



Köln Bonn Airport

Geschäftsbericht 2007

www.koeln-bonn-airport.de



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 2008	20
Flugziele Fracht 2008	22
Fünf Jahre günstig fliegen – ein bahnbrechender Erfolg	24
Zahl der Arbeitsplätze weiter gestiegen	26
Fracht und Terminal 1 sind Schwerpunkte der Bauprojekte	28
Köln/Bonn wird zum größten FedEx-Umschlagplatz in Deutschland	32
Verlängerung der Nachtflugregelung bis 2030	34
Airport ist sich seiner Verantwortung für den Klimaschutz bewusst	36
Vorbildlicher Ausgleich in der Wahner Heide	39
Lagebericht der Flughafen Köln/Bonn GmbH	42
Jahresabschluss	48
Bestätigungsvermerk	52
Bilanz	54
Gewinn- und Verlustrechnung	56
Entwicklung des Anlagevermögens	58
Bericht des Aufsichtsrates 2007	60
Impressum	62

Köln Bonn Airport – Gateway to Europe

Größe des Betriebsgeländes:

1.000 Hektar

Drei Start- und Landebahnen:

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

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

Querwindbahn 07/25: 2.459 m x 45 m

9 Vorfelder:

5 Vorfelder für den Passagierverkehr

4 Vorfelder für den Frachtverkehr

114 Parkpositionen:

18 gebäudenaher Positionen

(Brückenpositionen)

96 gebäudeferne Positionen

Zwei Terminals:

47 Shops und Restaurants

80 Check-in-Schalter:

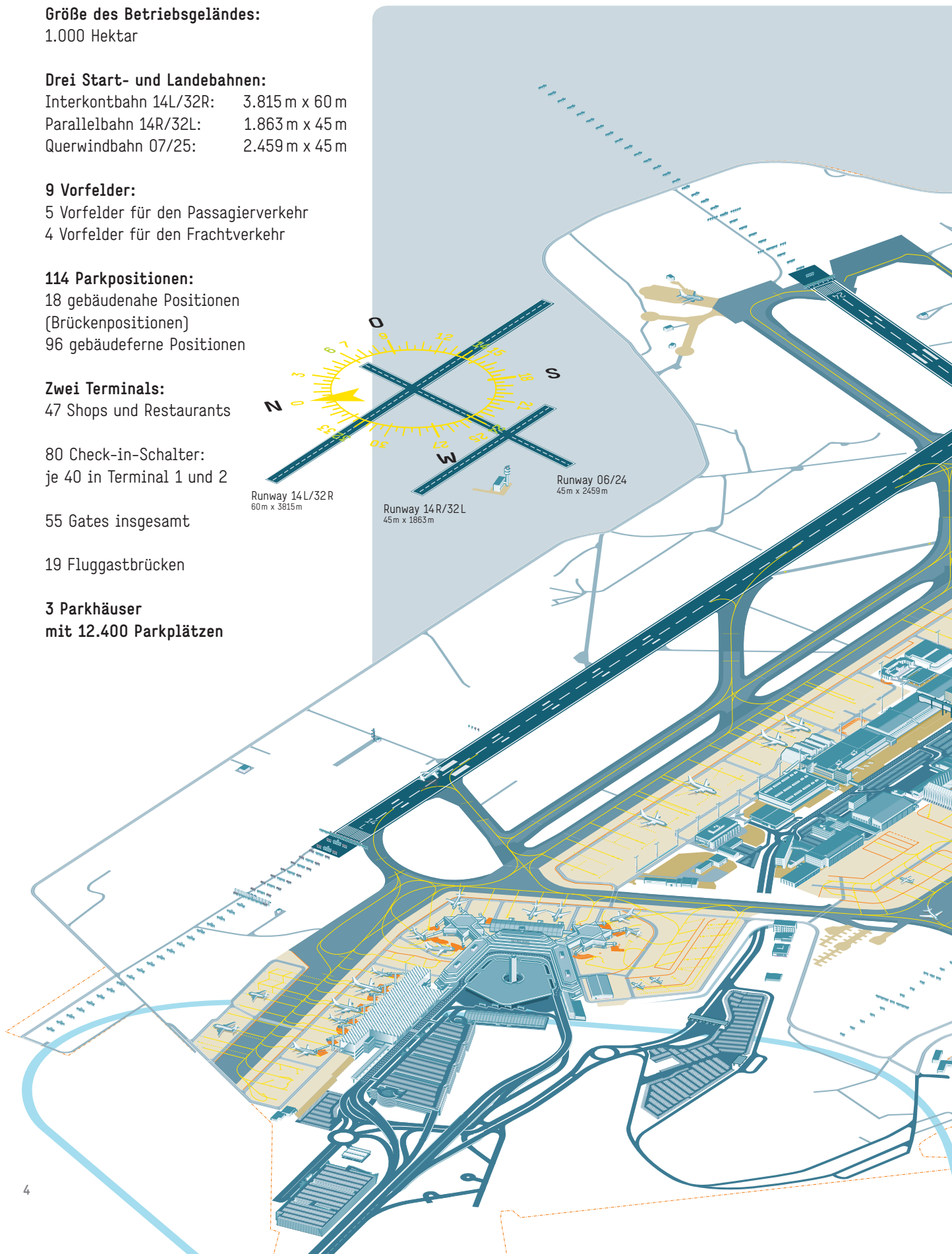
je 40 in Terminal 1 und 2

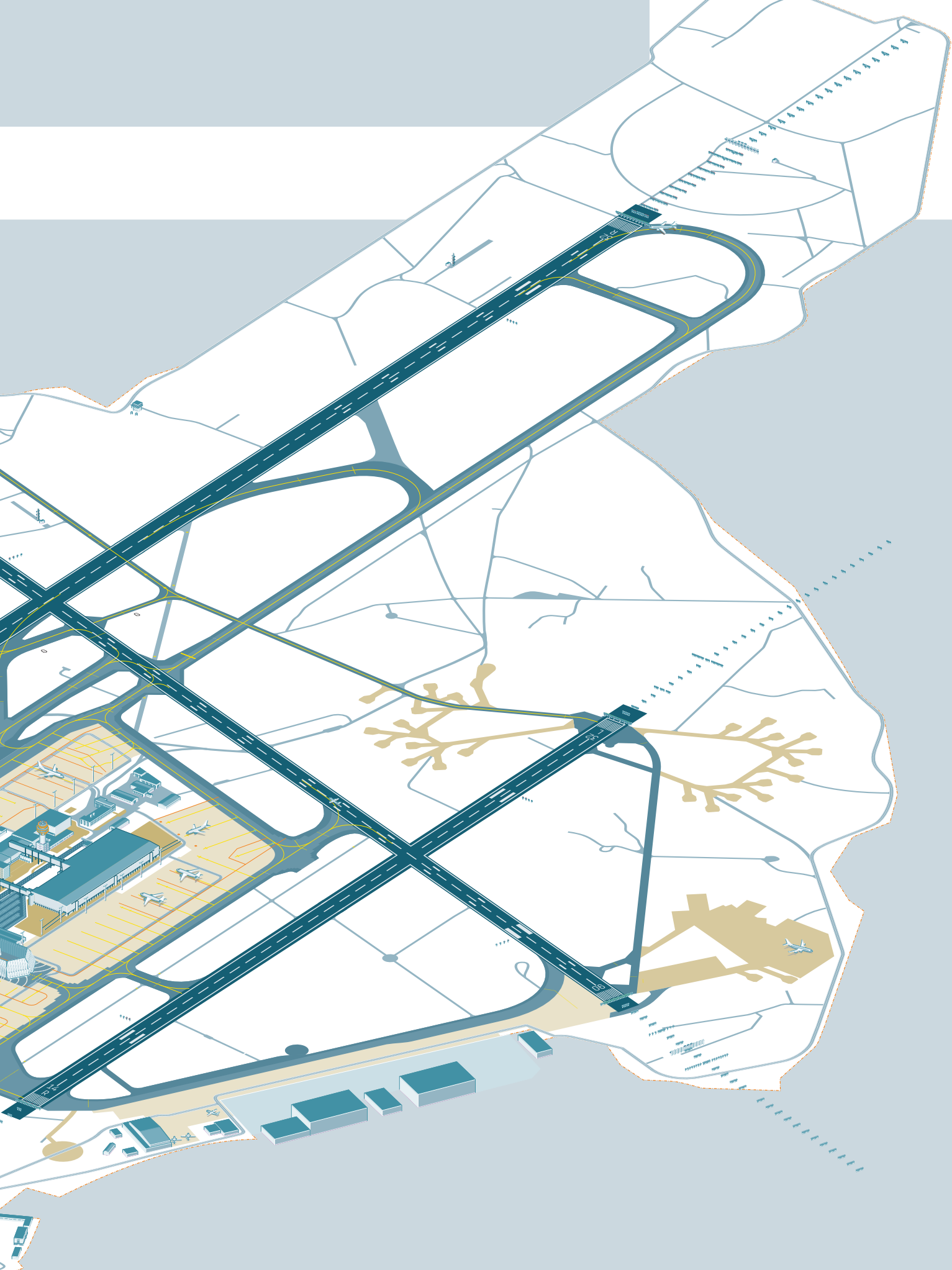
55 Gates insgesamt

19 Fluggastbrücken

3 Parkhäuser

mit 12.400 Parkplätzen





Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

der Köln Bonn Airport blickt auf ein erfolgreiches Jahr 2007 zurück. Mit knapp 10,5 Millionen Passagieren (plus 5 Prozent im Vergleich zu 2006) konnten wir wie schon in den Jahren zuvor eine weitere Bestmarke setzen. Dank der fünf Rekordjahre in Folge hat sich unser Passagieraufkommen seit dem Jahr 2002 – damals verzeichneten wir lediglich 5,5 Millionen Reisende – nahezu verdoppelt. Damit sind wir der wachstumsstärkste Flughafen unter den großen deutschen Airports.

Zuwachs gab es auch in der Fracht: Dort stieg das Aufkommen um 3 Prozent auf 719.000 Tonnen. Dieses ausgezeichnete Ergebnis ist besonders bemerkenswert, da bereits Ende 2007 DHL und Lufthansa Cargo, zwei unserer größten Frachtkunden, damit begonnen hatten, ihren Verkehr und Umschlag von Köln/Bonn zu ihrer neuen Drehscheibe Leipzig zu verlagern. In den nächsten beiden Jahren wird sich die Abwanderung negativ auf das Ergebnis des Köln Bonn Airport auswirken. Für das Jahr 2008 rechnen wir mit einem erheblichen Rückgang des Frachtvolumens auf rund 570.000 Tonnen.

Und dennoch blicken wir sehr optimistisch auf die weitere Entwicklung im Frachtbereich. Mit FedEx haben wir bereits einen starken Nachfolger für DHL und Lufthansa Cargo an uns binden können. Ab dem Jahr 2010 wird das weltweit größte Express-Luftfrachtunternehmen seinen Hauptumschlagplatz für Zentral- und Osteuropa auf dem Köln Bonn Airport betreiben. Einen entsprechenden Kooperationsvertrag unterzeichneten FedEx und der Airport im Sommer 2007. Zuvor jedoch muss der Köln Bonn Airport kräftig investieren. Die größten Bauprojekte und Investitionsvorhaben betreffen den Frachtbereich. Neben dem Bau der neuen FedEx-Halle – allein hier investiert der Flughafen 70 Millionen Euro, die in etwa gleiche Summe wird FedEx aufbringen – errichtet der Flughafen ein neues Fracht- und Speditionszentrum für die allgemeine Luftfracht. Die Investitionskosten hierfür belaufen sich auf rund 25 Millionen Euro. Im Passagierbereich stehen die Erweiterung der Sicherheitskontrollstellen sowie der Ausbau des Non-Aviation-Bereiches mit einer neuen Ladezeile in Terminal 1 auf dem Plan. Nur mit der Umsetzung derart umfangreicher Investitionen können wir auch in Zukunft mit anderen Airports konkurrieren.

Für die Zukunftssicherung des Flughafens war es deshalb sehr wichtig, dass der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Oliver Wittke die gültige Nachtflugrege-

lung vorzeitig bis ins Jahr 2030 verlängerte. Kunden und Airport besitzen nun die Basis für eine solide und überdies langfristige Planungs- und Investitionssicherheit. Während der Verhandlungen mit FedEx wurde einmal mehr deutlich, dass der Nachtflugbetrieb für das Geschäft der Expressfracht-Airlines von fundamentaler Bedeutung ist. FedEx hat sich letztendlich nur deshalb für Köln/Bonn entschieden, da die Airline auf einen 24-Stunden-Betrieb – und dies an jedem Tag des Jahres – vertraut.

UPS und FedEx, unseren beiden wichtigsten Kunden im Frachtbereich, können wir mit der Verlängerung der Nachtflugregelung eine ausgezeichnete Perspektive bieten. Jetzt besitzen sie die Garantie, ihre nächtlichen Flugbewegungen ohne Rechtsunsicherheit am Köln Bonn Airport abwickeln zu können. Für den wirtschaftlichen Erfolg des Flughafens ist dies nicht weniger wichtig, da der Frachtverkehr noch immer rund 40 Prozent der gesamten Verkehrsleistungen des Flughafens ausmacht. Er ist das zweite wichtige Standbein neben dem Passagierverkehr.

Auch wenn die Umsatzerlöse deutlich um 5,8 Prozent auf 271,1 Millionen Euro stiegen und der Vorsteuergewinn (PBT) um 3 Prozent auf über 9,5 Millionen Euro gesteigert werden konnte, musste sich der Köln Bonn Airport schwierigen Situationen stellen und diese lösen. Bestes Beispiel für eine solche Problemlösung ist die Einigung zwischen Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite auf ein umfangreiches Tarifpaket, das eine Verlängerung der flexiblen Arbeitszeitregelungen für die Bodenverkehrsdienste beinhaltet. Durch diese Einigung, die nach intensiven Verhandlungen zwischen den Tarifparteien zustande kam, kann der Airport die schwierige wirtschaftliche Situation, die sich aus dem Weggang von DHL und Lufthansa Cargo mittelfristig ergibt, mildern. Außerdem stärkt sie erheblich die Wettbewerbsfähigkeit der flughafeneigenen Bodenverkehrsdienste. Das neue Tarifpaket versetzt den Köln Bonn Airport in die Lage, seinen Kunden Abfertigungsleistungen wirtschaftlicher anbieten zu können. Insgesamt erzielen wir durch das Gesamtpaket Einsparungen bei den Personalkosten in Höhe von mehreren Millionen Euro.

Köln/Bonn ist weiterhin einer der wenigen großen deutschen Flughäfen mit den Bodenverkehrsdiensten unter dem Dach der Flughafengesellschaft. Schon längst bieten andere Flughafenbetreiber diese Dienste selber nicht

mehr an oder allenfalls über Tochtergesellschaften – und dort in der Regel zu stark abgesenkten Tarifbedingungen. Köln/Bonn hingegen setzte auf das Solidaropfer der Gesamtlei­genschaft. Die Beschäftigten der Flughafen­gesellschaft erhielten im Gegenzug für einen moderaten Gehaltsverzicht eine Arbeitsplatzsicherung bis zum Jahr 2012. Eine derartige Zusage mit einer vergleichbar langen Laufzeit ist nicht nur an Flughäfen einzigartig. Auch in anderen Branchen ist eine solche Selbstverpflichtung längst nicht mehr Praxis.

Einmal mehr bewies der Köln Bonn Airport im Jahr 2007 seine Ausnahmestellung als Antriebsmotor für die regionale Wirtschaft. Mittlerweile ist die Zahl der Beschäftigten auf der Arbeitsstätte Flughafen auf rund 12.500 Menschen bei 135 Unternehmen angewachsen. Innerhalb von nur sechs Jahren stieg damit ihre Zahl um stolze 30 Prozent. In den nächsten Jahren werden weitere Arbeitsplätze entstehen. Jedes dritte am Airport ansässige Unternehmen rechnet mit einem Anstieg seiner Mitarbeiterzahl, jedes zweite Unternehmen mit weiter wachsenden Umsätzen. Aufgrund direkter und indirekter Beschäftigungs- und Einkommenseffekte profitiert hiervon auch die Region in erheblichem Maß. Durch unsere Verkehrsdienstleistung fördern wir die umliegende Wirtschaft.

Deshalb ist es umso wichtiger, dass Region und Flughafen weiterhin ihr gutes nachbarschaftliches Verhältnis aufrechterhalten und pflegen. Gerade in strittigen Bereichen gehört es auch in Zukunft zu den Grundsätzen der Flughafenpolitik, einen tragfähigen Kompromiss zu finden zwischen dem technisch Möglichen, wirtschaftlich Nötigen und ökologisch Verträglichem. Dies gilt gleichermaßen für den Lärm-, Klima- und Naturschutz. In allen drei Feldern nimmt der Köln Bonn Airport eine Vorreiter- und Vorbildfunktion ein. Stichworte sind das 85 Millionen Euro schwere Programm zum Passiven Schallschutz, die Einführung der emissionsabhängigen Landegebühren und die schon seit über zehn Jahren währende Patenschaft für die Wahner Heide. Gerade an ihr wird deutlich, wie sich konkurrierende Nutzungsansprüche zwischen Flughafen und Naturschutz durch ein pragmatisches Pflege- und Entwicklungskonzept spürbar abmildern lassen. Selbst Naturschutz-Verbände und -Organisationen bezeichnen das einzigartige Naturschutz-Projekt als vorbildlich für ganz Deutschland.

Unsere bisher erzielten Erfolge wollen wir auch im Jahr 2008 fortführen. Zu den Eckpunkten unserer unternehmerischen Strategie gehört es, das Kostenmanagement



solide und nachhaltig zu gestalten, die Verkehrsleistungen zu steigern und im Non-Aviation-Bereich höhere Erlöse zu erwirtschaften. Unseren Kunden wollen wir mit dem Köln Bonn Airport auch in den nächsten Jahren ein Premium-Produkt anbieten, mit dem wir unseren Platz in der Spitzengruppe der deutschen Flughäfen weiter festigen bzw. ausbauen. Dabei sind wir jedoch abhängig von einer ungebrochen positiven Wirtschaftskonjunktur und der mit ihr einhergehenden Reiselust.

