



Köln Bonn Airport

Konrad Adenauer



Geschäftsbericht 2008

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 2009	20
Flugziele Fracht 2009	22
Weichen stellen für die Zukunft	24
Airport sichert deutschlandweit 37.000 Arbeitsplätze	28
Verbesserung der Lärmsituation	30
Beitrag zum Klimaschutz	36
Lagebericht der Flughafen Köln/Bonn GmbH	38
Jahresabschluss	44
Bestätigungsvermerk	49
Bilanz	50
Gewinn- und Verlustrechnung	52
Entwicklung des Anlagevermögens	54
Bericht des Aufsichtsrates 2008	56
Impressum	58

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 gebäudenah Positionen

(Brückenpositionen)

96 gebäudeferne Positionen

Zwei Terminals:

Über 50 Shops und Restaurants

86 Check-in-Schalter:

46 in Terminal 1

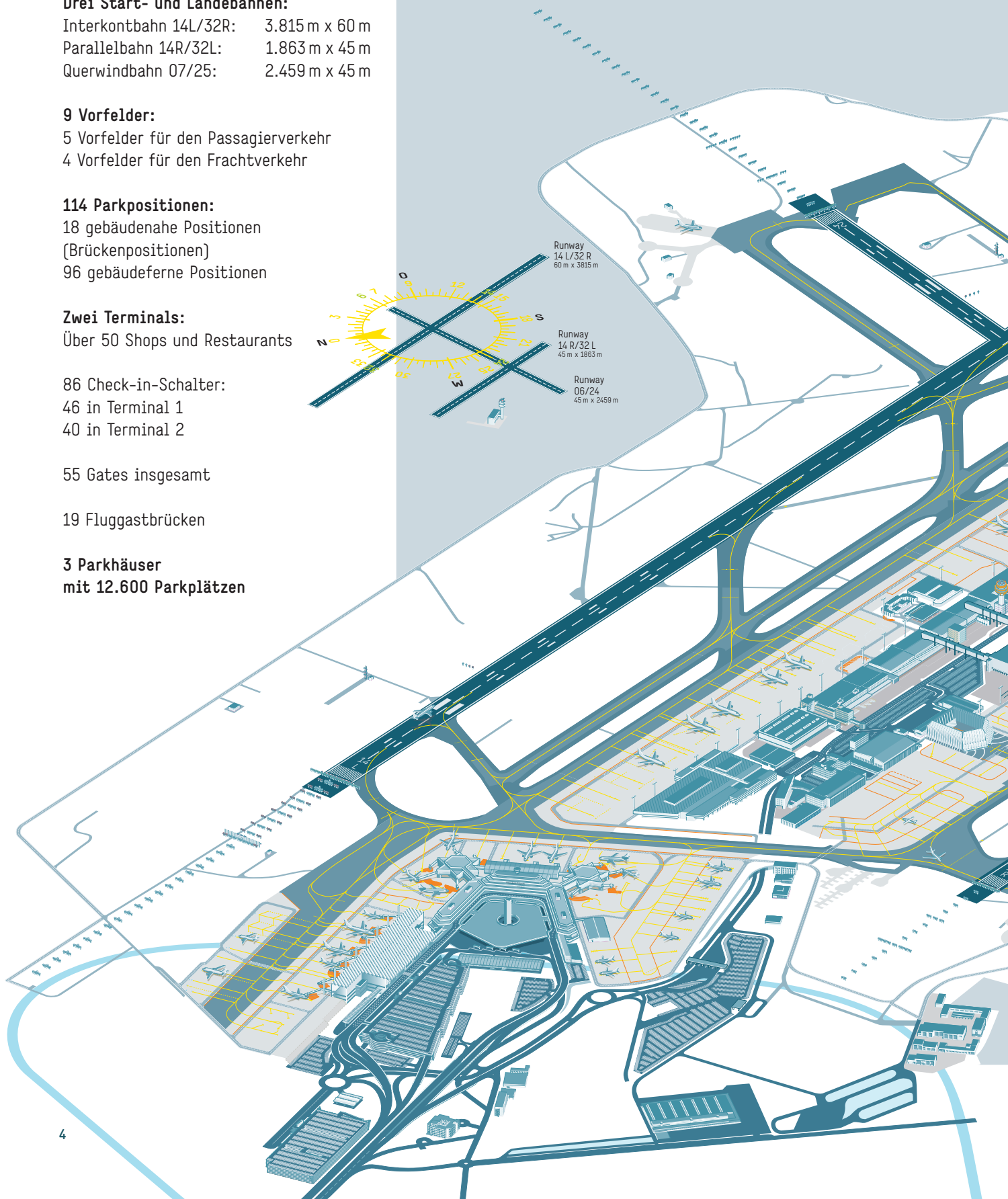
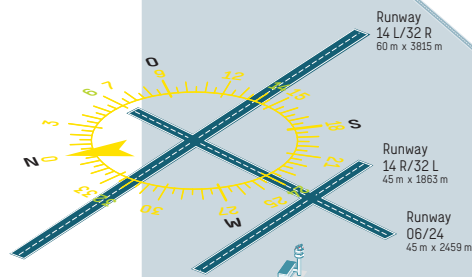
40 in Terminal 2

