

Geschäftsbericht 2014



Köln Bonn Airport

Konrad Adenauer



Inhaltsverzeichnis

Köln Bonn Airport – Gateway to Europe	4
Vorwort	6
Organe der Gesellschaft	8
Köln Bonn Airport in Zahlen	10
Das Jahr im Überblick	12
Flugziele Passage 2015	18
Flugziele Fracht 2015	20
Politische Rahmenbedingungen	22
Lagebericht der Flughafen Köln/Bonn GmbH	30
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

107 Parkpositionen:

21 gebäudenahe Positionen

(Brückenpositionen)

86 gebäudeferne Positionen

Zwei Terminals:

53 Shops und Restaurants

86 Check-in-Schalter:

46 in Terminal 1

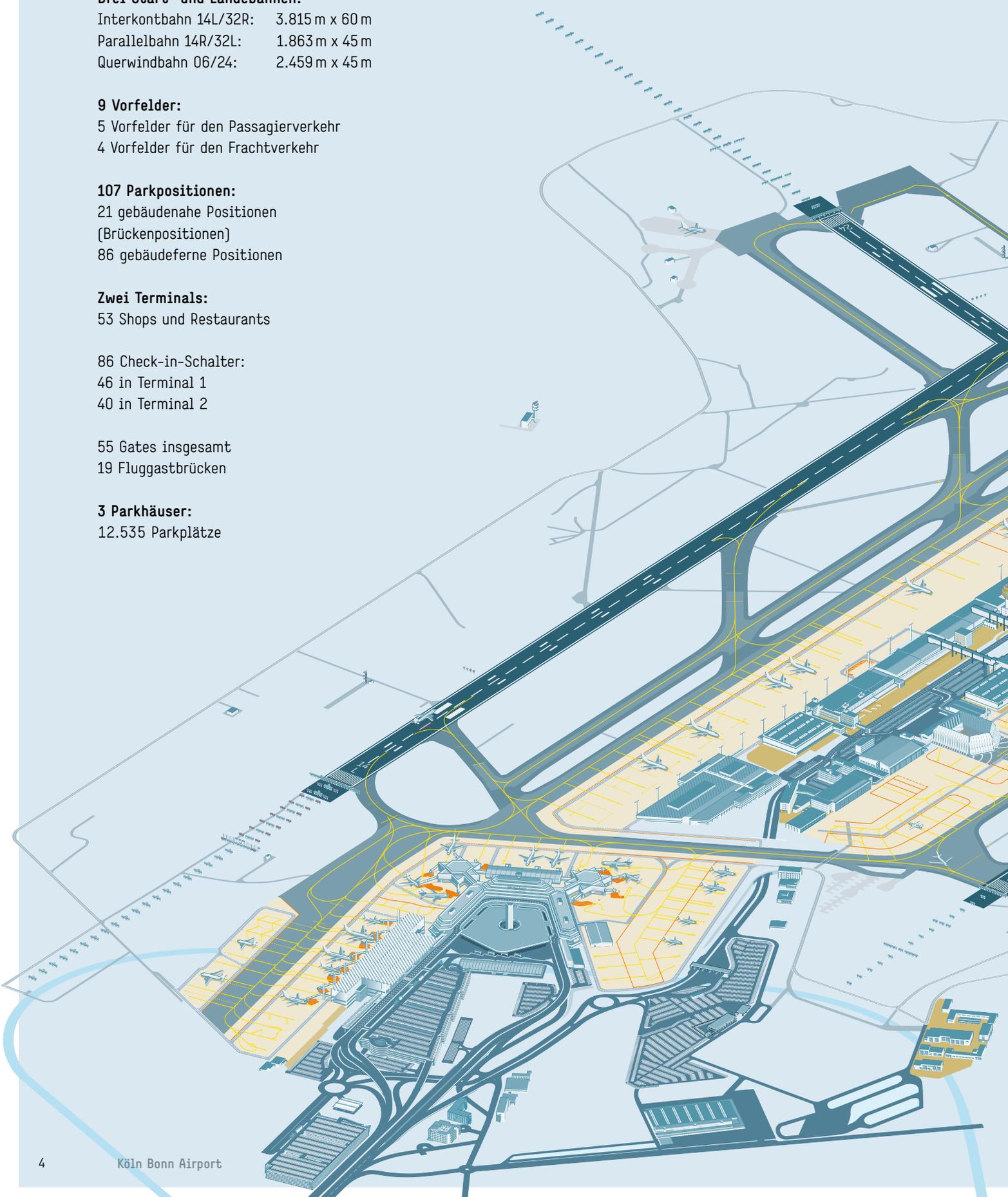
40 in Terminal 2

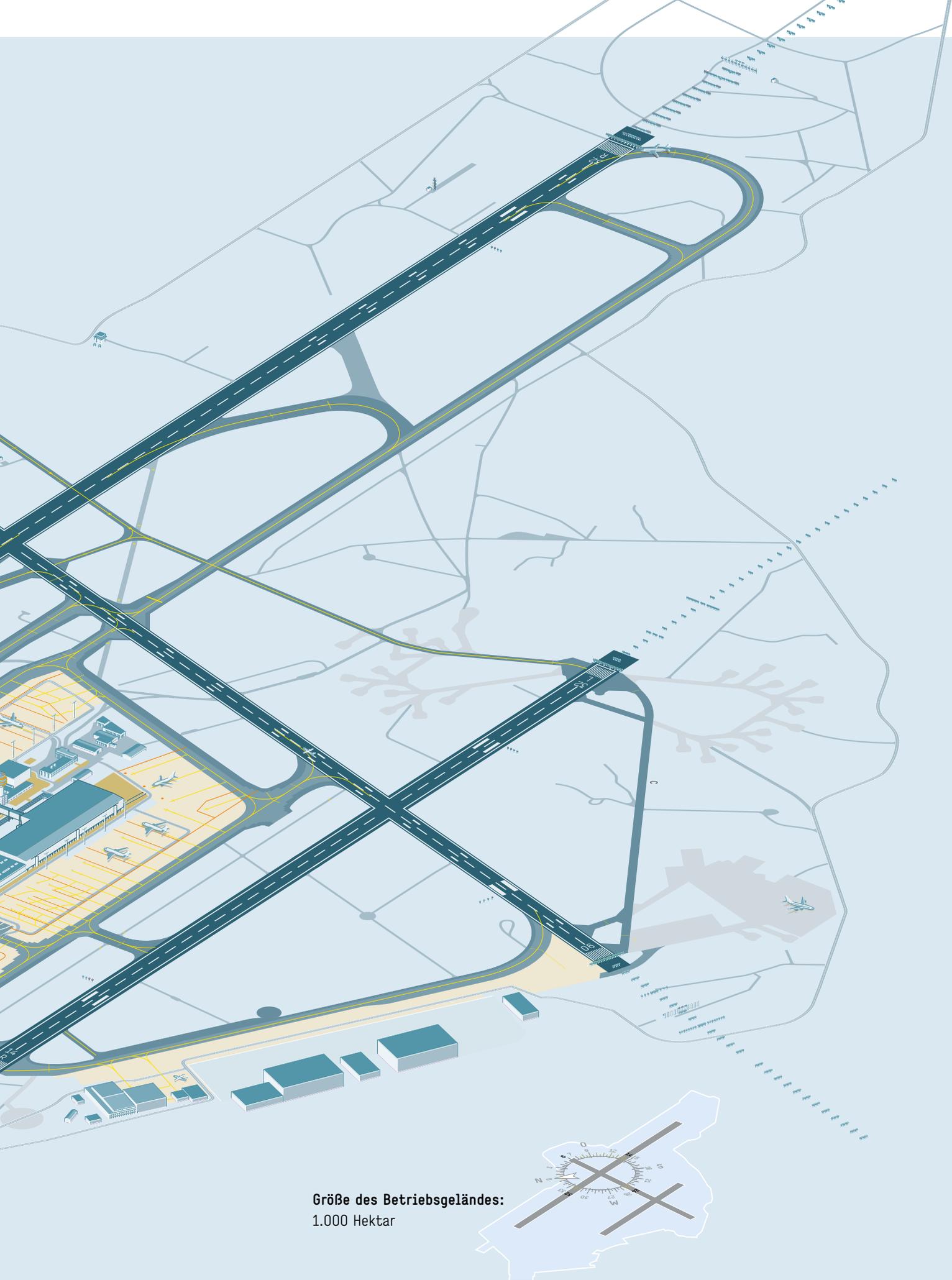
55 Gates insgesamt

19 Fluggastbrücken

3 Parkhäuser:

12.535 Parkplätze





Größe des Betriebsgeländes:
1.000 Hektar



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

im vergangenen Jahr verzeichnete der Köln Bonn Airport deutliche Verkehrszuwächse. 9,5 Millionen Passagiere bedeuten eine Steigerung um 4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die Frachtzahlen wuchsen um 2 Prozent auf 754.000 Tonnen. In der Passage lag Köln/Bonn damit deutlich über dem durchschnittlichen Wachstum der deutschen Verkehrsflughäfen. Zudem wurde 2014 erstmals wieder die Monats-Marke von einer Million Passagieren geknackt, und dies jeweils im August und im September.

Dass der Frachtverkehr um 2 Prozent zulegen konnte, ist Ausdruck der konjunkturellen Erholung in Deutschland. Vor allem die Integratoren sorgten für deutliche Zuwächse. In Europa ist Köln/Bonn der drittgrößte Expressfrachtflughafen.

Gleichzeitig stiegen die Umsatzerlöse um 1,2 Prozent auf 274,3 Millionen Euro. Einen gewichtigen Anteil leisteten mit 90 Millionen Euro die Erlöse aus dem Non-Aviation-Geschäft. Die Investitionen betragen im vergangenen Jahr 20,7 Millionen Euro. Der Jahresüberschuss wuchs auf 3,1 Millionen Euro. Im Jahr 2013 waren es 1 Millionen Euro.

Wir erwarten derzeit, dass sich die positive Entwicklung sowohl in wirtschaftlicher als auch verkehrlicher Hinsicht fortsetzen

wird. Vor allem im Passagierverkehr sind die Perspektiven ausgezeichnet. Neue wie auch schon lange in Köln/Bonn aktive Airlines weiten ihr Angebot aus und sorgen für weiteres Wachstum.

Zudem wird mit Beginn des Winterflugplans 2015/16 die Lufthansa-Tochter Eurowings mit ihrem innovativen Low-Cost-Konzept zu verschiedenen Langstrecken-Zielen starten. Es ist ein Riesenerfolg und ein großer Vertrauensbeweis durch die Lufthansa, dass wir der erste Flughafen in Deutschland sind, an dem der Low-Cost-Langstreckenverkehr aufgenommen wird. Über zehn Jahre hat der Köln Bonn Airport auf die Ansiedlung einer Low-Cost-Langstrecke hingearbeitet. Mit unserem Leistungspaket konnten wir die Lufthansa von der sehr guten Standortqualität des Flughafens überzeugen und uns gegen die starken Konkurrenten Düsseldorf und München durchsetzen.

Dass der Flughafen 2015 bei den renommierten „Skytrax World Airport Awards“ den großartigen Vorjahreserfolg wiederholen konnte, zeigt welch erstklassiges Produkt wir mit unserem Airport vorweisen können. Nach dem Votum von über 13 Millionen Passagieren weltweit belegt der Köln Bonn Airport Platz 1 in Europa und Rang 2 in der Welt unter den Nicht-Hub-Flughäfen mit maximal 10 Millionen Passagieren. Gleichzeitig gewannen wir wie schon im letzten Jahr den „Airport Cargo

Excellence Award“. Beide Auszeichnungen verdanken wir der hervorragenden Arbeit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Hierfür möchten wir uns herzlich bei ihnen bedanken.

Bei aller Freude über das erfolgreiche Jahr 2014 wollen wir auch an dieser Stelle einen Moment innehalten und angesichts des schlimmsten Unglücks in der Geschichte der deutschen Luftfahrt der vielen Opfer des Germanwings-Flugs 4U9525 gedenken.