Ein besonderer Dank gilt an dieser Stelle unseren verlässlichen Geschäftspartnern und vor allem unseren engagierten, flexiblen und hoch motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Denn sie sind die Garanten für die äußerst positive Entwicklung, die der Köln Bonn Airport bisher genommen hat und auch zukünftig nehmen wird.

Michael Garvens
Vorsitzender der Geschäftsführung

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Michael Garvens".

Wolfgang Klapdor
Technischer Geschäftsführer

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Wolfgang Klapdor".



germanwings

Köln Bonn Airport

29

Organe der Gesellschaft

Geschäftsführung

Michael Garvens
Vorsitzender der
Geschäftsführung
Köln

Wolfgang Klapdor
Technischer
Geschäftsführer
Köln

Mitglieder des Aufsichtsrates

Bundesminister a. D.
Dr. Volker Hauff
Senior Vice President
BearingPoint GmbH,
Frankfurt am Main
(Vorsitzender)
Land Nordrhein-Westfalen

Peter Marquardt
Arbeitnehmersvertreter
Angestellter FKB
(1. stellvertretender
Vorsitzender)

Martin Börschel
Rechtsanwalt
(2. stellvertretender
Vorsitzender)
Stadt Köln

Robert Scholl
Ministerialdirektor
(3. stellvertretender
Vorsitzender)
Bundesrepublik
Deutschland

Nuretdin Aydin
Arbeitnehmersvertreter
Oberlader FKB

**Dr. Wolfgang
Beckers-Schwarz**
Geschäftsführer
(bis 30. Mai 2007)
Rheinisch-Bergischer
Kreis

Bernd Drewes
Arbeitnehmersvertreter
Angestellter FKB

Binali Edis
Arbeitnehmersvertreter
Oberlader FKB

Jörg Frank
Organisator
Stadt Köln

Dr. Willi Hausmann
Staatssekretär a. D.
(seit 8. März 2007)
Land Nordrhein-
Westfalen

Arno Hospes
Dipl.-Ing.
(seit 30. Mai 2007)
Stadt Bonn

Günter Kozlowski
Staatssekretär
Land Nordrhein-
Westfalen

Waltraud Mayer
Arbeitnehmersvertreterin
Angestellte FKB

Dr. Volker Oerter
Ministerialdirigent
(bis 29. Januar 2007)
Land Nordrhein-
Westfalen

Thilo Schmidt
Ministerialdirektor
Bundesrepublik
Deutschland

Peter Michael Soénus
Stadtkämmerer
Stadt Köln

Petra von Wick
Regierungsdirektorin
Bundesrepublik
Deutschland



Köln Bonn Airport in Zahlen





		2003	2004	2005	2006	2007
Verkehrsentwicklung						
Flugzeugbewegungen	Tsd.	153,4	152,7	154,6	151,6	151,0
Fluggäste	Tsd.	7.838,3	8.406,4	9.479,3	9.907,7	10.471,6
Luftfracht	Tsd. t	527,4	613,3	650,9	698,3	719,0
Luftpost	Tsd. t	12,6	10,4	6,7	5,6	5,6
Geschäftsentwicklung						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	215,4	228,8	244,6	256,2	271,1
Investitionen	Mio. EUR	23,3	42,1	27,4	29,9	48,1
Abschreibungen	Mio. EUR	36,9	34,6	35,5	35,7	38,0
Anlagevermögen	Mio. EUR	397,2	405,6	391,1	384,9	394,6
Bilanzsumme	Mio. EUR	420,0	432,1	418,7	410,2	424,8
Mitarbeiterzahl	Stichtag 31. 12.	1.890	1.914	1.915	1.931	1.922

Das Jahr im Überblick



Die Spannweite der Antonov 225 beträgt beeindruckende 88 Meter.

Januar

Das größte Flugzeug der Welt

Mit der Antonov 225 war am 8. und 9. Januar das größte Flugzeug der Welt auf dem Köln Bonn Airport im Einsatz. Der englische Logistik-Dienstleister Boss Aircharters Ltd. hatte die Antonov gechartert, um für seinen Kunden British Petroleum/Kellogg Brown & Root drei riesige, jeweils rund 37 Tonnen schwere Kabelrollen nach Namibia zu transportieren.

Die Antonov 225 ist 84 Meter lang, ihre Spannweite beträgt 88 Meter. Sechs Triebwerke sorgen dafür, dass das Flugzeug mit einem Gesamtgewicht von maximal 600 Tonnen – darin sind 250 Tonnen

Nutzlast enthalten – abheben kann. Von der AN-225 wird weltweit nur ein einziges Exemplar eingesetzt.

Februar

Aus HLX und Hapagfly wurde TUIfly

Auf einer zusammen mit dem Airport veranstalteten Pressekonferenz kündigte TUIfly-Geschäftsführer Roland Keppler an: „Wir werden in Köln/Bonn die Airline mit dem größten Wachstum sein.“ TUIfly entstand aus der Zusammenführung von Hapagfly und HLX. „Gemessen an der angebotenen Sitzplatzkapazität ist Köln/Bonn schon heute der größte Standort



Eine ausgezeichnete Partnerschaft entwickelte sich zwischen TUIfly und Airport.

von TUIfly“, sagte Keppler der Presse. Michael Garvens, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH, wertete die Wachstumspläne der Airline als „ein klares Bekenntnis zum Standort Köln/Bonn. Sie unterstreichen nachdrücklich die ausgezeichnete Partnerschaft zwischen Airline und Airport“.

März

„Mission 2007“ auf der ITB in Berlin

Mit über 100.000 Besuchern ist die ITB in Berlin die größte Tourismusmesse weltweit. Den zur Tradition gewordenen Empfang auf dem eigenen Messestand nutzte der Köln Bonn Airport, um im Stil der James-Bond-Filme seine „Mission 2007“ vorzustellen. Zu den über 200 geladenen Gästen zählten am 8. März hoch-





Auf der ITB in Berlin präsentierte der Köln Bonn Airport seine „Mission 2007“.

rangige nationale und internationale Airline- und Airport-Manager, Touristiker, Journalisten und Politiker. Bond-Girls animierten die Gäste zum Roulettespiel im Zeichen des „Airport Royale“.

April



Chairman Jack Boisen war hochzufrieden mit dem Verlauf der Kölner TIACA-Konferenz.

Ausrichter der TIACA-Jahreshauptversammlung

Vom 15. bis 17. April richtete der Köln Bonn Airport die jährlich stattfindende Jahreshauptversammlung der TIACA aus. TIACA steht für The International Air Cargo Organisation, den Weltdachverband der Luftfrachtindustrie mit Sitz in Miami. Über 250 Delegierte aus allen Kontinenten, darunter die Top-Entscheider der Luftfracht-Branche, waren in Köln zu Gast. Die Veranstaltung war ein voller Erfolg.

Mai

USA-Verbindung sehr erfolgreich

Anlässlich des einjährigen Jubiläums der Strecke Köln/Bonn–New York (Erstflug 11. Mai 2006) zeigten sich Continental Airlines und Airport außerordentlich zufrieden: „Die Strecke hat sich innerhalb nur eines Jahres sehr positiv entwickelt“, bilanzierte Luc Geerts, Senior Country Director Germany & Belgium von Continental Airlines.

Die Auslastungszahlen stimmen, denn die Passagiere aus der Region Köln/Bonn schätzen vor allem die direkte Anbindung an das zentrale Continental-Drehkreuz am Newark Liberty Airport. In weniger





Bilanzpressekonferenz Mai 2007: Im Geschäftsjahr 2006 standen Pluszeichen vor allen wichtigen Verkehrs- und Wirtschaftskennziffern.

als neun Stunden ist es ab Köln/Bonn zu erreichen. Von dort aus bietet es Anschlüsse zu mehr als 230 Städten in Nordamerika, Lateinamerika und in der Karibik. Gleichzeitig profitieren die Reisenden aus den USA von der Verbindung in die Region Köln/Bonn und nach Nordrhein-Westfalen.

Bereits das vierte Rekordjahr in Folge
„Der Köln Bonn Airport erlebte 2006 das vierte Rekordjahr in Folge. Alles deutet darauf hin, dass sich dieser Erfolgstrend



Ribbon-Cutting in Terminal 1 durch Peter Kradepohl, Deutsche Bahn, Thomas Winkelmann, Sprecher der Germanwings-Geschäftsführung, und Flughafen-Chef Michael Garvens (v. l.).

auch im laufenden Jahr fortsetzt“, verkündete Michael Garvens, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH, am 25. Mai den anwesenden Journalisten während der Bilanzpressekonferenz.

Auch im Geschäftsjahr 2006 standen Pluszeichen vor allen maßgeblichen Verkehrs- und Wirtschaftskennziffern. Die Fluggastzahl stieg um 4,5 Prozent auf 9,9 Millionen, das Frachtvolumen legte um 7,3 Prozent auf 698.000 Tonnen zu. Gleichzeitig wuchsen die Umsatzerlöse um 4,7 Prozent auf 256,2 Millionen Euro



Michael Garvens: „Erfolgstrend setzt sich fort.“

und der Gewinn nach Steuern stieg um 66,7 Prozent von 3 Millionen Euro auf 5 Millionen.

Juni

Germanwings jetzt in Terminal 1 A/B
Reibungslos ging der Germanwings-Umzug in der Nacht vom 16. auf den 17. Juni vonstatten. Die Airline zog direkt vom Terminalbereich C in den Bereich A/B von Terminal 1. In den Monaten zuvor wurde A/B komplett umgebaut. Statt der bis dahin 22 Schalter im Bereich C stehen nun 26 Schalter zur Verfügung.

In dem für eincheckende Passagiere wesentlich großzügiger gestalteten Bereich eröffnete zudem ein großes Restaurant der „Maredo“-Kette. Ebenfalls neu ist die direkte Anbindung des Bereiches A/B an den Flughafen-Bahnhof. Mit wenigen Schritten erreichen Germanwings-Flug-

gäste von dort aus die Check-in-Schalter. Am Montag, 18. Juni 2007, nahmen Thomas Winkelmann, Sprecher der Geschäftsführung von Germanwings, und Michael Garvens, Vorsitzender der Geschäftsführung des Köln Bonn Airport, den Bereich A/B offiziell in Betrieb.

Juli

Vier Mal 1 Million Passagiere in Folge

Im Juli war es endlich so weit. Zum ersten Mal in seiner Geschichte hatte der Flughafen die magische Grenze von 1 Million Passagieren in einem Monat überschritten. Nachdem die Hürde einmal genommen war, gelang dies dann auch noch in den darauf folgenden Monaten August, September und Oktober. Mit 1.061.151 Fluggästen wurde der September zum neuen absoluten Spitzenmonat. Einen neuen Spitzentag bescherten dem Flughafen die Sommerferien: Am 21. Juni 2007 starteten und landeten 41.007 Passagiere am Köln Bonn Airport – das sind 544 Passagiere mehr als am bisherigen Spitzentag, dem 21. Juni 2006, als man vor allem von der Fußball-Weltmeisterschaft profitierte.

„medical & dental suite“ eröffnet

Am 3. Juli öffnete die „medical & dental suite“ am Köln Bonn Airport. In der Praxis für Allgemein- und Zahnmedizin, die im Terminal 1 auf der Ankunftsebene Bereich A/B liegt, kann sich seitdem jeder, also nicht nur die Passagiere, medizinisch versorgen lassen. Eine besondere Stärke der Einrichtung liegt in der Vernetzung verschiedener Fachbereiche unter einem Dach.

Für weiterführende Behandlungen kann das Ärzteteam auf ein solides Ärztenetzwerk zurückgreifen, das Spezialisten im Umland und auch überregional bündelt. Angeschlossen an das Ärztezentrum im Flughafen sind darüber hinaus eigene Praxen in Overath und Rösrath. Die Praxis ist täglich und somit auch am Wochenende und an Feiertagen geöffnet.



Im Juli 2007 verzeichnete der Airport erstmals in seiner Geschichte über eine Million Passagiere während eines Monats.

August

Köln/Bonn wird größter FedEx-Umschlagplatz in Deutschland

Ab dem Jahr 2010 wird FedEx, das weltweit größte Express-Frachtunternehmen, seinen neuen Umschlagplatz für Zentral- und Osteuropa am Köln Bonn Airport betreiben. Eine entsprechende Kooperationsvereinbarung unterzeichneten Michael Mühlberger, Vice President FedEx



Das Mediziner-Team der „medical & dental suite“.



Michael Mühlberger, Vice President FedEx Operations, Zentral- und Osteuropa, (r.) und Flughafen-Chef Michael Garvens besiegelten die neue Kooperation.

Operations, Zentral- und Osteuropa, und Michael Garvens, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH. Bis 2010 soll das neue Fracht- und Sortierzentrum mit einer Fläche von rund 50.000 Quadratmetern entstehen. Die Investitionssumme, die zu gleichen

Teilen von FedEx und dem Köln Bonn Airport getragen wird, beläuft sich auf rund 140 Millionen Euro.

Flughafen-Chef Michael Garvens bezeichnete die Ansiedlung als Glücksfall. „Mit FedEx haben wir unseren Wunschpartner nach Köln/Bonn holen können, ein Welt-Unternehmen, das auch der Region und dem Land NRW gut zu Gesicht steht. Wir wissen nun, dass wir die Delle, die bei uns durch den Weggang von DHL und Lufthansa Cargo entsteht, langfristig ausgleichen können.“

Zusätzlich entstehen neue Arbeitsplätze am Köln Bonn Airport und in der Region. Gleich zum Start im Jahr 2010 will FedEx 450 Jobs direkt am Airport schaffen, um die rund 60 bereits geplanten wöchentlichen Flüge abwickeln zu können.

Verlängerung der Nachtflugregelung beantragt

Der Köln Bonn Airport hat bei der nordrhein-westfälischen Landesregierung die Verlängerung seiner Nachtflugregelung



Ab 2010 wird FedEx in Köln/Bonn seinen Hauptschlagplatz für Zentral- und Osteuropa betreiben.

beantragt. Die Befristung der gültigen Beschränkungen bis zum Jahr 2015 soll um 15 Jahre verlängert werden.

Hintergrund des Antrags ist der Umzug der Frachtfluggesellschaften DHL und Luft-hansa Cargo von Köln/Bonn nach Leipzig und der damit verbundene Verlust einer großen Anzahl von Arbeitsplätzen auf dem Flughafen und in der Region. Der Flughafen versucht, die Arbeitsplatzverluste zu verringern. FedEx konnte er bereits nach Köln/Bonn holen.

In den Verhandlungen mit Frachtunternehmen habe sich gezeigt, dass „Planungssicherheit für die Abwicklung nächtlicher Flugbewegungen an vorderster Stelle steht“, heißt es in dem Schreiben an das Landesverkehrsministerium. Entsprechendes forderte auch UPS, das weiter in den Standort Köln/Bonn investieren möchte.

Am 7. Februar 2008 teilte der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Oliver Wittke mit, dass die Nachtflugregelung für den Köln Bonn Airport frühzeitig um weitere 15 Jahre bis zum Jahr 2030 verlängert werde.

Ökologische Ausgleichsmaßnahmen mit Vorbildcharakter

Vor zehn Jahren wurde mit der Beweidung des Geisterbuschs auf dem Gebiet der Stadt Köln und des Rheinisch-Bergischen Kreises begonnen. Dies war das erste Projekt im Rahmen der Patenschaft des Köln Bonn Airport für die Wahner Heide. Der Flughafen verpflichtete sich auf 30 Jahre, seine durch Ausbaumaßnahmen bedingten Eingriffe in Natur und Landschaft durch Pflegemaßnahmen in der Heide auszugleichen.

Auf der Grundlage des sogenannten Grünplangutachtens werden die konkurrierenden Nutzungsansprüche zwischen Flughafen und Naturschutz durch ein pragmatisches Pflege- und Entwicklungskonzept spürbar abgemildert.



Auch eine Ziegenherde sorgt für den ursprünglichen Offenlandcharakter der Wahner Heide.

Pro Jahr gibt der Köln Bonn Airport 600.000 Euro für die Pflege der Heide aus. Mit vollem Erfolg. Selbst Naturschutz-Verbände und -Organisationen bezeichnen das Naturschutz-Projekt als vorbildlich für ganz Deutschland. Die Ausgleichsmaßnahmen tragen maßgeblich dazu bei, dass der Naturraum Wahner Heide seinen traditionell gewachsenen Charakter zurückerhält. In den letzten zehn Jahren konnte somit der Bestand zahlreicher geschützter Tier- und Pflanzenarten stabilisiert und sogar vergrößert werden.



Pro Jahr gibt der Flughafen rund 600.000 Euro für die Pflege der Heide aus.

Das Jahr im Überblick



Über 100 Umsteigeverbindungen miteinander kombinieren

Seit Mitte August können Passagiere über das Internet-Portal www.cologne-bonn-connect.com Umsteigeverbindungen via Köln/Bonn suchen und buchen. Und das bequem „in einem Rutsch“. Über 100 Flugziele von Germanwings und TUIfly, den Partnern des Airports, lassen sich miteinander kombinieren. Die von den Airlines festgelegten Preise werden ohne Aufschlag an den Passagier weiter gegeben.

Bereits in den ersten Monaten nach Freigabe der Website nahmen die Passagiere das Angebot sehr gut an. Gebucht wurden Verbindungen wie Dresden-Zürich, Tanger-Berlin, Alicante-Belgrad, Bari-Prag oder Lissabon-Moskau mit Zwischenstopp in Köln/Bonn. „Mit diesem Projekt wollen wir uns als Umsteigeflughafen in Deutschland

etablieren“, sagte Flughafen-Chef Michael Garvens bei der offiziellen Vorstellung der Website.

