durch. Wesentliche Risiken müssen sofort an den Risikomanagement-Beauftragten gemeldet werden. Dieser leitet sie unmittelbar an die Geschäftsführung weiter. Nach den Risikoinventuren finden Risikokomiteesitzungen statt. In den Sitzungen werden die gemeldeten Risiken nochmals bewertet und deren Monitoring an die jeweiligen Verantwortlichen delegiert.

Die Flughafengesellschaft geht davon aus, dass die 2008 durch das Landesministerium bis zum Jahr 2030 verlängerte Betriebsgenehmigung für Nachtflüge weiterhin ihre Gültigkeit behalten wird.

Die durch die Landesregierung beabsichtigte Einführung des Nachtflugverbotes zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr für Passagierflüge lehnte der Bundesverkehrsminister ab. Somit bleibt der 24-Stunden-Betrieb weiterhin in vollem Umfang bestehen. Die Betriebsgenehmigung bis 2030 sichert sowohl der Flughafengesellschaft als auch den Flughafennutzern eine hohe Planungs- und Investitionssicherheit.

Die Luftverkehrssteuer ist nach wie vor, insbesondere für die grenznahen Verkehrsflughäfen, eine erhebliche Belastung. Sie begünstigt vor allem die ausländischen Nachbarflughäfen. Die Luftverkehrssteuer führte erwartungsgemäß zum Rückgang der Passagierzahlen und zu erheblichen Wachstumsraten an den angrenzenden ausländischen Nachbarflughäfen.

Ein weiteres Risiko liegt in der Verschärfung von Genehmigungsverfahren. Hier wird die Gesellschaft permanent durch Interessengemeinschaften, sowohl was die Investitionen als auch die Betriebsgenehmigung betrifft, beklagt, wobei bisher alle Klagen erfolglos geblieben sind. Grundsätzlich sind zurzeit keine existenzbedrohenden Risiken für die Gesellschaft zu erkennen.

Da der Flughafen über ein komfortables System mit drei Start- und Landebahnen, darunter eine Interkontinentalbahn, sowie über ein großzügiges Terminal- und Frachthallenangebot verfügt, kann er jederzeit weitere Verkehrszuwächse aufnehmen. Ergänzt wird die hervorragende Infrastruktur durch das integrierte Autobahn- und Schienennetz. Ein weiterer Pluspunkt sind die äußerst günstigen klimatischen Bedingungen. So liegt der Flughafen in einer fast nebelfreien und schneearmen Region. Dies begünstigt sowohl die Entwicklung des Frachtverkehrs als auch die des Passagierverkehrs, was insbesondere dem Dienstleistungs- und Produktionsgewerbe zu Gute kommt.

Die Ergebnisentwicklung bei den Start- und Landeentgelten verfehlte im Jahr 2013 die Prognose um ca. 2 %. Dies resultierte zum einen aus fehlendem Verkehr (20.000 Passagiere und 20.000 Tonnen Fracht) gegenüber der Planung und zum anderen aus leicht gesunkenen Durchschnittserlösen aufgrund einer höheren Auslastung der Frachtmaschinen.

Die Aufwendungen für die Anlagenunterhaltung stiegen deutlicher als geplant an auf ca. 26,5 Mio. €. Dies resultierte insbesondere aus der Bildung einer Rückstellung für Brandschutzmaßnahmen für diverse Terminalbereiche.

Die Personalaufwendungen des Jahres 2013 erhöhten sich ebenfalls deutlicher als angenommen auf ca. 114,8 Mio. €. Begründet ist diese Erhöhung durch das im Dezember vom Aufsichtsrat verabschiedete Vorruhestands- und Abfindungsprogramm.

Bedingt durch die Sondereffekte im Aufwandsbereich konnte das geplante EBITDA in Höhe von ca. 57 Mio. € im Jahr 2013 nicht erzielt werden. Es ergab sich lediglich ein EBITDA in Höhe von ca. 53 Mio. €.

Bei den Abschreibungen ergab sich durch Verkürzungen der Laufzeiten ein um ca. 0,7 Mio. € höheres Ergebnis als geplant. Die Finanzierungskosten der Gesellschaft entwickelten sich im Wesentlichen bedingt durch die Marktsituation deutlich günstiger als angenommen. Hier konnte gegenüber der Prognose ein um ca. 3,7 Mio. besseres Ergebnis erzielt werden.

Die geplanten Investitionen in Höhe von ca. 45 Mio. € wurden nur zu 60 % realisiert.

Nicht realisierte Projekte betrafen vor allem diverse Hochbaumaßnahmen (z. B. Nachbeschauungsraum Bundespolizei, Rücklaufsperrren Ankunftsgebiete, neue Frachthallen, Mitarbeiterparken) und diverse IT Projekte (z. B. Sicherheitsmanagementsysteme, IT Infrastruktur).

Im Jahr 2014 geht die Flughafen Köln/Bonn GmbH von leicht steigenden Passagierzahlen (2,4 %) und einem moderaten Frachtwachstum (2,7 %) aus.

Die Aussichten für das Jahr 2014 liegen in etwa auf den Ergebnissen für das Jahr 2013.

Die Flughafengesellschaft geht von einem Jahresüberschuss in Höhe von 1,0 Mio. € aus. In der Folgezeit wird mit weiterem Verkehrswachstum und von einer stabilen Ergebnisentwicklung gerechnet.