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
Arbeitnehmervertreter
*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
(bis 24.07.2014)

Dr. Harald Albuschkat
Land Nordrhein-Westfalen
Ltd. Ministerialrat a. D.
(ab 01.09.2014)

Nuretdin Aydin
Arbeitnehmervertreter
Oberlader FKB

Bernhard Braun
Arbeitnehmervertreter
Angestellter FKB

Winrich Granitzka
Stadt Köln
(bis 16.09.2014)

Reinhard Limbach
Stadt Bonn
Immobilienkaufmann

Waltraud Mayer
Arbeitnehmervertreterin
Angestellte FKB

Dr. Rüdiger Messal
Land Nordrhein-Westfalen
Staatssekretär

Bernd Petelkau
Stadt Köln
Managing-Director
(ab 23.09.2014)

Gerold Reichle
Bundesrepublik Deutschland
Ministerialdirektor
(bis 31.03.2014)

Jürgen Roters
Stadt Köln
Oberbürgermeister

Kerstin Wambach
Bundesrepublik Deutschland
Regierungsdirektorin
(ab 01.09.2014)

Petra von Wick
Bundesrepublik Deutschland
Ministerialrätin

Karl-Heinz Wildschrei
Arbeitnehmervertreter
Angestellter





		2010	2011	2012	2013	2014
Verkehrsentwicklung						
Flugzeugbewegungen	Tsd.	134,3	130,9	125,3	120,4	123,2
Fluggäste	Tsd.	9.851,7	9.625,5	9.281,7	9.079,0	9.451,4
Luftfracht	Tsd. t	656,1	742,3	751,2	739,5	754,3
Geschäftsentwicklung						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	270,1	271,5	265,0	271,1	274,3
Investitionen	Mio. EUR	31,4	25,2	24,4	27,6	20,7
Abschreibungen	Mio. EUR	34,2	33,3	34,9	36,5	36,7
Anlagevermögen	Mio. EUR	744,3	732,3	719,1	706,9	689,3
Bilanzsumme	Mio. EUR	767,3	760,5	746,3	744,0	716,8
Mitarbeiterzahl	Stichtag 31.12.	1.769	1.829	1.829	1.829	1.807







März

„Travis“ sorgt für Transparenz

Mehr Informationen und damit mehr Transparenz: Seit Mitte März können Besucher der Flughafen-Homepage die Flugspuren jedes einzelnen Flugs von oder nach Köln/Bonn nahezu in Echtzeit mitverfolgen. Anhand kleiner Flugzeugsymbole auf einer digitalen Landkarte lassen sich flugspezifische Informationen wie Flugweg, Flughöhe, Geschwindigkeit, Fluggesellschaft, Flugzeugtyp und Flugziel ablesen. Die Website ordnet zudem jeder Flugbewegung die an den Messstellen des Flughafens ermittelten Einzelschallpegel zu. Das Programm, das dies ermöglicht, heißt „Travis“ (Abkürzung für „Track Visualisation“).



Verschönerter „Stern B“

Heller, moderner, großzügiger: Der sternförmige Abfertigungsbereich B in Terminal 1 wurde über drei Monate hinweg saniert und am 20. März für Passagiere wieder geöffnet. Durch die umfassende Erneuerung kommt die ursprüngliche Architektur von Paul Schneider-Esleben wieder besser zur Geltung.

„Air Cargo Excellence Award“ für CGN

Köln/Bonn ist der beste europäische Frachtflughafen in der Größenordnung zwischen 400.000 und 999.999 Tonnen. Die renommierte internationale Luftfrachtzeitschrift „Air Cargo World“ (ACW) ließ Mitarbeiter von Frachtfluggesellschaften und Flughäfen weltweit nach den Kriterien „Performance“ (Ausführung), „Value“ (Preis/Leistung), „Facilities“ (Gebäude, Infrastruktur) und „Operations“ (Zoll, Security) bewerten. In allen Kategorien erhielt Köln/Bonn beste Noten.





BEST REGIONAL AIRPORT EUROPE
Cologne Bonn Airport

Köln/Bonn belegt den ersten Platz

Bei den „Skytrax World Airport Awards“ belegte Köln/Bonn in der Kategorie „Best Regional Airport Europe“ erstmals den ersten Platz. Damit wurde er zum besten europäischen Flughafen in der Kategorie der Airports, die kein Interkontinental-Drehkreuz sind, gekürt. Befragt wurden knapp 13 Millionen Passagiere weltweit. Sie bewerteten insgesamt 410 Flughäfen nach Kriterien wie Service-Qualität, Familienfreundlichkeit, Freundlichkeit des Personals und Shopping-Angebot. Die britische Unternehmensberatung „Skytrax Research“ vergibt jährlich Preise in verschiedenen Kategorien.



UPS eröffnet erweitertes Sortierzentrum

UPS feierte am 24. März die offizielle Eröffnung der 200 Millionen US-Dollar teuren Erweiterung seines europäischen Hubs am Köln Bonn Airport. Nach zwei Jahren Bauzeit gaben Kölns Oberbürgermeister Jürgen Roters, UPS-Europachefin Cindy Miller, Nordrhein-Westfalens Ministerpräsidentin Hannelore Kraft sowie Flughafenchef Michael Garvens (v.l.) vor zahlreichen Gästen aus Wirtschaft und Politik den Startschuss für die hochmoderne Sortieranlage, die auf über 105.000 m² Fläche bis zu 190.000 Sendungen pro Stunde sortieren kann.





April

Neue Gastronomien und Shops in den Terminals

Am 7. April öffnete eines der modernsten McDonald's-Restaurants in Europa in Terminal 2. Burger King in Terminal 1 wurde nach einer umfassenden Renovierung wiedereröffnet. Im Starwalk von Terminal 1 wurden drei einzelne Heinemann-Geschäfte zu einem einzigen, rund 860 m² großen Duty-Free-Shop vereint. Dank des Walk-through-Konzepts werden die Passagiere auf ihrem Weg zu den Gates durch das Geschäft geführt.



Mai

Erste Ständige Vertretung

Anfang Mai wurde die erste Ständige Vertretung (StÄV) an einem deutschen Flughafen eröffnet. Typisch für das Kult-Brauhaus sind die zahlreichen Fotos von Politikern an den Wänden. Ein Original-Teil der Berliner Mauer weist auf den politischen Hintergrund des Lokals hin, dessen erste Filiale 1997 in Berlin eröffnet wurde.

Juni

Große Show beim „ReweFamily“-Fest

Rund 30.000 Besucher kamen am 14. Juni zum großen „ReweFamily“-Fest an den Airport. Unter anderem traten Kasalla, Heino und DSDS-Gewinnerin Aneta Sablik auf der großen Showbühne auf. Höhepunkt für Flughafen-Fans war die Vorführung verschiedener Großgeräte.



August

Über eine Million Passagiere

Der Flughafen übersprang erstmals wieder seit 2011 die Marke von einer Million Passagieren im Monat. Im August wurden insgesamt 1,023 Millionen Passagiere gezählt. Der September war mit 1,033 Millionen Reisenden ebenso erfolgreich. Außerdem war der 26. September mit 38.867 Passagieren der Spitzentag im Jahr 2014.



Oktober

Passagier-Nachtflüge werden erheblich teurer

Die Flughafengesellschaft gab am 22. Oktober ihre neue Gebührenordnung bekannt. Demnach müssen Passage-Airlines zukünftig deutlich mehr Gebühren bezahlen, wenn ihre Maschinen nachts starten oder landen. Die Gebührenordnung ist vom NRW-Verkehrsministerium genehmigt worden und im April 2015 in Kraft getreten. Mit der neuen Gebührenordnung stieg das vom Flugzeugtyp abhängige fixe Landeentgelt deutlich an, so dass Passagier-Fluggesellschaften für Flüge zwischen 22 und 6 Uhr stärker zur Kasse gebeten werden. Gleichzeitig wurden die Tagestarife gesenkt, um durch ein größeres Tag-Nacht-Gefälle stärkere finanzielle Anreize für die Verlagerung von Flugbewegungen aus der Nachtzeit in den Tag zu setzen.

Ryanair eröffnet Basis

Mit Beginn des Winterflugplans 2014/15 wurde Köln/Bonn zur ersten Ryanair-Basis mit einem stationierten Flugzeug an einem der großen deutschen Flughäfen. Gleichzeitig baute Ryanair ihr Streckennetz am Köln Bonn Airport auf acht Ziele aus.



Flughafen probt den Notfall

Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) schreibt für Verkehrsflughäfen alle zwei Jahre eine große Notfallübung vor. Beim Übungsszenario am 25. Oktober verfehlte ein voll besetztes Propellerflugzeug im dichten Nebel die Landebahn und fing Feuer, das auf eine nahegelegene Halle überzugreifen drohte.

Die Übung diente der Überprüfung und Optimierung des Notfall-Managements in der Zusammenarbeit von internen und externen Einsatzkräften. Mehr als 300 Personen nahmen teil, darunter Mitarbeiter der Berufsfeuerwehr Köln, der Polizei, der Flughafenfeuerwehr sowie etwa 90 Komparsen. Dass die Übung erfolgreich verlief und der Flughafen für den Ernstfall gerüstet ist, bestätigten das NRW-Verkehrsministerium, die Luftaufsicht der Bezirksregierung Düsseldorf und die Bezirksregierung Köln, die die Abläufe analysierten und abschließend bewerteten.

November

ZERO-G wird zur Besucher-Attraktion

Der A300 ZERO-G, der zur Simulation von Schwerelosigkeit unter anderem vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) als sogenanntes Parabel-Flugzeug eingesetzt wurde, landete am 3. November zu seinem allerletzten Flug in Köln/Bonn. Hier wird er nun dauerhaft zum Ausstellungsstück und kann zukünftig von Besuchern des Flughafens besichtigt werden.



Condor-Erstflug nach Varadero/Kuba

Am 4. November startete Condor erstmals von Köln/Bonn nach Varadero auf Kuba. Uwe Balsler, Condor Geschäftsführer Operations, der Botschafter Kubas in Deutschland, René Juan Mujía Cantelar und Flughafenchef Michael Garvens, (Foto, Mitte v.l.) gaben den Startschuss zur neuen Langstrecken-Verbindung.



Dezember

Low-Cost-Langstrecke geht 2015 an den Start

Der Lufthansa-Aufsichtsrat beschloss in seiner Sitzung am 3. Dezember, zukünftig die neue Low-Cost-Langstrecke der Eurowings ab Köln/Bonn zu betreiben. „Die Entscheidung für Köln/Bonn ist der zweite historische Erfolg für den Flughafen. Vor mehr

als zehn Jahren haben wir hier mit dem Low-Cost-Verkehr angefangen. Jetzt besitzen wir die Chance, das Low-Cost-Konzept auf die Langstrecke zu übertragen und damit erneut ein für Deutschland völlig neues Konzept an den Start zu bringen“, erklärte Flughafenchef Michael Garvens.

Das Angebot richtet sich mit touristischen Zielen vor allem an Privatreisende. Die Eurowings-Langstreckenflüge werden

in Zusammenarbeit mit der deutsch-türkischen Airline SunExpress durchgeführt. Mit Beginn des Winterflugplans am 28. Oktober 2015 werden zwei Langstreckenflugzeuge vom Typ A330-200 in Köln/Bonn stationiert. Das Angebot von zunächst sieben Interkontinentalverbindungen nach Dubai, Thailand (2 Ziele), Dominikanische Republik (2 Ziele), Mexiko und Kuba plus drei Vollcharter-Zielen in der Karibik soll danach sukzessive ausgebaut werden.