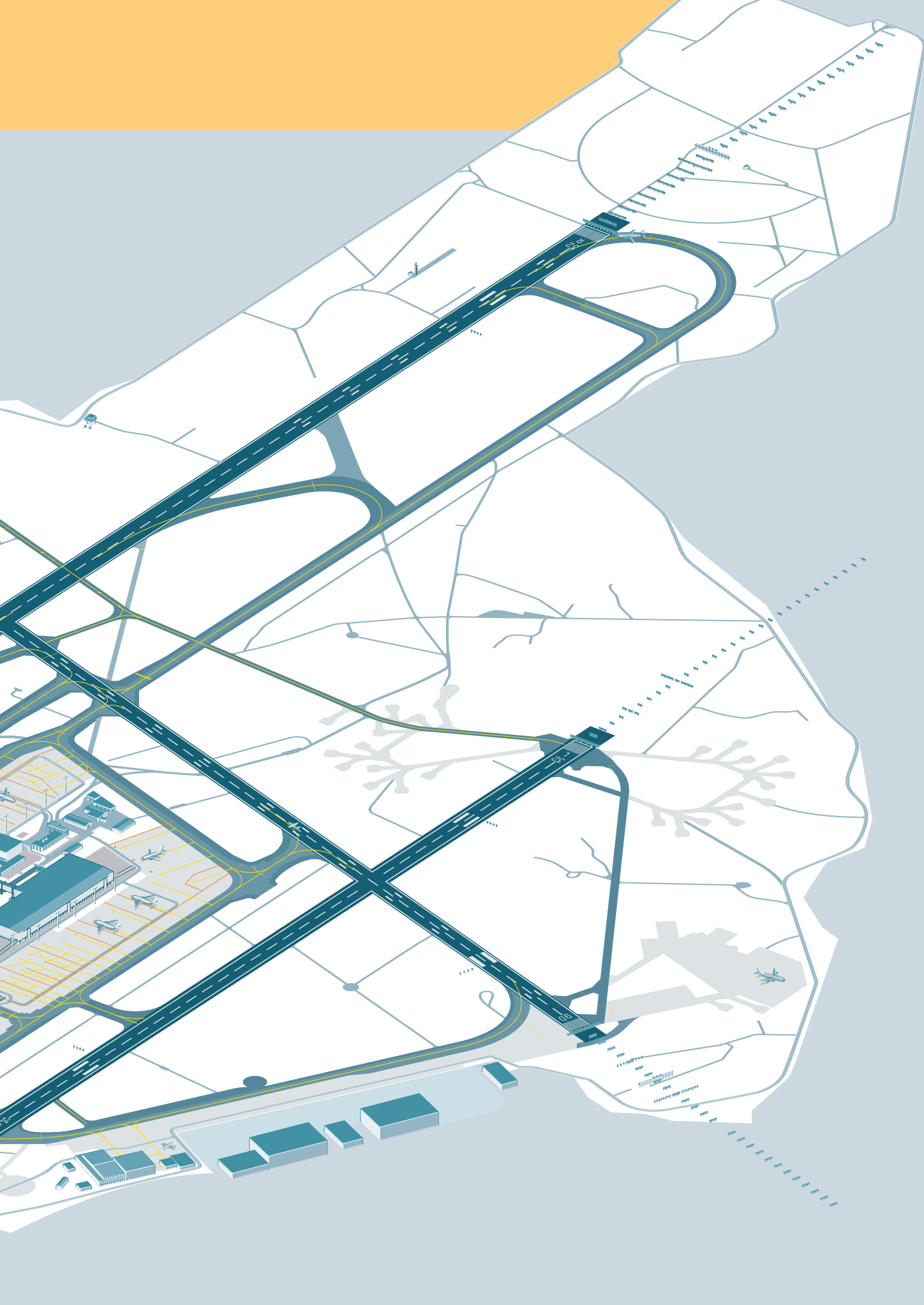
55 Gates insgesamt

19 Fluggastbrücken

3 Parkhäuser

mit 12.600 Parkplätzen





Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

gern hätten wir Ihnen auch in diesem Jahr wieder von weiteren Bestmarken bei den Passagier- und Frachtzahlen berichtet. Doch nach fünf Rekordjahren in Folge ist das kontinuierliche Wachstum des Köln Bonn Airport erst einmal gestoppt worden. Hierfür sind zwei Gründe ausschlaggebend: Durch die Verlagerung ihrer Verkehre nach Leipzig sorgten unsere Kunden DHL und Lufthansa Cargo für einen Rückgang der Fracht-Tonnage um rund 18,3 Prozent auf insgesamt 592.000 Tonnen. Zudem bekam die Luftverkehrsbranche bereits Ende des Jahres 2008 die Auswirkungen der Finanzmarktkrise auf die Gesamtwirtschaft massiv zu spüren. Dies hatte zur Folge, dass der Passagierverkehr um 1,2 Prozent auf insgesamt 10,3 Millionen Passagiere zurückging.

Anfang des Jahres 2009 hat sich die Krise weiter verschärft. Die Verkehrszahlen der deutschen und internationalen Flughäfen bewegten sich stark ins Minus. Sowohl im Passagierverkehr als auch in der Luftfracht sind die Rückgänge im ersten Quartal zweistellig.

Mehrere Faktoren zeichnen für die Passagierrückgänge verantwortlich: Airlines reduzieren ihre Kapazitäten, indem sie Strecken einstellen oder einzelne Frequenzen herausnehmen. Die Auslastungen im Geschäftsreise-, im Privatreise- wie auch im Urlauberverkehr gehen zurück. Auf Airlines und Airports wirkt sich die Verunsicherung der Kunden während der anhaltenden Konsumflaute besonders stark aus. Keinesfalls besser entwickelt sich zurzeit der Luftfrachtverkehr. Neben den Container-Schiffen sind die Frachtflieger die zweite Säule der Globalisierung. Bricht der Welthandel ein, bekommen das die Fracht-Airlines als erste zu spüren. Aktuell verzeichnen sie auf nahezu allen Routen erhebliche Rückgänge.

Niemand kann momentan auf seriöse Prognosen zugreifen, die voraussagen können, wie lange wir noch mit dieser Krise leben müssen. Genauso wenig lassen sich verlässliche Aussagen darüber treffen, ob sich die Krise eventuell weiter verschärfen wird. Doch trotz all dieser ungünstigen Rahmenbedingungen müssen wir weiter an der langfristigen Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Airports arbeiten.

Gerade in jüngster Vergangenheit konnten wir in diesem Zusammenhang wichtige Erfolge verbuchen. Ein Meilenstein für unsere weitere Entwicklung ist mit Sicherheit der Erwerb des Flughafengrundstücks. Die

Rechtswirksamkeit des Vertrages über den Grundstückskauf ist nach der Zustimmung des Bundesfinanzministers inzwischen abschließend notariell bestätigt worden. Der Kauf verschafft uns und unseren Kunden weitgehende Planungs- und Investitionssicherheit. Was diese anbelangt, war es auch eminent wichtig, dass im Frühjahr 2008 die nordrhein-westfälische Landesregierung die Nachtfluggenehmigung für den Köln Bonn Airport bis zum Jahr 2030 vorzeitig verlängerte.

Wer sich im Frühjahr 2009 auf dem Köln Bonn Airport umschaut, erhält trotz der schwierigen wirtschaftlichen Umfelds viele Hinweise darauf, dass sich unser Blick nach vorne richtet. Wir sind der festen Überzeugung, dass sich der Luftverkehr schon bald wieder erholen wird. Es ist sogar zu vermuten, dass der Luftverkehr überdurchschnittlich wachsen wird. Schon in den vergangenen Jahrzehnten machten wir diese Erfahrung; so zum Beispiel nach der Ölkrise, nach dem Golfkrieg oder nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001.

Jetzt gilt es also, die Weichen zu stellen, um im Wettbewerb mit den anderen Flughäfen erfolgreich abzuschneiden. Den vierten Platz unter den großen Flughäfen Deutschlands, gemessen nach Verkehrseinheiten, wollen wir behaupten, den zweiten Rang unter den deutschen Frachtflughäfen verteidigen. Damit dies gelingt, setzen wir derzeit das zweitgrößte Investitionsprogramm in der Flughafengeschichte um.

Allein in das Großprojekt des FedEx-Fracht- und Sortierzentrums investiert die Flughafen Köln/Bonn GmbH rund 70 Millionen Euro. Etwa die gleiche Summe bringt FedEx selbst auf. Es sind Investitionen, die sich schon in naher Zukunft rechnen werden. Das Engagement von FedEx am Köln Bonn Airport wird dazu beitragen, die Verluste, die beim Frachtumschlag durch den Weggang von DHL und Lufthansa Cargo entstanden, mittelfristig zu kompensieren. Zusätzliche 25 Millionen Euro investierten wir zuletzt in das Cologne Bonn Cargo Center, das im März 2009 in Betrieb ging, und mit dem wir das Geschäftssegment der Tagesfracht bzw. der allgemeinen Luftfracht stärken und weiter ausbauen.

Mit optimierten Servicekonzepten und umfangreichen Bauvorhaben schaffen wir in den Terminals attraktivere Angebote für Passagiere und Besucher. So entstanden innerhalb nur weniger Monate in Terminal 1 die „Airport Passagen“ mit neuen Geschäften und gastronomischen Einrichtungen. Schon im Sommer wird ein großer Supermarkt das ausgezeichnete Gesamtangebot aufwerten.

Passagiere und Besucher sollen sich am Köln Bonn Airport wohlfühlen und dort mit dem besonderen „Flughafen-Flair“ einkaufen und genießen können.

Die wirtschaftliche Situation zwingt uns jedoch auch, jedes einzelne Investitionsprojekt kritisch auf den Prüfstand zu stellen. Manches Projekt, das wir schon zum jetzigen Zeitpunkt gern realisieren würden, werden wir verschieben müssen. Einerseits machen wir uns mit hohen Investitionen wettbewerbs- und zukunftsfähiger, andererseits müssen wir gleichzeitig einen harten Sparkurs quer durch das Unternehmen fahren.

Dies entbindet uns allerdings nicht von der Verantwortung, die wir für unsere Mitarbeiter und alle Beschäftigten am Köln Bonn Airport – dies sind immerhin weit über 12.000 Menschen – tragen. Gerade in schwierigen Zeiten setzen wir alles daran, die Arbeitsplätze am Flughafen zu sichern. Auch zukünftig wird der Köln Bonn Airport zu den bedeutendsten Wirtschafts- und Standortfaktoren der Region gehören und somit einer ihrer wichtigsten Arbeitgeber bleiben.

Gleichzeitig sind wir bestrebt, Flughafennachbarn in der Region vom Lärmaufkommen noch stärker zu entlasten. In den vergangenen Monaten hat der Köln Bonn Airport deshalb einen umfangreichen Katalog zur Verbesserung der Lärmsituation umgesetzt. Er beinhaltet die Novellierung der Entgeltordnung mit ihrer nun trennschärferen Einteilung der Flugzeuge in Lärmklassen und der dadurch exakteren Staffelung der Lärmzuschläge. Anfang 2009 wurde mit dem „Continuous Descent Approach“ ein lärmärmeres Anflugverfahren für die Nacht eingeführt. Außerdem kann sich mittlerweile jedermann auf der Website des Köln Bonn Airport über die aktuelle Flugbetriebsrichtung auf den drei Start- und Landebahnen informieren. Und selbstverständlich



setzen wir auch weiterhin unser Programm zum Passiven Schallschutz unbürokratisch um.

Der Köln Bonn Airport hat es sich außerdem zur fortwährenden Aufgabe gemacht, seine Klimabilanz weiter zu verbessern. Zwei aktuelle Beispiele sind die großen Photovoltaik-Projekte sowie die Zusammenarbeit mit „myclimate“. Im Herbst 2008 war Köln/Bonn der erste deutsche Flughafen, von dem aus die Passagiere klimaneutral fliegen, d. h. die CO₂-Emissionen, die ihre Flüge verursachen, freiwillig ausgleichen können.