Oktober

Lufthansa Check-in an neuem Ort

Seit Anfang Oktober ist die Lufthansa mit ihren 20 Check-in-Schaltern in Terminal 1/C beheimatet. Damit wurde der

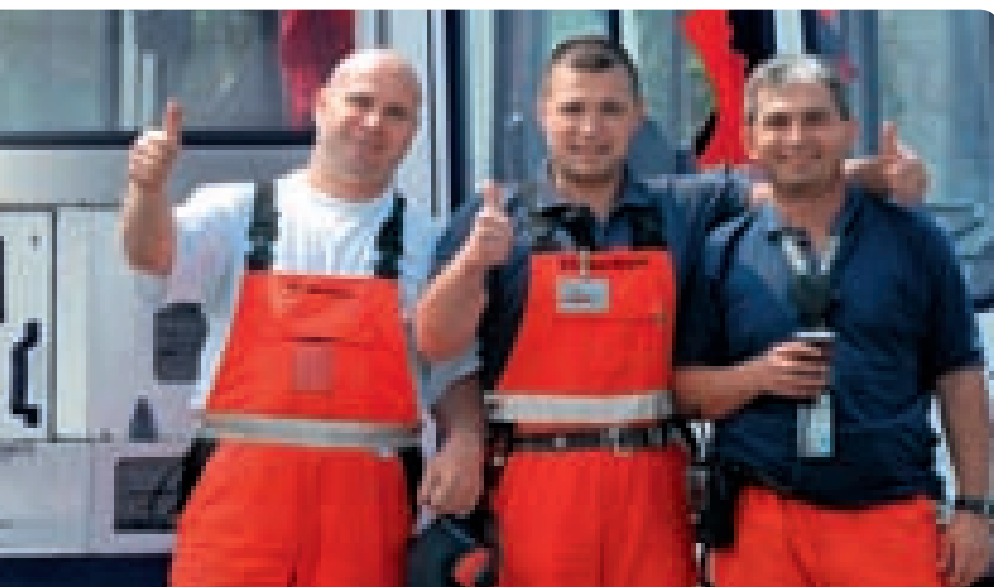


Lufthansa zog im Terminal 1 von A nach C.

Flächentausch von Germanwings und Lufthansa abgeschlossen. Noch nicht beendet war im Herbst 2007 hingegen der Ausbau von Flugsteig C. Die neue 365 Quadratmeter große Lufthansa-Lounge und die gleich große LH-Senator-Lounge – beide bestechen auch durch ihr edles Design – wurden Mitte Februar 2008 an die Lufthansa übergeben.

Innerhalb von zwei Jahren über 500 neue Arbeitsplätze

Der Jobmotor Köln Bonn Airport läuft weiter rund: Denn innerhalb von nur zwei Jahren sind am Flughafen weitere 531 Arbeitsplätze entstanden. Nach der jüngsten Arbeitsstättenbefragung, deren Ergebnisse im Oktober präsentiert wurden, sind 12.460 Mitarbeiter am Flughafen beschäftigt (Stichtag 31. März 2007). Verglichen mit der letzten Erhebung aus dem Jahr 2005, entspricht dies einem Anstieg um 4 Prozent. Seit 2001 konnte der Flughafen bei den Arbeitsplätzen sogar ein Wachstum von 30 Prozent ver-



zeichnen: 2.892 neue Arbeitsplätze wurden insgesamt geschaffen, nachdem Low-Cost-Carrier wie Germanwings und HLX, heute TUIfly, in Köln/Bonn ihren Betrieb aufgenommen haben.

Insgesamt sind am Köln Bonn Airport 135 Unternehmen aus zwanzig verschiedenen Branchen ansässig. Größter Arbeitgeber auf dem Flughafen ist das Frachtunternehmen United Parcel Service (UPS) mit 2.012 Mitarbeitern, das damit die Flughafen Köln/Bonn GmbH (1.929 Arbeitsplätze) erstmals überholt hat. Die zehn größten Unternehmen am Köln Bonn Airport beschäftigen zusammen rund zwei Drittel aller Mitarbeiter auf dem Flughafengelände.

November

Mehr Spaß für Kinder

In den nächsten Monaten wollen Germanwings und Airport noch mehr für Kinder tun. Unter dem Motto „Mehr Spaß für Kinder“ sind verschiedene Aktionen geplant. Flughafen-Chef Michael Garvens (3. v. l.) und Germanwings-Marketingleiter Gregor Schlüter (3. v. r.) gaben mit einem Bobby-Car-Rennen hierfür auf der Reismesse Köln International (30. November bis 2. Dezember) den symbolischen Start-

schuss. Zum Fahrerfeld gehörten (v. l.) Fritz Schramma, OB Köln, Sandra Orth, Geschäftsführerin Kölnmesse/Ausstellungen, Werner Stump, Landrat Rhein-Erft-Kreis und Iulia Muntean, Area Route Manager Blue Air. Moderiert wurde das Rennen von Ulrich Stiller, Marketingleiter des Flughafens. Der Köln Bonn Airport war einmal mehr größter Aussteller auf der Reismesse.

Dezember

Schwedischer Student ist der 10-millionste Fluggast

Andreas Sandberg ist der 10-millionste Passagier. Diese historische Marke wurde erstmals 2007 am Köln Bonn Airport geknackt. Am 10. Dezember überraschten Flughafen-Chef Michael Garvens und Gregor Schlüter, Germanwings Marketingleiter, den 25-jährigen schwedischen Studenten mit einem Flug-Gutschein von Germanwings. Der Rekordgast buchte über das neue Umsteigeportal Cologne Bonn Connect. Von Stockholm flog er mit Germanwings nach Köln/Bonn. Nach einem mehrstündigen Aufenthalt ging es mit TUIfly weiter nach Kairo. Dazwischen machte er mit dem von KölnTourismus angebotenen Stopover-Programm für Umsteigepassagiere einen Abstecher nach Köln.

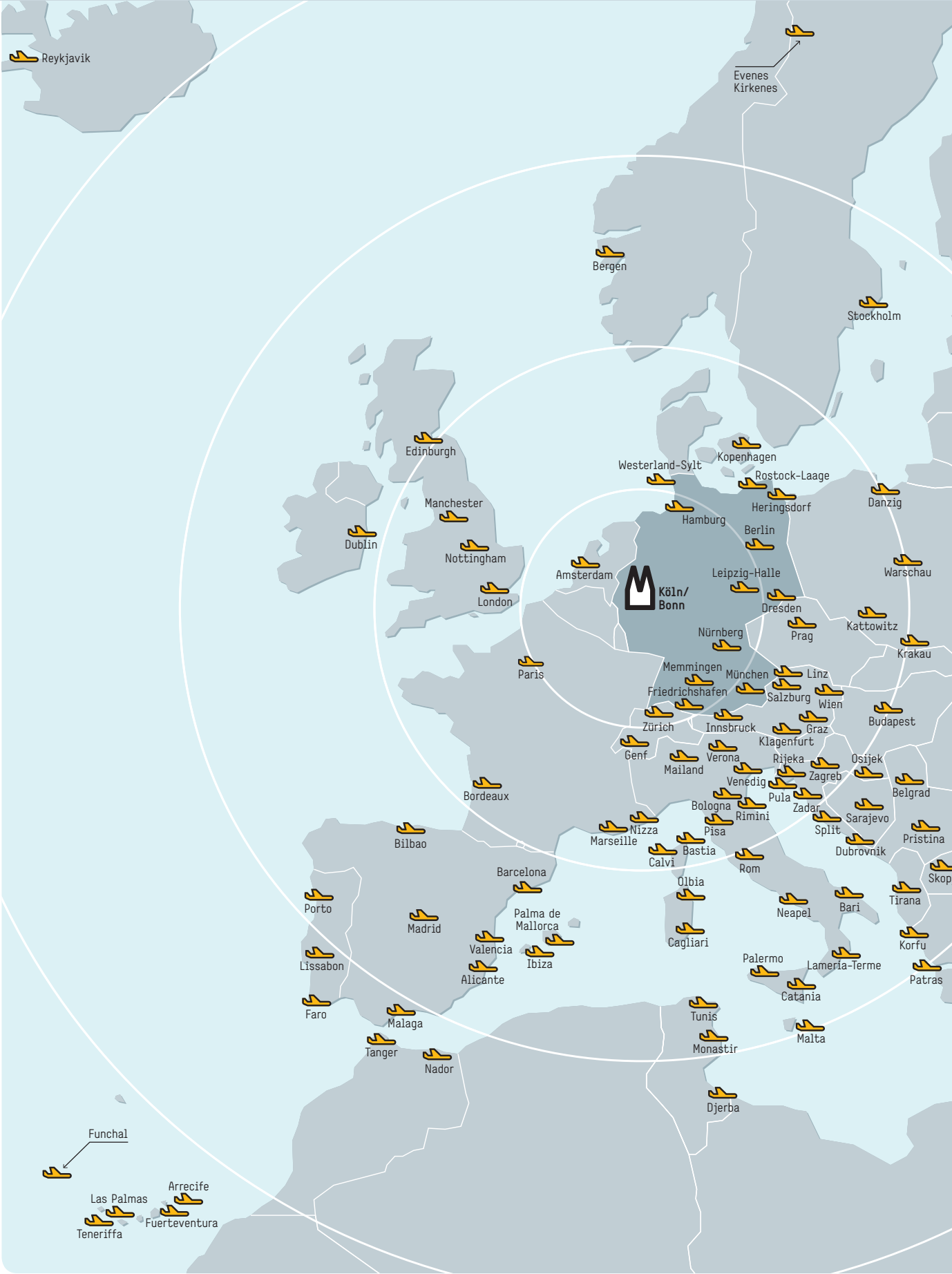


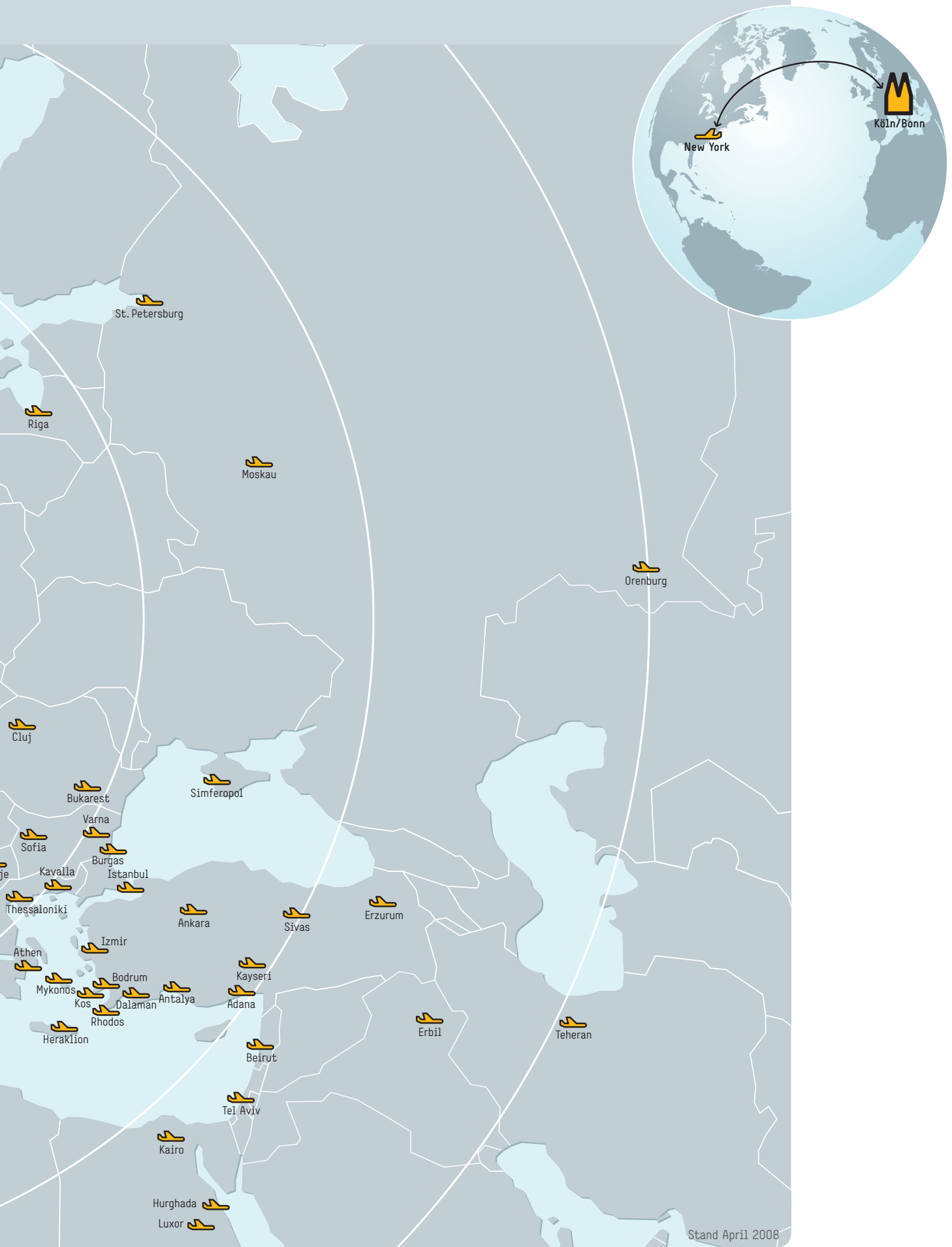
Andreas Sandberg heißt der 10-millionste Passagier.



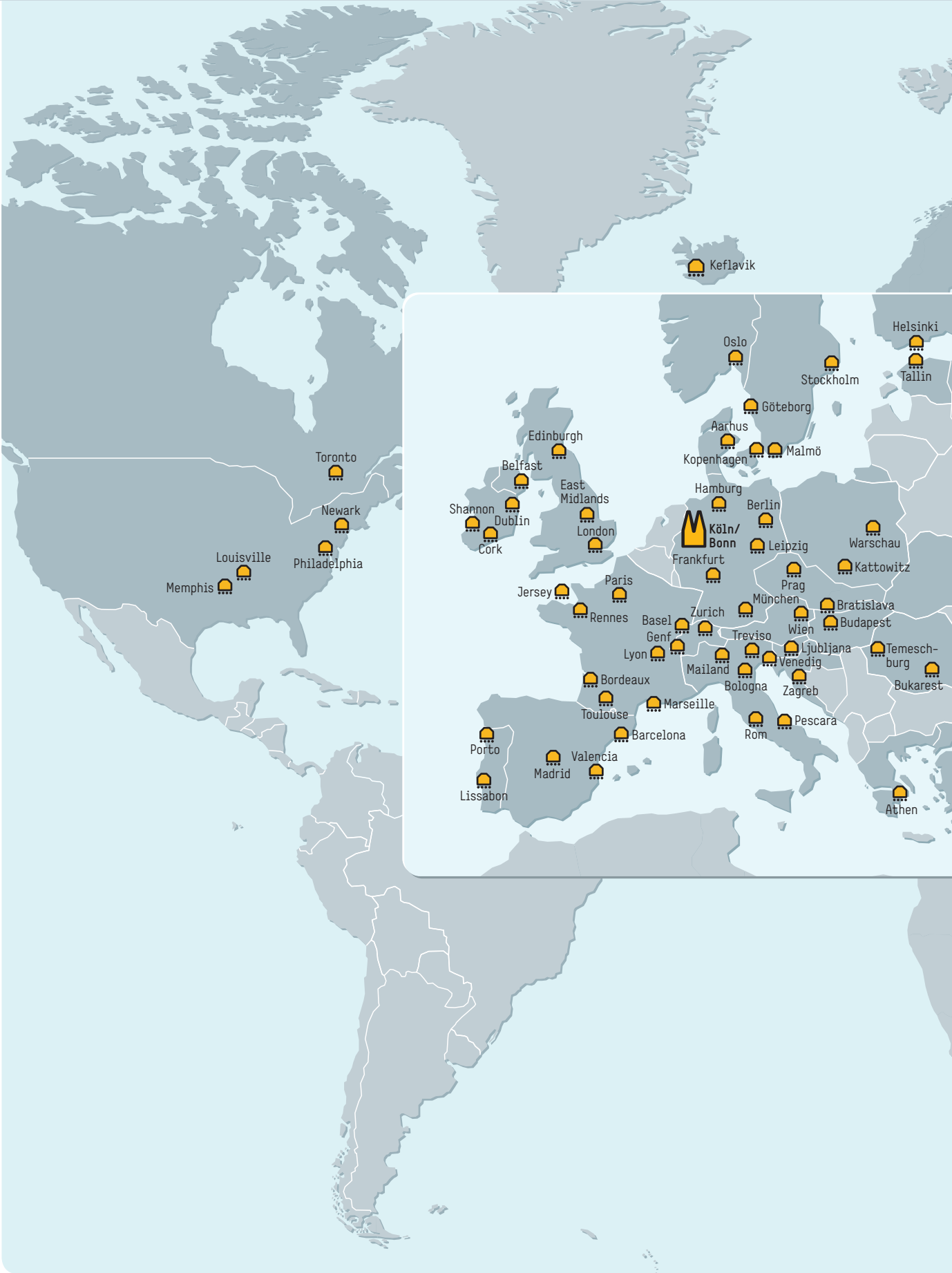
Startschuss für die Aktion „Mehr Spaß für Kinder“.