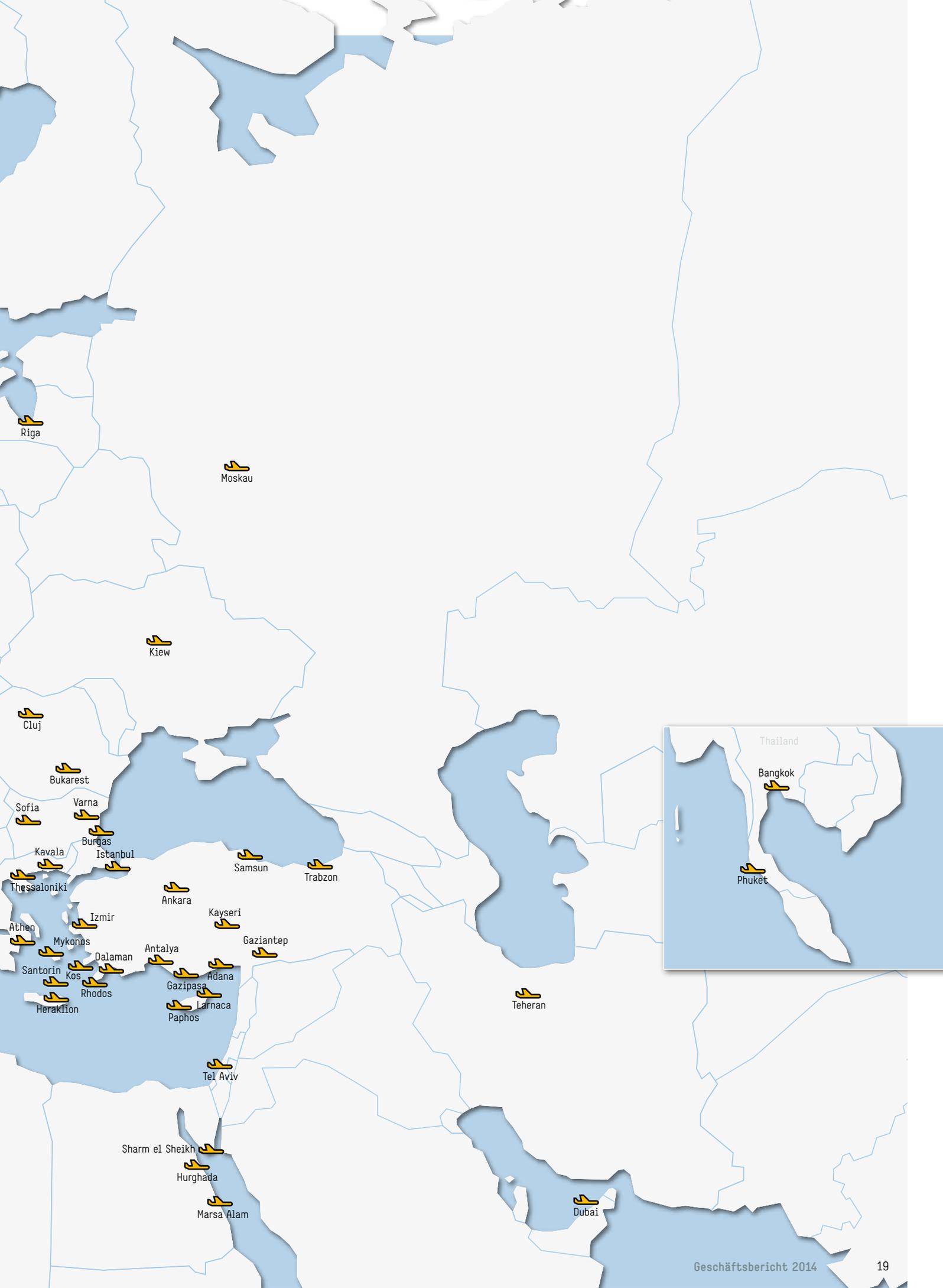




Flugziele Passage 2015

Stand Mai 2015

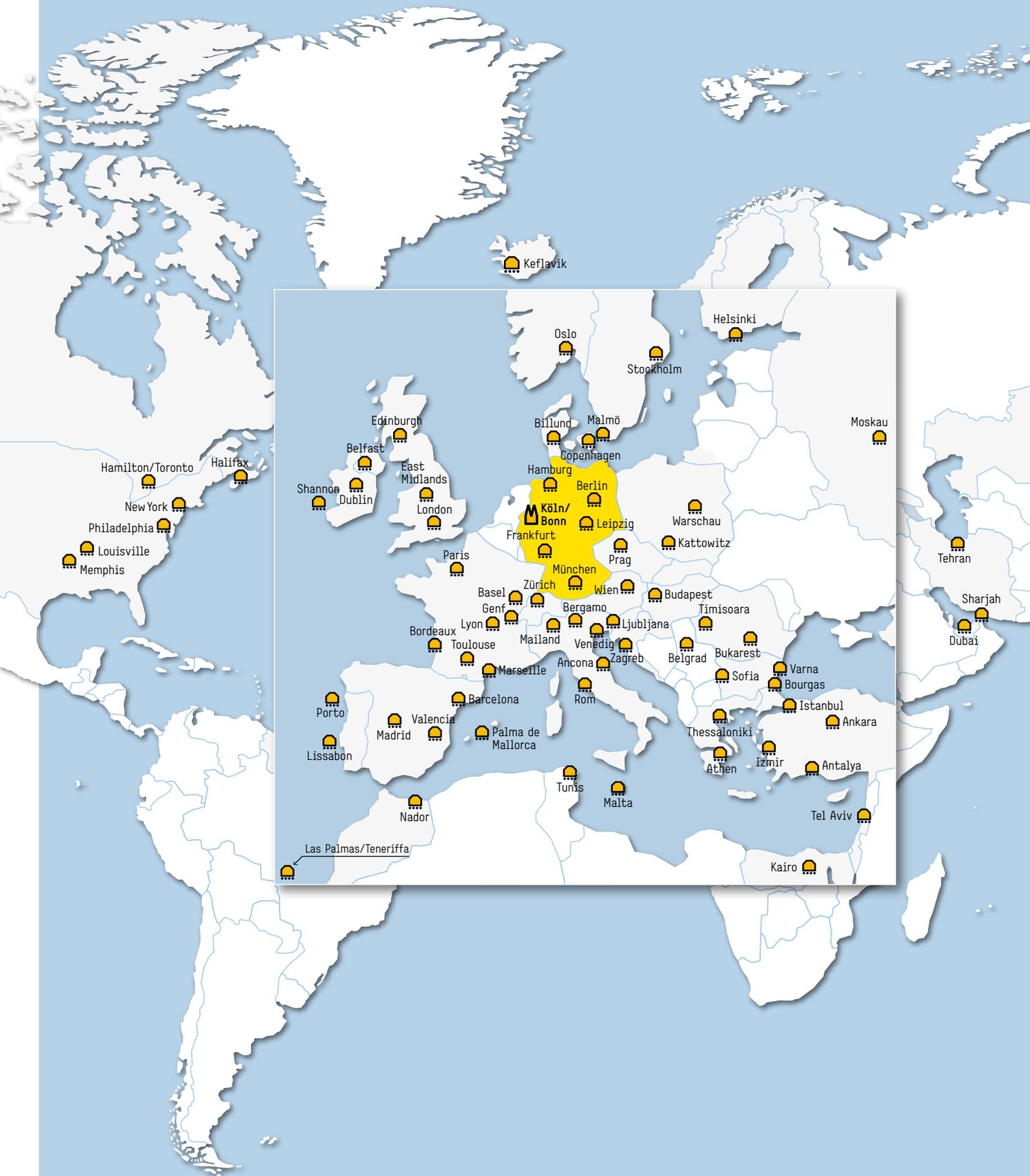






Flugziele Fracht 2015

Stand Mai 2015





Alma Ata

Chengdu

Shanghai

Shenzhen

Guangzhou

Hongkong

Taipei

Seoul

Tokio

Mumbai



Politische Rahmenbedingungen

Trotz der insgesamt schwierigen Marktsituation und der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen, die den Luftverkehr in Deutschland erheblich belasten, ist das Jahr 2014 mit knapp 208 Millionen Passagieren (+3 Prozent) und 4,5 Millionen Tonnen umgeschlagener Fracht (+3 Prozent) relativ erfolgreich verlaufen. Schaut man allerdings genauer hin, werden massive Probleme deutlich, mit denen die deutschen Airports und Airlines konfrontiert sind.

Mit dem weltweiten Wachstum des Passagierverkehrs konnten die deutschen Airlines nicht Schritt halten. Während das Passagieraufkommen der Lufthansa-Gruppe, der Airberlin-Gruppe, von TUIfly und Condor um nur 1,2 Prozent wuchs, schnitten internationale Mitbewerber erheblich besser ab: Turkish Airlines erreichte ein Plus von 13,3 Prozent, Emirates von 13,1 Prozent und Etihad von 13 Prozent.

Unterdurchschnittliches Wachstum

Auch sind die Zuwächse an den deutschen Verkehrsflughäfen bescheiden. Obwohl Deutschland das ökonomisch stärkste Land und die Konjunkturlokomotive in Europa ist, hinken seine Airports im internationalen Vergleich hinterher. Die europäischen Spitzenreiter hießen 2014 Luxemburg mit 12,8 Prozent und Belgien mit 9,8 Prozent. In seiner Prognose rechnet der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) auch für das Jahr 2015 mit einem unterdurchschnittlichen Wachstum der deutschen Flughäfen, das bei 2,8 Prozent liegen könnte.

Besonders kritisch ist die Situation für die großen Hub-Flughäfen geworden, denn zunehmend laufen ihnen die Drehkreuze der Emirate bzw. das in Istanbul den Rang ab. Verantwortlich für diese Entwicklung ist u.a. das Entstehen neuer wirtschaft-







licher Wachstumszentrum im arabischen, vorderasiatischen und asiatischen Raum. Deren Airlines und Airports intensivieren zum Nachteil der etablierten mitteleuropäischen Player den Wettbewerb. Während die europäischen Airlines eigenverantwortlich wirtschaftlich handeln müssen, steht das Gros der Airlines aus den neuen Wachstumsregionen nicht unter dem Diktat, Gewinne schreiben zu müssen, da sie - zumeist in staatlicher Hand - kräftig subventioniert werden. Gleiches gilt für die dortigen Hubs, die inzwischen in großem Umfang Passagiere aus Mitteleuropa absaugen. In den wachstumsstarken Regionen der Welt manifestiert sich ein grundlegender Unterschied zu Europa re-

spektive Deutschland. Während dort der Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur forciert und damit weiteres ökonomisches Wachstum generiert wird, ist es hierzulande immer schwieriger geworden, große Bau- und Zukunftsprojekte zu realisieren, die dazu dienen die Infrastruktur erheblich zu verbessern. Nur ein Beispiel für das deutsche Genehmigungs-Dilemma: Der Bau einer Landebahn in Frankfurt dauerte 14 Jahre, der Neubau eines Flughafens in Dubai acht Jahre. Nach dem Endausbau im Jahr 2025 können jährlich auf dem Dubai-World Central International bis zu 160 Millionen Passagiere abgefertigt und bis zu 12 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen werden. Blickt man auf Deutschland



kommt hinzu, dass immer mehr Bürgerinitiativen, die zumeist Partikularinteressen vertreten, erfolgreich gegen den Nutzen großer Infrastrukturprojekte für die Allgemeinheit opponieren.

Große Beschäftigungswirkung

Hierzu passt, dass in der öffentlichen Diskussion über den Luftverkehr in Deutschland gern dessen gesamtwirtschaftliche Bedeutung ausgeklammert wird. Nicht nur der Wertschöpfungsbeitrag von über 57 Milliarden Euro (2012) zum deutschen Bruttoinlandsprodukt ist beachtlich, auch die Beschäftigungswirkungen sind groß. Mehr als 324.000 Arbeitnehmer waren 2012 direkt bei den Unternehmen der

Luftfahrtbranchen beschäftigt. Hinzu kamen indirekte und induzierte Arbeitsplätze, sodass sich die Gesamtbeschäftigtenzahl auf über 823.000 Mitarbeiter summierte.

Im Jahr 2013 beförderten Flugzeuge Waren im Wert von 202 Milliarden Euro von und nach Deutschland. Deutsche Produkte können auf dem Weltmarkt allerdings nur konkurrenzfähig bleiben, wenn sie schnell und ohne Umwege transportiert und geliefert werden. Aber auch für die Mobilität des Menschen gewinnt der Luftverkehr stetig an Bedeutung. Bei sowohl privaten als auch geschäftlichen Auslandsreisen von und nach Deutschland ist das Flug-



zeug das Verkehrsmittel Nummer 1. Umso schwerer wiegen somit die abgaberechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen, für die vor allem die Luftverkehrssteuer und die Beschränkungen der Betriebszeiten exemplarisch stehen.

Auf Grund der Betriebszeitenbeschränkungen an deutschen Flughäfen entstehen stetig wachsende Wettbewerbsnachteile im internationalen Vergleich. Seit Oktober 2011 gilt selbst in Frankfurt, an Deutschlands Drehkreuz Nummer 1, zwischen 23 Uhr abends und 5 Uhr morgens ein absolutes Nachtflugverbot. In Deutschland gibt es kaum noch Airports, die nachts offen sind, während die internationalen Nachtflugregelungen weitaus liberaler sind. Zunehmend verlagern sich Passagier- und Frachtströme hin zu den ausländischen Flughäfen mit flexibleren Betriebszeiten. Umsatzverluste und reduzierte Wettbewerbsfähigkeit sind die Folge. Nicht nur das: Will die deutsche exportorientierte Wirtschaft international erfolgreich bleiben, dann ist eine Grundvoraussetzung, dass es deutsche Flughäfen gibt, die nachtoffen bleiben. Nur so kann gewährleistet werden, dass international miteinander verzahnte und auf einander abgestimmte Logistik- und Produktionsketten funktionieren. Für den Köln Bonn Airport, der Drehkreuz global agierender Integratoren wie UPS und FedEx ist, und die anderen nachtoffenen Cargo-Flughäfen gilt: „Die Fracht braucht die Nacht.“

Scharfe Gesetze zum Lärmschutz

Deshalb ist der Lärmschutz für die deutschen Flughäfen das Umweltthema Nummer 1. Nur wenn die Flughafennachbarn wirkungsvoll vor Fluglärm geschützt werden, kann der nächtliche Flugbetrieb an ausgewählten Standorten aufrechterhalten werden. Durch die Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes im Jahr 2007 hat sich der Schutz vor Fluglärm in der Nacht deutlich erhöht. Im Vergleich zu den Verkehrsträgern Straße und Schiene gelten die schärfsten gesetzlichen Vorgaben.