Bedingt durch die im April des Jahres 2013 bzw. im Januar des Jahres 2014 in Kraft getretene neue Entgeltordnung der Start- und Landegeühren werden die Umsatzerlöse im Bereich Aviation trotz der insgesamt geringer steigenden Verkehrsentwicklung um ca. 4 % ansteigen. Insgesamt wird bei den Umsatzerlösen mit einer Steigerung in



Höhe von weniger als 1 % gerechnet. Dies resultiert aus diversen einmaligen Sondereffekten des Jahres 2013 vor allem im Bereich der Mieterträge und der Erträge aus Hilfs- und Nebenbetrieben.

Im Aufwandsbereich profitiert die Gesellschaft im Jahr 2014 von einer Entlastung im größten Aufwandsposten, dem Personalaufwand. Hier trägt das in 2013 verabschiedete Abfindungs- und Ruhestandsprogramm dazu bei, dass der Kostenanstieg erheblich verringert wird und trotz weiteren tariflichen Erhöhungen auf einen Prozentsatz um 1 % fällt.

Um auch zukünftiges Verkehrswachstum abwickeln zu können, wird die Flughafengesellschaft in 2014 ca. 47 Mio. EUR investieren.

Eine relativ hohe Summe fließt in die Erneuerung wichtiger IT-Systeme (6,7 Mio. EUR) und in die Ersatzbeschaffungen älterer Fahrzeuge und Geräte (5,9 Mio. EUR).

Die Finanzierungskosten, die durch die realisierten sowie geplanten Investitionen entstehen, sind hinreichend in den mittelfristigen Erfolgsrechnungen berücksichtigt worden. Gleiches gilt für die Abschreibungen und Instandsetzungsaufwendungen.

Rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem

Im Rahmen eines rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystems (IKS) werden die Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen

umgesetzt, um die Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung sicherzustellen. Dieser Prozess ist kontinuierlich und wird fortlaufend weiterentwickelt. Damit wird zugleich dem Ziel Rechnung getragen einen Jahresabschluss aufzustellen, der den handelsrechtlichen Vorschriften entspricht.

Grundsätzlich ist sicherlich festzuhalten, dass unabhängig wie konkret das IKS ausgestaltet wird, es keine absolute Sicherheit gibt. Bezogen auf das Rechnungswesen bedeutet dies, dass es nur eine relative Sicherheit geben kann und das nur wesentliche Fehlaussagen in der Rechnungslegung vermieden oder aufgedeckt werden können.

Für das IKS der Flughafen Köln/Bonn GmbH werden unter diesem Gesichtspunkt Risikoaspekte definiert, die einen präventiven als auch aufdeckenden Kontrollansatz beinhalten. Dazu gehören unter anderem:

- ▶ Funktionstrennung, insbesondere die Einhaltung eines Vier-Augen-Prinzips
- ▶ Manuelle als auch IT-gestützte Abstimmungen
- ▶ IT-Kontrollen in Form von Überprüfung der Zugriffsregelungen und der Überwachung mittels eines Veränderungs-Managements

Zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit und Wirksamkeit des IKS innerhalb des Unternehmens dienen auch regelmäßige Prüfungen seitens der Internen Revision, die in Abstimmung mit der Geschäftsführung erfolgen.

6. Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung lagen nach dem Abschluss des Geschäftsjahres 2013 nicht vor.

Köln, den 15. April 2014
Flughafen Köln/Bonn GmbH

gez. Michael Garvens
(Vorsitzender der Geschäftsführung)
gez. Athanasios Titonis
(technischer Geschäftsführer)





A. Allgemeine Angaben

(1) Vorbemerkung

Der Jahresabschluss wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches für Kapitalgesellschaften unter Beachtung der Regelungen des GmbH-Gesetzes aufgestellt. Die Gesellschaft ist eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs.3 HGB.

Soweit die Berichtspflichten wahlweise in der Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung oder im Anhang erfüllt werden können, sind diese Angaben mit Ausnahme der Entwicklung des Bilanzgewinns im Anhang erfolgt. Hierin einbezogen sind auch die Angaben gemäß § 268 Abs. 4 und 5 HGB.

(2) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bewertung der Vermögensgegenstände und Schulden haben wir entsprechend den handelsrechtlichen Bewertungsvorschriften unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und Bilanzierung vorgenommen. Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Die Aufwendungen für den Passiven Schallschutz werden unter den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen ausgewiesen. Der Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten entspricht den aktivierten selbstgeschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen.

Die immateriellen Vermögensgegenstände und die Sachanlagen werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt.

Die aktivierten Eigenleistungen enthalten Lohneinzelkosten sowie angemessene Teile der Gemeinkosten.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen nach der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer.

Die immateriellen Vermögensgegenstände und die Sachanlagen werden linear abgeschrieben. Die Nutzungsdauer von im Dreischichtbetrieb eingesetzten Vermögensgegenständen wird grundsätzlich kürzer angesetzt. Die unter den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen ausgewiesenen Maßnahmen für den passiven Schallschutz werden bis zum 30. April 2040 abgeschrieben.

Im Einzelnen betragen die Nutzungsdauern bei Bauten 25 bis 50 Jahre.

Die Flugbetriebsflächen werden über 15 bis 30 Jahre, die anderen technischen Anlagen und Maschinen über 5 bis 30 Jahre abgeschrieben.

Die sonstigen Ausleihungen werden mit dem Nennbetrag angesetzt.