An dieser Stelle wollen wir uns einmal mehr bei unseren Geschäftspartnern für die ausgezeichnete und vertrauensvolle Zusammenarbeit bedanken. Unser besonderer Dank gilt vor allem den vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Köln Bonn Airport, die mit ihrer engagierten Arbeit der eigentliche Schlüssel zum Erfolg sind. Gemeinsam mit ihnen werden wir schon bald wieder durchstarten.

Michael Garvens
Vorsitzender der Geschäftsführung

A handwritten signature in blue ink, reading 'Michael Garvens'.

Wolfgang Klapdor
Technischer Geschäftsführer

A handwritten signature in blue ink, reading 'Wolfgang Klapdor'.

Organe der Gesellschaft

Geschäftsführung

Michael Garvens
Vorsitzender der
Geschäftsführung
Köln

Wolfgang Klapdor
Technischer
Geschäftsführer
Köln

Mitglieder des Aufsichtsrates

Dr. Volker Hauff
Land Nordrhein-Westfalen
Bundesminister a.D.
(Vorsitzender)

Peter Marquardt
Arbeitnehmersvertreter
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

Bernd Drewes
Arbeitnehmersvertreter
Angestellter FKB
(bis 31.12.2008)

Binali Edis
Arbeitnehmersvertreter
Oberlader FKB

Jörg Frank
Stadt Köln
Organisator

Dr. Willi Hausmann
Land Nordrhein-
Westfalen
Staatssekretär a.D.

Arno Hospes
Stadt Bonn
Dipl.-Ing.



Günter Kozlowski
Land Nordrhein-Westfalen
Staatssekretär

Waltraud Mayer
Arbeitnehmervertreterin
Angestellte FKB

Hans-Dieter Metzen
Arbeitnehmervertreter
(ab 26.03.2009)
Angestellter FKB

Thilo Schmidt
Bundesrepublik
Deutschland
Ministerialdirektor

Peter Michael Soénus
Stadt Köln
Stadtkämmerer

Petra von Wick
Bundesrepublik
Deutschland
Regierungsdirektorin





		2004	2005	2006	2007	2008
Verkehrsentwicklung						
Flugzeugbewegungen	Tsd.	152,7	154,6	151,6	151,0	141,7
Fluggäste	Tsd.	8.406,4	9.479,3	9.907,7	10.471,6	10.345,6
Luftfracht	Tsd. t	613,3	650,9	698,3	719,0	586,5
Luftpost	Tsd. t	10,4	6,7	5,6	5,6	5,4
Geschäftsentwicklung						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	228,8	244,6	256,2	271,1	262,9
Investitionen	Mio. EUR	42,1	27,4	29,9	48,1	63,7
Abschreibungen	Mio. EUR	34,6	35,5	35,7	38,0	38,6
Anlagevermögen	Mio. EUR	405,6	391,1	384,9	394,6	418,0
Bilanzsumme	Mio. EUR	432,1	418,7	410,2	424,8	438,9
Mitarbeiterzahl						
	Stichtag 31. 12.	1.914	1.915	1.931	1.922	1.829



Die vorzeitige Verlängerung der Nachtflugregelung ist ein wichtiger Beitrag zur Zukunftssicherung.

Februar

Verlängerung der Nachtflugregelung bis 2030

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

Oliver Wittke begründete die frühzeitige Entscheidung zur Verlängerung mit Blick auf die in den kommenden Jahren geplanten Investitionen am Flughafen: „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.“

Michael Garvens, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH, ergänzte: „Die Verlängerung der

Nachtflugregelung ist ein elementarer Beitrag zur Zukunftssicherung des Köln Bonn Airport.“ Sehr positiv wirke sie sich auch für die Beschäftigten aus, „denn die verlängerte Nachtflugregelung sichert rund 10.000 Arbeitsplätze“.

Nayak weiht neuen Hangar ein

Die Nayak Aircraft Service GmbH unterhält einen zweiten Hangar in Köln/Bonn. Gleich neben Hangar 6 entstand die neue Halle, die mit einer Fläche von 3.000 qm die bisherige Fläche fast verdoppelt. Beide Hallen bilden eine aufeinander bezogene Einheit.



Nayak verdoppelt nahezu ihre Wartungsflächen.

„Wir haben unsere Produktpalette im vergangenen Jahr auf die steigende Nachfrage unserer Kunden abgestimmt. Jetzt können wir noch umfangreichere Wartungen durchführen. Dank des neuen Hangars haben wir die Möglichkeit, auch Flugzeuge der Größe eines Airbus A320 zu warten“, erklärte German Larrabe, Geschäftsführender Gesellschafter von Nayak, anlässlich der feierlichen Einweihung am 11. Februar. Die Inbetriebnahme fand im April 2008 statt.

Lufthansa-Lounges in elegantem Design

Ende Februar zog die Lufthansa in den komplett erneuerten „Flugsteig C“ um. Mittelpunkt des neuen Gatebereiches sind zwei Lufthansa-Lounges: die Business- und die Senator-Lounge. Beide sind im aktuellen Lufthansa-Lounge-Design gestaltet.



Auch am Boden beste Lufthansa-Qualität.

Dr. Christoph Klingenberg, Leiter Direct Services bei der Deutschen Lufthansa AG, zeigte sich bei der Eröffnung sehr erfreut: „Unsere Gäste in Köln/Bonn können nun auch am Boden beste Lufthansa-Qualität genießen.“ Michael Garvens bezeichnete den neuen Gatebereich und die Lounges als „wichtige Bausteine in der Modernisierung der Terminals“. Der Köln Bonn Airport und Lufthansa investierten gemeinsam rund fünf Millionen Euro in die Modernisierung. In dem 800 qm großen Gatebereich können sechs Flüge zeitgleich abgefertigt werden. Die Lounges sind für 170 Passagiere der Airline und ihrer Star-Alliance-Partner ausgelegt.



Startschuss für den „schnellsten Airport“.

März

„Köln/Bonn – Ihr schnellster Flughafen“

Der Empfang des Köln Bonn Airport auf der „Internationalen Tourismus Börse“ (ITB) in Berlin (5. – 9. März) erfreute sich auch 2008 großer Beliebtheit. Rund 250

hochkarätige Gäste aus der Airline- und Touristikbranche sowie der Politik kamen auf den Stand des Flughafens. Dort gaben Michael Garvens und Marketingleiter Ulrich Stiller den Startschuss für das Projekt „Köln/Bonn – Ihr schnellster Airport“. Dabei wurden nicht nur die neuen Bauvorhaben vorgestellt. Zur Attraktion wurde die große Carrera-Bahn, denn dort nahmen die Gäste schon mal „Speed“ auf.



Bester Fracht-Airport in seiner Kategorie

Mit ihrer „Air Cargo Excellent Survey“ zeichnet die renommierte Fachzeitschrift „Air Cargo World“ jedes Jahr die weltbesten Frachtflughäfen aus. In der Kategorie 500.000 bis 999.999 Tonnen Frachturnschlag pro Jahr belegte Köln/Bonn den ersten Platz – und das zum dritten Mal in Folge. Bewertungsgrundlage ist eine Befragung von Airlines und Spediteuren. Beurteilt wird nach den Kriterien „Leistungsfähigkeit“, „Infrastruktur“, „Betriebsabläufe“ und „Gesamteindruck“.



Das Jahr im Überblick



Das Tankdienstgebäude musste in den Betriebs-
hof verlegt werden.

April

Platz schaffen für FedEx

Die Vorarbeiten für das Großprojekt „FedEx-Sortier- und Frachthalle“ begannen im Frühjahr. Um das Projekt überhaupt umsetzen zu können, mussten bestehende Gebäude wie das Terminal West, die kleine FedEx-Halle, die Vorfeldgerätewerkstatt und das Tankdienstgebäude abgerissen werden. Die Ersatzgebäude entstanden seit dem Herbst 2007 an anderer Stelle. Die Grundsteinlegung für das FedEx-Gebäude fand im Oktober 2008 statt.

Mai

Mehr Passagiere, mehr Fracht, mehr Gewinn

Der Köln Bonn Airport blickt auf das fünfte Rekordjahr in Folge zurück. Diese erfreulichen Ergebnisse für das Jahr 2007

verkündete Michael Garvens, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH, auf der Bilanz-Presskonferenz am 8. Mai 2008. Die Verkehrszahlen erreichten 2007 im Passagier- wie im Frachtbereich neue Bestmarken. Die magische 10-Millionen-Grenze wurde bei den Fluggastzahlen übertroffen und das Frachtvolumen stieg auf rund 719.000 Tonnen (plus 3 Prozent). Die Umsatzerlöse kletterten bei einem Plus von 5,8 Prozent auf bisher nicht erreichte 271,1 Millionen Euro. Das Ergebnis vor Steuern legte um 3 Prozent auf 9,5 Millionen Euro zu, das entspricht einem Ergebnis nach Steuern von 5,5 Millionen Euro (plus 10 Prozent).