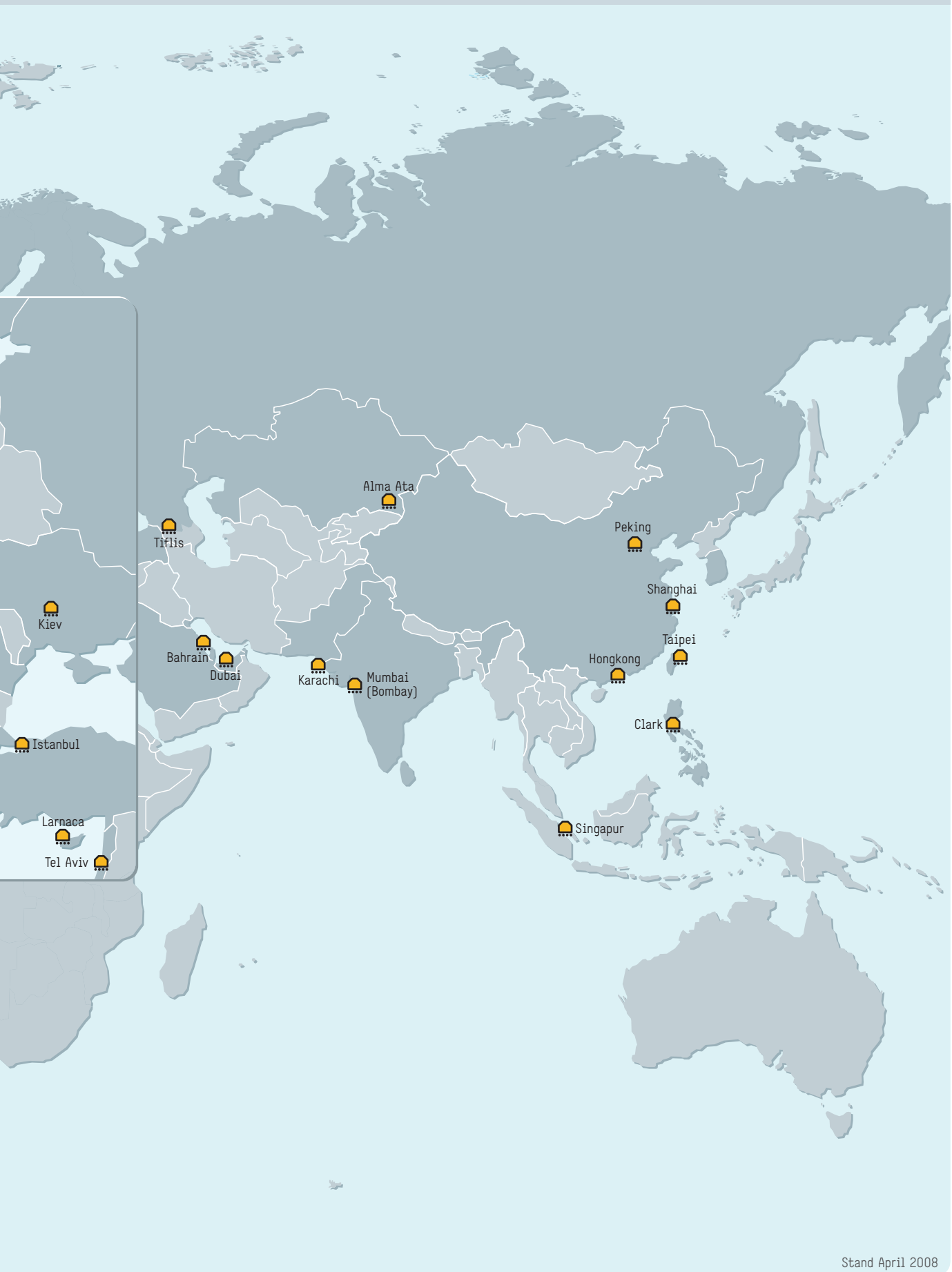
Flugziele Passage 2008





Flugziele Fracht 2008





Stand April 2008



Wachstumsstärkster Flughafen

Low-Cost feierte im Jahr 2007 bereits seinen fünften Geburtstag. Auf dem Köln Bonn Airport fing alles am 27. Oktober 2002 an, als ein Airbus A319 der neugegründeten Airline Germanwings um 6.30 Uhr nach Zürich abhob. Am 3. Dezember 2002 ging mit Hapag-Lloyd Express (HLX) eine weitere Neugründung an den Start. In den nächsten Jahren sollte sich das neue Verkehrssegment Low-Cost in Deutschland überaus erfolgreich entwickeln. Dem Marktführer Köln Bonn Airport bescherte Low-Cost rasant steigende Passagierzahlen, mehr Flugziele, mehr Arbeitsplätze und auch größere wirtschaftliche Solidität.

In der Zeit vor Low-Cost, d. h. in den Jahren 2001/2002, befand sich der Köln Bonn Airport in einer schwierigen wirtschaftlichen Situation. Airlines wanderten ab, der Flugplan dünnte aus und die Passagiere blieben weg. Erst mit dem neuen Verkehrssegment Low-Cost setzte die wirtschaftliche Wende ein. Köln/Bonn wurde zum Trendsetter der gesamten Luftverkehrsbranche.

Köln/Bonn entwickelte sich schnell zum größten Low-Cost-Airport in Deutschland und stand über mehrere Jahre hinweg an der Spitze in Kontinentaleuropa. Unter den deutschen Top-Ten-Airports ist Köln/Bonn in den zurückliegenden fünf Jahren der wachstumsstärkste Flughafen. Das Passagieraufkommen hat sich von 5,5 Millionen auf 10,4 Millionen Reisende (2007) nahezu verdoppelt. Das sind knapp fünf Millionen Passagiere in nur fünf Jahren.

Im Geschäftsjahr 2007 übersprang der Köln Bonn Airport zum ersten Mal in seiner Geschichte die magische Grenze von zehn Millionen Passagieren. Im Juli 2007 nutzten erstmals eine Million Reisende innerhalb eines Monats den Flughafen. Nachdem diese Hürde einmal genommen

war, gelang dies auch noch in den Folgemonaten August, September und Oktober. Mit 1.061.151 Fluggästen ist der September 2007 der absolute Spitzenmonat in der Flughafenhistorie.

Neben den günstigen Ticketpreisen animiert vor allem das ausgezeichnete Angebot an Destinationen die Passagiere zum Reisen. Den Low-Cost-Airlines gelang es mit ihrem Mix aus Warmwasserzielen, touristischen Städten und Regionen sowie Wirtschaftszentren in gleichen Maßen den Langzeiturlauber, den Städte- und den Geschäftsreisenden anzusprechen. Es gibt kaum eine Region in Europa, die nicht von Köln/Bonn aus angefliegen wird.

Das Netz an Destinationen wurde in den vergangenen Jahren immer engmaschiger. Zu Anfang, im Winter 2002/2003, standen gerade einmal 16 Ziele auf dem Flugplan, im Sommer 2007 wurden 98 Ziele in Europa und Nordafrika ab Köln/Bonn angeboten.

Es gilt als sicher, dass bereits im Jahr 2010 jeder dritte Passagier in Europa „günstig“ fliegen wird. Somit wird das Low-Cost-Segment weiter wachsen. Ziel des Köln Bonn Airport ist es nicht nur, den Marktanteil zu steigern, sondern sich auch als Low-Cost-Drehscheibe zu positionieren. Mit der im Sommer 2007 gestarteten Internet-Plattform „Cologne-Bonn-Connect“ lassen sich schon heute mehrere Tausend verschiedene Umsteigeverbindungen über Köln/Bonn kombinieren. So, um nur zwei Beispiele zu nennen, von Bilbao über Köln/Bonn nach Berlin oder von Edinburgh über Köln/Bonn nach Linz. Das Angebot, bei dem der Köln Bonn Airport mit Germanwings und TUIfly zusammenarbeitet, wird von den Passagieren sehr gut angenommen.

Doch auch die Low-Cost-Langstrecke besitzt eine realistische Perspektive. Die neue Generation von Flugzeugen, wie der Airbus A350 mit 250 Sitzen und die

Boeing 787 mit 200 Sitzplätzen, ermöglicht es, auch mit weniger Passagieren wirtschaftlich Langstrecken zu bedienen. Trotz Mega-Hubs wie London, Paris oder Frankfurt ist es absehbar, dass sich der Langstreckenverkehr dezentralisieren wird. Hierin liegt die große Chance sowohl für Airlines als auch für weitere Flughäfen, die Low-Cost-Langstrecken anbieten – somit auch für den Köln Bonn Airport.

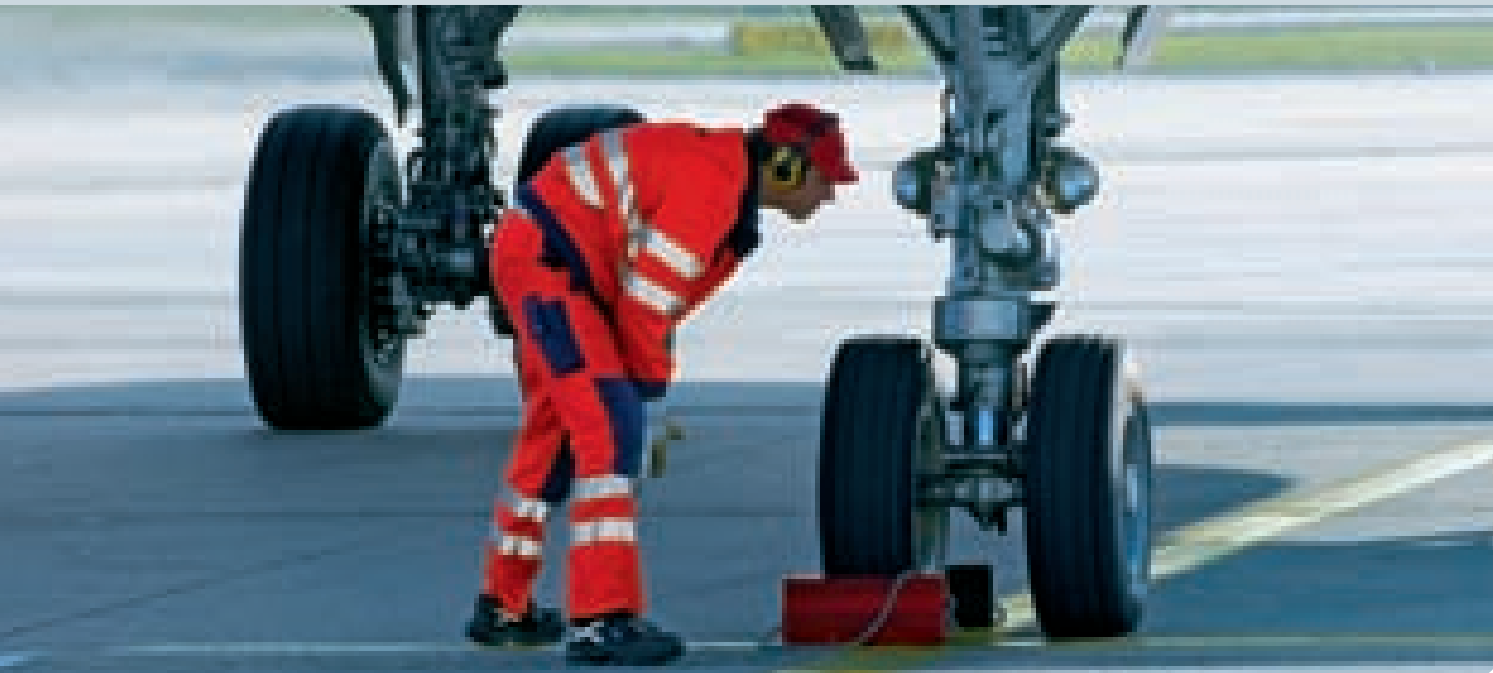
Der Einstieg der Low-Cost-Airlines in Köln/Bonn wirkte sich auch wirtschaftlich sehr positiv auf den Flughafen aus. Dies beginnt bei den Arbeitsplätzen, denn allein zwischen 2001 und 2007 sind annähernd 3.000 neue Jobs auf der Arbeitsstätte Airport geschaffen worden.

Das entspricht einem beeindruckenden Plus von 30 Prozent. Eine erhebliche Zahl der Arbeitsplätze ist direkt an das Low-Cost-Geschäft gekoppelt. Besonders deutlich werden außerdem die positiven Effekte bei den wachsenden Einnahmen aus dem Non-Aviation-Geschäft, sprich aus der Gastronomie und dem Einzelhandel. Die Umsätze stiegen dort um knapp 70 Prozent.

Aber auch die Region profitiert in mehrfacher Hinsicht vom Low-Cost-Geschäft. Zum einen ist der Flughafen noch immer einer ihrer gewichtigsten Wirtschafts- und Standortfaktoren, zum anderen fördern die breit angebotenen Verkehrsleistungen die benachbarte Wirtschaft.



Zahl der Arbeitsplätze weiter gestiegen



Jobmotor der Region

Der Köln Bonn Airport zählt zu den stärksten Wirtschafts- und Standortfaktoren seiner Region. Als Jobmotor besitzt er für den Arbeitsmarkt größte Bedeutung. So sind innerhalb von nur zwei Jahren 531 Arbeitsplätze am Flughafen neu entstanden. Laut der jüngsten Arbeitsstättenbefragung, deren Ergebnisse im Herbst 2007 vorgestellt wurden, waren zum Stichtag 31. März 2007 genau 12.460 Mitarbeiter am Flughafen beschäftigt. Verglichen mit der Erhebung aus dem Jahr 2005, entspricht dies einem Anstieg um 4 Prozent. Seit 2001 ist die Zahl der Arbeitsplätze sogar um 30 Prozent gewachsen: 2.892 Arbeitsplätze wurden insgesamt neu geschaffen, nachdem Low-Cost-Carrier wie Germanwings und HLX, heute TUIfly, in Köln/Bonn ihren Betrieb aufgenommen haben.

Am Köln Bonn Airport sind 135 Unternehmen aus zwanzig unterschiedlichen Branchen ansässig. Größter Arbeitgeber auf dem Flughafen ist United Parcel Service (UPS) mit 2.012 Mitarbeitern, das damit die Flughafen Köln/Bonn GmbH erstmals überholt hat. Seit 2005 schuf allein UPS 234 neue Jobs. Mit 1.929 Arbeitsplätzen folgt die Flughafengesellschaft auf dem zweiten Platz der größten Arbeitgeber.

Mit 1.475 Beschäftigten nimmt der Lufthansa-Konzern den dritten Rang ein. Die zehn größten Unternehmen am Köln Bonn Airport beschäftigen zusammen 71 Prozent aller Mitarbeiter.

Die meisten neuen Jobs entstanden vor allem bei den Airlines, im Baugewerbe sowie in den Bereichen Sicherheit und Handling. Allein bei den Airlines entstanden 326 neue Arbeitsplätze. Auch im Bereich Sicherheit gab es, vornehmlich bedingt durch das neue Luftsicherheitsgesetz, zahlreiche neue Jobs. Die notwendigen Kontrollen von Personen und Waren im sensiblen Bereich des Flughafens sind mit einem erheblichen Personalaufwand verbunden (247 zusätzliche Stellen seit 2005). Weitere 190 Arbeitsplätze kamen aufgrund einer Vielzahl von Projekten im Hoch- und Tiefbau im Baugewerbe hinzu. Im Bereich des Passagier-Handlings führte das gestiegene Aufkommen an Reisenden zu 94 neuen Stellen.

Der Anteil der Frauen, die auf dem Flughafen arbeiten, liegt bei 33 Prozent. Am Köln Bonn Airport sind 17 Prozent der Beschäftigten ausländischer Herkunft, dies entspricht rund 2.100 Mitarbeitern. Hierbei sind die türkischen Mitarbeiter mit 44 Prozent die größte Gruppe. Es folgen Griechen mit 9 Prozent, Italiener (6 Pro-

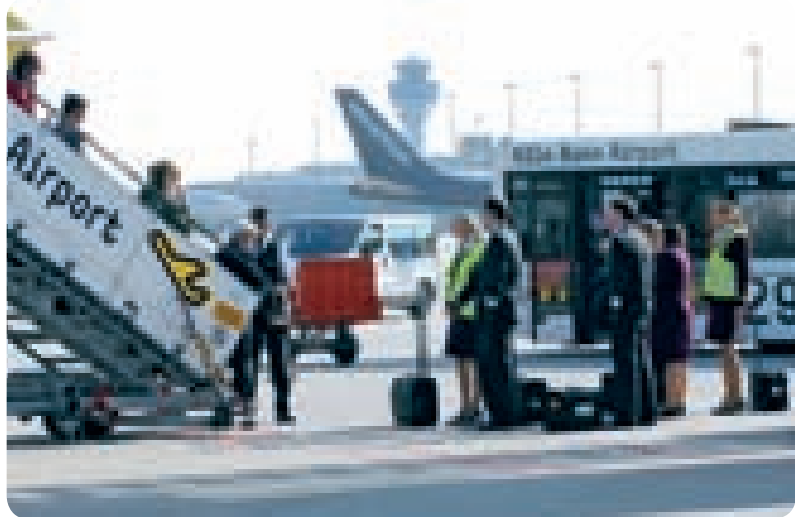


zent), Spanier (4 Prozent) und Polen (3 Prozent).

Die meisten Beschäftigten (44 Prozent) haben ihren Wohnsitz in der Stadt Köln. Fast jeder dritte Mitarbeiter (28 Prozent) stammt aus dem Rhein-Sieg-Kreis und jeweils 6 Prozent wohnen im Rheinisch-Bergischen Kreis bzw. in Bonn. Im Rhein-Erft-Kreis sind 4 Prozent der Mitarbeiter beheimatet. Der kleine Teil der übrigen Mitarbeiter kommt aus anderen Orten in Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und dem benachbarten Ausland zur Arbeit.

Die Arbeitsstätte Köln Bonn Airport sorgt für den Lebensunterhalt von 12.460 Menschen und deren Familien: Jährlich zahlen die 135 Unternehmen auf dem Flughafengelände ein Bruttoeinkommen in Höhe von rund 370 Millionen Euro an ihre Mitarbeiter aus.