Um den Fluglärm weiter zu reduzieren, arbeiten die deutschen Flughäfen schon seit langem eng mit den Airlines und der Deutschen Flugsicherung zusammen. Dabei geht es nicht nur um den Einsatz neuerer und leiserer Maschinen – in den vergangenen 40 Jahren sind die Flugzeuge um 75 Prozent leiser geworden –, sondern auch um optimierte Anflugverfahren oder verbesserte Flugroutenplanung. Ein wichtiger Baustein des Lärmschutzes ist seit vielen Jahren der passive Schallschutz, der weltweit Vorbildcharakter besitzt.

Lärmabhängige Start- und Landeentgelte

Ein elementares Steuerungsinstrument für den Schutz vor Lärm sind die lärmabhängigen Start- und Landeentgelte. Die Flughäfen entwickeln gemeinsam mit den jeweils zuständigen Landesgenehmigungsbehörden unter Berücksichtigung der spezifischen Eigenheiten eines Flughafens maßgeschneiderte Gebührenmodelle. Standardlösungen nach dem Prinzip „one size fits all“ würden den verschiedenen Bedingungen an den Flughäfen nicht gerecht werden. Bei den lärmabhängigen Entgelten nehmen die deutschen Flughäfen in Europa eine Vorreiterrolle ein.

Ein gutes Beispiel ist die Gebührenordnung am Köln Bonn Airport. Sie ist ein wirkungsvolles Steuerungsinstrument. Flüge in der Nacht – das gilt gleichermaßen für den Passagier- wie den Frachtverkehr – sind wesentlich teurer als am Tag. Die Airlines werden für den Einsatz der Flugzeuge in den Tagesstunden belohnt.

Seit April 2015 bezahlen Passagier-Airlines deutlich mehr Gebühren, wenn ihre Flugzeuge in der Nacht starten oder landen. Das vom Flugzeugtyp abhängige fixe Landeentgelt steigt deutlich, sodass für Flüge zwischen 22 und 6 Uhr mehr bezahlt werden muss. Im Gegenzug werden die Tagetarife gesenkt, um Anreize zu schaffen, die Flüge auf den Tag zu verlagern. Dadurch werden die Flughafen-Nachbarn





stärker vom Lärm entlastet. Der Ansatz, die Nacht zu verteuern und den Einsatz am Tag zu belohnen, entfaltet eine deutliche Lenkungswirkung.

Um diese Lenkungswirkung noch zu verstärken, hat der Flughafen bei der Gebühren-Novellierung auch die Abrechnungsmodalitäten verändert. Wurden in der Vergangenheit Start und Landung in einer Gesamtgebühr abgerechnet, geschieht dies nun separat. Hierdurch sind für die Airlines Einsparungen von knapp 20 Prozent möglich.

Bereits im Jahr 2013 hatte der Flughafen den Einsatz lauter Frachtmaschinen in der Nacht erheblich verteuert. Diese lärmabhängigen Entgelte wurden in der Spitze um mehr als das Dreifache erhöht. Für die Fracht-Airlines ist dies ein Anreiz, laute Flugzeuge durch leisere zu ersetzen; beispielsweise eine MD11 durch eine B777. Die Gebührenrabatte können sich auf bis zu einer Million Euro innerhalb von drei Jahren belaufen. Die Gebührenordnung ist ein Erfolg, denn die Zahl der MD11-Flugbewegungen ist in den zurückliegenden zwei Jahren um gut ein Drittel gesunken. Die Flüge mit der rabattierten B777 haben im gleichen Zeitraum um über 60 Prozent zugenommen.

Massive politische Restriktionen

Ein Hindernis hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Luftverkehrs ist weiterhin die Luftverkehrssteuer. Seit ihrer Einführung am 1. Januar 2011 haben die deutschen Luftverkehrsgesellschaften 2,136 Milliarden Euro an das Finanzministerium in Berlin gezahlt. Mit der Konsequenz, dass viele Passagiere nicht von den grenznahen deutschen Flughäfen abfliegen, sondern die Luftverkehrssteuer umgehen, indem sie auf Flughäfen im benachbarten Ausland ausweichen. Dort verzeichnen die Airports kräftige Zuwächse im zweistelligen Prozentbereich.

Gerade die Luftverkehrssteuer verdeutlicht, wie wichtig es wäre, im internationalen Luftverkehr für alle gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Airports und Airlines fordern vom ersten Tag an die Abschaffung der Steuer.

Um wettbewerbsfähig zu bleiben, ist es wichtig, dass Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften von Restriktionen befreit werden. Insgesamt betrachtet schneidet Deutschland im europäischen Vergleich bezogen auf die gesetzlich regulativen Rahmenbedingungen schlecht ab. Die Erarbeitung eines nationalen Luftverkehrskonzepts ist dringend geboten. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat einen ersten Schritt gemacht, indem er eine Markt- und Wettbewerbsanalyse in Auftrag gegeben hat. In ihrem Koalitionsvertrag hat sich die Bundesregierung verpflichtet, den deutschen Luftverkehrsmarkt und dessen Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Da das Luftverkehrswachstum an Deutschland vorbeiläuft, ist die Unterstützung durch die Politik wichtiger denn je, will man in Deutschland nicht langfristige Wertschöpfung, Arbeitsplätze und die Anbindung an die Weltmärkte verlieren.

Die Akteure der deutschen Luftverkehrsbranche fordern von der Bundesregierung ihr Versprechen einzulösen, noch in dieser Legislaturperiode in einem Bund-Länder-Konzept die national bedeutenden Flughafenstandorte zu definieren. In ihm soll verbindlich festgelegt werden, an welchen Flughäfen auch weiterhin Nachtflug erlaubt bleiben soll. Durch die Festlegungen national bedeutender Flughafenstandorte und von Betriebszeiten könnten Unternehmen und Flughafennachbarn Planungssicherheit erhalten. ◀





Lagebericht der Flughafen Köln/Bonn GmbH

1. Grundlagen des Unternehmens

Geschäftsmodell

Im Jahr 2014 wurden am Flughafen Köln/Bonn rund 9,5 Mio. Passagiere befördert und rund 754.000 Tonnen Fracht bewegt. Somit ist Köln/Bonn einer der größten Verkehrsflughäfen Deutschlands.

Zugleich ist der Flughafen Köln/Bonn ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Region. Allein am Flughafen sind über 13.400 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 Image-träger 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 reise-freudig 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 2015, wie in den Vorjahren, auch weitere gezielte Investitionen vornehmen, um die zukünftigen Anforderungen umzusetzen und einen sicheren, reibungslosen Betrieb sicherstellen zu können.

Die bedeutendsten Maßnahmen sind die Erneuerung von insgesamt 6 Fluggastbrücken an beiden Terminals, der Umbau eines Catering-Gebäudes zu einem Besucher- und Eventcenter und die Bereitstellung eines Fernlinien-Busbahnhofs direkt am Terminal 2.

Die geplanten Investitionsmaßnahmen für 2014 umfassten 47 Mio. EUR. Hiervon wurden rund 21 Mio. EUR umgesetzt.

Um dauerhaft eine leistungsfähige Infrastruktur bereitstellen zu können, nimmt das Unternehmen diverse Erneuerungsmaßnahmen an der bestehenden Infrastruktur vor.

Insgesamt umfassen die geplanten Investitionen rund 44 Mio. EUR, davon im Bereich Hochbau (11,5 Mio. EUR), der Betriebsanlagen (10,1 Mio. EUR) und für Ersatzinvestitionen bei Fahrzeugen und Geräten (6,2 Mio. EUR). Für die IT-Infrastruktur

werden ebenfalls in Höhe von 6,2 Mio. EUR Neuanschaffungen vorgenommen.

b. Vertriebsstrategien des Flughafen Köln/Bonn

Passage

Seit über zehn Jahren verteidigt Köln/Bonn einen Spitzenplatz im Low-Cost-Bereich. Das Segment der Premium-Low-Coster wird durch ein stabiles Wachstum von Germanwings, die die Europaverkehre der Lufthansa übernommen hat und der größte Carrier am Standort ist, weiterhin gestärkt.

Parallel dazu hat Köln/Bonn auch die Ultra-Low-Cost Carrier in die Airport-Strategie eingebunden. Neben Wizz Air und Norwegian hat sich insbesondere Ryanair zu einem Wachstumsträger für Köln/Bonn entwickelt. Der Carrier zielt neuerdings ab auf Geschäftsreisenden, die Ansiedlung an größeren Airports und einen höheren Anteil am innerdeutschen Markt. Durch die Eröffnung der Ryanair-Basis im Winter 2014/15 sicherte sich Köln/Bonn einen weiteren Baustein für überdurchschnittliches Passagierwachstum.

Ein weiterer strategischer Ansatzpunkt des Köln/Bonn Airport ist der Ausbau der Umsteigerverkehre. Durch bessere Anschlussmöglichkeiten zwischen den Germanwings-Zielen wurde der Umsteigeranteil in den letzten beiden Jahren zweistellig gesteigert. Im nächsten Schritt sollen die Umsteigerverbindungen zu anderen Low-Cost-Carriern innerhalb Europas durch die Schaffung geeigneter Umsteigerprozesse gefördert werden.

Die Ansiedlung einer Low-Cost-Langstrecke ist schon seit 10 Jahren klares strategisches Ziel von Köln/Bonn. Im Winter 2014/2015 hat zunächst Condor sehr erfolgreich eine Kuba-Verbindung in Köln/Bonn umgesetzt. Im Dezember 2014 hat sich der Lufthansa Konzern schließlich entschieden, sein Low-Cost-Langstrecken-Konzept Eurowings in Köln/Bonn zu starten. Derzeit werden die operativen Weichen für die Umsetzung dieser 2. historischen Chance gestellt.

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 insbesondere, die notwendigen politischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen zu sichern. Dazu gehören der für die Fracht wichtige Nachtflugbetrieb und die Sicherung von Wachstumschancen.

Non Aviation

Die Non-Aviation-Erlöse haben sich seit 2001 mehr als verdoppelt und erreichten 2014 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 und attraktiven Wegeführungen ständig optimiert. Ein Meilenstein in der Entwicklung war die Eröffnung des Walk-Through Konzeptes in Terminal 1, das den Passagieren Einkaufen im Vorbeigehen ermöglicht. 2015 sind in den Terminals eine Reihe von neuen Gastro-Konzepten zur Eröffnung geplant.





3. Wirtschaftsbericht

a. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Konjunktur hat sich in Deutschland im Jahr 2014 aufgrund einer guten Binnen- nachfrage zum Jahresende hin stabilisiert und das Bruttoinlandsprodukt beträgt kalenderbereinigt 1,6%. Damit liegt die deutsche Wirtschaft im europäischen Vergleich gut, aber der Abstand auf den europäischen Durchschnitt ist im Jahr 2014 geringer geworden. Positiv bemerkbar machten sich hier der Binnenmarkt aber auch

die Investitionen in Bauten. Der Export ist im letzten Quartal 2014 ebenfalls deutlich angestiegen. Für 2015 rechnet die Bundes- regierung mit einem Anstieg von 1,3% des Bruttoinlandsproduktes.

Die Weltwirtschaft hat sich im Jahr 2014 insgesamt eher verhalten entwickelt. Positive Entwicklungen waren vor allem durch die US-Wirtschaft und durch die Schwellen- länder zu verzeichnen. Demgegenüber ist das Wachstum der japanischen Wirtschaft schwächer ausgefallen. Auch für 2015 wird

von Seiten der OECD und des IWF eher eine geringere Beschleunigung des Wachstums erwartet.

Die nationale Luftfahrt legte 2014, gemessen an den Verkehrseinheiten, deutlich um 3,0% zu und setzt somit den positiven Trend des Jahres 2013 (0,6%) fort. Insgesamt nutzten fast 208 Mio. Passagiere im Jahr 2014 einen deutschen Flughafen.

In Köln/Bonn lag die Verkehrsentwicklung bezogen auf die Verkehrseinheiten im Jahr 2014 mit 4% über dem Branchenschnitt.

b. Geschäftsverlauf „Markt- und Wettbewerbsbedingungen“

Im Jahr 2014 stieg am Flughafen Köln/Bonn das Passagieraufkommen mit rund 9,5 Mio. Passagieren um 4% im Vergleich zum Vorjahr an. Der Bundesdurchschnitt lag 2014 bei +3,0%.

Hinsichtlich des Passagieraufkommens lag der Flughafen Köln/Bonn damit über der Prognose für das Jahr 2014. Das Wachstum geht vor allem auf das Low-Cost-Segment zurück. Norwegian hat die Verbindungen nach Spanien ausgebaut und auch Ryanair legt kräftig zu. Im Winterflugplan kommt Ryanair mit einer Basis und fünf neuen Zielen nach Köln/Bonn. Ein weiteres Wachstum kommt von acht neuen Airlines, die den Betrieb ab Köln/Bonn aufnehmen.