Rund 10,47 Millionen Reisende starteten oder landeten im Jahr 2007 in Köln/Bonn, circa 6 Prozent mehr als ein Jahr zuvor. „Binnen fünf Jahren haben wir damit unser Passagier-Aufkommen fast verdoppelt. Mit 92 Prozent Plus sind wir der wachstumsstärkste Flughafen unter den Top-Ten-Airports in Deutschland“, sagte Michael Garvens.

Erster Spatenstich für das Cologne Bonn Cargo Center

Am 16. Mai erfolgte der erste Spatenstich für das neue Cologne Bonn Cargo Center (CBCC). Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Oliver Wittke und Michael Garvens bestiegen einen Bagger, um mit dem ersten „Baggerbiss“ den Startschuss für das Großprojekt zu geben.

„Im Jahr 2008 liegt unser Investitionsschwerpunkt auf der Fracht“, erklärte dabei Michael Garvens. Allein in das Cologne Bonn Cargo Center werde man 25 Millionen Euro investieren. Hinzu kommt als zweites großes Bauprojekt die neue Fracht- und Sortierhalle für FedEx. Mit dem CBCC, das im März 2009 in Betrieb ging, werden die Prozessabläufe zwischen Spediteuren, Abfertigungsunternehmen, Flughafen und Airlines vereinfacht. Es ermöglicht einen hindernisfreien An- und Abtransport von Gütern,



Innerhalb von nur fünf Jahren wurde das Passagieraufkommen fast verdoppelt.

da es außerhalb des Sicherheitsbereichs liegt. Zeitaufwändige Sicherheitskontrollen beim Anliefern oder Abholen der Waren entfallen.

Das Frachtzentrum misst 150 Meter mal 80 Meter, die Hallenfläche beträgt 12.000 qm, die Rampe 1.600 qm. Hinzu kommen 3.800 qm große Büroflächen für Spediteure, Abfertigungsunternehmen, Airlines und die Flughafengesellschaft. Zudem ist auch der Zoll dort ansässig.



Die Möglichkeiten zum Einkauf sind in den Terminals noch attraktiver geworden.



Erster Spatenstich für das neue Frachtzentrum, das Cologne Bonn Cargo Center.

Köln Bonn Airport sichert deutschlandweit 37.000 Arbeitsplätze

Direkt am Köln Bonn Airport sind 12.500 Menschen beschäftigt. Knapp 90 Prozent von ihnen wohnen in der Region Köln/Bonn. Jeder dieser Beschäftigten zieht einen zusätzlichen Arbeitsplatz im Umland und nochmals einen weiteren Job außerhalb der Region nach sich (Faktor 1,9). In der Region hängen somit 24.000

Arbeitsplätze vom Köln Bonn Airport ab, gesamtwirtschaftlich betrachtet sind es sogar 37.000 Jobs. Bis zum Jahr 2020 soll sich die Zahl der Arbeitsplätze auf 66.000 Jobs erhöhen, davon 42.000 in der Region.

Dies sind einige der wichtigsten Ergebnisse einer umfangreichen empirischen Studie, die am 19. Mai im Rahmen einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit präsentiert wurde. Im Auftrag der Flughafen Köln/Bonn GmbH wurde sie gemeinsam von der Unternehmensberatung Booz Allen Hamilton, vom Wirtschaftsforschungsinstitut Prognos und dem Airport Research Center erstellt.

Juli

Shopping-Mall mit „Flughafen-Flair“

Seit Juli 2008 bieten sich Passagieren und Besuchern zusätzliche attraktive Einkaufsmöglichkeiten. Die neue Ladenzeile in Terminal 1 beheimatet den Herrenausstatter „SØR“, den Designer-Brillen-Anbieter „Sunglasses“ (Bochmann & Pfendt Airport Optic) sowie die Einzelhändler „Glamour & Style“ (Accessoires, Schmuck, Lederwaren) und „Pro-Idee“ (Business- und Lifestyleprodukte). Sie alle eröffneten im Juli. Seit August betreibt dort „Starbucks“ sein 126. Coffee House in Deutschland. Damit ist der erste von drei Bauabschnitten im Rahmen der Umgestaltung von Terminal 1 in eine moderne Shopping-Mall abgeschlossen.



Die 550 qm große Ladenzeile befindet sich rechts neben der zentralen Kontrollstelle. In einem zweiten Schritt entstand eine weitere Ladenzeile links von der Kontrollstelle. Dort zogen im Frühjahr 2009 fünf weitere Einzelhändler ein. Insgesamt wird der Non-Aviation-Bereich im Terminal 1 um über 1.100 qm auf über 3.000 qm wachsen. In einem dritten und letzten Abschnitt ist der Bau eines Supermarktes geplant. Zusehends wandelt sich das Terminal 1 zu einer Shopping-Mall mit dem besonderen „Flughafen-Flair“: Über 50 attraktive Shops, Bars und Restaurants laden zum Einkaufen und Genießen ein.

Juli beschert neuen Passagierrekord

Der Juli 2008 ist der neue Rekord-Monat in der Flughafengeschichte. Insgesamt starteten und landeten 1,095 Millionen Fluggäste in Köln/Bonn. Das sind etwa 34.000 Reisende mehr als im bisherigen Rekordmonat, dem September 2007. „Angesichts der Hiobsbotschaften, die die



Spitzenplatz unter den weltweit besten Airports.

tumfeld befinden“, fügte er mit Blick auf die schwächer werdende Konjunktur in Deutschland und die zu jenem Zeitpunkt hohen Kerosinpreise hinzu.

September

Einer der besten Airports weltweit

In der Rangliste der weltweit besten Flughäfen landete der Köln Bonn Airport auf Rang 24. Damit ist er nach München (Platz 5) der zweitbeste deutsche Flughafen. Platz eins belegt Hongkong bei den „World Airport Awards 2008“. An der Erhebung durch das Londoner Consulting-Unternehmen „Skytrax“ beteiligten sich rund 8,2 Millionen Passagiere. In 40 Kategorien bewerteten sie u. a. Abfertigungs- und Servicequalität, Umsteigemöglichkeiten, Freundlichkeit und Kompetenz des Flughafenpersonals sowie Einkaufs- und Unterhaltungsangebote. Seit 1990 untersucht „Skytrax“ die Qualität internationaler Airports und Airlines.

Klima-neutral fliegen ab Köln/Bonn

Der Airport geht neue Wege beim Klimaschutz: Passagiere können seit September die CO₂-Emissionen, die ihre Flüge verursachen, freiwillig ausgleichen. Da-



Juli 2008 ist Rekordmonat in der Flughafengeschichte.

Luftfahrtbranche in den letzten Monaten vermelden musste, ist dieses Ergebnis besonders erfreulich“, erklärte Michael Garvens. Jedoch dürften diese Zahlen nicht darüber hinwegtäuschen, „dass auch wir uns in einem schwierigen Mark-

bei Spenden die Reisenden für zwei Projekte in Indien, die unmittelbar zur Verringerung von Treibhausgasen führen. Hierfür wurden in den Wartebereichen der Terminals elektronische „Klima-Counter“ aufgestellt, an denen die Passagiere ihre Klima-Spende online leisten können. Der Flughafen kooperiert dabei mit der Schweizer Organisation „myclimate“, die Klimaschutzprojekte in der ganzen Welt unterstützt.

„Die Senkung des CO₂-Ausstoßes ist eine globale Herausforderung, der sich die gesamte Luftfahrtbranche stellen muss. Wir sehen uns hier in der Verantwortung. Als erster deutscher Flughafen bieten wir unseren Passagieren an, aktiv zum Klimaschutz beizutragen und ihre Flüge klimaneutral zu gestalten, natürlich auf freiwilliger Basis“, erklärte Michael Garvens am 3. September bei der erstmaligen Präsentation des Projekts.



„Die Senkung des CO₂-Ausstoßes ist eine globale Herausforderung.“

Spezialführungen beim 23. Aviation Day 2008

Die 23. Auflage des Aviation Day, den der Verein der „Aviation Friends Cologne/Bonn“ gemeinsam mit dem Flughafen am 6. September veranstaltete, war wie schon in den Jahren zuvor ein großer Erfolg. Insbesondere für die knapp 60 Teilnehmer – sie kamen aus den Niederlanden, Belgien, England und Deutschland – waren die drei Spezialführungen des Besucherdienstes zweifelsohne der Höhepunkt. Dabei erhielten sie die Möglichkeit, mit ihren



Spannende Führungen für Flugzeug-Fans.