Ein Ergebnis der Arbeitsstättenbefragung ist besonders bemerkenswert und höchst erfreulich: Die meisten der am Köln Bonn Airport ansässigen Unternehmen blicken



optimistisch in die Zukunft. Jedes dritte Unternehmen rechnet für das Jahr 2008 mit einem Anstieg seiner Mitarbeiterzahl – 48 Prozent der auf dem Airport ansässigen Firmen erwarten zudem im kommenden Jahr steigende Umsätze.



Große Investitionen

Passagier- und Frachtverkehr sind in den vergangenen Jahren am Köln Bonn Airport überdurchschnittlich gewachsen. Für den Flughafen ist es deshalb unerlässlich, seine Infrastruktur stets auf den neuesten Stand zu bringen, will man auch zukünftig gegenüber anderen Airports konkurrenzfähig bleiben und seinen Kunden ein optimales Produkt anbieten.

Die beiden größten Bauprojekte und Investitionsvorhaben im Jahr 2008 betreffen den Frachtbereich. Für FedEx, die ab dem Jahr 2010 in Köln/Bonn ihren größten Umschlagplatz für Zentral- und Osteuropa betreiben werden, entsteht eine neue Fracht- und Sortierhalle. Für die allgemeine Luftfracht wird ein neues Fracht- und Speditionszentrum, das Cargo Speditions Center (CSC), gebaut.

In das Gesamtprojekt „FedEx-Gebäude“ investiert die Flughafen Köln/Bonn GmbH rund 70 Millionen Euro, davon 50 Millionen Euro für das Gebäude und 20 Millio-

nen Euro für notwendige Ersatzgebäude. Der Flughafen baut die Immobilie und vermietet sie dann zunächst für 30 Jahre an FedEx. Die Airline selbst investiert in den Ausbau der Sortieranlage und der Büros nochmals ungefähr die gleiche Summe wie der Flughafen in das Gesamtprojekt.

Die neue Frachthalle entsteht am nordwestlichen Ende des Frachtbereichs. Im Oktober 2008 soll die Planung abgeschlossen sein. Damit überhaupt gebaut werden kann, wurde im Frühjahr 2008 mit dem Abriss bestehender Gebäude wie dem Terminal West, der kleinen FedEx-Halle, der Vorfeldgerätewerkstatt und des Tankdienstgebäudes begonnen. Die Ersatzgebäude entstehen bereits seit Herbst 2007 an anderer Stelle. Der Baubeginn der FedEx-Halle ist für den Oktober 2008 projektiert, die Fertigstellung für den April 2010 vorgesehen. Im August 2009 wird FedEx mit dem Einbau der hochmodernen Sortieranlage beginnen. Am 1. Mai 2010 soll die Sortier- und Frachthalle in Betrieb gehen.



Im Mai 2010 soll die imposante FedEx-Fracht- und Sortierhalle in Betrieb gehen.

Die Abmessungen der FedEx-Halle sind beeindruckend: 220 Meter lang und 140 Meter breit, beträgt die Bruttogeschossfläche mehr als 30.000 m², hinzu kommen fast 4.000 m² Fläche der Werkstätten und Lager sowie die über 13.000 m² der auf zwei bis vier Geschosse verteilten Büros. Ausgeführt wird das Gebäude in Stahlbeton. Die Wände bestehen aus Stahlbetonfertigteilen mit vorgesetzter Fassade.

Im Mai 2008 fällt der Startschuss für den Bau des zweiten großen Fracht-Projekts. Um das Zusammenspiel vor allem zwischen Spediteuren, Abfertigungsunternehmen, Flughafen und Airlines beim Warenaustausch erheblich zu erleichtern, entsteht für rund 25 Millionen Euro das Cargo Expeditions Center (CSC), das für die allgemeine Luftfracht vorgesehen ist. Das CSC zeichnet sich aus durch einen hindernisfreien An- und Abtransport von Waren und Gütern. Außerdem bietet es die Möglichkeit für eine weitere Expansion in den nächsten Jahren.

Im Frachtzentrum sind beispielsweise Sonderlagerräume, u. a. auch für Gefahrgüter, untergebracht. Moderne Palettierstationen mit angeschlossenen Palettenfördersystem beschleunigen und vereinfachen das Handling. Das CSC umfasst außerdem zusätzliche Lagerflächen für weitere Nutzer, sowie Büroflächen für Spediteure, Abfertiger, Airlines und die Flughafengesellschaft. Zudem wird sich direkt vor Ort der Zoll befinden. Das Zentrum misst 150 Meter mal 80 Meter, die Hallenfläche beträgt 12.000 m², die Rampe 1.600 m² und die Büroflächen, die sich auf zwei Geschossen über der Halle befinden, 3.800 m². Die vorherrschenden Baumaterialien sind Stahlbeton, Beton und Industrieglas. Noch im Jahr 2008 soll das Gebäude in Betrieb gehen.

Der Schwerpunkt der auf den Passagierverkehr bezogenen Bauprojekte lag im abgelaufenen Geschäftsjahr im Terminal 1. Das wird sich auch noch 2008 fort-



Der neue Germanwings-Bereich in Terminal 1 mit dem 470 m² großen „Maredo“-Restaurant.

setzen. Mit Beginn der Sommerferien 2007 bezog Germanwings ihren neuen, großzügig gestalteten Abfertigungsbereich mit insgesamt 26 Check-in- und 8 Ticket-Schaltern in Terminal 1, Bereich A. Zuvor war hier die Lufthansa beheimatet. Um zusätzlichen Raum zu schaffen, wurde auf einer Länge von 165 Metern die Gebäudefassade weiter nach außen gezogen. In diesem Bereich ist zudem ein 470 m² großes Steak-Restaurant der „Maredo“-Kette entstanden. Eine Etage tiefer öffnete am 3. Juli 2007 die „medical & dental suite“. Die moderne und großzügig gestaltete Arztpraxis teilt sich auf in einen zahn- und einen allgemeinmedizinischen Bereich.

Seit Anfang Oktober 2007 ist die Lufthansa mit ihren 20 Check-in-Schaltern in Terminal 1/C beheimatet. Damit ist der Flächentausch von Germanwings und Lufthansa abgeschlossen. Im Januar 2008 folgte die Eröffnung der neuen 365 m² großen Lufthansa-Lounge und der gleich großen LH-Senator-Lounge in Flugsteig C.

Fracht und Terminal 1 sind Schwerpunkte der Bauprojekte



Verbesserte Qualität und mehr Service für Lufthansa-Passagiere im Flugsteig C.

Zeitgleich mit dem Germanwings-Umzug wurde das Verbindungsbauwerk zwischen Flughafen-Bahnhof und Terminal 1 in Betrieb genommen. Über zwei Rolltreppen und einen Aufzug gelangen nun Fluggäste schnell und bequem vom Bahnhof auf direktem Wege in die Ankunft- und die Abflugebene des Terminals. Architekt ist Helmut Jahn, nach dessen Plänen am Köln Bonn Airport schon einige Gebäude, wie z. B. das Terminal 2 oder der Bahnhof, entstanden sind. Unverkennbar ist die für ihn typische Kombination von Stahl und Glas. Allein die Glasfassade umfasst 1.400 m². Bauherr des Gebäudes ist nicht der Airport, sondern die Deutsche Bahn. Sie beziffert die Baukosten auf 8 Millionen Euro.

Um den Passagierfluss an den Sicherheitskontrollen von Terminal 1 zu beschleunigen, wird das sogenannte „Pierbauwerk“ von rund 26 Meter auf 100 Meter verbreitert. Die Baumaßnahmen hierfür begannen Ende 2007. Die Inbetriebnahme des Piers ist für den November 2008 geplant. In der neuen „Halle“ ist Platz für insgesamt 18 Sicherheitskontrollspuren. Jede dieser Spuren wird von 8 Meter auf 12 Meter verlängert. Gleichzeitig entstehen dort in zwei Bauabschnitten neue Non-Aviation-Flächen. Der erste Abschnitt mit fünf Shops soll im Sommer 2008 fertig sein, vier weitere Shops folgen im Frühjahr 2009.

Mit innovativen Gastronomie- und Shopkonzepten bietet der Köln Bonn Airport Passagieren wie auch Besuchern ein überaus attraktives Angebot. Allein zwischen dem Jahr 2002 – zu dieser Zeit nahmen die Low-Cost-Airlines in Köln/Bonn ihren Betrieb auf – und 2007 wuchsen die Non-Aviation-Flächen von damals nur 3.500 m², auf nun knapp 8.000 m². Im Frühjahr 2009 werden es schon rund 10.000 m² sein. Damit hat sich die Fläche, auf der man bummeln, einkaufen und genießen kann, fast verdreifacht.

Zu den weiteren Bauprojekten des Jahres 2007 zählen u. a. die in direkter Nach-



In feinstem Design – die neue Lufthansa-Lounge.

barschaft zu Terminal 2 gelegene Feuerwache II, die sogenannte Brandschutzwache. Die Inbetriebnahme war im Juli 2007, die Baukosten belaufen sich auf 1,3 Millionen Euro. Für rund 4,3 Millionen Euro wird seit Sommer 2007 Hangar 6 um über 3.200 m² erweitert. Dort betreibt die Nayak Aircraft Service Köln eine ihrer 20 europäischen Wartungsstationen. Fertigstellung wird im Mai 2008 sein. Herauszuheben ist außerdem die Erweiterung von Parkhaus 3 um 1.000 Stellplätze. Damit wuchs im September 2007 deren Gesamtzahl in den drei Flughafen-Parkhäusern auf etwa 12.500 Plätze.



Richtfest: Hangar 6 wird für Nayak erweitert.

Köln/Bonn wird zum größten FedEx-Umschlagplatz in Deutschland



entsteht für FedEx im Cargo-Bereich des Airports ein neues Fracht- und Sortierzentrum mit einer Fläche von rund 50.000 m².

FedEx wird dem bisherigen Umschlagplatz Frankfurt teilweise den Rücken zukehren. Die Entscheidung für Köln/Bonn liegt laut Michael Mühlberger, Vice President Operations FedEx, Zentral- und Osteuropa, in mehreren Faktoren begründet. An erster Stelle nennt er die stark wachsende Nachfrage nach Expressdienstleistungen in Deutschland und Osteuropa: „Um unseren Kunden auch in Zukunft einen Service in gewohnt hoher Qualität zu bieten, müssen wir unsere Umschlagkapazitäten ausbauen. Der Standort Frankfurt/Main bietet FedEx hierfür nicht genügend Hub-Kapazitäten.“ Außerdem habe FedEx, so Michael Mühlberger, aufgrund eines möglichen Nachtflugverbots am Frankfurter Flughafen dort keine langfristige Planungssicherheit.

Neue Arbeitsplätze entstehen

Ab 2010 wird FedEx seinen neuen Umschlagplatz für Zentral- und Osteuropa am Köln Bonn Airport betreiben. Im August 2007 unterzeichneten das weltweit größte Express-Frachtunternehmen und der Flughafen einen entsprechenden Kooperationsvertrag. Bis 2010

Dennoch spielt für die Interkontinental- und Europa-Services von FedEx die Region Rhein/Main auch zukünftig eine gewich-



tige Rolle. So wird ein Teil der Belegschaft weiter in Frankfurt arbeiten. Gleichzeitig entstehen neue Arbeitsplätze am Köln Bonn Airport und in der Region. Flughafen-Chef Michael Garvens bezeichnet die Ansiedlung als einen Glücksfall. „Mit FedEx haben wir unseren Wunschpartner nach Köln/Bonn holen können, ein Welt-Unternehmen, das auch der Region und dem Land Nordrhein-Westfalen gut zu Gesicht steht. Wir wissen nun, dass wir die Delle, die bei uns durch den Weggang von DHL und Lufthansa Cargo entsteht, langfristig ausgleichen können.“

Mittelfristig wird sich der Köln Bonn Airport allerdings im Frachtbereich mit sinkenden Umschlagszahlen begnügen müssen. Nachdem DHL und Lufthansa Cargo im Herbst 2007 nahezu ihren gesamten Frachtumschlag von Köln/Bonn nach Leipzig verlagert haben, sinkt das Frachtvolumen erheblich um 215.000 Tonnen Fracht pro Jahr. Noch schwerer wiegt der Verlust von direkten und indirekten Arbeitsplätzen am Flughafen und in der Region. Deshalb ist es umso erfreulicher, dass FedEx beabsichtigt, schon gleich im Jahr 2010 etwa 450 Jobs am Airport zu schaffen.

Zuvor jedoch wird die Flughafengesellschaft 70 Millionen Euro in den Bau eines neuen Frachtzentrums investieren. FedEx selbst wird in den Ausbau der neuen Sortieranlagen und in Büros am Flughafen Köln/Bonn investieren. Diese Investition liegt in einer ähnlichen Höhe wie die des Flughafens.

Nach eigenen Angaben plant FedEx, ab dem Jahr 2010 durchschnittlich rund 60 Flüge pro Woche abzuwickeln. Von diesen sollen 18 Flüge in den Zeitraum zwischen 23.00 und 6.00 Uhr fallen. Übrigens bedeutet der Weggang von DHL und Lufthansa Cargo einen Rückgang von rund 6.000 nächtlichen Flugbewegungen pro Jahr. Erst ab 2010 kommen wieder etwa 1.000 Flugbewegungen von FedEx hinzu.





Planungssicherheit für Luftfrachtunternehmen

Die Nachtflugregelung für den Köln Bonn Airport wird bis zum Jahr 2030 verlängert. Dies teilte der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) am 7. Februar 2008 in Düsseldorf mit. Damit entsprach der Minister dem im August 2007 gestellten Antrag der Flughafen Köln/Bonn GmbH, die bis 2015 geltende Regelung um weitere 15 Jahre zu verlängern.

Der Minister begründete die frühzeitige Entscheidung zur Verlängerung damit, dass sie mit Blick auf die geplanten Investitionen am Flughafen Köln/Bonn in den kommenden Jahren erforderlich sei:

„Sie schafft die notwendige Planungssicherheit für die Luftfrachtunternehmen. Außerdem ist sie Basis dafür, wirtschaftliche Einbußen, die durch den Weggang von DHL und Lufthansa Cargo entstehen, langfristig auszugleichen, Arbeitsplätze im Frachtbereich zu sichern und neue zu schaffen.“ Der Minister fügte hinzu: „In Konkurrenz zu anderen europäischen Flughäfen ist es wichtig, den in Nordrhein-Westfalen ansässigen Unternehmen eine Perspektive zu bieten. Dass diese Angebote ziehen, zeigt sich auch darin, dass der Expressfrachtdienst UPS umfangreiche Investitionen am Flughafen zugesagt hat und das Frachtunternehmen FedEx ab 2010 seinen Hauptumschlagplatz für Zentral- und Osteuropa in Köln/Bonn einrichten wird.“

Michael Garvens, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH, begrüßte die Entscheidung von Landesverkehrsminister Oliver Wittke: „Die Verlängerung der Nachtflugregelung ist ein elementarer Beitrag zur Zukunftssicherung des Köln Bonn Airport. Sie gibt den hier operierenden, auf Nachtflug angewiesenen Unternehmen die erforderliche Planungssicherheit für ihre Investitionen. Immerhin sind dies mehr als 200 Millionen US-Dollar innerhalb von nur fünf Jahren.“ Sehr positiv wirke sich die Entscheidung vor allem auch auf die Ar-



Die verlängerte Nachtflugregelung sichert Arbeitsplätze.

beitsplatzsicherung der Beschäftigten am Flughafen und in der Region aus.

In seiner Begründung zur Verlängerung der Nachtflugregelung appellierte der nordrhein-westfälische Landesverkehrsminister Oliver Wittke an die Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH, alle Möglichkeiten zu nutzen, die Situation der Flughafennachbarn vor allem nachts zu verbessern. Er erwarte vom Flughafen, dass das Programm zum Passiven Schallschutz auch weiterhin bei berechtigten Ansprüchen der Bürger schnell und unbürokratisch umgesetzt werde.

Michael Garvens sicherte dem Minister sofort zu: „Wir werden uns der zusätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der nächtlichen Lärmsituation engagiert annehmen und schon bald Vorschläge zu deren Umsetzung vorlegen.“ Es gelte, alle technischen und organisatorischen Möglichkeiten zu nutzen, den Fluglärm weiter zu mindern. „Uns ist es wichtig“, so Garvens, „das gute Verhältnis zu unserer Nachbarschaft zu pflegen“. Zur Flughafenpolitik gehöre es auch zukünftig, einen Kompromiss zu finden zwischen dem, was technisch möglich, wirtschaftlich nötig und ökologisch verträglich ist.

Mit der Verlängerung der Nachtflugregelung bleiben im Übrigen die 1997 eingeführten Beschränkungen des Nachtflugbetriebs über 2015 hinaus erhalten. Damit gilt weiterhin das Nachtflugverbot für laute Strahlflugzeuge, die nicht auf der „Bonusliste“ des Bundesverkehrsministeriums stehen. Auch die Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen muss weiterhin alle fünf Jahre überprüft werden. Selbstverständlich setzt der Flughafen flankierend dazu sein Programm zum Passiven Schallschutz fort – und dies in einigen Gebieten über das gesetzlich geforderte Maß hinaus.

Das gesamte Nachtschutzgebiet umfasst auf einer Fläche von 90 Quadratkilome-

tern etwa 900 Straßenzüge mit 19.500 Gebäuden. Das sind ca. 45.000 Wohneinheiten, die vor Fluglärm geschützt werden. Das Gesamtvolumen des Programms liegt bei 85 Millionen Euro. In den zurückliegenden Jahren wurden schon rund 37.000 Räume bzw. 22.800 Wohneinheiten mit schalldämmenden Maßnahmen ausgestattet. Derzeit werden vom Gesetzgeber einige nachgelagerte Verordnungen zu dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmschutzgesetz erarbeitet. Wenn diese Richtlinien vorliegen, wird der Köln



Bonn Airport zeitnah den Umfang des Schallschutzgebietes überprüfen und gegebenenfalls anpassen.