Die Bewertung der Vorräte erfolgt zu den durchschnittlichen Einstandspreisen unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips. Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und flüssige Mittel sind zum Nennwert angesetzt. Bei den Forderungen sind die Risiken durch ausreichende einzel- und pauschal ermittelte Wertberichtigungen berücksichtigt.

Für Mitarbeiter, für die eine Pensionszusage besteht, werden Pensionsrückstellungen unter Zugrundelegung biometrischer Wahrscheinlichkeiten (Richttafel Heubeck 2005 G) nach dem Anwartschaftsverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) versicherungsmathematisch ermittelt. Dabei wurde der Gehaltstrend mit 2,5% p.a. und der Rententrend mit 2,0% p.a. berücksichtigt. Der Rechnungszins für die Abzinsung beläuft sich zum 31.12.2013 auf 4,88%. Dieser wurde von der Deutschen Bundesbank auf Basis des durchschnittlichen Marktzinssatzes der vergangenen sieben Geschäftsjahre für eine angenommene Rest-

laufzeit von 15 Jahren gemäß § 253 Abs. 2 HGB in Verbindung mit der Rückstellungsabzinsungsverordnung ermittelt und veröffentlicht.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit beinhalten auch die Aufstockungsbeträge für die gemäß § 3 Abs. 1 Altersteilzeitgesetz (ATG) in Altersteilzeitverhältnisse gewechselten Angestellten. Die Teilzeitverhältnisse sind nach Maßgabe des sogenannten „Blockmodells“ ausgestaltet. Demgemäß enthält die Rückstellung auch die anteilige Vergütung für die Freistellungsphase.

Die Berechnung erfolgte nach der Methode der laufenden Einmalprämie (Projected-Unit-Credit- Methode) unter Berücksichtigung der Abzinsungsverordnung laufzeitabhängig abgezinst mit einem Zinssatz zwischen 3,34 % und 3,93 %. Erstmalig wurden zum 31.12.2012 auch Rückstellungen für Altersteilzeit für das Feuerwehr- und Sanitätspersonal auf Basis des in 2012 neu abgeschlossenen Tarifvertrages gebildet. Die Rückstellung wird unter Zugrundelegung biometrischer Wahrscheinlichkeiten (Richttafel Heubeck 2005 G) versicherungsmathematisch ermittelt. Die Rückstellung wird zeiträtierlich angesammelt. Dabei wurde der Gehaltstrend mit 2,5 % p. a. und einem Grad der wahrscheinlichen Inanspruchnahme von 90 % berücksichtigt. Der Rechnungszins für die Abzinsung beläuft sich zum 31.12.2013 auf 4,88 %. Dieser wurde von der Deutschen Bundesbank auf Basis des durchschnittlichen Marktzinssatzes der vergangenen sieben Geschäftsjahre für eine angenommene Restlaufzeit von 15 Jahren gemäß § 253 Abs. 2 HGB in Verbindung mit der Rückstellungsabzinsungsverordnung ermittelt und veröffentlicht.

Die Gesellschaft ist Mitglied einer Zusatzversorgungskasse, die den Arbeitnehmern ihrer Mitglieder und deren Hinterbliebenen eine zusätzliche Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenversorgung gewährt. Für mögliche Einstandspflichten der Gesellschaft aufgrund einer möglichen Un-

terdeckung der Zusatzversorgungskasse wurde in Ausübung des handelsrechtlichen Passivierungswahlrechts für mittelbare Pensionsverpflichtungen (Artikel 28 Abs. 1 EGHGB) wie in den Vorjahren keine Rückstellung gebildet.

Die Steuerrückstellungen und die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen auf Grundlage einer vernünftigen kaufmännischen Beurteilung alle erkennbaren Risiken und ungewisse Verpflichtungen. Die Bewertung erfolgt jeweils in Höhe des Erfüllungsbetrags, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich ist, um zukünftige Zahlungsverpflichtungen abzudecken. Zukünftige Preis- und Kostensteigerungen werden berücksichtigt, sofern ausreichende objektive Hinweise für deren Eintritt vorliegen. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz abgezinst.

Verbindlichkeiten werden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Latente Steuern werden ab 2010 für zeitliche Unterschiede zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen und Schulden ermittelt. Zusätzlich zu den zeitlichen Bilanzierungsunterschieden werden steuerliche Verlustvorträge berücksichtigt. Die Ermittlung der latenten Steuern erfolgt auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes von aktuell rd. 32,4 %. Dabei ergab sich insgesamt eine passive latente Steuer, die insbesondere auf Bewertungsunterschiede im Sachanlagevermögen beruht.



B. Erläuterungen zur Bilanz

[3] Anlagevermögen

Das Anlagevermögen ist im Anlagengitter (Anlage zum Anhang) dargestellt.

[4] Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Der Ausweis betrifft Forderungen gegen Luftverkehrsgesellschaften, Behörden, Pächter und Mieter. Die Forderungen haben – wie im Vorjahr – Restlaufzeiten bis zu einem Jahr.

[5] Sonstige Vermögensgegenstände

Im Wesentlichen werden hier Ansprüche aus Steuererstattungen der anrechenbaren Körperschaftsteuer (TEUR 651), Forderungen aus Umsatzsteuer (TEUR 1.363), Forderungen an Betriebsangehörige (TEUR 235) und debitorische Kreditoren (TEUR 715) ausgewiesen. TEUR 479 haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr (Vorjahr: TEUR 288).

[6] Rechnungsabgrenzungsposten

In dem Posten sind diverse Vorauszahlungen enthalten.