Weitere Wachstumsträger in 2014 waren Pegasus, SunExpress und Air Berlin.

Das Frachtvolumen lag im Jahr 2014 am Flughafen Köln/Bonn bei rund 754.000 Tonnen, was einem Anstieg um 2% entsprach. Die Frachtentwicklung verlief damit im Wesentlichen auf dem erwarteten Niveau. Während bei UPS, FedEx und DHL ein Anstieg zu verzeichnen war, war die Entwicklung in General Cargo Bereich rückläufig.

Insgesamt wurden in Deutschland im Jahr 2014 mehr als 4,45 Mio. Tonnen Luftfracht umgeschlagen. Dies entspricht einer Steigerung von 3% gegenüber dem Vorjahr.

Die Zahl der Flugbewegungen stieg 2014 – nach einem kontinuierlichen Rückgang über die letzten 6 Jahre – erstmals wieder um 2,4% (Bundesdurchschnitt +0,4%) an. Das maximale Startgewicht (MTOW) stieg zeitgleich um 2%.

Im liberalisierten Markt der Bodenverkehrsdienstleistungen hielt die Flughafengesellschaft einen Marktanteil an den Bewegungen von 81,6% (Vorjahr 79,8%)

Die Entwicklung für 2015 sieht die ADV positiv: Die Prognose für das Passagieraufkommen liegt bei 2,8% und für das Frachtaufkommen bei 2,7%.

4. Lage

a. Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme reduzierte sich um 27,2 Mio. EUR auf 716,8 Mio. EUR. Die immateriellen Vermögensgegenstände erhöhten sich um 2,8 Mio. EUR auf 13,5 Mio. EUR. Unter den selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenständen werden ausschließlich Maßnahmen für den passiven Schallschutz ausgewiesen. Das Sachanlagevermögen verringerte sich um 20,3 Mio. EUR auf 675,2 Mio. EUR. Die Investitionen im

Jahr 2014 betragen rund 20,7 Mio. EUR. Im Bereich der Anlagen im Bau wurden 5,3 Mio. EUR für das Blockheizkraftwerk ausgewiesen, das ab 2015 durch den Flughafen betrieben wird. Als weitere Anlage im Bau sind zudem 1,0 Mio. EUR für eine zukunfts-sichere IT-Netzstruktur und 0,4 Mio. EUR für Fluggastbrücken berücksichtigt. Bei den fertigen Anlagen finden sich als Zugang 1,7 Mio. EUR für den Kontrollnachschaum und 1,2 Mio. EUR für den Schall-



schutz. 0,6 Mio. EUR wurden in die Enteisungsanlage und 0,4 Mio. EUR in den Parkraum investiert.

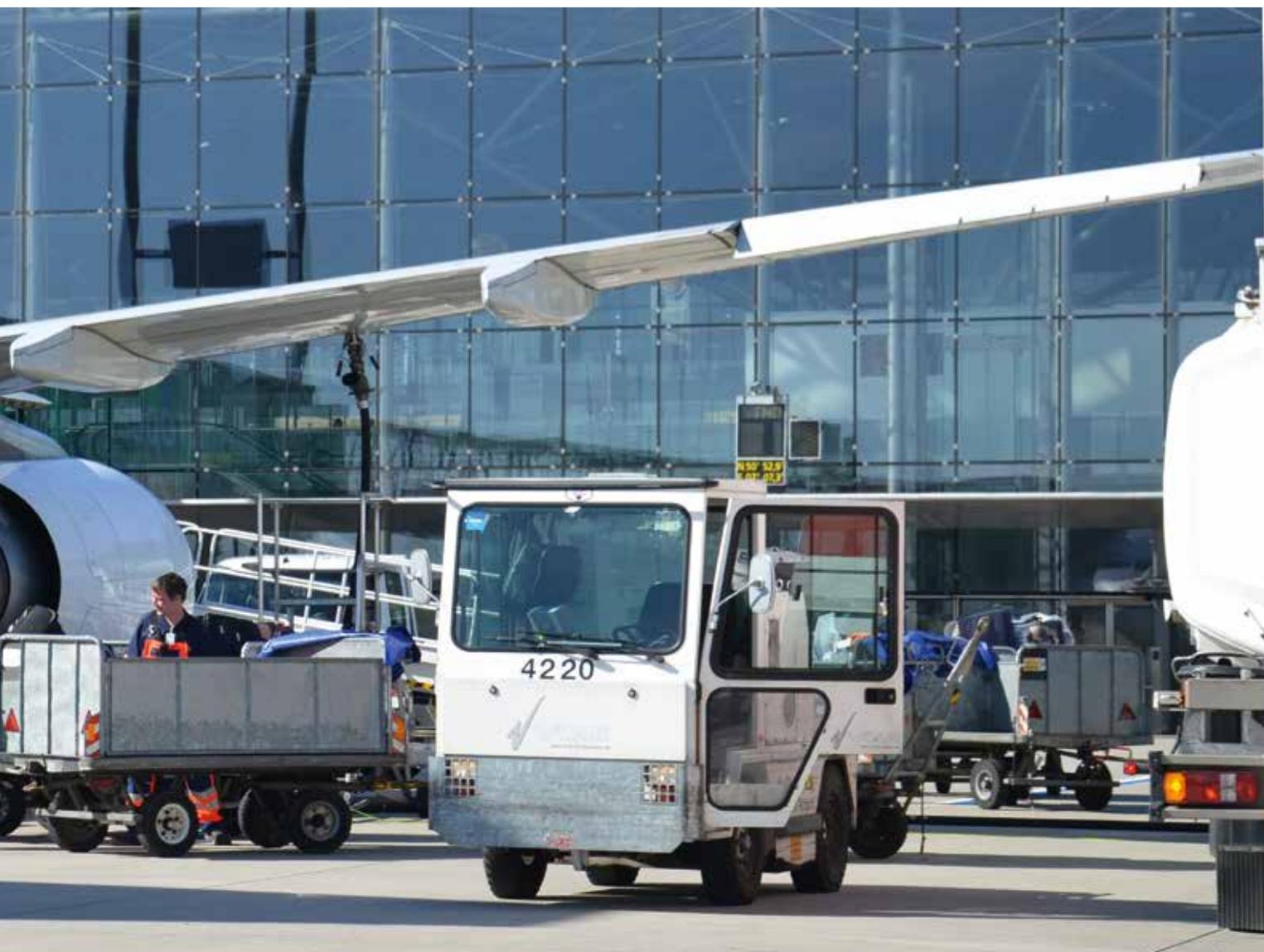
Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände verringerten sich deutlich um 7,4 Mio. EUR auf 23,2 Mio. EUR. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen die stichtagsbedingte Reduzierung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (-7,6 Mio. EUR). Der Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten betragen zum Stichtag 0,4 Mio. EUR (Vorjahr 1,9 Mio. EUR).

Das Eigenkapital beträgt 262,7 Mio. EUR und hat sich um 3,1 Mio. EUR erhöht. Somit ergibt sich eine Eigenkapitalquote zum 31. Dezember 2014 von 36,7% (Vorjahr 34,9%). Die Rückstellungen sind nahezu unverändert gegenüber dem Vor-

jahr und betragen 51,2 Mio. EUR (Vorjahr 50,9 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betragen am Bilanzstichtag 276,1 Mio. EUR und waren somit um 30,5 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 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen reduzierten sich um 2,0 Mio. EUR auf 13,6 Mio. EUR. Die passiven latenten Steuern erhöhten sich um 2,6 Mio. EUR auf 82,6 Mio. EUR.



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

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug 49,4 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 2014 positiv. Dies spiegelt sich auch in dem Jahresergebnis wider, das deutlich über dem Planansatz liegt.

b. Ertragslage

Im Jahr 2014 erhöhten sich die Umsatzerlöse um 1,2% auf 274,3 Mio. EUR. Dabei entfallen 179,1 Mio. EUR (Vorjahr 172,7 Mio. EUR) auf Flughafenengebühren und Bodenverkehrsdienste, 88,4 Mio. EUR (Vorjahr 87,7 Mio. EUR) auf Mieten, Pachten und Versorgungsleistungen und 6,8 Mio. EUR (Vorjahr 10,6 Mio. EUR) auf übrige Erträge. Der Anstieg bei den Umsatzerlösen spiegelt das erhöhte Passagieraufkommen in 2014 wider.

Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich auf 3,6 Mio. EUR. Im Vorjahr waren hier unter anderem Sondereffekte wie eine Entschädigungszahlung der DB AG in Höhe von 1,0 Mio. EUR enthalten. Zudem verringerten sich die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen um 1,8 Mio. EUR auf 1,5 Mio. EUR.



Der Materialaufwand verringerte sich um 7,4% auf 84,2 Mio. EUR (Vorjahr 90,9 Mio. EUR). Dies ist im Wesentlichen auf geringe Aufwendungen im Bereich der Anlagenunterhaltung aber auch auf geringere Ausgaben für Streumittel zurückzuführen, bedingt durch den milden Winter 2014.

Der Personalaufwand hat sich nur geringfügig um 0,3 Mio. EUR auf 115,1 Mio. EUR erhöht. Darin enthalten sind tarifliche Gehaltsanpassungen zum März 2014.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen blieben mit 22,8 Mio. EUR ebenfalls nahezu auf dem Vorjahresniveau (23,3 Mio. EUR).

Das EBITDA veränderte sich um 9,3% auf 57,7 Mio. EUR. Das EBIT verbesserte sich im Wesentlichen aufgrund der gesunkenen Materialaufwendungen und der gestiegenen Umsatzerlöse um 4,7 Mio. EUR auf 21,0 Mio. EUR.

Das Finanzergebnis verbesserte sich geringfügig um 0,4 Mio. EUR auf –11,8 Mio. EUR. Im Vorjahresergebnis waren unter anderem Zinserträge für die Entschädigungszahlungen der DB AG in Höhe von 0,8 Mio. EUR enthalten. Insgesamt reduzierten sich die Zinserträge in 2014 um 1,3 Mio. EUR. Demgegenüber verringerten sich die Zinsaufwendungen um 1,7 Mio. EUR.

Das Steuerergebnis sank um 3,0 Mio. EUR auf –6,0 Mio. EUR an. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die latenten Steuern, die sich um 2,6 Mio. EUR (Vorjahr 1,1 Mio. EUR) erhöhten.

Der Jahresüberschuss beläuft sich somit auf 3,1 Mio. EUR (Vorjahr 1,0 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 2014 beschäftigte die FKB 1.807 Personen. Auf Vollzeitkräfte umgerechnet waren es 1.766 Beschäftigte. Die Fluktuationsquote lag 2014 bei 6,17%.

Die Gehälter der Beschäftigten sind in Folge einer tariflichen Anpassung zum 01. März 2014 um 3% (mindestens jedoch um 90€) gestiegen.

Außerdem haben die tariflichen Beschäftigten im September 2014, auf Grundlage des 2013 in Kraft getretenen Tarifvertrages betreffend eine Ertragsbeteiligung für Flughafenbeschäftigte, eine Einmalzahlung in Höhe von 700,00€ brutto erhalten.

Eine weitere Neuerung im Jahr 2014 ist der angepasste Anspruch auf 30 Tage Jahresurlaub für alle tariflichen Beschäftigten.

Im Jahr 2014 sind insgesamt 2 Betriebsvereinbarungen in Kraft getreten. So re-

gelt eine neue Betriebsvereinbarung ein Verfahren zur Einführung und Anwendung von Überwachungs- und Sicherungssystemen, wodurch eine Beschleunigung der betriebsverfassungsrechtlich notwendigen Genehmigungsverfahren sowie eine höhere Rechtssicherheit bei Einsatz der Überwachungs- und Sicherungssysteme erzielt werden. Eine weitere neue Betriebsvereinbarung betrifft Pflichtuntersuchungen und freiwillige Untersuchungen für die Beschäftigten durch den betriebsmedizinischen Dienst.

Darüber hinaus wird zurzeit eine Anpassung der Zielvereinbarung der Geschäftsführer erarbeitet, um auf eine weiterhin nachhaltige Unternehmenssteuerung hinzuwirken.

Im Jahr 2014 wurde eine Analyse der Arbeitsabläufe der Verwaltung des Flughafens Köln/Bonn vorgenommen. Die sich daraus ergebende Notwendigkeit einer Restrukturierung von Prozessen und einem damit verbundenen Sozialplan wurde mit der Bildung einer Rückstellung Rechnung getragen.