In den am stärksten von Fluglärm betroffenen Bereichen (etwa 30.000 Wohneinheiten) des Nachtschutzgebietes haben rund 67 Prozent der Eigentümer aller Wohneinheiten einen Antrag zum Passiven Schallschutz gestellt. Mit den Vertragsunterlagen werden den Eigentümern auch Fragebögen ausgehändigt, mit denen sie befragt werden, ob sie mit dem Programm zufrieden seien. Das Ergebnis ist eindeutig: Sehr zufrieden oder zufrieden sind 93 Prozent derjenigen, die sich an der Umfrage beteiligt haben.



Einsatz intelligenter Technik

Heftig diskutiert wurde im Jahr 2007 über die Wechselbeziehung zwischen Luftverkehr und Klimabelastung. Manche Stimmen erkoren den Luftverkehr sogar zum „Klimakiller Nummer Eins unter den Verkehrsträgern“. Nicht selten schlichen sich in die Diskussion Argumente ein, die von Klimahysterie und Öko-Populismus geprägt waren. Sie gipfelten darin, die Deutschen aufzufordern, auf Flugreisen zu verzichten. Egal ob Kurz- oder Fernreise, den Urlaub sollten sie nicht länger am Mittelmeer oder in der Karibik verbringen. Die neuen Traumziele sollten fortan Harz, Schwarzwald oder Sächsische Schweiz heißen.

Dabei belegen Untersuchungen – u. a. die der DLR –, dass der Anteil des globalen Luftverkehrs an den weltweiten vom Menschen verursachten CO₂-Emissionen le-

diglich 2 bis 2,4 Prozent beträgt. Durch technische Fortschritte ging der Kerosinverbrauch im Verhältnis zur Transportleistung in den vergangenen 35 Jahren um 70 Prozent zurück. In der Diskussion um die Klimaeinflüsse des Luftverkehrs werden auch die Effekte von Stickoxiden und Kondensstreifen u. a. durch die DLR untersucht. Abschließende Forschungsergebnisse liegen allerdings noch nicht vor.

Dennoch ist aufgrund des weltweiten Wachstums des Luftverkehrs eine Gesamtstrategie zur Verringerung der Emissionen des Luftverkehrs notwendig. Zu diesem Zweck hat die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) gemeinsam mit der deutschen Luftverkehrsbranche im Herbst 2007 eine Vier-Säulen-Strategie entwickelt, die auf den Elementen „Technischer Fortschritt“, „Effiziente Infrastruktur“, „Optimierter Betrieb“ und „Ökonomische Instrumente“ fußt.

Schon seit längerer Zeit arbeiten Airlines und Flugzeughersteller eng zusammen, um die effizientesten Maschinen einsetzen zu können. So sinkt der Kerosinverbrauch bei neuesten Flugzeugtypen wie dem Airbus A380 oder der Boeing B787 im Vergleich zu ihren Vorgängermodellen um bis zu 30 Prozent. Zur Förderung des technischen Fortschritts haben EU und Flugzeughersteller das 1,6 Millionen Euro schwere Forschungsprogramm Clean Sky Joint Technology Initiative (JTI) aufgelegt. Umfassend geforscht wird z. B. auf den Gebieten sparsamerer Triebwerke, leichterer Werkstoffe oder alternativer Treibstoffe.

Stichwort „effiziente Infrastruktur“: Allein durch die Harmonisierung von Betriebssystemen der Flugsicherungen und der Zusammenlegung von grenzüberschreitenden Luftraumblöcken könnten Flugrouten optimiert und dadurch der CO₂-Ausstoß um bis zu 12 Prozent reduziert werden. Die Einsparungen könnten eine Milliarde Euro betragen. Diese Summe könnten die Airlines in die Modernisierung ihrer Flotten investieren. Ziel ist es, das Programm zum „Single European Sky“ (SES) bis 2014 umzusetzen. Gleichzeitig gilt es, mittels des weiteren Ausbaus der Flughafeninfrastruktur betriebszeitbedingte Engpässe zu eliminieren. Denn Staus in der Luft führen unweigerlich zu höheren Emissionen.

Auch durch die Optimierung der Betriebsabläufe lässt sich der CO₂-Ausstoß weiter minimieren. Das beginnt bei der höheren Auslastung von Flugzeugen, der Optimierung von Fluggeschwindigkeiten und Flugrouten bis hin zur besseren Nutzung von Winden oder dem kontinuierlichen Sinkflug bei Landungen.

Ein ökonomisches Instrument zur Reduzierung von Emissionen ist zum Beispiel die emissionsabhängige Landegebühr. Der Köln Bonn Airport führte sie zum 1. April 2008 als erster Flughafen in Nordrhein-Westfalen ein. Nach Frankfurt und Mün-

chen ist Köln/Bonn damit der dritte Flughafen in Deutschland, der sich an diesem Pilotprojekt beteiligt. Durch die Berücksichtigung der Stickoxid-Emissionen soll die Umweltkomponente der Flughafenentgelte weiter gestärkt werden. Emissionsabhängige Landeentgelte sollen zur Verbesserung der Luftqualität im Flughafennahbereich beitragen. Gleichzeitig bekommen Airlines einen zusätzlichen Anreiz, moderne und umweltfreundliche Flugzeuge einzusetzen. Daher bezahlen alle Fluggesellschaften für jedes Kilogramm Stickoxid (NO_x), das in einem Start- und Landezyklus ausgestoßen wird, 3 Euro. Zu einem Start- und Landezyklus gehören der Endanflug, das Rollen am Boden und der erneute Start bis zu einer Flughöhe von 3.000 Fuß (940 Meter).

Für Stickoxide werden in der EU ab 2010 neue schärfere Grenzwerte eingeführt. In vielen Ballungszentren werden diese Grenzwerte derzeit noch nicht eingehalten. Stickoxid wird durch Sonnenlicht in Ozon umgewandelt, das für den Sommersmog verantwortlich ist. Es gilt auch als eines der Treibhausgase.



Die modernen Ground Power Units verbrauchen deutlich weniger Kraftstoff.

Airport ist sich seiner Verantwortung für den Klimaschutz bewusst

Da sich der Köln Bonn Airport seiner besonderen Verantwortung für den Umwelt- und Klimaschutz bewusst ist, setzt er auf seinem Gelände eine Reihe intelligenter Techniken ein. Bereits 1999 nahm der Köln Bonn Airport sein Blockheizkraftwerk (BHKW), mit dem gleichzeitig Wärme, Strom und Kälte erzeugt wird, in Betrieb. Mit vielen Vorteilen gegenüber einer getrennten Energieerzeugung. Der Wirkungsgrad ist mit 82 Prozent mehr als doppelt so hoch wie der eines Braunkohle-Kraftwerks. Rund 46.000 Megawattstunden Strom bezieht der Airport jährlich aus seinem BHKW und reduziert, verglichen mit dem Bezug aus einem Braunkohlekraftwerk, die CO₂-Menge innerhalb von 10 Jahren um 360.000 Tonnen. Das entspricht den jährlichen CO₂-Emissionen von 100.000 Einfamilienhäusern bezogen auf den Stromverbrauch.

Seit dem 1. Januar 2008 bezieht der Köln Bonn Airport neben dem Strom aus dem BHKW sogenannten „Ökostrom“ über den Kölner Stromanbieter „Rhein Energie“. Durch den „Ökostrom“ wird ca. 50 Prozent des Gesamtstrombedarfs des Flughafens abgedeckt. Der Gesamtstrombedarf lag im Jahr 2007 bei ca. 84.000

Megawattstunden. Das entspricht dem jährlichen Strombedarf von etwa 22.700 Einfamilienhäusern. Der „Ökostrom“ wird aus erneuerbaren Energien gewonnen; konkret aus zwei modernen norwegischen Wasserkraftwerken, die nicht älter als sechs Jahre sind.

Aber auch durch den Einsatz modernster Gebäudeleittechnik, mit der z. B. die Beleuchtung, die Wärme- und Kälteversorgung sowie die Luftqualität gesteuert, geregelt und gemessen wird, können jährlich allein bei der Wärmeversorgung am Airport rund 6.000 Megawattstunden Heizenergie eingespart werden. Hier ist die CO₂-Reduzierung ebenfalls beachtlich: Sie liegt bei fast 1.100 Tonnen.

Im Sinne konsequenten Umweltmanagements werden schon heute rund ein Drittel der Vorfeldfahrzeuge mit LPG, also Flüssiggas, betankt. Eine Gastankstelle wurde kürzlich gebaut. Außerdem schaffte der Flughafen sieben neue GPUs (Ground-Power-Units) an. Sie versorgen die parkenden Flugzeuge mit Strom. Ihre Drehzahl beträgt nicht mehr 2.000 Umdrehungen in der Minute, sondern 1.800 U/min. Sie benötigen weniger Kraftstoff und erzeugen somit deutlich weniger CO₂.



Schon seit 1999 produziert das flughafeneigene Blockheizkraftwerk Wärme, Strom und Kälte.

Ein Katalog weiterer innovativer Maßnahmen befindet sich derzeit in der Anwendungsprüfung oder in der Erprobungsphase. Angefangen bei den Photovoltaik-Anlagen, die auf den Dächern des geplanten FedEx-Frachtzentrums und des Cargo Service Centers angebracht und für elektrische Energie sorgen sollen, bis hin zur Umstellung von Dieselmotoren auf regenerative Kraftstoffe, wie z. B. Pflanzenöl oder der Nutzung von Geothermie für die Beheizung und Kühlung von Gebäuden. Jede dieser Maßnahmen hat das Ziel, technische Innovation konsequent zu unterstützen und nachhaltig die Emissionen, die aus dem täglichen Betrieb eines Flughafens resultieren, zu verringern.



Eine Herde mit 60 Glanrindern frisst sich durch den Geisterbusch und hält die Vegetation kurz.

Rückzugsgebiet für 700 seltene Pflanzen und Tiere

Vor nunmehr über zehn Jahren übernahm der Köln Bonn Airport die ungewöhnliche Patenschaft für die Wahner Heide. Der Flughafen verpflichtete sich auf 30 Jahre, seine aufgrund von Ausbaumaßnahmen bedingten Eingriffe in Natur und Landschaft durch Pflegemaßnahmen in der Heide auszugleichen.

Erstes Projekt war im Jahr 1997 die Beweidung des dortigen Geisterbuschs.

Das Betriebsgelände des Köln Bonn Airport liegt am nordwestlichen Rand des Naturschutz-, Flora-Fauna-Habitat- und Vogelschutzgebietes Wahner Heide und nimmt von dessen Gesamtfläche – das sind über 5.000 Hektar – rund 20 Prozent ein. Auf der Grundlage des sogenannten Grünplangutachtens werden seit 1997 die konkurrierenden Nutzungsansprüche zwischen Flughafen und Naturschutz durch ein pragmatisches Pflege- und Entwicklungskonzept spürbar abgemildert.

Pro Jahr gibt der Köln Bonn Airport 600.000 Euro für die Pflege der Heide aus. Bisläng mit großem Erfolg: Selbst Naturschutz-Verbände und -Organisationen bezeichnen das Naturschutz-Projekt als vorbildlich für Ausgleichsmaßnahmen in ganz Deutschland. Denn sie tragen maßgeblich dazu bei, dass der Naturraum Wahner Heide seinen traditionell gewachsenen Charakter zurückerhält. So konnte in den letzten zehn Jahren der Bestand zahlreicher geschützter Tier- und Pflanzenarten stabilisiert und sogar vergrößert werden.

Die für die Wahner Heide typischen Landschaftsformen entstanden durch die intensive land- und forstwirtschaftliche Nutzung – und das über mehrere Jahrhunderte hinweg. So waren noch in den 1920er Jahren über 3.000 Schafe in der Heide unterwegs. Sie drängten die Waldbestände zurück. Dafür breiteten sich im Gegenzug Sandmagerrasen, Heiden, Wiesen, Weiden, Röhrichte, Gewässer, Heide- und artenarme Wälder aus, die heute als naturschutzwürdig gelten.

Vorbildlicher Ausgleich in der Wahner Heide

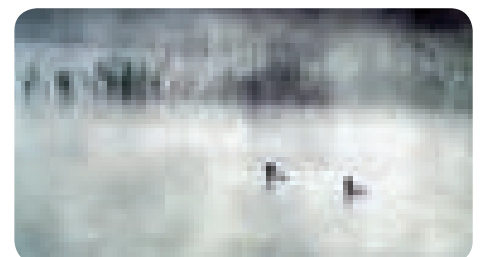


Die Wahner Heide ist wertvoller Lebensraum für 700 Tier- und Pflanzenarten, die auf der Roten Liste stehen.

Ab Mitte des 20. Jahrhunderts spielte allerdings die Weidewirtschaft keine große Rolle mehr. Die für eine bewirtschaftete Heidelandschaft typischen Lebensgemeinschaften von Pflanzen und Tieren verschwanden zusehends. Statt der Calluna-Heide bestimmten fortan Ginster, Brombeere, Adlerfarn, Landreitgras und junge Birken- und Traubenkirschenwälder das Bild. Nur in den Bereichen, die von den hier bis vor ein paar Jahren stationierten belgischen Streitkräften für Manöver genutzt wurden, blieb der Offenlandcharakter erhalten.

Mit gezielten Naturschutz- und Landschaftspflegemaßnahmen werden nun die verbliebenen wertvollen Lebensräume wie Sandmagerrasen, Heide- und Moorflächen wieder erweitert. In Zusammenarbeit mit allen zuständigen Fachbehörden, der Bundeswehr, der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und dem Bundesforstamt, Hauptstelle Wahner Heide, lässt der Flughafen vier große Landschaftspflegeprojekte mit wissenschaftlicher Fachbegleitung durchführen.

Im Bereich Nordheide, dem sogenannten Geisterbusch, stellt seit 1997 die „Arbeitsgemeinschaft Landschaftspflege mit alten Nutztierassen“ (ALAN) mit ihren Tieren die heidetypische Vegetation wieder her. Etwa 60 Glanrinder sowie 400 Ziegen fressen sich durch das circa 200 Hektar große Gelände und halten auf diese Weise die Vegetation kurz. Mittlerweile sind auch die angrenzende Panzerpiste Wolfsheide und die Pionierübungsbecken 1 und 2 in das Geisterbuschprojekt einbezogen worden. Für die Beweidung in der Südheide hat der Flughafen seit 1998 eine Schafherde im Einsatz. Bis zu 900 Schafe der Rasse „Bentheimer Landschaft“ sind dort unterstützt von Ziegen als Wanderherde unterwegs.



Zurzeit bearbeitet der Flughafen mehr als 500 Hektar als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenflächen. Zu den weiteren Projekten im Rahmen der Patenschaft gehören die Renaturierung des Hirzenbachmoors sowie die Wiedervernässung und Pflege von schutzwürdigen Mooren und Feuchtheiden in der südlichen Wahner Heide.

Als das bislang umfangreichste Einzelprojekt ist die Renaturierung des Hirzenbachmoors anzusehen. Hier investierte der Flughafen vor wenigen Jahren etwa 2,3 Millionen Euro. In den 1970er Jahren wurde das Moor durch Bauschutt nahezu zerstört. Von dem sieben Hektar großen Gebiet waren nur ein kleiner Weiher und ein Restmoor übrig geblieben. Heute gilt das Moor wieder als einer der wertvollsten Lebensräume der Wahner Heide, nachdem 84.000 Tonnen Schutt auf einer Fläche von vier Hektar herausgebaggert und

abtransportiert wurden. Die moortypische Flora und Fauna hat sich bereits aus eigener Kraft regeneriert.

Die Wahner Heide ist Rückzugsgebiet von überregionaler Bedeutung für mehr als 700 seltene Tier- und Pflanzenarten der Roten Liste. Viele der über 100 in der Heide brütenden Vogelarten, wie etwa das Schwarzkehlchen, der Neuntöter oder die Heidelerche werden auf der Roten Liste geführt. Für viele Arten von Schmetterlingen, Käfern, Heuschrecken, Libellen, Reptilien, Lurchen und Säugetieren ist die Wahner Heide ein einzigartiger Lebensraum. Einige der besonders seltenen Pflanzen sind übrigens auf dem Flughafengelände angesiedelt. Bestes Beispiel ist der Sumpf-Stendelwurz, eine Orchideenart, von der man glaubte, dass sie in der Wahner Heide ausgestorben sei. Auf dem Flughafengelände hingegen blühen jedes Jahr zahlreiche Exemplare.



Dank intensiver landwirtschaftlicher Nutzung kehren die für die Wahner Heide typischen Landschaftsformen zurück.

Gesamtwirtschaftliches Umfeld und Branchensituation

Die deutsche Wirtschaft ist auch im Jahr 2007 mit 2,5% kräftig gewachsen. Die Anzahl der Beschäftigten nahm um 1,7% zu. Die Bruttolöhne und -gehälter stiegen um 3,1%. Zum Wachstum trugen alle Wirtschaftsbereiche bei, insbesondere aber das produzierende Gewerbe mit 5,2%. Die übrigen Branchen bewegten sich zwischen 1,7% und 3,1%.

Die Nettoneuverschuldung des Bundes erreichte mit knapp 14,3 Mrd. EURO den niedrigsten Stand seit der Wiedervereinigung.