[7] Gezeichnetes Kapital

Das Stammkapital beträgt unverändert zum Vorjahr EUR 10.821.000,00 und wird gehalten von:

	Anteil %
Stadt Köln	31,12
Bundesrepublik Deutschland	30,94
Beteiligungsverwaltungsgesellschaft des Landes Nordrhein-Westfalen mbH (BVG)	30,94
Stadtwerke Bonn GmbH	6,06
Rhein-Sieg-Kreis	0,59
Rheinisch-Bergischer-Kreis	0,35
	100,00

[8] Kapitalrücklage

Hier handelt es sich um eine zweckgebundene Rücklage, die für den Ausbau des Flughafens reserviert ist.

[9] Gewinnrücklage

Die Gewinnrücklage beträgt zum 31.12.2013 Mio. EUR 165,0, davon wurden gemäß Gesellschafterbeschluss vom 14.06.2013 Mio. EUR 4,0 aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres eingestellt. Die Gewinnrücklagen beinhalten ausschließlich andere Gewinnrücklagen.

Der ausschüttungsgesperrte Betrag nach § 268 Abs. 8 HGB für die Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens beträgt zum 31.12.2013 TEUR 2.969.

[10] Steuerrückstellungen

Der Ausweis betrifft Rückstellungen für Ertragsteuern, Grund- und Stromsteuer sowie Umsatzsteuer.

[11] Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	Mio. EUR
Instandhaltungsverpflichtungen sowie ausstehende Rechnungen	24,0
Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern	14,4
Prüfungs- und Beratungskosten	0,8
Sonstige	1,2
	40,4

[12] Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Verbindlichkeiten und ihre Fälligkeit zeigt folgende Übersicht:

	davon mit einer Restlaufzeit		Gesamtbetrag 31.12.2013 TEUR	Restlaufzeit
	bis 1 Jahr TEUR	mehr als 5 Jahre TEUR		bis 1 Jahr Vorjahr TEUR
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	64.903	77.897	306.623	43.187
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.623	0	15.623	20.216
3. Sonstige Verbindlichkeiten	2.829	17.500	28.817	2.148
- davon aus Steuern	(1.409)	(0)	(1.409)	(706)
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(12)	(0)	(12)	(60)
	83.355	95.397	351.063	65.551

In den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind Zinsabgrenzungen in Höhe von TEUR 2.897 enthalten. Die Gesellschaft verfügt über keine Derivate.

[13] Passive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern in Höhe von Mio. EUR 7,6, die überwiegend aus Verlust-

vorträgen resultieren, wurden mit Mio. EUR 87,6 passiven latenten Steuern verrechnet. Diese resultieren im Wesentlichen aus der Neubewertung des Anlagevermögens. Der Passivsaldo beträgt Mio. EUR 80,0. Der Körperschaftsteuersatz inkl. Solidaritätszuschlag beträgt 15,83 %, die Gewerbesteuer 16,59 %.

C. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

[14] Umsatzerlöse

	2013 TEUR	Vorjahr TEUR
Flughafengebühren, Bodenverkehrsdienste	172.748	173.241
Mieten, Pachten und Versorgungsleistungen	87.744	85.804
Übrige Leistungen	10.648	5.939
	271.140	264.984
- davon periodenfremd	(2.355)	(1.609)

[15] Sonstige betriebliche Erträge

Die Position beinhaltet im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellun-

gen, Schulungsmaßnahmen von Fremdpersonal, Anlagenverkäufen und sonstigen Nebenerlösen. Darunter sind periodenfremde Erträge in Höhe von Mio. EUR 6,9 (Vorjahr: Mio. EUR 2,2).

[16] Materialaufwand

Von den Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe entfallen Mio. EUR 26,6 (Vorjahr: Mio. EUR 19,8) auf die Anlagenunterhaltung. Darunter befindet sich periodenfremder Materialaufwand in Höhe von Mio. EUR 0,9 (Vorjahr: Mio. EUR 0,0).

[17] Personalaufwand

Auf die Altersversorgung entfallen Mio. EUR 7,1 (Vorjahr: Mio. EUR 7,0).



[18] Sonstige betriebliche Aufwendungen

Unter dieser Position sind u. a. Zuführungen zu sonstigen Rückstellungen, Werbe- und Marketingaufwendungen, Verwaltungskosten, Versicherungen, Mieten und Pachten sowie Personalsachkosten enthalten.

Der Posten enthält periodenfremde Aufwendungen von Mio. EUR 3,3 (Vorjahr Mio. EUR 2,4).

[19] Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Die Erträge aus der Abzinsung belaufen sich auf Mio. EUR 0,2 (Vorjahr Mio. EUR 0,4).

In den Zinsen sind periodenfremde Erträge in Höhe von Mio. EUR 1,2 (Vorjahr Mio. EUR 0,0) enthalten.

[20] Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung belaufen sich auf Mio. EUR 0,2 (Vorjahr Mio. EUR 0,4).

[21] Steuern vom Einkommen und Ertrag

Im Steueraufwand sind im Wesentlichen latente Steuern in Höhe von Mio. EUR 1,1 (Vorjahr Mio. EUR 2,5) enthalten, darüber hinaus Steuererstattungen für Vorjahre und Zuführungen zur Rückstellung.