[2] Umwelt

Im Oktober 2014 stellte die Flughafengesellschaft eine neue Entgeltordnung vor, mit der sie Passagier-Nachtflüge erheblich verteuert. Passagier-Airlines, die zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr in Köln/Bonn starten oder landen, bezahlen ab April 2015 deutlich mehr. Gleichzeitig werden die Tagstarife gesenkt. Das starke Tag-Nacht-Gefälle und die damit verbundenen finan-





ziellen Anreize sollen für die Verlagerung von Flugbewegungen aus der Nacht in den Tag sorgen.

Durch die Anhebung der fixen Landeentgelte werden Starts oder Landungen zum Beispiel bei den Flugzeugtypen Airbus A319 und Boeing 737-800 in der Nacht um gut 20 Prozent teurer. Die beiden Typen machen rund 60 Prozent des Aufkommens der Passagierflugzeuge auf dem Airport aus. Anders als bisher werden zukünftig Start und Landung nicht mehr in einem Gesamtbetrag, sondern separat abgerechnet. Dadurch lohnt es sich für die Airlines, bereits einen Start oder eine Landung auf den Tag zu verlegen.

Mit der Erhöhung der Entgelte in der Nacht, kommt der Flughafen der politischen Forderung nach, die Passagier-Airlines stärker in die Pflicht zu nehmen. Die erneute Verteuerung von nächtlichen Flugbewegungen ist ein weiterer Schritt auf dem Weg zu weniger Lärm-Emissionen und damit zu einer größeren Entlastung der Flughafen-Nachbarschaft.

Schon im Jahr 2013 hat die Flughafengesellschaft den Einsatz lauter Frachtmaschinen in der Nacht kräftig verteuert. In der Spitze um mehr als das Dreifache, so dass der Lärmzuschlag für eine MD11 von 280 Euro auf 925 Euro gestiegen ist. Der Einsatz lärmärmerer Großgeräte, wie die Boeing 747-400, die Boeing 777 oder der Airbus A330, wurde hingegen deutlich rabattiert. Innerhalb von drei Jahren kann sich die Rabattsumme auf bis zu einer Million Euro belaufen. Die Zahl der MD11-Flugbewegungen ist in den vergangenen Jahren um gut ein Drittel gesunken. Die B777-Flüge haben um über 60 Prozent zugenommen. Inzwischen starten bzw. landen über die Hälfte der großen Frachtmaschinen am Tag.

Seit Mitte März 2014 kann man auf der Homepage des Köln Bonn Airport die Flugspuren der in Köln/Bonn startenden und

landenden Flugzeuge rund um die Uhr mitverfolgen. Mit Hilfe kleiner Flugzeugsymbole auf einer digitalen Landkarte erhält man Informationen wie Weg, Höhe, Geschwindigkeit, Airline, Flugzeugtyp und Ziel. Außerdem können die an den einzelnen Messstellen des Flughafens ermittelten Einzelschallpegel abgelesen werden.

Das Programm, das dies ermöglicht, heißt „Travis“ (Abkürzung für „Track Visualisation“). Es bündelt Verkehrs- und Radardaten, Wetterinformationen sowie die Mess-Ergebnisse der insgesamt 16 Fluglärm-Messstellen rund um den Köln Bonn Airport und zeigt Daten in übersichtlicher Form an. Aufgrund der Komplexität der Informationen geschieht dies mit einer Zeitverzögerung von zehn Minuten. Übrigens sind auch alle Bewegungs- und Messdaten, die nicht länger als 60 Tage zurückliegen, abrufbar.

Mit ‚Travis‘ wurde dem Lärmschutzkonzept des Köln Bonn Airport ein weiteres wichtiges Element hinzugefügt. Flughafen-Anwohner erhalten so absolute Transparenz, in dem sie umfassend über Flugbewegungen und Lärmemissionen informiert werden. Das Programm stellt sogar die Entfernung eines Flugzeugs zum eigenen Wohnort dar. Die Internetseite verzeichnet mittlerweile rund 600 bis 1.000 Zugriffe täglich.

Im Jahr 2014 war die Arbeitsgruppe „Lärm-minderung“ sehr aktiv. Sie wurde auf Initiative des Flughafens bereits 2013 ins Leben gerufen. Ziel ist es, kurz- oder mittelfristig umsetzbare, effektive Ansätze zu finden, wie sich die Lärmbelastung im Umland des Flughafens mit technischen Mitteln reduzieren lässt. Etwa alle zwei Monate trifft sich das Expertenteam.

In der Arbeitsgruppe sitzen neben Vertretern des Flughafens, der Lärmschutzbeauftragte der Bezirksregierung, der Vorsitzende der Lärmschutzgemeinschaft und Vertreter von UPS, Germanwings, der Deutschen Flugsicherung und des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR).



Ein wichtiger Baustein des Lärmminde-
 rungskonzepts des Airports ist neben den
 Maßnahmen zum aktiven Schallschutz wei-
 terhin sein Programm zum passiven Schall-
 schutz. Seit dem Start des Programms
 1991 investierte der Flughafen rund 74
 Millionen EUR in Schallschutzmaßnahmen
 wie den Einbau von Schallschutzfenstern
 und Raumlüftern in Schlafräume. Nutz-
 nießer sind bis heute 55.000 Anwohner in
 rund 24.000 Wohneinheiten mit insgesamt
 39.000 Schlafzimmern.

Seit 1997 steht der Flughafen in der Pflicht,
 die auf seinem Gelände versiegelten Flä-
 chen ökologisch in der Wahner Heide aus-
 zugleichen. Auf jeden versiegelten Quad-
 ratmeter kommen rund vier Quadratmeter
 in der Wahner Heide, die mit wissenschaft-
 licher Begleitung mindestens 30 Jahre lang
 fachgerecht gepflegt werden.

Rund 550 Hektar werden derzeit ökologisch
 gepflegt und bewirtschaftet, auf weiteren
 200 Hektar könnten zukünftig Kompensa-
 tionsmaßnahmen umgesetzt werden. Bis-
 her hat der Flughafen weit über 13 Millio-
 nen EUR in die Renaturierungs- und Pflege-

maßnahmen investiert. Dank ihnen kann
 der Charakter der Wahner Heide als einer
 offenen Kulturlandschaft bewahrt bzw. wie-
 derhergestellt werden. Eine wichtige Rolle
 spielt dabei die Beweidung durch Schafe,
 Ziegen, Glanrinder, Esel und Wasserbüffel.
 Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Re-
 naturierung von Moor- und Feuchtgebieten.

Am 1. Januar 2015 hat der Flughafen das
 Blockheizkraftwerk (BHKW) von der Fern-
 wärme Niederrhein übernommen und be-
 treibt es selbst. Der Betrieb eines BHKW
 ist eine bewährte Alternative, um bei der
 Energiegewinnung Emissionen zu vermei-
 den. Der besondere Vorteil liegt im Ver-
 gleich zu herkömmlichen Kraftwerken im
 bedeutend höheren Wirkungsgrad: BHKW
 erzeugen nicht nur elektrische Energie,
 sie produzieren auch Wärme, die im Win-
 ter zum Heizen verwendet und im Sommer
 in Kälte umgewandelt wird. Dadurch ste-
 hen die BHKW das gesamte Jahr zur um-
 weltfreundlichen Energieerzeugung zur
 Verfügung. Seit 1999 – und damit früher
 als andere Flughäfen – setzt der Köln Bonn
 Airport auf diese Art der effizienten und
 umweltfreundlichen Energiegewinnung.



5. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

a. 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 Flughafenutzern 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.

Das Bundesverwaltungsgericht hat Ende Dezember 2014 das Zulassungsverfahren betreffend die Erweiterung des Vorfeldes A wegen Verfahrensmängeln für nicht rechtmäßig erklärt. Gleichzeitig hat das Bundesverwaltungsgericht die beklagte Landesluftfahrtbehörde aufgefordert, bis zur Durchführung eines luftrechtlichen Zulassungsverfahrens die Nutzung der Erweiterungsfläche mit fünf Abstellpositionen zu untersagen. Diese sind zwischenzeitlich außer Betrieb genommen. Da die Verfahrensmängel, die das Bundesverwaltungsgericht festgestellt hat, korrigierbar sind, strebt die FKB eine baldige Wiederinbetriebnahme an.

Die Begründung zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts liegt seit dem 20.03.2015 vor und wird derzeit darauf geprüft, welche Konsequenzen das Urteil für andere Teile der Flughafeninfrastruktur hat. Unabhängig vom Vorliegen der Urteilsgründe haben mehrere Flughafenanwohner bei der Landesluftfahrtbehörde beantragt, die Nutzung weiterer Teile der Flughafeninfrastruktur zu untersagen.

Zurzeit sind keine existenzbedrohenden Risiken für die Gesellschaft zu erkennen.

b. Chancenbericht

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.

Darüber hinaus hat der Flughafen Köln Bonn Ende 2014 einen Public Corporate Governance Kodex verabschiedet. Mit Hilfe dieser Regelung wird die Transparenz öffentlicher Unternehmen, zu denen der Flughafen auf Grund seiner öffentlich-rechtlichen Anteilseigner zählt, erhöht. Zudem trägt der Kodex zu einer besseren Steuerung und Kontrolle des Unternehmens bei.

c. Prognosebericht

Die Ergebnisentwicklung bei den Start- und Landeentgelten übertraf im Jahr 2014 die Prognose um ca. 1%. Dies resultierte im Wesentlichen aus dem gegenüber der Pla-

nung deutlich gestiegenem Verkehr im Bereich der Passagierflüge (150.000 Passagiere). Im Bereich der Frachtflüge wurde gegenüber der Prognose ein geringeres Aufkommen realisiert (-6.000 Tonnen).

Die Aufwendungen für die Materialaufwendungen stiegen geringer an als geplant. Dies resultierte vor allem aus einer deutlich geringeren Enteisungstätigkeit, die durch den milden Winter 2014 begründet ist. Des Weiteren wurden diverse geplante Instandhaltungsmaßnahmen nicht durchgeführt bzw. verschoben.

Die Personalaufwendungen des Jahres 2014 erhöhten sich deutlicher als angenommen auf 115,1 Mio. EUR. Begründet ist diese Erhöhung durch den Tarifabschluss im öffentlichen Dienst, den die Gesellschaft niedriger in der Planung unterstellt hat





und durch die im Geschäftsjahr gebildete Rückstellung für Restrukturierung.

Das geplante EBITDA in Höhe von ca. 56 Mio. EUR konnte im Jahr 2014 um 1,7 Mio. EUR übertroffen werden (+3%).

Seit dem 1. Januar 2014 wird die Nutzungsdauer von neu angeschafften, bzw. erstellten Anlagen an den vom ADV veröffentlichten Abschreibungstabellen orientiert.

Bei den Abschreibungen ergab sich ein um 1,7 Mio. EUR 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 2,9 Mio. EUR besseres Ergebnis erzielt werden.

Die geplanten Investitionen in Höhe von 47 Mio. EUR wurden nur zu 45% realisiert.

Nicht realisierte Projekte betrafen vor allem diverse Hochbaumaßnahmen (z. B. neue Frachthallen, Neubau Gepäcksortieranlage, Erneuerung Fluggastbrücken) und diverse IT Projekte (z. B. LAN-Infrastruktur). Die Gründe dafür waren vielschichtig. Die Kapazitätsanforderungen der Airlines konnten größtenteils noch mit der bestehenden Infrastruktur abgedeckt werden. Einige Projekte verzögerten sich aufgrund veränderter betrieblicher Anforderungen. Bei wiederum anderen Projekten wurde die Realisierung zeitlich nach hinten gelegt.

Im Jahr 2015 geht die Flughafen Köln/Bonn GmbH von leicht steigenden Passagierzahlen (2,1%) und einem moderaten Frachtwachstum (2,8%) aus.

Die Flughafengesellschaft geht von einem Jahresüberschuss von rund 1 Mio. EUR für 2015 aus. In der Folgezeit wird mit wei-



terem Verkehrswachstum und mit einer stabilen Ergebnisentwicklung gerechnet.

Hauptwachstumsträger werden hierbei im Passagebereich die Lufthansa mit ihrer Tochtergesellschaft Eurowings und die Ryanair sein. Eurowings wird mit Beginn des Winterflugplanes 2015/1016 diverse Low Cost Langstreckenverbindungen aufnehmen und im ersten Schritt 3 Flugzeuge in Köln/Bonn stationieren. Ryanair hat bereits mit Beginn des Winterflugplanes 2014/2015 diverse neue Verbindungen aufgenommen und 1 Flugzeug in Köln/Bonn stationiert. Darauf aufbauend ist seitens Ryanair weiteres signifikantes Wachstum zu erwarten. Zum Winterflugplan 2015/2016 sind weitere 3 stationierte Flugzeuge avisiert.