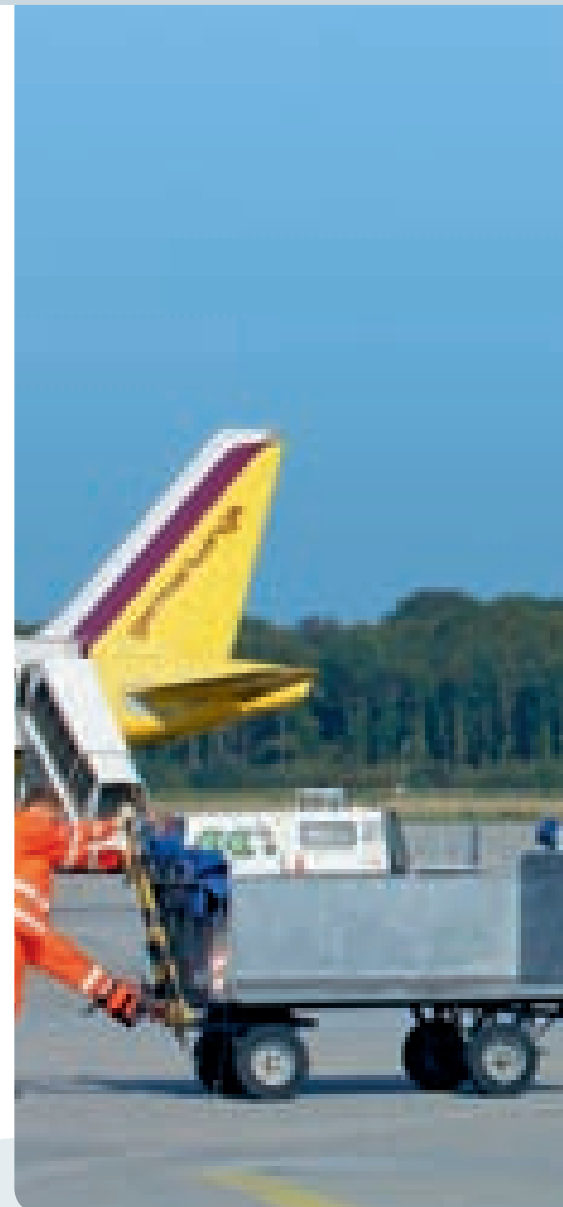
Die Luftfahrtbranche wies mit 2,4%, gemessen an den Flugzeugbewegungen, erneut ein hohes Wachstum aus. Für 2008 wird sich das Wachstum des Weltluftverkehrs voraussichtlich auf dem Niveau, das dem des Jahres 2007 entspricht, einpendeln.

Verkehrsentwicklung

Auch 2007 konnte der Flughafen Köln/Bonn erhebliche Wachstumsraten erzielen. Die Passagierzahl erhöhte sich um 5,7% (Bundesdurchschnitt 6%) auf 10,5 Mio. Reisende, dabei verzeichneten allein die Low-Cost-Carrier ein Wachstum von 9%.

Obwohl zum Winterflugplan zwei bedeutende Frachtcarrier den Flughafen verließen, wuchs das Frachtaufkommen insgesamt um 3% (Bundesdurchschnitt 5%) auf 719.077 t.

Die Flugzeugbewegungen stagnierten (-0,2%) (Bundesdurchschnitt 2,4%), bei einem gleichzeitigen Anstieg der Höchstabfluggewichte um 3%. Somit setzt sich der seit Jahren bestehende positive Trend zum größeren Fluggerät fort – dies gilt sowohl für die Passagier- als auch für die Frachtflugzeuge.



Insgesamt konnte die Flughafengesellschaft gemessen in Verkehrseinheiten ihren 4. Platz und im Frachtumschlag den 2. Rang in Deutschland behaupten. Im liberalisierten Markt der Bodenverkehrsdienstleistungen hat der Airport keine weiteren Marktanteile abgegeben und hielt über das Jahr betrachtet in diesem Segment einen Anteil von 87%.

Ertragslage

2007 stiegen die Umsatzerlöse mit 5,8% (Vorjahr 4,7%) auf 271,1 Mio. EURO erneut deutlich an. Dabei fiel die Umsatzsteigerung im Non-Aviation-Bereich mit



8,1% deutlich höher als im Aviation-Bereich mit 5,6%. Dies ergibt sich vor allem aus dem konsequent betriebenen Ausbau der Parkplätze sowie der Shopping- und Gastronomiebereiche.

Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 6,1%. Hier stieg insbesondere der Materialaufwand um 11,4%, ausgelöst durch Maßnahmen, die der Ansiedlung neuer Airlines dienen. Außerdem wurde bei der Flughafengesellschaft verstärkt Fremdpersonal eingesetzt.

Die Personalkosten, der größte Aufwandsblock mit 92,4 Mio. EURO, reduzierten

sich um 1,2%. Gleichzeitig stieg die Produktivität um 2,4%. Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter blieb zum Stichtag 31. 12. 2007 gegenüber dem Vorjahr mit 1.922 Beschäftigten nahezu unverändert [-9].

Trotz der hohen Ausgaben für die Anlagenunterhaltung konnte die Gesellschaft den Jahresgewinn um 10% auf 5,5 Mio. EURO steigern.

Vermögens- und Finanzlage

Im Jahr 2007 investierte die Gesellschaft insgesamt 48,2 Mio. EURO. Diese Investitionen konnten voll aus dem Cashflow der laufenden Geschäftstätigkeit finanziert werden.

Zu den wesentlichen Investitionen zählten die Erweiterung von Terminal 1 mit den zusätzlich geschaffenen Gastronomie- und Shopflächen, der Bau eines Verbindungsbauwerks zwischen Terminal 1 und dem ICE-Bahnhof, Werkstätten, eine Feuerwache, Vorfelder sowie die Erweiterung der Gepäcksortieranlagen.

Des Weiteren wurde in Fahrzeuge und Geräte sowie in Software investiert.

Die Verschuldung bei den Banken konnte in Jahr 2007 von 258 Mio. EURO auf 256 Mio. EURO reduziert werden. Alle langfristigen Darlehen wurden planmäßig getilgt. Im kurzfristigen Bereich wurden

die Kredite nicht im geplanten Umfang in Anspruch genommen.

Zusätzlich hat die Gesellschaft im Jahr 2007 kurzfristige Kredite von 30 Mio. EURO mit Wirkung 2008 in langfristige mit einer Zinsfestschreibung von 10 Jahren umgeschuldet. Dadurch würde ein eventueller weiterer Zinsanstieg auf das Ergebnis der Folgejahre aus der bestehenden Verschuldung keine Bedeutung haben.

Derivate oder ähnliche spekulative Finanzinstrumente hält die Gesellschaft nicht in ihrem Portefeuille.

In den Bereichen Liquidität und Forderungsausfälle werden zurzeit keine Risiken gesehen.

Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Abschlussstichtag sind nicht eingetreten.



Risiken und Chancen

Die Gesellschaft verfügt seit Jahren über ein Risikomanagementsystem. Jeder Mitarbeiter ist verpflichtet, erkannte Risiken zu melden. Unabhängig davon führt die Gesellschaft zweimal pro Jahr Risikoinventuren durch. Wesentliche Risiken (ab 10 Mio. EURO) sind sofort an den Risikomanagementbeauftragten zu melden. 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 Betreuung an die jeweiligen Verantwortlichen delegiert.

Zu erheblichen Jahresfehlbeträgen und Liquiditätsbelastungen könnte es bei der Gesellschaft kommen, sollte sie gezwungen sein, den jährlichen Erbbauzinsforderungen eines Hauptgesellschafters in Höhe von 13,7 Mio. EURO p. a. ab 2001 nachzukommen. Bislang lag die jährliche

Belastung bei 0,5 Mio. EURO. Bis zum 31. Dezember 2007 sind insgesamt Forderungen von 112,5 Mio. EURO zuzüglich Zinsen in einer Höhe von ca. 37,4 Mio. EURO aufgelaufen. Die Gesellschaft geht jedoch aufgrund eines Ende März 2006 ergangenen Urteils des Landgerichts Köln und des zwischenzeitlich vorliegenden Gutachtens eines vom Gericht bestellten Gutachters von einer maximalen – im Jahresabschluss durch eine entsprechende Rückstellung abgedeckte – Belastung bis zum Bilanzstichtag von ca. 11,6 Mio. EURO aus. Zur Bewältigung dieses Risikos führt die Gesellschaft Kaufverhandlungen über den Erwerb des Grundstücks mit einem Hauptgesellschafter. Diese Verhandlungen könnten im Laufe des Jahres 2008 abgeschlossen werden.

Außerdem wurde die bestehende Betriebsgenehmigung ohne weitere Einschränkungen bis 2030 verlängert. Dies ermöglicht weiterhin einen 24-Stunden-Betrieb. Somit besitzen der Flughafen aber auch die Fluggesellschaften eine erhebliche Planungs- und Investitionssicherheit. Die bestehenden Arbeitsplätze sind somit nicht nur bei den am Flughafen tätigen Unternehmen und den Zulieferbetrieben gesichert, sondern können voraussichtlich auch in erheblichem Umfang ausgebaut werden.

Der 24-Stunden-Betrieb ist für die exportorientierte deutsche Wirtschaft von fundamentaler Bedeutung. Um die Akzeptanz des 24-Stunden-Betriebes bei den Anwohnern zu sichern, unternimmt die Flughafen Köln/Bonn GmbH erhebliche Anstrengungen im Bereich der Lärmminimierung. Im Rahmen ihres Programms zum Passiven Schallschutz finanziert sie den Hauseigentümern den Einbau von Schallschutzfenstern in Schlafräumen sowie in manchen Fällen auch von Dachisolierungen.

Durch die Verlagerung des Deutschlandhauptsitzes der FedEx ab 2010 zum Flughafen Köln/Bonn und dem weiteren erheb-





lichen Anstieg des Frachtvolumens der vorhandenen Gesellschaften wird der Teil- bzw. Weggang der DHL und Lufthansa Cargo annähernd kompensiert sein. Hinsichtlich der weiteren Entwicklung seines Frachtbereichs blickt der Köln Bonn Airport sehr optimistisch in die Zukunft.

Da es sowohl im Terminalbereich als auch im Bereich der Start- und Landebahnen mittelfristig zu keinen einschränkenden Engpässen kommen wird, kann die bestehende Marktführerschaft in Deutschland in den Segmenten der Low-Cost-Verkehre und der Integrator-Frachtdienste weiter untermauert werden.

Ein fortlaufend konsequenter Ausbau des internationalen Streckennetzes bleibt wichtiger Planungsbestandteil der nächsten Jahre. Hierzu zählt insbesondere die Erschließung des asiatischen, wie auch des nordamerikanischen und südamerikanischen Marktes. Einen besonderen Schwerpunkt legt der Köln Bonn Airport auf die Erweiterung der Tagesfracht, für die im Jahr 2008 ein eigenes Cargo Speditions Center gebaut wird.

Begünstigt wird der Verkehrszuwachs durch das Dienstleistungs- und Produktionsgewerbe in der Region. Das vorhandene Autobahn- und Schienennetz unterstützt diese Entwicklung. Die äußerst günstigen klimatischen Bedingungen sind ein weiterer Faktor, der sich positiv auswirkt. So zählt der Airport zu den wenigen witterungsunabhängigen und damit fast nebelfreien Flughäfen Deutschlands.

Berücksichtigt man die vorgenommenen und zukünftigen Ausbautätigkeiten und deren Aufwandsentwicklung, lässt sich, unter Einbeziehung einer vorausschauenden und vorsichtigen Einschätzung der zu erwarteten Erlösentwicklung, derzeit kein bestandsgefährdendes Risikopotenzial erkennen.



Prognosebericht

Auf der Passagierseite schwächt sich das rasante Wachstum der Vorjahre erwartungsgemäß weiter ab. Für das Geschäftsjahr 2008 wird mit einem leichten Passagierwachstum in Höhe von ca. 2% gerechnet. Die mit den Low-Cost-Carriern abgeschlossenen mehrjährigen Wachstumsvereinbarungen sichern jedoch eine hinreichende Nutzung der geschaffenen Infrastruktur. Durch den weiteren Ausbau der Sicherheitskontrollen und der Non-Aviation-Bereiche im Jahr 2008 sollen die Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen minimiert und zusätzliche Einkaufsmöglichkeiten für die Passagiere geschaffen werden.

Das Geschäftsjahr 2008 wird vor allem von den Fortentwicklungen im Frachtbereich geprägt werden. Da die DHL den überwiegenden Teil ihres Geschäfts und Lufthansa Cargo ihren Verkehr von Köln Bonn abgezogen haben, kommt es zu deutlichen Umsatzrückgängen am Köln Bonn Airport. Teilweise wird der Erlösrückgang durch ein starkes Wachstum der verbleibenden Airlines kompensiert. An erster Stelle ist dabei United Parcel Service (UPS) zu nennen.

Ein wesentlicher Grundstein für die weitere Entwicklung im Frachtbereich war die im Jahr 2007 gelungene Akquisition des Kunden FedEx. Dieser wird ab Mitte des Jahres 2010 in erheblichem Umfang seine Aktivitäten in Köln/Bonn ausbauen. Die entsprechenden baulichen Voraussetzungen werden hierfür in den Jahren 2008 und 2009 geschaffen. Im Mittelpunkt steht der Neubau einer Umschlags- und Sortierhalle. Um für sie im Vorfeld Platz zu schaffen, sind erhebliche Abrissarbeiten und entsprechende Neubauten an der Infrastruktur des Köln Bonn Airport zu tätigen.

Außerdem soll der Frachtbereich vor allem hinsichtlich der Tagesfracht durch den Neubau eines Cargo Speditions Centers weiter gestärkt werden. Dieses ent-

steht im Jahr 2008 außerhalb des Sicherheitsbereiches, um dem Bereich General Cargo ein geeignetes Wachstumsumfeld zu bieten und dessen weitere Entwicklung nachhaltig zu fördern.

Besonders die oben beschriebenen rückgängigen Frachterlöse und die zusätzlichen Baumaßnahmen belasten das Wirtschaftsjahr 2008. Die gesamten Investitionen sind für das Geschäftsjahr 2008 mit knapp 70 Mio. EURO veranschlagt, die in gleicher Höhe über Bankkredite finanziert werden sollen. Die Umsatzerlöse werden um ca. 5% auf knapp unter 260 Mio. EURO zurückgehen. Insgesamt rechnet die Gesellschaft für 2008 – hierbei ist der geplante Grundstückskauf nicht berücksichtigt – mit einem Jahresfehlbetrag von 6,9 Mio. EURO.

In 2009 rechnet die Gesellschaft mit steigenden Umsatzerlösen, so dass insgesamt wieder ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt wird. Durch die dann verstärkte Geschäftstätigkeit von FedEx im Jahr 2010 ergeben sich wieder höhere Umsatzsteigerungen, die sich auch in einer weiteren signifikanten Ergebnisverbesserung niederschlagen werden.

Insgesamt rechnet die Gesellschaft für 2008 – hierbei ist der geplante Grundstückskauf nicht berücksichtigt – mit einem Jahresfehlbetrag von 6,9 Mio. EURO.

Die aufgrund der durchgeführten und der geplanten Investitionen entstehenden Finanzierungskosten, Abschreibungen und Instandsetzungsaufwendungen sind hinreichend in den mittelfristigen Erfolgsrechnungen berücksichtigt worden.

Köln, den 5. März 2008
Flughafen Köln/Bonn GmbH

gez. Michael Garvens
(Vorsitzender der Geschäftsführung)

gez. Wolfgang Klapdor
(Geschäftsführer)

A. Allgemeine Angaben

(1) Vorbemerkung

Soweit die Berichtspflichten wahlweise in der Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung oder im Anhang erfüllt werden können, sind diese Angaben mit Ausnahme der Entwicklung des Bilanzverlustes 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. Unterschiedsbeträge gemäß § 250 Abs. 3 HGB wurden in den Rechnungsabgrenzungsposten auf der Aktivseite aufgenommen.

Die immateriellen Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten und die Sachanlagen zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt. Die aktivierten Eigenleistungen enthalten Einzelkosten für Material und Lohn sowie angemessene Gemeinkosten.

Die planmäßigen Abschreibungen werden grundsätzlich in Anlehnung an die amtlichen AfA-Tabellen vorgenommen. Die Nutzungsdauer der im Dreischichtbetrieb eingesetzten Vermögensgegenständen wird grundsätzlich kürzer angesetzt. Im Bereich der Bauten auf fremden Grundstücken wurden wegen einer Änderung des Abschreibungsplans außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 1,2 Mio € auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen.

Die immateriellen Vermögensgegenstände und die Sachanlagen werden linear abgeschrieben. Einzelne Gebäude bzw. Gebäudeteile werden gemäß § 7 Abs. 5 EStG degressiv abgeschrieben.

Geringwertige Anlagegüter werden im Jahr des Zugangs in voller Höhe abgeschrieben und als Abgang behandelt.

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 pauschalermittelte Wertberichtigungen berücksichtigt.

Für Mitarbeiter, für die eine Pensionszusage besteht, werden zum steuerlichen Teilwert angesetzte Rückstellungen gebildet. Der Teilwert der Pensionsrückstellungen errechnet sich nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 6%. Bei der Ermittlung der Pensionsrückstellungen wurden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck berücksichtigt. Die Rückstellungen für Altersteilzeit beinhalten auch die Aufstockungsbeträge für die gemäß § 3 Abs. 1 Altersteilzeitgesetz (ATG) in Altersteilzeitverhältnisse gewechselten Angestellte. Die Teilzeitverhältnisse sind nach Maßgabe des sogenannten „Blockmodells“ ausgestaltet. Demgemäß enthält die Rückstellung auch die anteilige Vergütung für die Freistellungsphase.

Die Steuerrückstellungen und die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen auf Grundlage einer vernünftigen kaufmännischen Beurteilung alle erkennbaren Risiken und ungewisse Verpflichtungen.

Rückstellungen für latente Steuern wurden in Höhe der voraussichtlichen Steuerbelastung nachfolgender Geschäftsjahre gebildet. Die Ermittlung erfolgte unter

Berücksichtigung künftig voraussichtlich anzuwendender Steuersätze und bestehender steuerlicher Verlustvorträge.

Verbindlichkeiten werden mit dem Rückzahlungsbetrag angesetzt.