D. Sonstige Angaben

[22] Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der sonstigen – nicht passivierten – Verpflichtungen von Bedeutung setzt sich zusammen aus:

	TEUR
Bestellobligo	18.933
Jährliche Zahlungsverpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen	
(davon unbefristet jährlich 64 TEUR)	3.122
	18.398

Die Gesellschaft ist Mitglied der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln, die den Arbeitnehmern ihrer Mitglieder und deren Hinterbliebenen eine zusätzliche Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenversorgung gewährt. Neben dem Umlagesatz von 5,8% der versorgungspflichtigen Entgelte wird ein Zusatzbeitrag zum Aufbau einer Kapitaldeckung erhoben, der sich in 2013 auf 3,2% (Vorjahr: 3,2%) belief. Die auf die Gesellschaft entfallende Unterdeckung, für die in Ausübung des Bilanzie-

rungswahlrechts gemäß Art.28 EGHGB keine Rückstellung gebildet wurde, beträgt zum 31. Dezember 2013 TEUR 54.373.

Die Arbeitgeberanteile für die Zusatzversorgungskasse beliefen sich in 2013 auf TEUR 6.933 (Vorjahr: TEUR 6.711).

[23] Aufgliederung der Mitarbeiterzahl im Jahresdurchschnitt (ohne Geschäftsführer und Auszubildende)

	2013 Anzahl	Vorjahr Anzahl
Mitarbeiter Bodenverkehrsdienste	378	416
Übrige Mitarbeiter	1.422	1.388
	1.800	1.804



[24] Gesamthonorar des Abschlussprüfers

	EUR
Abschlussprüfungsleistungen	86.700

[25] Anwendung des § 110 EnWG n.F.

Mit Inkrafttreten der Neuerungen des EnWG im August 2011 ist die Flughafen Köln Bonn GmbH als Betreiber eines geschlossenen Verteilnetzes im Strombereich verpflichtet, die Anforderungen des § 6b Abs. 3 EnWG zu erfüllen. Demzufolge ist für den Stromnetzbereich ein sogenannter Tätigkeitsabschluss bestehend aus Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung aufzustellen sowie für die sonstigen Tätigkeiten innerhalb und außerhalb der Elektrizitätsversorgung eine getrennte Kontenführung vorzuhalten. Die Flughafen Köln Bonn GmbH kommt dieser Verpflichtung vollumfänglich nach. Hinsichtlich der Veröffentlichung des Tätigkeitsabschlusses sowie der Aufnahme von Erläuterungen im Lagebericht nimmt die Gesellschaft die Erleichterungen des § 6b Abs. 8 EnWG in Anspruch.

[26] Geschäftsführung

Michael Garvens, Bergisch Gladbach,
kaufmännischer Geschäftsführer
(Vorsitzender der Geschäftsführung)

Athanasios Titonis, Bonn,
technischer Geschäftsführer

Die Gesamtbezüge der aktiven Geschäftsführer für das Geschäftsjahr 2013 betrugen TEUR 767 und setzen sich wie folgt zusammen:

	Michael Garvens	Athanasios Titonis
Grundvergütung	255	200
Variable Vergütung	128	100
Sach- und sonstige Bezüge	29	55
	412	355

Die Bezüge ehemaliger Geschäftsführer bzw. ihrer Hinterbliebenen beliefen sich auf TEUR 462.

Für ehemalige Geschäftsführer bzw. ihre Hinterbliebenen waren zum Bilanzstichtag Pensionsverpflichtungen von TEUR 6.320 zurückgestellt, für aktive Geschäftsführer TEUR 1.290.



[27] Mitglieder des Aufsichtsrats

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten in 2013 folgende Bezüge:

	Bezug in 2013
Dr. Volker Hauff Land Nordrhein Westfalen, Bundesminister a. D., (<i>Vorsitzender</i>)	3.525,22 €
Hans-Dieter Metzen , Arbeitnehmervertreter, Angestellter Flughafen Köln/Bonn GmbH, <i>1. stellvertretender Vorsitzender</i>	1.687,30 €
Jochen Ott , Stadt Köln, Oberstudienrat a. D., <i>2. stellvertretender Vorsitzender</i>	1.684,17 €
Dr. Martina Hinricher , Bundesrepublik Deutschland, <i>3. stellvertretende Vorsitzende</i>	1.648,95 €
Gunther Adler , Land Nordrhein-Westfalen, Staatssekretär	1.559,47 €
Nuretdin Aydin , Arbeitnehmervertreter, Oberlader FKB	1.840,70 €
Bernhard Braun , Arbeitnehmervertreter, Angestellter FKB	1.521,12 €
Winrich Granitzka , Stadt Köln, Unternehmensberater	1.572,25 €
Waltraud Mayer , Arbeitnehmervertreterin, Angestellte Flughafen Köln/Bonn GmbH	1.469,99 €
Dr. Rüdiger Messal , Land Nordrhein-Westfalen, Staatssekretär	1.751,22 €
Gerold Reichle , Bundesrepublik Deutschland, Ministerialdirektor	1.572,25 €
Jürgen Roters , Stadt Köln, Oberbürgermeister	2.038,32 €
Petra von Wick , Bundesrepublik Deutschland, Ministerialrätin	1.838,87 €
Karl-Heinz Wildschrei , Arbeitnehmervertreter, Angestellter FKB	1.623,39 €
Eduard Wolf , Rheinisch-Bergischer Kreis, (bis 14.06.2013)	971,48 €
Reinhard Limbach , Rheinisch-Bergischer Kreis (ab 14.06.2013)	1.036,23 €
	27.340,93 €

[28] Vorschlag zur Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt vor, den
Jahresüberschuss von EUR 1.049.941,70
den Gewinnrücklagen zuzuführen.