Kameras den Flugzeugen auf den Vorfeldern sehr nahe zu kommen. Aufgrund der großzügig bemessenen Zeitfenster – je Tour ca. 90 Minuten – wurde selbst auf ausgefallene Wünsche eingegangen.

Auch im Terminal 2 wurden Wünsche erfüllt. Bei der großen Tausch- und Verkaufsbörse wechselten Flugzeugmodelle, Bücher, Postkarten und andere Luftfahrtobjekte die Besitzer.

Oktober

Grundstein für den Fracht-Aufschwung

„Die Ansiedlung von FedEx am Köln Bonn Airport stärkt den Logistikstandort NRW“, betonte Nordrhein-Westfalens Ministerpräsident Jürgen Rüttgers in seiner Rede vor 200 Zuhörern. Sie waren am 20. Oktober Gäste der Grundsteinlegung für das neue FedEx-Umschlagzentrum, das 2010 in Betrieb gehen soll. Auf einer Fläche von rund 50.000 qm entsteht ein moder-



Grundstein für den deutschlandweit größten FedEx-Frachthub.



Ein letztes Mal von Köln/Bonn nach Tempelhof.

nes Fracht- und Sortierzentrum, in das allein die Flughafengesellschaft rund 70 Millionen Euro investiert und das außerhalb des FedEx-Heimatmarktes USA seines gleichen sucht. Anfangs sollen etwa 450 Mitarbeiter in dem deutschlandweit größten Fracht-Hub von FedEx Express beschäftigt sein. Die Sortierkapazität wird bei rund 12.000 Paketen und Dokumenten pro Stunde liegen.

Michael Garvens betonte die besondere strategische Bedeutung der Ansiedlung für die weitere Entwicklung des Airports. „Für den Flughafen geht im Mai 2010 eine Durststrecke zu Ende, für die der Weggang von DHL und Lufthansa Cargo nach Leipzig verantwortlich ist. Den Grundstein, den wir heute legen, betrachten wir deshalb auch als Wendepunkt.“ Mit der größten Investition seit dem Bau von Terminal 2 werde nun die Voraussetzung „für den erneuten Aufschwung ab 2010 im Frachtgeschäft“ geschaffen, so Garvens.

Abschied von Tempelhof

Mit einem Sonderflug am 30. Oktober nahm eine Kölner Delegation Abschied vom Flughafen Berlin-Tempelhof, der noch am

gleichen Abend endgültig geschlossen wurde. Germanwings und der Köln Bonn Airport hatten zu diesem Flug eingeladen. Zusammen mit vielen Gästen waren Thomas Winkelmann, Sprecher der Germanwings-Geschäftsführung, und Michael Garvens an Bord.

„Unser Sonderflug zum Ende der Luftfahrt-Ära in Tempelhof soll auch eine symbolische Luftbrücke zwischen Nordrhein-Westfalen und Berlin sein. Mit dem Butzweilerhof in Köln liegt das westdeutsche Gegenstück von Tempelhof ganz in unserer Nähe. An diesen beiden Flughäfen begann in Deutschland die kommerzielle Luftfahrt“, sagte Thomas Winkelmann. Auch Michael Garvens erinnerte an die traditionsreiche Verbindung: „Die Ära Tempelhof geht heute unwiderruflich zu Ende. Wir wollten die traditionsreiche Verbindung zwischen Köln und Tempelhof heute noch einmal aufleben lassen – ein allerletztes Mal.“

November

Auf den Ernstfall gut vorbereitet

Die ICAO, die Internationale Zivilluftfahrtorganisation, verpflichtet jeden Flughafen im Abstand von zwei Jahren

zu einer Notfallübung. Bei der Übung am 8. November kam eine Frachtmaschine von der Startbahn ab und kollidierte mit einer Passagiermaschine, einer Fokker 27 – so das Übungsszenario.

Bei der Simulation ging es darum, das Notfallmanagement zu überprüfen und das Zusammenspiel zwischen Flughafenfeuerwehr und den externen Einsatzkräften zu überprüfen. Insgesamt waren 300 Retter, Helfer und Statisten beteiligt. Neben der Flughafenfeuerwehr kamen die Berufsfeuerwehr Köln, die Feuerwehr der Bundeswehr, die Notfallinformationsstelle, das SAT-Team, das ERC/SOC sowie Beamte der Bundes- und Landespolizei und medizinische Rettungskräfte sowie 50 Fahrzeuge zum Einsatz. Um Fehler in den Abläufen aufzudecken, stand die Übung unter der kritischen Beobachtung von speziellen Teams, die sich z. B. aus Spezialisten von anderen Feuerwehren, Ministerien und der Bezirksregierung zusammensetzten. Sie lieferten das Material für detaillierte Analysen. Die Beteiligten zogen ein positives Fazit.

Köln/Bonn profitiert von UPS-Flotten-Modernisierung

UPS modernisiert weiter seine Flotte, wovon auch der Köln Bonn Airport profitiert. Dabei ersetzt die Boeing 747-400F einen älteren MD-11-Frachter. Die neue Maschine wurde erstmals Ende November eingesetzt und verkehrt seitdem fünf Mal in der Woche auf der Strecke zwischen Köln/Bonn und Hongkong.

Mit ihrer Frachtkapazität von 760 Kubikmetern kann die Boeing rund 19.000 Pakete aufnehmen. Die Reichweite liegt bei etwa 8.000 Kilometern. „Es ist außerdem das erste Flugzeug unserer Flotte, das über den Bug beladen werden kann“, sagte Wolfgang Flick, Präsident von UPS Europa. Deshalb sei die Boeing 747 besonders für den Transport sperriger Güter geeignet.



Die moderne Boeing 747-400F ersetzt den älteren MD-11-Frachter.