B. Erläuterungen zur Bilanz

(3) Anlagevermögen

(4) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

(5) Sonstige Vermögensgegenstände

Im Wesentlichen werden hier Ansprüche aus Zuschussgewährung (800 T€), aus Steuererstattungen (3.132 T€), Forderungen an Betriebsangehörige (205 T€) und debitorische Kreditoren (74 T€) ausgewiesen. 371 T€ haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(6) Rechnungsabgrenzungsposten

In dem Posten sind unter anderem aktivierte Disagiobeträge von 10 T€ (Vorjahr 44 T€) enthalten.

(7) Gezeichnetes Kapital

Das Stammkapital beträgt unverändert zum Vorjahr 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) Kapitalrücklagen

Hier handelt es sich um zweckgebundene Rücklagen, die für den Ausbau des Flughafens reserviert sind.

(9) Steuerrückstellungen

Der Ausweis betrifft Rückstellungen für Ertragsteuern (davon latente Steuern 600.000,00 €), Grund- und Stromsteuer sowie strittige Umsatzsteuer.

(10) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen wie folgt zusammen:

	Mio €
Erbbauzins	11,6
Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern bzw. ehemaligen Mitarbeitern	6,9
Ausstehende Abrechnungen	9,5
Passiver Schallschutz	5,0
Finanzierungszuschuss für die Schienenanbindung an das ICE und S-Bahnnetz	1,0

(11) Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Verbindlichkeiten und ihre Fälligkeit zeigt folgende Übersicht:

In den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind Zinsabgrenzungen in Höhe von 7.278 T€ enthalten.

	Davon mit einer Restlaufzeit			Restlaufzeit
	bis 1 Jahr T€	mehr als 5 Jahre T€	Gesamtbetrag 31.12.2007 T€	bis 1 Jahr Vorjahr T€
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	80.456	88.520	256.735	55.631
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.587	0	13.587	12.197
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	0	29.074	29.074	0
4. Sonstige Verbindlichkeiten	2.447	867	6.240	3.068
– davon aus Steuern	(794)	(0)	(794)	(784)
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(0)	(0)
	96.490	118.461	305.636	70.896

C. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) Umsatzerlöse

	2007 T€	2006 T€
Flughafengebühren, Bodenverkehrsdienste	196.390	185.942
Mieten, Pachten und Versorgungsleistungen	69.915	64.692
Übrige Leistungen	4.813	5.555
	271.118	256.189
– davon periodenfremd	(813)	(1.506)

(13) Sonstige betriebliche Erträge

Die Position beinhaltet im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, aus Erstattungen und sonstigen Nebenerlösen. Darunter sind periodenfremde Erträge in Höhe von 0,6 Mio€ (Vorjahr 1,5 Mio€).

(14) Materialaufwand

Von den Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe entfallen 21,5 Mio € (Vorjahr 18,7 Mio €) auf die Anlagenunterhaltung.

(15) Personalaufwand

Auf die Altersversorgung entfallen 6,2 Mio € (Vorjahr 6,1 Mio €).

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Unter dieser Position sind u. a. Zuführungen zu sonstigen Rückstellungen (4,1 Mio€), Werbe- und Marketingaufwendungen, Verwaltungskosten, Versicherungen, Mieten und Pachten sowie Personalsachkosten enthalten.

D. Sonstige Angaben

[17] Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

	T€
Bestellobligo	31.510
Jährliche Zahlungsverpflichtungen aus Miet-, Pacht-, Leasing- und Erbbaurechtsverträgen (davon an Gesellschafter jährlich bis 2020: 508 T€)	1.004
	32.514

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 2007 auf 3,2% (Vorjahr 2,9%) belief.

Die Arbeitgeberanteile für die Zusatzversorgungskasse beliefen sich in 2007 auf 5.742 T€ (Vorjahr 5.676 T€).

[18] Aufgliederung der Mitarbeiterzahl im Jahresdurchschnitt

Anzahl	2006	2007
Mitarbeiter Bodenverkehrsdienste	718	756
Übrige Mitarbeiter	1.179	1.150
	1.897	1.906

[19] Geschäftsführung

Michael Garvens, Köln,
kaufmännischer Geschäftsführer
(Vorsitzender der Geschäftsführung)

Wolfgang Klapdor, Köln,
technischer Geschäftsführer

Die Gesamtbezüge der aktiven Geschäftsführer betragen 572 T€.

Die Bezüge ehemaliger Geschäftsführer bzw. ihrer Hinterbliebenen beliefen sich auf 311 T€.

Für ehemalige Geschäftsführer bzw. ihre Hinterbliebenen waren zum Bilanzstichtag Pensionsverpflichtungen von 3.351 T€ zurückgestellt, für aktive Geschäftsführer 1.103 T€.

Die an ehemalige Geschäftsführer gewährten Kredite betragen zum Bilanzstichtag 10 T€.

[20] Mitglieder des Aufsichtsrats

Bundesminister a.D.
Dr. Volker Hauff
Land Nordrhein-Westfalen
Senior Vice President
BearingPoint GmbH,
Frankfurt am Main
(Vorsitzender)

Peter Marquardt
Arbeitnehmervertreter
Angestellter FKB
(1. stellvertretender Vorsitzender)

Martin Börschel
Stadt Köln
Rechtsanwalt
(2. stellvertretender Vorsitzender)

Robert Scholl
Bundesrepublik Deutschland
Ministerialdirektor
(3. stellvertretender Vorsitzender)



Nuretdin Aydin
Arbeitnehmersvertreter
Oberlader FKB

Dr. Wolfgang Beckers-Schwarz
Rheinisch-Bergischer Kreis
Geschäftsführer
(bis 30. Mai 2007)

Bernd Drewes
Arbeitnehmersvertreter
Angestellter FKB

Binali Edis
Arbeitnehmersvertreter
Oberlader FKB

Jörg Frank
Stadt Köln
Organisator

Dr. Willi Hausmann
Land Nordrhein-Westfalen
Staatssekretär a. D.
(seit 08. März 2007)

Arno Hospes
Stadt Bonn
Dipl.-Ing.
(seit 30. Mai 2007)

Günter Kozlowski
Land Nordrhein-Westfalen
Staatssekretär

Waltraud Mayer
Arbeitnehmersvertreterin
Angestellte FKB

Dr. Volker Oerter
Land Nordrhein-Westfalen
Ministerialdirigent
(bis 29. Januar 2007)

Thilo Schmidt
Bundesrepublik Deutschland
Ministerialdirektor

Peter Michael Soénus
Stadt Köln
Stadtkämmerer

Petra von Wick
Bundesrepublik Deutschland
Regierungsdirektorin

Der Aufsichtsrat erhielt für seine Tätigkeit Vergütungen in Höhe von 24,9 T€.

[21] Vorschlag zur Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Jahresüberschuss von 5.507.643,63 € mit dem Verlustvortrag von 3.908.943,79 € zu verrechnen und den Bilanzgewinn in Höhe von 1.598.699,84 € auf neue Rechnung vorzutragen.

Köln, den 5. März 2008
Flughafen Köln/Bonn GmbH

gez. Michael Garvens
(Vorsitzender der Geschäftsführung)

gez. Wolfgang Klapdor
(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 GmbH, Köln, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2007 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung um-

fasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und 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.

Ohne diese Beurteilung einzuschränken, weisen wir auf die Ausführungen der Geschäftsführung im Lagebericht hin. Dort ist ausgeführt, dass es im Falle der Umsetzung der von einem Gesellschafter geltend gemachten Erbbauzinsforderungen zukünftig zu einer erheblichen Belastung der Ergebnisse und der Liquidität der Gesellschaft kommen kann.

Köln, den 9. April 2008

Verhülsdonk & Partner GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Ueberholz **Schafgan**
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Jahresabschluss, Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007

Aktiva	Anhang Tz.	Stand 31.12.2007		Stand 31.12.2006	
		€	€	T€	T€
A. Anlagevermögen	(3)				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Lizenzen und EDV-Software		1.677.378,00		1.793	
2. Geleistete Anzahlungen		1.120.847,32	2.798.225,32	685	2.478
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		292.415.478,21		290.277	
2. Technische Anlagen und Maschinen		69.909.750,00		69.740	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		13.391.911,00		12.622	
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		14.838.819,19	390.555.958,40	8.466	381.105
III. Finanzanlagen					
Sonstige Ausleihungen			1.268.799,72		1.315
			394.622.983,44		384.898
B. Umlaufvermögen					
I. Vorräte					
Hilfs- und Betriebsstoffe			1.311.169,91		1.258
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(4)	23.426.077,50		18.728	
2. Sonstige Vermögensgegenstände	(5)	4.232.127,33	27.658.204,83	2.816	21.544
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten			878.265,38		1.832
			29.847.640,12		24.634
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(6)		352.337,16		630
			424.822.960,72		410.162

Bilanz

Passiva	Anhang Tz.	Stand 31.12.2007		Stand 31.12.2006	
		€	€	T€	T€
A. Eigenkapital					
I. Gezeichnetes Kapital	(7)	10.821.000,00		10.821	
II. Kapitalrücklagen	(8)	53.659.038,79		53.659	
III. Bilanzgewinn/-verlust		<u>1.598.699,84</u>	66.078.738,63	<u>-3.909</u>	60.571
B. Rückstellungen					
1. Rückstellungen für Pensionen		4.454.000,00		4.366	
2. Steuerrückstellungen	(9)	6.512.520,00		5.347	
3. Sonstige Rückstellungen	(10)	<u>42.090.675,00</u>	53.057.195,00	<u>33.321</u>	43.034
C. Verbindlichkeiten					
	(11)				
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		256.735.330,86		258.342	
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		13.587.505,08		12.197	
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern		29.073.615,70		29.074	
4. Sonstige Verbindlichkeiten		<u>6.239.674,56</u>	305.636.126,20	<u>6.888</u>	306.501
D. Rechnungsabgrenzungsposten					
			50.900,89		56
			<u>424.822.960,72</u>	<u>410.162</u>	

1. Umsatzerlöse
2. Andere aktivierte Eigenleistungen
3. Sonstige betriebliche Erträge
4. Materialaufwand
 - a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren
 - b) Aufwendungen für bezogene Leistungen
5. Personalaufwand
 - a) Löhne und Gehälter
 - b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen
8. Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit
9. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen
12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
13. Steuern vom Ertrag
14. Sonstige Steuern
15. Jahresüberschuss
16. Verlustvortrag aus dem Vorjahr
17. Bilanzgewinn/-verlust



Gewinn- und Verlustrechnung

Anhang Tz.			Vorjahr	
	€	€	T€	T€
[12]		271.117.769,61		256.189
		1.072.444,12		643
[13]		2.634.760,44		2.772
		274.824.974,17		259.604
[14]	26.353.719,33		23.608	
	65.462.230,57	91.815.949,90	58.788	82.396
[15]	71.916.417,60		72.316	
	20.443.103,12	92.359.520,72	21.131	93.447
		37.980.007,73		35.683
[16]		30.291.216,08		26.332
		252.446.694,43		237.858
		22.378.279,74		21.746
	25.828,53		25	
	423.799,85		529	
	13.297.057,27	-12.847.428,89	13.048	-12.494
		9.530.850,85		9.252
		1.251.286,28		1.825
		2.771.920,94		2.407
		5.507.643,63		5.020
		-3.908.943,79		-8.929
		1.598.699,84		-3.909

Jahresabschluss, Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2007

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Stand 31.12.2007 €
	Stand 1.1.2007 €	Zugänge €	Um- buchungen €	Abgänge €	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Lizenzen und EDV-Software	15.479.020,12	480.887,03	529.337,29	46.280,13	16.442.964,31
2. Geleistete Anzahlungen	685.076,45	965.108,16	-529.337,29	0,00	1.120.847,32
	16.164.096,57	1.445.995,19	0,00	46.280,13	17.563.811,63
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	553.558.723,16	17.653.967,94	3.097.938,58	297.755,20	574.012.874,48
2. Technische Anlagen und Maschinen					
a) Flugbetriebsflächen	126.405.137,17	3.328.542,82	337.426,88	9.594,16	130.061.512,71
b) Andere technische Anlagen und Maschinen	209.270.896,85	6.789.310,08	3.439.731,92	522.048,24	218.977.890,61
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	80.321.777,79	5.111.083,19	523.928,80	3.947.569,28	82.009.220,50
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8.466.228,53	13.771.616,84	-7.399.026,18	0,00	14.838.819,19
	978.022.763,50	46.654.520,87	0,00	4.776.966,88	1.019.900.317,49
III. Finanzanlagen					
Sonstige Ausleihungen	1.315.314,23	49.700,00	0,00	96.214,51	1.268.799,72
	995.502.174,30	48.150.216,06	0,00	4.919.461,52	1.038.732.928,84



Entwicklung des Anlagevermögens

Stand 1.1.2007 €	Abschreibungen				Stand 31.12.2007 €	Buchwerte	
	Zugänge €	Um- buchungen €	Abgänge €	31.12.2007 €		31.12.2006 €	
13.686.595,12	1.125.271,32	0,00	46.280,13	14.765.586,31	1.677.378,00	1.792.425,00	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.120.847,32	685.076,45	
13.686.595,12	1.125.271,32	0,00	46.280,13	14.765.586,31	2.798.225,32	2.477.501,45	
263.282.427,95	18.399.950,56	-7.724,02	77.258,22	281.597.396,27	292.415.478,21	290.276.295,21	
106.963.186,17	4.590.586,70	0,00	9.594,16	111.544.178,71	18.517.334,00	19.441.951,00	
158.972.578,85	9.115.454,16	7.724,02	510.282,42	167.585.474,61	51.392.416,00	50.298.318,00	
67.699.502,79	4.748.744,99	0,00	3.830.938,28	68.617.309,50	13.391.911,00	12.622.275,00	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14.838.819,19	8.466.228,53	
596.917.695,76	36.854.736,41	0,00	4.428.073,08	629.344.359,09	390.555.958,40	381.105.067,74	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.268.799,72	1.315.314,23	
610.604.290,88	37.980.007,73	0,00	4.474.353,21	644.109.945,40	394.622.983,44	384.897.883,42	





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 Jahresabschlussbericht und Lagebericht 2006 sowie zu verschiedenen Nachträgen zum Wirtschaftsplan 2006
- zur Entlastung der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2006
- zur Vergabe des Prüfungsauftrages für das Geschäftsjahr 2007
- zum Stellenplan 2007
- zum Erfolgs-, Finanz- und Stellenplan 2008
- zum mittelfristigen Erfolgs- und Finanzplan 2008–2012
- zum mittelfristigen Erfolgs- und Finanzplan 2009–2013
- zur strategischen Weiterentwicklung des Non-Aviation-Bereiches
- zur Verlängerung der Antragsfrist für passive Schallschutzmaßnahmen
- zum Vertrag mit FedEx über die Einrichtung eines Hubs
- zur Etablierung des Geschäftsbereiches „Cargo“
- zum Entschließungsantrag des Landtages NRW zur Einführung einer Kernruhezeit für den Passagierverkehr

– zum Abschluss eines Änderungstarifvertrages zum Tarifvertrag über besondere Regelungen für die Arbeitnehmer der FKB

– zum Abschluss von Betriebsvereinbarungen

– zu Personalangelegenheiten

– zu verschiedenen Bauprojekten, insbesondere zur Errichtung eines Fracht- und Sortiercenters für FedEx und zur Errichtung eines Cargo-Centers

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

– die Erbbauzinsen für das bundeseigene Flughafengelände

– der mögliche Erwerb des Flughafengrundstücks

– das Risikomanagement

– die Kompensation zum Weggang der DHL

– die Problematik der Sicherheitsentgelte

– der Rücktritt des Betriebsrates

– das Zielvereinbarungssystem für die 2. Führungsebene

– die Systematik des Strombezugs

Den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2007 und den Lagebericht hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Verhülsdonk & Partner GmbH, Köln, geprüft und einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht anhand des Prüfungsberichtes der Verhülsdonk & Partner GmbH 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 Verhülsdonk & Partner GmbH.

Der Aufsichtsrat schlägt der Gesellschafterversammlung vor,

– den von ihm gebilligten Jahresabschluss festzustellen und den Jahresüberschuss in Höhe von 5.507.643,63 Euro mit dem Verlustvortrag in Höhe von 3.908.943,79 Euro zu verrechnen und den Bilanzgewinn in Höhe von 1.598.699,84 Euro auf neue Rechnung vorzutragen.

In der Zusammensetzung des Aufsichtsrates gab es folgende Veränderungen: Herr Ministerialdirigent Dr. Volker Oerter schied als Vertreter des Gesellschafters „Land Nordrhein-Westfalen“ am 29.01.2007 aus dem Aufsichtsrat aus; für ihn wurde am 08.03.2007 Herr Staatssekretär a. D. Dr. Willi Hausmann in den Aufsichtsrat gewählt. Als Vertreter der sog. „kleinen“ Gesellschafter schied Herr Dr. Beckers-Schwarz turnusgemäß am 30.05.2007 aus dem Aufsichtsrat aus; für ihn wurde am 30.05.2007 Herr Arno Hospes (Stadt Bonn) in den Aufsichtsrat gewählt.

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

Köln, 2. April 2008
Der Aufsichtsrat



Dr. Volker Hauff
(Vorsitzender)

Impressum

Herausgeber:
Flughafen Köln/Bonn GmbH
Postfach 98 0120
51129 Köln

www.koeln-bonn-airport.de
e-mail: info@koeln-bonn-airport.de

Redaktion:
Bodo Rinz
Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit
Flughafen Köln/Bonn GmbH

Layout und Prepress:
schreiberVIS
64342 Seeheim

Fotos:
M. Bollen, Büro KSP Engel und Zimmermann Architekten, C. Dalchow, D. Ferber, D. Plath, B. Rinz, UPS.

Illustrationen:
Seite 4: kola – Philippe Kossebau & Claudia Landgraf GbR, Köln
Seite 20 und 22: schreiberVIS, Seeheim

Flughafen Köln/Bonn GmbH
Postfach 980120
51129 Köln
www.koeln-bonn-airport.de