Zur Mitte des Jahres 2015 wird sich die Gesellschaft aus dem operativen Teil des Geschäftsfeldes General Cargo zurückziehen

und die Tätigkeiten an einen Drittinvestor abgeben. Die Umsatzerlöse werden aufgrund des erwarteten Verkehrswachstums allerdings trotzdem um ca. 1% ansteigen.

Im Aufwandsbereich kommt es bedingt durch notwendige Sanierungsmaßnahmen im Bereich Tiefbau zu einer Erhöhung der Aufwendungen. Dagegen werden sowohl in der Personalaufwendung, wie auch in der Personalüberlassung, geringere Ausgaben erwartet, so dass insgesamt die betrieblichen Aufwendungen um ca. 3% ansteigen.

Um auch zukünftiges Verkehrswachstum abwickeln zu können, wird die Flughafen-gesellschaft in 2015 ca. 44 Mio. EUR investieren.

Die bedeutendsten Maßnahmen sind die Erneuerung von insgesamt 6 Fluggastbrücken an beiden Terminals, der Umbau eines Catering-Gebäudes zu einem Besucher-





und Eventcenter und die Bereitstellung eines Fernlinien-Busbahnhofs direkt am Terminal 2.

Eine relativ hohe Summe fließt in die Erneuerung wichtiger IT-Systeme (7,4 Mio. EUR) und in die Ersatzbeschaffungen älterer Fahrzeuge und Geräte (6,2 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.

6. 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.

7. Nachtragsbericht

Am 24. März 2015 stürzte eine Germanwings Maschine ab. Germanwings ist der größte Kunde im Passagierbereich am

Flughafen Köln/Bonn. Das Ereignis hat jedoch auf die Fluggastzahlen am Flughafen Köln/Bonn keine Auswirkungen.

Köln, den 15. April 2015
Flughafen Köln/Bonn GmbH

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





Jahresabschluss Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014

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 Aufwendungen entspricht den aktivierten selbstgeschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen.

Die immateriellen Vermögensgegenstände und die Sachanlagen werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt. Die aktivierten Eigenleistungen enthalten Lohn Einzelkosten 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.

Seit dem 1. Januar 2014 wird die Nutzungsdauer von neu angeschafften, bzw. erstellten Anlagen an den vom ADV veröffentlichten Abschreibungstabellen orientiert.

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.

Die Pensionsrückstellungen werden 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 31.12.2014 auf 4,53%.

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 Rückstellungen für Altersteilzeit beinhalten auch die Aufstockungsbeträge für die gemäß § 3 Abs. 1 Altersteilzeitgesetz (ATG) in Altersteilzeitverhältnissen 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 %. Darüber hinaus werden auch Rückstellungen für Altersteilzeit für das Feuerwehr- und Sanitätspersonal auf Basis eines in 2012 neu abgeschlossenen Tarifvertrages gebildet. Die Rückstellung wird unter Zugrundelegung biometrischer Wahrscheinlichkeiten (Richttafel Heubeck 2005 G) versicherungsmathematisch ermittelt. Die Rückstellung wird zeiträtlich 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 31.12.2014 auf 4,53 %. 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 Hinterbliebe-

nen eine zusätzliche Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenversorgung gewährt. Für mögliche Einstandspflichten der Gesellschaft aufgrund einer möglichen Unterdeckung 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 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 Bewertungsunterschieden 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 503), Forderungen aus Umsatzsteuer (TEUR 1.049), Forderungen an Betriebsangehörige (TEUR 213) und debitorische Kreditoren (TEUR 715) ausgewiesen. TEUR 311 haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr (Vorjahr: TEUR 479).

(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 31.12.2014 Mio. EUR 166,1, davon wurden gemäß Gesellschafterbeschluss vom 06.06.2014 Mio. EUR 1,0 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 31.12.2014 TEUR 3.655.

(10) Steuerrückstellungen

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

(11) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	Anteil %
Instandhaltungsverpflichtungen sowie ausstehende Rechnungen	22,3
Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern	14,0
Prüfungs- und Beratungskosten sowie Archivierungskosten	1,2
Sonstige	1,9
	39,4

[12] Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Verbindlichkeiten und ihre Fälligkeit zeigt folgende Übersicht:

	davon mit einer Restlaufzeit		Gesamtbetrag 31.12.2014 TEUR	Restlaufzeit bis 1 Jahr Vorjahr TEUR
	bis 1 Jahr TEUR	mehr als 5 Jahre TEUR		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	78.218	55.135	276.084	64.903
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.597	0	13.597	15.623
3. Sonstige Verbindlichkeiten	8.151	17.500	28.468	2.829
– davon aus Steuern	(1.140)	(0)	(1.140)	(1.409)
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(16)	(0)	(0)	(12)
	99.966	72.635	318.149	83.355

In den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind Zinsabgrenzungen in Höhe von TEUR 2.186 enthalten. Die Gesellschaft verfügt über keine Derivate.

[13] Passive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern in Höhe von Mio. EUR 7,9, die überwiegend aus Verlust-

vorträgen resultieren, wurden mit Mio. EUR 90,4 passiven latenten Steuern verrechnet. Diese resultieren im Wesentlichen aus der Neubewertung des Anlagevermögens im Jahr 2010. Der Passivsaldo beträgt Mio. EUR 82,6. Der Körperschaftsteuersatz inkl. Solidaritätszuschlag beträgt 15,83%, die Gewerbesteuer 16,60%.

C. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

[14] Umsatzerlöse

	2014 TEUR	Vorjahr TEUR
Flughafengebühren, Bodenverkehrs- dienste	179.091	172.748
Mieten, Pachten und Versorgungs- leistungen	88.148	87.744
Übrige Leistungen	6.785	10.648
	274.294	271.140
davon periodenfremd	(1.049)	(2.355)

[15] Sonstige betriebliche Erträge

Die Position beinhaltet im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, Schulungsmaßnahmen von Fremdpersonal, Erträge aus Energie- und Stromsteuererstattung und sonstigen Nebenerlösen. Darunter sind periodenfremde Erträge in Höhe von Mio. EUR 1,8 (Vorjahr: Mio. EUR 6,9).

[16] Materialaufwand

Von den Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe entfallen Mio. EUR 21,7 (Vorjahr: Mio. EUR 26,6) auf die Anlagenunterhaltung. Darunter befindet sich periodenfremder Materialaufwand in Höhe von Mio. EUR 0,1 (Vorjahr: Mio. EUR 0,9).



(17) Personalaufwand

Auf die Altersversorgung entfallen Mio. EUR 7,3 (Vorjahr: Mio. EUR 7,1).

(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 2,1 (Vorjahr Mio. EUR 3,3).

(19) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

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

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

(20) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung belaufen sich auf Mio. EUR 0,5 (Vorjahr Mio. EUR 0,2).

In den Zinsen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von Mio. EUR 0,6 (Vorjahr Mio. EUR 0,0) enthalten.

(21) Steuern vom Einkommen und Ertrag

Im Steueraufwand sind im Wesentlichen latente Steuern in Höhe von Mio. EUR 2,6 (Vorjahr Mio. EUR 1,1) 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	20.743
Jährliche Zahlungsverpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen (davon unbefristet jährlich 53 TEUR)	2.770
	23.513

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 Auf-

bau einer Kapitaldeckung erhoben, der sich in 2014 auf 3,2% (Vorjahr: 3,2%) belief. Die auf die Gesellschaft entfallende Unterdeckung, für die in Ausübung des Bilanzierungswahlrechts gemäß Art. 28 EGHGB keine Rückstellung gebildet wurde, beträgt zum 31. Dezember 2014 TEUR 59.513. Die Arbeitgeberanteile für die Zusatzversorgungskasse beliefen sich in 2014 auf TEUR 6.952 (Vorjahr: TEUR 6.933).

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

	2014 Anzahl	Vorjahr Anzahl
Mitarbeiter Bodenverkehrsdienste	366	378
Übrige Mitarbeiter	1.413	1.422
	1.779	1.800

(24) Gesamthonorar
des Abschlussprüfers

	EUR
Abschlussprüferleistungen	88.400

(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 2014 betragen TEUR 785 und setzen sich wie folgt zusammen:

	Michael Garvens	Athanasios Titonis
Erfolgsunabhängige Komponente	255	200
Erfolgsbezogene Komponenten	148	100
Sach- und sonstige Bezüge	25	57
	428	357

Die Bezüge ehemaliger Geschäftsführer bzw. ihrer Hinterbliebenen beliefen sich auf TEUR 461.

Für ehemalige Geschäftsführer bzw. ihre Hinterbliebenen waren zum Bilanzstichtag Pensionsverpflichtungen von TEUR 6.368 zurückgestellt, für aktive Geschäftsführer TEUR 1.511.





(27) Mitglieder des Aufsichtsrats

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten in 2014 folgende Bezüge:

Dr. Volker Hauff Land Nordrhein Westfalen, Bundesminister a. D., (<i>Vorsitzender</i>)	3.341,81 €
Hans-Dieter Metzen , Arbeitnehmervertreter, Angestellter Flughafen Köln/Bonn GmbH, <i>1. stellvertretender Vorsitzender</i>	1.559,47 €
Jochen Ott , Stadt Köln, Oberstudienrat a. D., <i>2. stellvertretender Vorsitzender</i>	1.568,34 €
Dr. Martina Hinricher , Bundesrepublik Deutschland, Ministerialdirektorin, <i>3. stellvertretende Vorsitzende</i>	1.418,86 €
Gunther Adler , Land Nordrhein-Westfalen, Staatssekretär, (bis 24.07.2014)	971,47 €
Dr. Harald Albuschkat , Land Nordrhein-Westfalen, Ltd. Ministerialrat a. D., (ab 01.09.2014)	781,88 €
Nuretdin Aydin , Arbeitnehmervertreter, Oberlader FKB	1.636,17 €
Bernhard Braun , Arbeitnehmervertreter, Angestellter FKB	1.559,47 €
Winrich Granitzka , Stadt Köln, Unternehmensberater, (bis 16.09.2014)	1.329,38 €
Reinhard Limbach , Stadt Bonn, Immobilienkaufmann	1.780,12 €
Waltraud Mayer , Arbeitnehmervertreterin Angestellte Flughafen Köln/Bonn GmbH	1.559,47 €
Dr. Rüdiger Messal , Land Nordrhein-Westfalen, Staatssekretär	1.546,69 €
Bernd Petelkau , Stadt Köln, Managing-Director, (ab 23.09.2014)	511,30 €
Gerold Reichle , Bundesrepublik Deutschland, Ministerialdirektor, (bis 31.03.2014)	306,78 €
Jürgen Roters , Stadt Köln, Oberbürgermeister	1.779,72 €
Kerstin Wambach , Bundesrepublik Deutschland, Regierungsdirektorin (ab 01.09.2014)	639,13 €
Petra von Wick , Bundesrepublik Deutschland, Ministerialrätin	1.741,82 €
Karl-Heinz Wildschrei , Arbeitnehmervertreter, Angestellter FKB	1.533,91 €
	25.565,79 €