Dezember

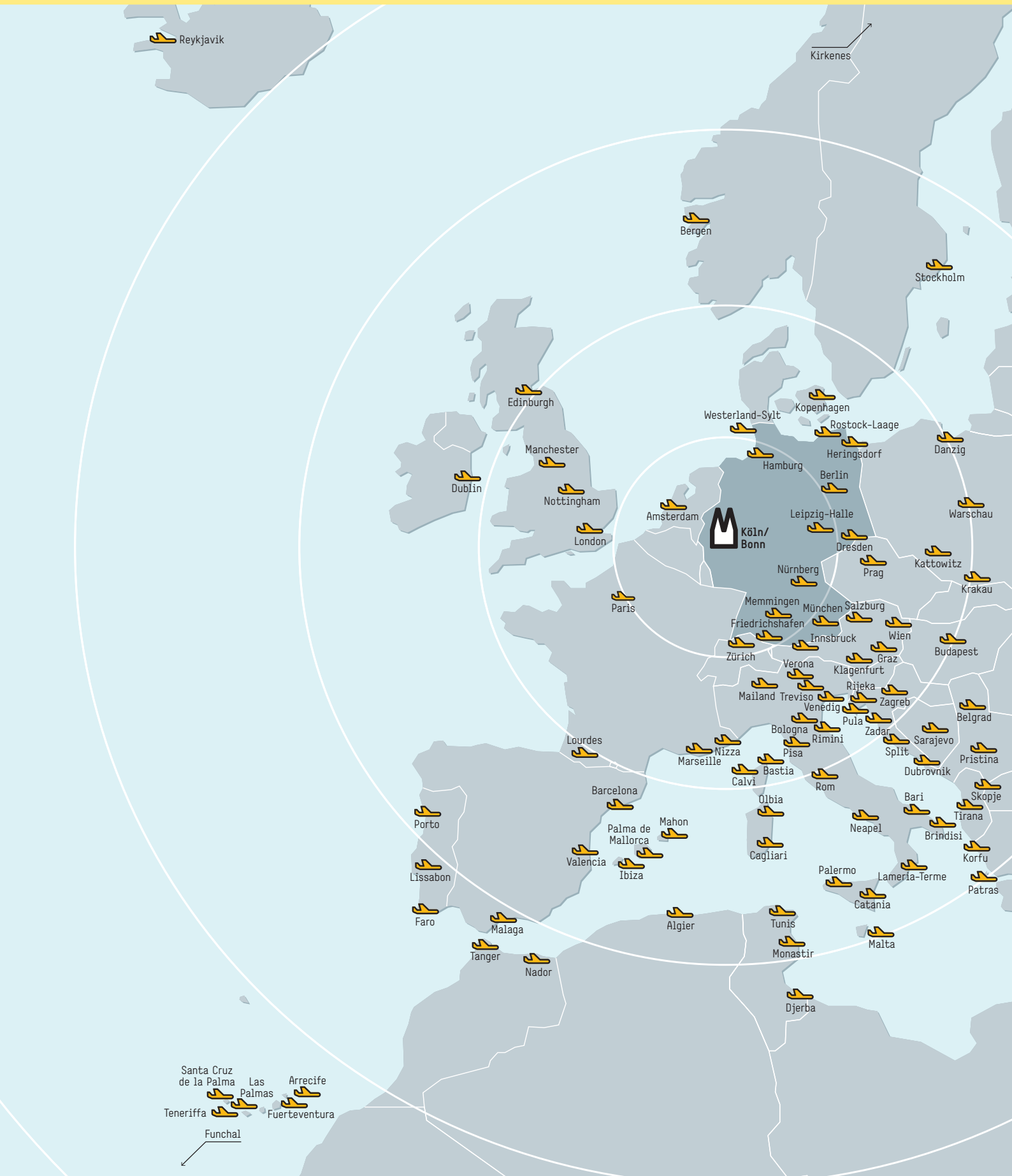
Chefin für einen Tag

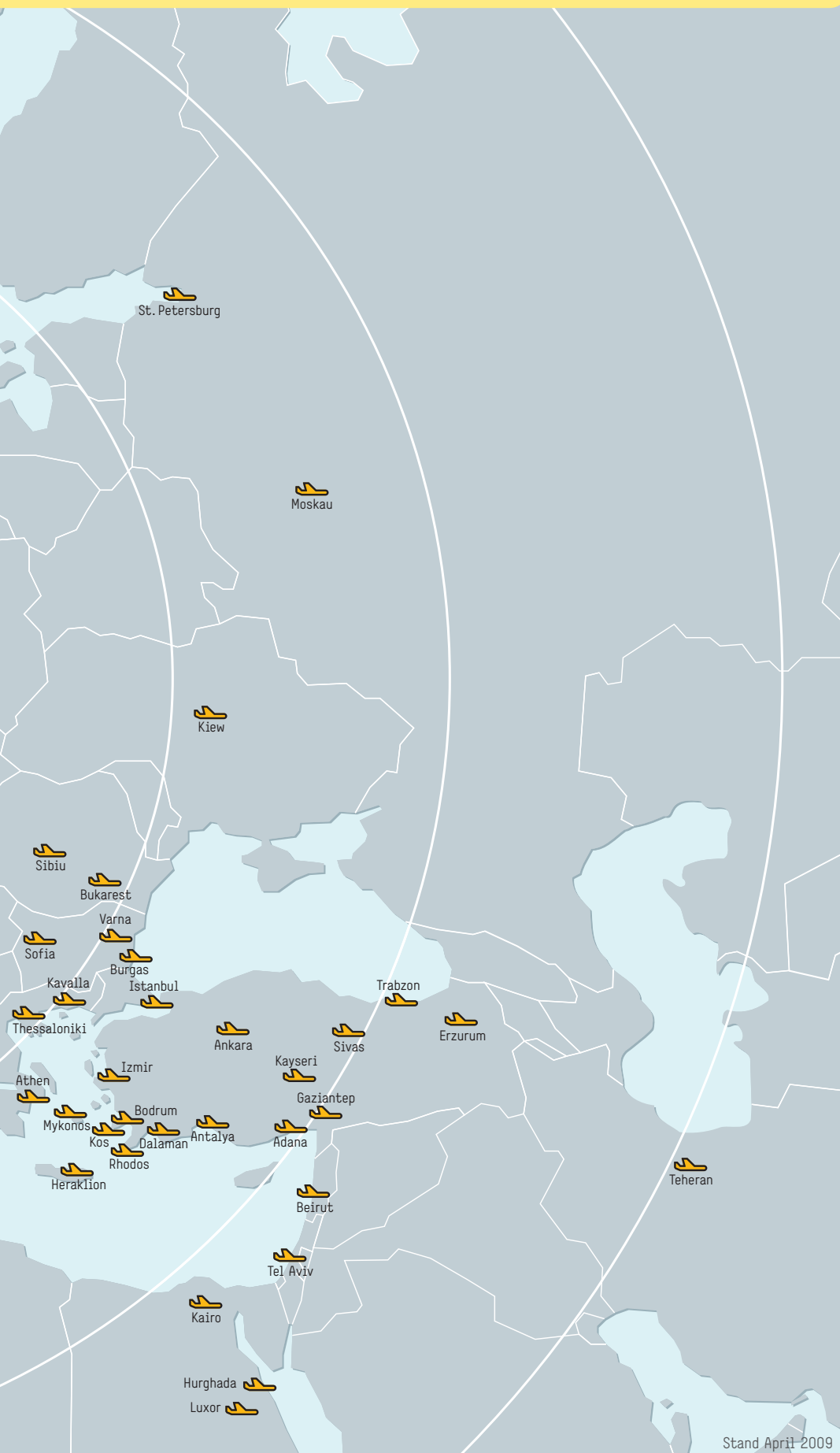
Natali Sominka übernahm für einen Tag den Chefsessel von Michael Garvens. Die Schülerin vom Stadtgymnasium Köln-Porz hatte sich im Rahmen der FOCUS-MONEY-Aktion „Chef für 1 Tag“ in einem mehrstufigen Auswahlverfahren für die herausfordernde Aufgabe qualifiziert. Die bundesweite Aktion wird von der Stiftung Lesen, Ray & Berndtson und FOCUS-MONEY veranstaltet. Bundesweit hatten sich 327 Schulklassen/Kurse mit 6.600 Schülerinnen und Schülern beworben. Zum Management-Audit in Frankfurt waren rund 180 Jugendliche im Alter zwischen 17 und 21 Jahren aus ganz Deutschland eingeladen.



Michael Garvens überließ Natali Sominka für einen Tag seinen Chefsessel.