Köln, den 15. April 2014
Flughafen Köln/Bonn GmbH

gez. Michael Garvens
[Vorsitzender der Geschäftsführung]
gez. Athanasios Titonis
[technischer Geschäftsführer]





Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Flughafen Köln/Bonn Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Köln, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013 geprüft. Nach § 6b Abs. 5 EnWG umfasste die Prüfung auch die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen und Tätigkeitsabschlüsse aufzustellen sind. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG liegen in der Verantwortung der Geschäftsführung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den La-

gebericht sowie über die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung gemäß § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden und dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG in allen wesentlichen Belangen erfüllt sind.



Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht sowie für die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführung sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts sowie die Beurteilung, ob die Wertansätze und die Zuordnung der Konten nach § 6b Abs. 3 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt sind und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung des Jahresabschlusses unter Einbeziehung der Buchführung und des Lageberichts hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen und Tätigkeitsabschlüsse aufzustellen sind, hat zu keinen Einwendungen geführt.

Köln, den 15. April 2014

KPMG
Prüfungs- und Beratungsgesellschaft
für den Öffentlichen Sektor
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hillesheim
Wirtschaftsprüfer
Mackenrodt
Wirtschaftsprüfer



Bilanz zum 31. Dezember 2013

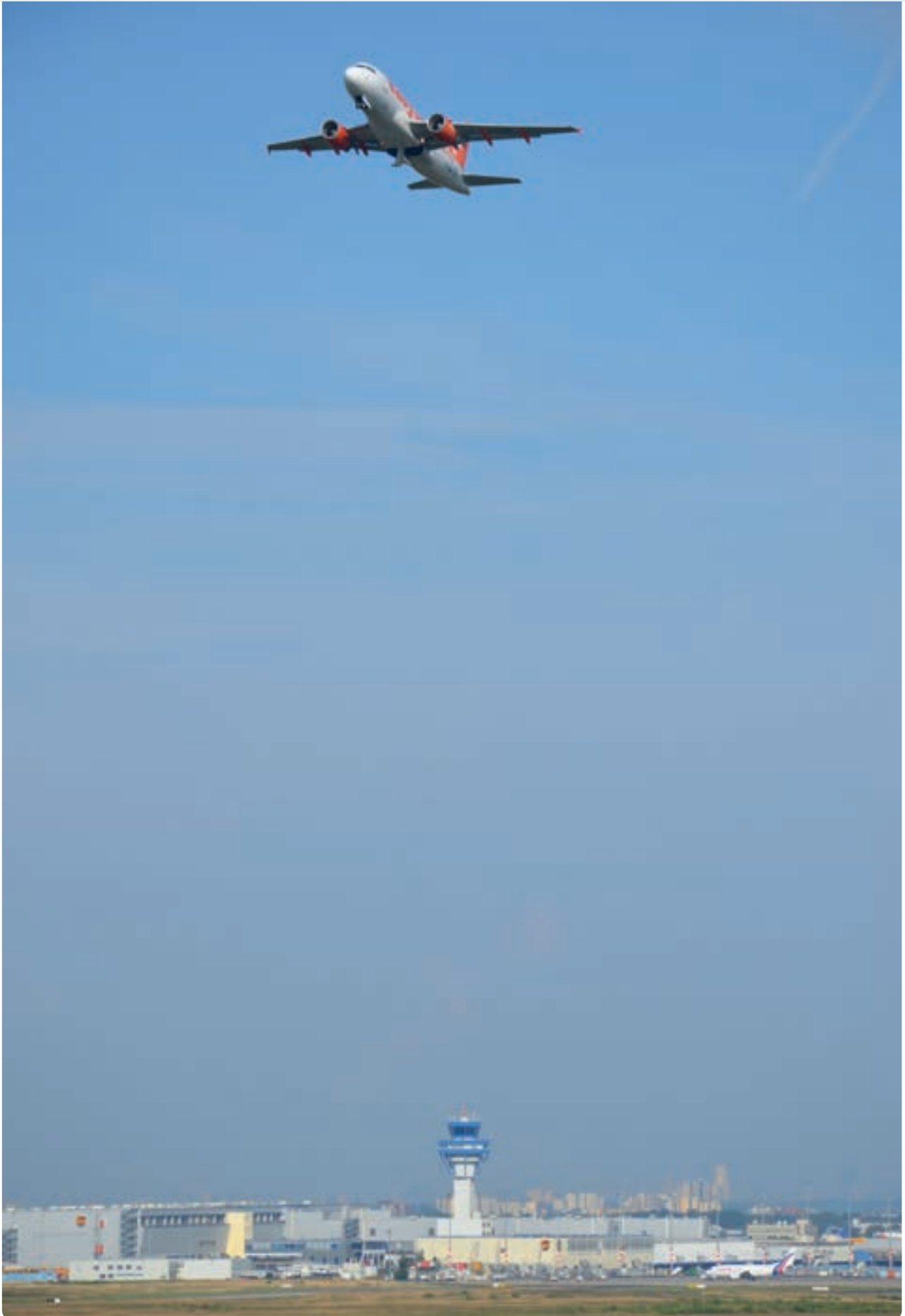
Aktiva	Anhang	31.12.2013	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2012
	(Tz.)	EUR	EUR	EUR	EUR
A. Anlagevermögen	(3)				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		4.392.680,00		3.428.924,00	
2. Entgeltlich erworbene Lizenzen und EDV-Software		4.723.940,00		5.082.830,00	
3. Geleistete Anzahlungen		1.595.464,76	10.712.084,76	1.108.798,54	9.620.552,54
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		490.389.173,68		494.773.111,83	
2. Technische Anlagen und Maschinen		164.508.558,00		168.992.828,00	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		37.554.254,20		37.480.129,00	
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		3.008.056,28	695.460.042,16	7.338.241,88	708.584.310,71
III. Finanzanlagen					
Sonstige Ausleihungen			743.558,85		859.700,73
			706.915.685,77		719.064.563,98
B. Umlaufvermögen					
I. Vorräte Hilfs- und Betriebsstoffe			3.803.253,26		3.239.845,84
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(4)	26.536.509,67		20.234.728,39	
2. Sonstige Vermögensgegenstände	(5)	4.093.200,94	30.629.710,61	1.793.921,23	22.028.649,62
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten			1.877.476,86		1.397.365,56
			36.310.440,73		26.665.861,02
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(6)		806.919,64		598.279,35
			744.033.046,14		746.328.704,35