(28) Vorschlag zur Ergebnisverwendung

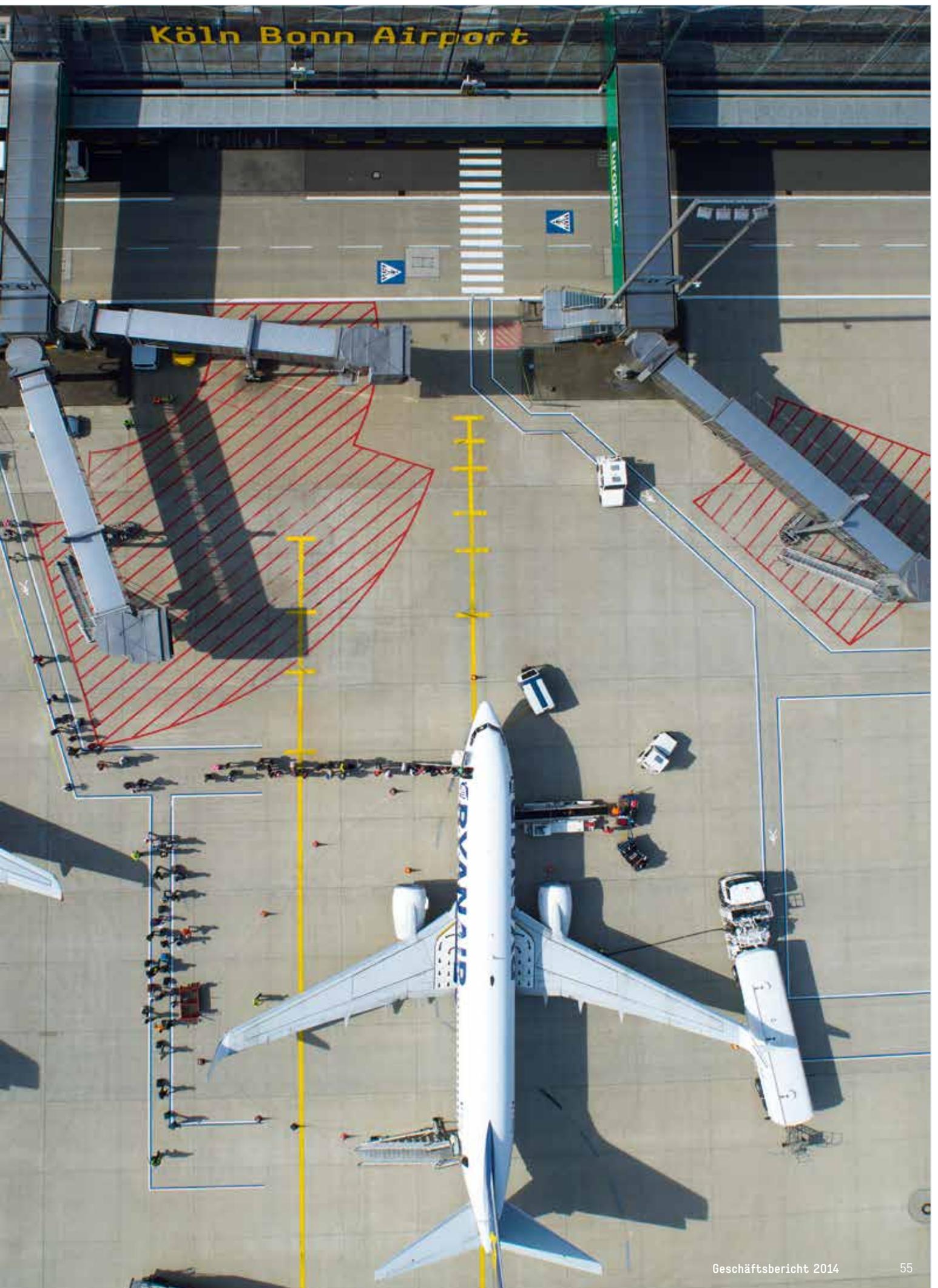
Die Geschäftsführung schlägt vor, den Jahresüberschuss von EUR 3.072.673,77 den Gewinnrücklagen zuzuführen.

Köln, den 15. April 2015
Flughafen Köln/Bonn GmbH

gez. Michael Garvens
(Vorsitzender der Geschäftsführung)

gez. Athanasios Titonis
(Technischer Geschäftsführer)

Köln Bonn Airport



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 2014 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 Lagebericht 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, 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 2015

KPMG Prüfungs- und Beratungsgesellschaft
für den Öffentlichen Sektor
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hillesheim Giorgini
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüferin



**Bilanz** zum 31. Dezember 2014**Aktiva**

	Anhang	31.12.2014		31.12.2013	
	(Tz.)	EUR	EUR	EUR	EUR
A. Anlagevermögen	(3)				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		5.408.388,00		4.392.680,00	
2. Entgeltlich erworbene Lizenzen und EDV-Software		4.814.132,00		4.723.940,00	
3. Geleistete Anzahlungen		3.281.557,43	13.504.077,43	1.595.464,76	10.712.084,76
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		474.019.013,68		490.389.173,68	
2. Technische Anlagen und Maschinen		157.776.958,00		164.508.558,00	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		36.266.012,00		37.554.254,20	
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		7.152.679,08	675.214.662,76	3.008.056,28	695.460.042,16
III. Finanzanlagen					
Sonstige Ausleihungen			630.110,47		743.558,85
			689.348.850,66		706.915.685,77
B. Umlaufvermögen					
I. Vorräte					
Hilfs- und Betriebsstoffe			2.743.400,30		3.803.253,26
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(4)	18.914.826,09		26.536.509,67	
2. Sonstige Vermögensgegenstände	(5)	4.311.685,02	23.226.511,11	4.093.200,94	30.629.710,61
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten			398.424,80		1.877.476,86
			26.368.336,21		36.310.440,73
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(6)		1.060.762,66		806.919,64
			716.777.949,53		744.033.046,14

Passiva

	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
	(Tz.)	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)	166.091.322,02	165.041.380,32
IV. Jahresüberschuss		3.072.673,77	1.049.941,70
		262.717.650,28	259.644.976,51
B. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen		7.878.251,03	7.610.935,03
2. Steuerrückstellungen	(10)	3.879.610,00	2.910.383,40
3. Sonstige Rückstellungen	(11)	39.400.939,00	40.379.511,00
		51.158.800,03	50.900.829,43
C. Verbindlichkeiten			
	(12)		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		276.083.820,60	306.623.344,39
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		13.597.379,13	15.622.718,48
3. Sonstige Verbindlichkeiten		28.468.366,91	28.817.282,45
		318.149.566,64	351.063.345,32
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
		2.201.605,58	2.428.381,88
E. Passive latente Steuern			
	(13)	82.550.327,00	79.995.513,00
		716.777.949,53	744.033.046,14



Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014

	Anhang	2014	2014	2013	2013
	(Tz.)	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	(14)		274.293.701,54		271.139.629,01
2. Andere aktivierte Eigenleistungen			1.957.591,02		1.964.731,13
3. Sonstige betriebliche Erträge	(15)		3.607.290,09		8.705.346,79
4. Materialaufwand	(16)				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		28.160.889,35		36.280.442,75	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		56.067.630,98	84.228.520,33	54.631.860,90	90.912.303,65
5. Personalaufwand	(17)				
a) Löhne und Gehälter		91.303.078,99		91.442.939,81	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		23.805.163,64	115.108.242,63	23.348.265,80	114.791.205,61
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen			36.718.457,77		36.514.782,61
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)		22.836.712,23		23.288.658,25
8. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens			13.375,56		15.586,44
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(19)		30.025,45		1.348.147,46
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(20)		11.908.288,66		13.624.411,64
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit			9.101.762,04		4.042.079,07
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (davon passive latente Steuern 2.554.814,00 EUR)	(21)		3.155.814,14		1.028.490,04
13. Sonstige Steuern			2.873.274,13		1.963.647,33
14. Jahresüberschuss			3.072.673,77		1.049.941,70





Entwicklung des Anlagevermögens

Anlagevermögen Stand und Entwicklung	Anschaffungswerte				
	01.01.2014	Zugänge 2014	Umbuchungen 2014	Abgänge/ Tilgungen 2014	31.12.2014
	EURO	EURO	EURO	EURO	EURO
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	4.937.688,46	1.229.197,18	0,00	0,00	6.166.885,64
2. Lizenzen und EDV-Software	22.341.192,16	691.663,45	478.686,08	5.598.929,19	17.912.612,50
3. Geleistete Anzahlungen	1.595.464,76	1.983.011,18	-291.491,81	5.426,70	3.281.557,43
	28.874.345,38	3.903.871,81	187.194,27	5.604.355,89	27.361.055,57
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	765.024.227,05	1.457.532,96	146.962,16	4.490,00	766.624.232,17
2. Technische Anlagen und Maschinen					
a. Flugbetriebsflächen	135.347.294,66	11.844,27	0,00	0,00	135.359.138,93
b. Andere technische Anlagen und Maschinen	250.903.433,63	4.283.835,76	993.265,03	24.338,49	256.156.195,93
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	98.560.609,18	4.366.913,16	290.176,99	3.882.812,91	99.334.886,42
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.008.056,28	6.723.546,92	-1.617.598,45	961.325,67	7.152.679,08
	1.252.843.620,80	16.843.673,07	-187.194,27	4.872.967,07	1.264.627.132,53
III. Finanzanlagen					
Sonstige Ausleihungen	743.558,85	0,00	0,00	113.448,38	630.110,47
Total	1.282.461.525,03	20.747.544,88	0,00	10.590.771,34	1.292.618.298,57

Abschreibungen

Buchwerte

01.01.2014 (kumuliert)	Abschreibung 2014	Zuschreibung 2014	Abgänge 2014	Umbuchungen 2014	31.12.2014 (kumuliert)	31.12.2014	31.12.2013
EURO	EURO	EURO	EURO	EURO	EURO	EURO	EURO
545.008,46	213.489,18	0,00	0,00	0,00	758.497,64	5.408.388,00	4.392.680,00
17.617.252,16	1.080.157,53		5.598.929,19	0,00	13.098.480,50	4.814.132,00	4.723.940,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.281.557,43	1.595.464,76
18.162.260,62	1.293.646,71	0,00	5.598.929,19	0,00	13.856.978,14	13.504.077,43	10.712.084,76
274.635.053,37	17.975.396,64	0,00	2.097,00	3.134,52	292.605.218,49	474.019.013,68	490.389.173,68
91.492.375,66	3.104.844,27	0,00	0,00	0,00	94.597.219,93	40.761.919,00	43.854.919,00
130.249.794,63	8.891.998,27	0,00	3.770,49	-3.134,52	139.141.156,93	117.015.039,00	120.653.639,00
61.006.354,98	5.452.571,88	0,00	3.390.052,44	0,00	63.068.874,42	36.266.012,00	37.554.254,20
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7.152.679,08	3.008.056,28
557.383.578,64	35.424.811,06	0,00	3.395.919,93	0,00	589.412.469,77	675.214.662,76	695.460.042,16
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	630.110,47	743.558,85
575.545.839,26	36.718.457,77	0,00	8.994.849,12	0,00	603.269.447,91	689.348.850,66	706.915.685,77



Bericht des Aufsichtsrates

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 2013 sowie zu verschiedenen Kontenüberschreitungen im Wirtschaftsplan 2013,
- zur Entlastung der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2013,
- zur Vergabe des Prüfungsauftrages für das Geschäftsjahr 2014,
- zum Erfolgs- und Finanzplan sowie zur Stellenübersicht 2015,
- zum mittelfristigen Erfolgs- und Finanzplan 2016 – 2020,
- zur Bedeutung der strikten Einhaltung der vorgegebenen Flugkorridore,
- zur Einräumung einer Dienstbarkeit zu Gunsten der Bundesrepublik Deutschland,
- zur Beschaffung von Flugzeugbrücken,
- zur Veräußerung des Frachtumschlags,
- zum Erwerb des Erbbaugrundstücks ‚Blockheizkraftwerk‘,
- zur Anpassung der Geschäftsordnungen,

▷ zur Einführung eines Corporate Governance Kodex,

▷ 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 § 32b LuftVG,

▷ der Antrag zur Akteneinsicht der Städte Siegburg und Lohmar,

▷ das Cologne Bonn Cargo Center,

▷ das Vergabeverfahren ‚Sicherheitsdienstleistungen‘,

▷ die Weitervermietung des Verwaltungsgebäudes ‚Lufthansa CityLine‘.

Den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2014 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 3.072.673,77 € den Gewinnrücklagen zuzuführen.

In der Zusammensetzung des Aufsichtsrates gab es folgende Veränderungen:

Herr Ministerialdirektor Gerold Reichle (Vertreter des Gesellschafters Bundesrepublik Deutschland) legte sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrates zum 31.03.2014 nieder. Für ihn wurde Frau Regierungsdirektorin Kerstin Wambach zum 01.09.2014 in den Aufsichtsrat gewählt.

Herr Staatssekretär Gunther Adler (Vertreter des Gesellschafters Land Nordrhein-Westfalen) legte sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrates zum 24.07.2014 nieder. Für ihn wurde Herr Ltd. Ministerialrat a. D. Dr. Harald Albuschkat zum 01.09.2014 in den Aufsichtsrat gewählt.

Herr Winrich Granitzka (Vertreter des Gesellschafters Stadt Köln) legte sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrates zum 16.09.2014 nieder. Für ihn wurde Herr Bernd Petelkau zum 23.09.2014 in den Aufsichtsrat gewählt.

Der Aufsichtsrat dankt den ausgeschiedenen Mitgliedern für ihren sachkundigen Rat und ihren 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, 15.04.2015
Der Aufsichtsrat

gez.
Dr. Volker Hauff
(Vorsitzender)





Herausgeber:
Stabsstelle
Unternehmenskommunikation (SU)
Flughafen Köln/Bonn GmbH
Postfach 980120
51129 Köln

Verantwortlich:
Walter Römer

Redaktion:
Bodo Rinz

Layout und Prepress:
schreiberVIS
Bickenbach

Fotos:
Aviation Friends Cologne/Bonn (6),
Leith/UFO Luftbild (2), Eurowings (1),
Cornelia Krahfurst (2), Olaf-Wull Nickel (1),
Rebekka Rülcker (26), Thomas Schmidt (1),
Oliver Steinebach (1), UPS (1)

Illustrationen:
Seite 18 und 20:
schreiberVIS
Bickenbach

Stand Mai 2015

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