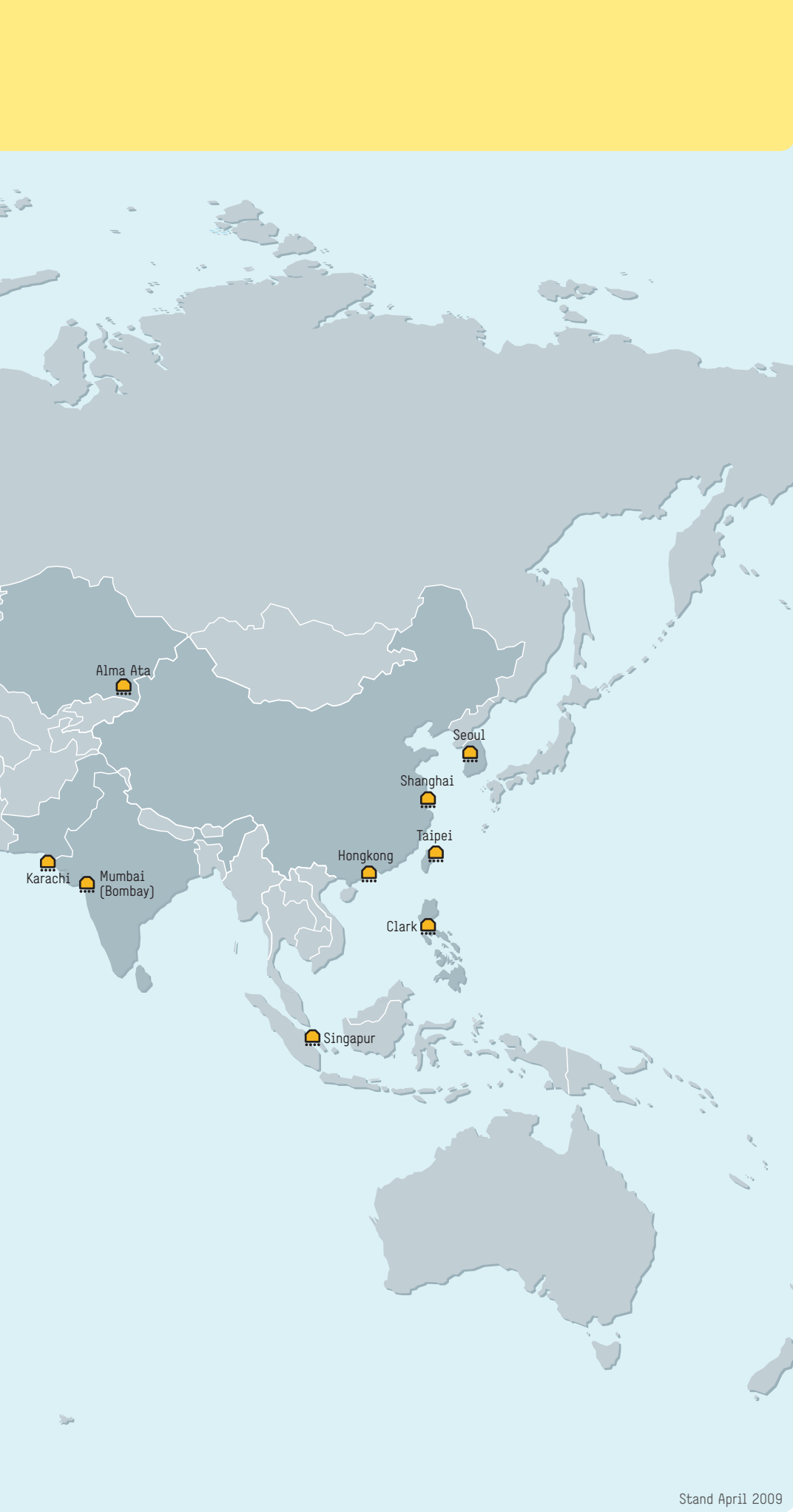
Flugziele Passage 2009





Flugziele Fracht 2009





Stand April 2009

Weichen stellen für die Zukunft

Mit großen Investitionen gegen die Krise

Trotz der weltweit schwierigen wirtschaftlichen Situation, von der zwangsläufig auch der Köln Bonn Airport betroffen ist, stellt der Flughafen derzeit mit hohen Investitionen die Weichen für die Zukunft. Um langfristig seine Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, legte der Airport bereits im Jahr 2008 das zweitgrößte Investitionsprogramm seiner Unternehmensgeschichte auf.

In den Frachtbereich investiert Köln/Bonn annähernd 100 Millionen Euro. Allein für das zukünftige FedEx-Frachtzentrum wendet die Flughafen Köln/Bonn GmbH rund 70 Millionen Euro auf; den ungefähr gleichen Betrag steuert FedEx bei. Das zweite bedeutende Fracht-Projekt ist das Cologne Bonn Cargo Center, das bereits Ende April 2009 in Betrieb ging.

Die neue Shopping-Mall in Terminal 1

Auch in den Terminals wird mittels erheblicher Investitionen das Angebot an attraktiven Shops und gastronomischen Betrieben für Passagiere und Besucher ausgeweitet. Auf der Landseite von Terminal 1 entstand zwischen Sommer 2008 und Frühjahr 2009 eine komplett neue Shopping-Mall. Zu ihr gehören (Stand Mai 2009) neun Geschäfte und ein Starbucks Coffee House. Sie sind Teil der „Airport Passagen“.

Die Liste der bereits im Sommer 2008 eröffneten Geschäfte umfasst „SØR“, Deutschlands führender Herrengeschäft, und „Bochmann & Pfendt Airport Optic“, der Sonnenbrillen namhafter internationaler Markenhersteller und Designer führt. Das Sortiment von „Pro-Idee“ umfasst innovative Markenprodukte für Business,



Lifestyle und Reisen aus aller Welt, während „Glamour & Style“ Accessoires, Schmuck und Lederwaren aus den großen internationalen Modemetropolen anbietet.

Ergänzt wurde das neue Angebot durch einen „Starbucks“, der bei Eröffnung im August 2008 das 126. Coffee House der Kette in Deutschland war. Mit über 14.400 Kaffeehäusern ist „Starbucks“ das weltweit führende Einzelhandelsunternehmen rund um den Kaffee.

Kurz vor Ostern 2009 wurden die „Airport Passagen“ komplettiert. Die Schweizer „The Nuance Group“ betreibt seit Gründonnerstag drei Shops. „The Nuance Group“ gilt mit ihren 5.000 Mitarbeitern sowie den rund 350 Shops an 60 Flughäfen in 20 Ländern als der größte „Flughafen-Retailer“ der Welt. Ende des vergangenen Jahres stieg das Unternehmen erstmals in den deutschen Markt ein. Im „Airport



Plaza Hamburg“ realisierte es verschiedene Einzelhandels-Konzepte. Köln/Bonn ist der zweite deutsche „Nuance“-Standort.

Auf 320 qm sind hier nun die „Nuance“-Konzepte „Cult“, „TravelStar“ und „Sound & Vision“ vertreten: „Cult“ bietet hochwertige Damenoberbekleidung namhafter Marken an. Bei „TravelStar“ können Passagiere und Besucher die aktuellsten Trends des Reisegepäcks entdecken, wäh-

rend „Sound & Vision“ seinen Kunden die neuesten elektronischen Geräte“ präsentiert. Außerdem betreibt seit April 2009 die „Martin Kirschner GmbH“ auf 240 qm einen weiteren „Buch & Presse Shop“. Mitte Mai 2009 kam ein 375 qm großer „ESPRIT-Store“ hinzu.

Im Sommer 2009 wird eine bis dahin große Angebotslücke geschlossen, wenn der zweitgrößte deutsche Lebensmittelbetrei-



ber „REWE“ auf einer Fläche von rund 500 qm seinen Flughafen-Supermarkt eröffnet.

Ein weiterer Baustein zur Modernisierung von Terminal 1 ist in Planung. Mittelfristig soll ein zentraler Ankunftsbereich geschaffen werden. Die Überlegungen sehen vor, zwei in Terminal 1 liegende Gepäckrückgabeflächen miteinander zu verbinden. Außerdem werden die dort ankommenden Passagiere das Gebäude mit ihrem Gepäck nicht mehr auf direktem Weg verlassen, sondern über zwei Roll-

steige eines zu bauenden Verbindungsbauwerkes auf die Abflugebene in unmittelbare Nähe des „REWE“-Supermarktes gebracht. Hierdurch werden sowohl der Non-Aviation- als auch der Abholerbereich aufgewertet.

Investitionsschwerpunkt Fracht

Mit dem Cologne Bonn Cargo Center (CBCC), das am 26. März 2009 in Betrieb ging, wird der Tagesfrachtverkehr am Köln Bonn Airport nachhaltig gestärkt.



Die in zehn Monaten für rund 25 Millionen Euro gebaute multifunktionale Frachthalle erfüllt modernste technische Standards und ist für Spediteure, Logistiker und Airlines konzipiert, die schnell und effizient ihre Ladung von der Straße in die Luft oder umgekehrt von dort auf die Straße bringen wollen. Durch das CBCC werden diese Vorgänge erheblich beschleunigt: Weil sich das neue Gebäude außerhalb des Sicherheitsbereichs befindet, erreichen Kunden das Frachtzentrum jetzt ohne Kontrollen.

Das Gebäude umfasst eine Fläche von 12.000 qm und bietet insgesamt 34 Lkw-Brücken, Rampen für Transporter, Palettenstationen, Sonderlagerräume für Gefahrgüter und Kühlräume sowie ca. 2.400 qm Büroflächen für Spediteure, Handlingsagenten und Airlines. Das CBCC ist täglich rund um die Uhr geöffnet. Dies gewährleistet den Kunden maximale Flexibilität. Jährlich können im CBCC bis zu 130.000 Tonnen umgeschlagen werden. Bei voller Auslastung werden dort bis zu 450 Menschen beschäftigt sein.

Die mit Abstand größte Investition tätigt der Köln Bonn Airport derzeit im Bereich der Expressfracht. Dort entsteht das neue Umschlagzentrum von FedEx für Zentral- und Osteuropa. Das gesamte Investitionsvolumen liegt bei rund 140 Millionen Euro, das sich Flughafengesellschaft und FedEx teilen.

Die moderne Ausstattung des Gebäudes sucht außerhalb des FedEx-Heimatmark-



tes USA seines gleichen. Mit der Inbetriebnahme sollen etwa 450 Mitarbeiter in dem deutschlandweit größten Fracht-Hub von FedEx beschäftigt sein. Die Sortierkapazität wird bei rund 12.000 Paketen und Dokumenten pro Stunde liegen. Auf Grund des Engagements von FedEx in Köln/Bonn stehen die Chancen sehr gut, die Folgen der Abwanderung von DHL und Lufthansa Cargo nach Leipzig mittelfristig auszugleichen. Das Frachtzentrum soll im Mai 2010 in Betrieb gehen. Das Richtfest wurde am 12. Mai 2009 gefeiert. <



Airport sichert deutschlandweit 37.000 Arbeitsplätze

Vor allem die Region profitiert vom Flughafen

Insgesamt sind 12.500 Menschen auf der Arbeitsstätte „Köln Bonn Airport“ beschäftigt. Jeder dieser Arbeitsplätze zieht einen zusätzlichen Arbeitsplatz im Umland und nochmals einen weiteren Job außerhalb der Region nach sich (Faktor 1,9). In der Region hängen somit circa 24.000 Arbeitsplätze vom Köln Bonn Airport ab, gesamtwirtschaftlich betrachtet sind es 37.000 Jobs. Bis zum Jahr 2020 soll sich die Zahl der Arbeitsplätze auf 66.000 Jobs erhöhen, davon 42.000 in der Region. Übrigens: Knapp 90 Prozent der direkt am Airport beschäftigten Mitarbeiter wohnen in der Region Köln/Bonn. In Köln sind es 44 Prozent, im Rhein-Sieg-Kreis 28, im Rheinisch-Bergischen Kreis und in Bonn je 6 Prozent.