Passiva	Anhang (Tz.)	31.12.2013	31.12.2012
		EUR	EUR
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	(7)	10.821.000,00	10.821.000,00
II. Kapitalrücklage	(8)	82.732.654,49	82.732.654,49
III. Gewinnrücklagen	(9)	165.041.380,32	161.033.838,75
IV. Jahresüberschuss		1.049.941,70	4.007.541,57
		259.644.976,51	258.595.034,81
B. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen		7.610.935,03	7.512.134,00
2. Steuerrückstellungen	(10)	2.910.383,40	4.140.540,00
3. Sonstige Rückstellungen	(11)	40.379.511,00	32.243.134,00
		50.900.829,43	43.895.808,00
C. Verbindlichkeiten			
	(12)		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		306.623.344,39	314.046.531,15
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		15.622.718,48	20.215.859,32
3. Sonstige Verbindlichkeiten		28.817.282,45	28.794.477,83
		351.063.345,32	363.056.868,30
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
		2.428.381,88	1.888.795,24
E. Passive latente Steuern			
	(13)	79.995.513,00	78.892.198,00
		744.033.046,14	746.328.704,35



Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013

	Anhang	2013	2013	2012	2012
	(Tz.)	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	(14)		271.139.629,01		264.983.937,03
2. Andere aktivierte Eigenleistungen			1.964.731,13		1.881.064,87
3. Sonstige betriebliche Erträge	(15)		8.705.346,79		4.275.746,20
			281.809.706,93		271.140.748,10
4. Materialaufwand	(16)				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		36.280.442,75		25.692.429,49	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		54.631.860,90	90.912.303,65	55.620.383,33	81.312.812,82
5. Personalaufwand	(17)				
a) Löhne und Gehälter		91.442.939,81		83.856.622,26	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		23.348.265,80	114.791.205,61	22.843.794,37	106.700.416,63
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen			36.514.782,61		34.870.062,86
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)		23.288.658,25		23.507.320,70
8. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens			15.586,44		17.399,67
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(19)		1.348.147,46		382.181,31
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(20)		13.624.411,64		15.613.431,73
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit			4.042.079,07		9.536.284,34
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(21)		1.028.490,04		2.722.120,04
13. Sonstige Steuern			1.963.647,33		2.806.622,73
14. Jahresüberschuss			1.049.941,70		4.007.541,57





Entwicklung des Anlagevermögens

Anlagevermögen Stand und Entwicklung	Anschaffungswerte				
	01.01.13	Zugänge 2013	Umbuchungen 2013	Abgänge/ Tilgungen 2013	31.12.13
	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	3.807.121,84	1.130.566,62	0,00	0,00	4.937.688,46
2. Lizenzen und EDV-Software	21.449.236,55	577.520,41	314.435,20	0,00	22.341.192,16
3. Geleistete Anzahlungen	1.108.798,54	886.443,49	-314.435,20	85.342,07	1.595.464,76
	26.365.156,93	2.594.530,52	0,00	85.342,07	28.874.345,38
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	751.264.753,83	11.893.339,76	1.866.133,46	0,00	765.024.227,05
2. Technische Anlagen und Maschinen					
a. Flugbetriebsflächen	134.956.693,16	371.873,15	18.728,35	0,00	135.347.294,66
b. Andere technische Anlagen und Maschinen	244.240.163,51	5.114.157,92	1.743.757,26	194.645,06	250.903.433,63
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	95.882.131,16	5.668.996,14	193.583,03	3.184.101,15	98.560.609,18
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	7.338.241,88	1.987.865,34	-3.822.202,10	2.495.848,84	3.008.056,28
	1.233.681.983,54	25.036.232,31	0,00	5.874.595,05	1.252.843.620,80
III. Finanzanlagen					
Sonstige Ausleihungen	859.700,73	0,00	0,00	116.141,88	743.558,85
Total	1.260.906.841,20	27.630.762,83	0,00	6.076.079,00	1.282.461.525,03

Abschreibungen						Buchwerte	
01.01.13 (kumuliert)	Abschreibung	Zuschreibung 2013	Abgänge	Um- buchungen	31.12.13 (kumuliert)	31.12.13	31.12.12
Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
378.197,84	166.810,62	0,00	0,00	0,00	545.008,46	4.392.680,00	3.428.924,00
16.366.406,55	1.250.845,61		0,00	0,00	17.617.252,16	4.723.940,00	5.082.830,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.595.464,76	1.108.798,54
16.744.604,39	1.417.656,23	0,00	0,00	0,00	18.162.260,62	10.712.084,76	9.620.552,54
256.491.642,00	18.143.411,37	0,00	0,00	0,00	274.635.053,37	490.389.173,68	494.773.111,83
88.386.403,16	3.105.972,50	0,00	0,00	0,00	91.492.375,66	43.854.919,00	46.570.290,00
121.817.625,51	8.564.688,63	0,00	132.519,51	0,00	130.249.794,63	120.653.639,00	122.422.538,00
58.402.002,16	5.283.053,88	0,00	2.678.701,06	0,00	61.006.354,98	37.554.254,20	37.480.129,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.008.056,28	7.338.241,88
525.097.672,83	35.097.126,38	0,00	2.811.220,57	0,00	557.383.578,64	695.460.042,16	708.584.310,71
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	743.558,85	859.700,73
541.842.277,22	36.514.782,61	0,00	2.811.220,57	0,00	575.545.839,26	706.915.685,77	719.064.563,98



Während des Berichtsjahres informierte sich der Aufsichtsrat regelmäßig durch schriftliche und mündliche Berichte der Geschäftsführung über die wirtschaftliche Lage und Entwicklung der Gesellschaft. In seinen Sitzungen beriet er eingehend die von der Geschäftsführung vorgelegten Quartalsberichte über die Verkehrs- und Geschäftsentwicklung.

Wesentliche Beschlüsse des Aufsichtsrates betrafen die Zustimmung

- ▷ zum Jahresabschluss und zum Lagebericht 2012 sowie zu verschiedenen Kontenüberschreitungen im Wirtschaftsplan 2012
- ▷ zur Entlastung der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2012
- ▷ zur Vergabe des Prüfungsauftrages für das Geschäftsjahr 2013
- ▷ zum Erfolgs- und Finanzplan sowie zur Stellenübersicht 2014
- ▷ zum mittelfristigen Erfolgs- und Finanzplan 2015 – 2019
- ▷ zur Zukunft des Geschäftsfeldes General Cargo
- ▷ zum Kauf eines Blockheizkraftwerkes
- ▷ zum Abschluss von Betriebsvereinbarungen
- ▷ zu einem Abfindungs- und Vorruhestandsprogramm
- ▷ zu einem Entschädigungsfestsetzungsverfahren
- ▷ der Novellierung des Gesellschaftsvertrags
- ▷ zur Änderung der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und für den Präsidialausschuss

▷ zu verschiedenen Bauprojekten

▷ zu Personalangelegenheiten

Weitere Schwerpunkte der Tätigkeit des Aufsichtsrates waren neben der Erörterung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage (Quartalsberichte) der FKB außerdem

- ▷ die Risikoinventuren
- ▷ die Berichte über die Sitzungen der Kommission nach § 32 b LuftVG
- ▷ die Maßnahmen im Bereich des aktiven und passiven Schallschutzprogramms einschl. zukünftiger Entwicklungen
- ▷ die Ausweisung von Baugebieten in Flughafennähe
- ▷ das Umwelt-Informations-Gesetz

Den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2013 und den Lagebericht hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG, Köln, geprüft und einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht anhand des Prüfungsberichtes von KPMG geprüft und die Feststellungen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft nach § 53 Haushaltsgrundsätze-Gesetz beraten. Aufgrund seiner Prüfung erhebt der Aufsichtsrat keine Einwendungen gegen den Prüfungsbericht und die Feststellungen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG.

Der Aufsichtsrat schlägt der Gesellschafterversammlung vor,

- ▷ den von ihm gebilligten Jahresabschluss festzustellen und den Jahresüberschuss in Höhe von 1.049.941,70 € den Gewinnrücklagen zuzuführen.



In der Zusammensetzung des Aufsichtsrates gab es folgende Veränderungen:

Als Vertreter der ‚kleinen‘ Gesellschafter schied Herr Eduard Wolf (Rheinisch-Bergischer Kreis) turnusgemäß zum 14.06.2013 aus dem Aufsichtsrat aus. Für ihn wurde Herr Reinhard Limbach (Stadt Bonn) am 14.06.2013 in den Aufsichtsrat gewählt.

Der Aufsichtsrat dankt Herrn Wolf für seinen sachkundigen Rat und seinen Einsatz für die Interessen der Flughafengesellschaft.

Der Aufsichtsrat dankt der Geschäftsführung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Berichtsjahr geleistete erfolgreiche Arbeit und ihren engagierten Einsatz.

Köln, 28.04.2014
Der Aufsichtsrat

Dr. Volker Hauff
(Vorsitzender)



Herausgeber:
Stabsstelle
Unternehmenskommunikation (SU)
Flughafen Köln/Bonn GmbH
Postfach 98 01 20
51129 Köln

Verantwortlich:
Walter Römer

Redaktion:
Bodo Rinz

Layout und Prepress:
schreiberVIS
Bickenbach

Fotos:
Aviation Friends Cologne/Bonn (4),
Leith/UFO Luftbild (8), Nickel (2),
Norwegian (1), Pletschke (2), Rabsch (2),
Rinz (1), Rülcker (24), Steinebach (3),
UPS (1), van Melis (1), Wiedermann (1).

Illustrationen:
Seite 20 und 22:
schreiberVIS, Bickenbach

Stand: Mai 2014

Flughafen Köln/Bonn GmbH
Postfach 98 01 20
51129 Köln
www.koeln-bonn-airport.de