Dies sind nur einige der wichtigsten Ergebnisse einer umfangreichen empirischen Studie, die im Mai 2008 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Im Auftrag der Flughafen Köln/Bonn GmbH wurde sie gemeinsam von der Unterneh-

mensberatung Booz Allen Hamilton, vom Wirtschaftsforschungsinstitut Prognos und dem Airport Research Center erstellt.

Die Studie der renommierten Institute betritt sowohl empirisch als auch methodisch Neuland. Erstmals hat einer der großen deutschen Flughäfen wirtschaftliche Kenngrößen wie Umsätze, Investitionen und Vorleistungen direkt bei den 135 Unternehmen am Airport untersucht. Im Einzelnen thematisiert die Studie drei große Inhaltskomplexe:

- die regionalen und gesamtwirtschaftlichen Beschäftigungs- und Einkommenseffekte des Köln Bonn Airport,
- die Auswirkungen auf die Unternehmen und den Tourismus in der Region (durch den Flughafen-Standort),
- die Auswirkungen eines Nachtflugverbots von Passagierflügen (zwischen 0 und 5 Uhr) auf Beschäftigung und Einkommen.

Neben den hohen Beschäftigungs- und Einkommenseffekten beleuchtet die Studie die positiven Auswirkungen auf Unternehmen und Tourismus in der Region. Der Köln Bonn Airport bringt den hier ansässigen Unternehmen und dem hiesigen Tourismus immense Standort- und Wettbewerbsvorteile. Die Studie belegt, dass die Region von der Nutzung des Flughafens erheblich profitiert. Zentrale Vorteile sind:

- Flughafenaffine Unternehmen wachsen stärker aufgrund der Anbindung an internationale Passagier- und Frachtströme.
- Rund 90 Millionen Euro sparen die regionalen Unternehmen jährlich ein – beispielsweise durch günstige Geschäftsreisen ab Köln/Bonn.
- Ca. 900 weitere Jobs pro Jahr entstehen durch Unternehmensansiedlungen



wegen des Flughafens – und zwar zusätzlich zu den bisher genannten direkten, indirekten und induzierten Arbeitsplätzen.

- Positive Imagebildung: Die Zahl der ausländischen Passagiere, die über den Köln Bonn Airport anreisen, hat sich seit 2003 mehr als verdoppelt. Der internationale Bekanntheitsgrad steigt hierdurch erheblich. Nicht nur das: Der Zuwachs an Touristen in der Region führte 2007, so die Studie, zu einem Kaufkraftzufluss von 270 Millionen Euro.

Insgesamt belegt die Untersuchung, dass der Köln Bonn Airport ein entscheidender Faktor für die Wirtschaftskraft in der Region ist.

Nachtflugverbot für Passagierflugzeuge hätte Arbeitsplatzverluste zur Folge

In einem gesonderten Teil untersuchten die Wissenschaftler die wirtschaftlichen Auswirkungen eines Nachtflugverbots für Passagierflüge am Köln Bonn Airport. Als möglicher Beginn eines Passagier-Nachtflugverbots in der Zeit zwischen 0 und 5 Uhr wurde in der Studie das Jahr 2010 zugrunde gelegt. Auf Basis der Flüge in einer typischen Woche – Basisjahr ist 2006 – wurden die potentiellen Reaktionen der Airlines für jeden einzelnen Flug erhoben. Mögliche Reaktionen auf ein Nachtflugverbot könnten beispielsweise die Verschiebung, Verlagerung oder die Streichung von Flügen sein. In einem weiteren Schritt erfolgten die Berechnung der zu erwartenden Passagierverluste und die daraus folgenden Umsatzverluste sowie die Ableitung und Quantifizierung der potentiellen Arbeitsplatzverluste.

Demnach ist mit einem unmittelbaren Wegfall von 1.700 Arbeitsplätzen direkt am Flughafen sowie in der Region zu rechnen. Damit verbunden wären bereits im Jahr der Einführung eines Verbots

Einkommensverluste in Höhe von 61 Millionen Euro. Des Weiteren wären beträchtliche Umsatzeinbußen zu verzeichnen. Sie würden sich auf 101 Millionen Euro belaufen. Und beides bereits im Jahr der Einführung des Verbots.

Rund 1,2 Millionen Passagiere gingen dem Flughafen verloren, da die Airlines den überwiegenden Teil der nächtlichen Flüge streichen bzw. an andere Flughäfen verlegen würden. Hierfür gibt es verschiedene Gründe:

- Viele Flughäfen – insbesondere in süd-europäischen Urlaubsregionen – verfügen nur über eingeschränkte Start- und Landekapazitäten.
- Am Tag müssen die Airlines – nicht zuletzt aus Wettbewerbsgründen – ihre Flugzeuge effizient auslasten.
- Die Wartung der Flugzeuge muss in der Nacht durchgeführt werden.

Airlines sehen sich gezwungen, dem Wunsch der Passagiere nach einer Verlängerung der Urlaubszeit zu folgen. Und das heißt: schon frühmorgens in den Urlaub starten und spät abends zurückkehren. <





Vorzeitige Verlängerung der Nachtflugregelung ist an Bedingungen geknüpft

Am 7. Februar 2008 teilte der damals amtierende nordrhein-westfälische Verkehrsminister Oliver Wittke mit, dass die Nachtflugregelung für den Köln Bonn Airport bis zum Jahr 2030 verlängert werde. 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. Mit der Verlängerung der Nachtflugregelung bleiben die 1997 eingeführten Beschränkungen des Nachtflugbetriebs über das Jahr 2015 hinaus erhalten.

Der Minister knüpfte die vorzeitige Verlängerung an weitere Bedingungen und forderte die Geschäftsführung des Köln Bonn Airport auf, alle Möglichkeiten zu nutzen, die Situation der Flughafennach-

barn vor allem nachts zu verbessern. Im Gegenzug sicherte Michael Garvens, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH, zu, zeitnah Vorschläge vorzulegen. Hierbei werde man alle technischen und organisatorischen Möglichkeiten berücksichtigen, um den Fluglärm weiter zu mindern. Seitdem hat der Köln Bonn Airport innerhalb weniger Monate ein umfangreiches Bündel an Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation auf den Weg gebracht.

Novellierung der Entgeltordnung

Seit vielen Jahren gibt es am Köln Bonn Airport – dies ist auch Praxis an anderen deutschen Flughäfen – eine Differenzierung der Landeentgelte, die sich am Lärmwert des entsprechenden Luftfahrzeuges orientiert. Zudem wird bei der Entgeltberechnung zwischen Tages- und Nachtzeit unterschieden. Durch diese Differenzierung soll für Airlines der An-

reiz geschaffen werden, den Verkehr am Tag abzuwickeln und möglichst lärmarme Fluggeräte einzusetzen.

Bisher folgte man am Köln Bonn Airport bei der lärmabhängigen Eingruppierung dem international verbindlichen Regelwerk der ICAO (International Civil Aviation Organization). Im sogenannten ICAO, Annex 16, werden die Flugzeuge in verschiedene Lärmkategorien aufgeteilt. Abhängig von Antriebsart, Motorenanzahl und Gewicht müssen Flugzeuge bestimmte Lärmgrenzwerte einhalten. Dabei wurde unterschieden in die Zugehörigkeit zu Kapitel 2, Kapitel 3 sowie „verzeichnet auf der Bonusliste“. Die „Bonusliste“ ist eine vom Bundesverkehrsministerium festgelegte Aufstellung besonders lärmarmer Kapitel-3-Flugzeuge. Da die Airlines, die den Köln Bonn Airport anfliegen, ihre Flotten in den vergangenen Jahren erheblich modernisierten, sind fast alle hier eingesetzten Strahlflug-

zeuge auf der Bonusliste verzeichnet. Um nun eine weitergehende und exakte Differenzierung zu erreichen, wurde daher eine Novellierung vorgenommen, die am 1. März 2009 in Kraft trat. Die Eingruppierung der Flugzeuge erfolgt jetzt auf der Basis des tatsächlich gemessenen Lärms beim Start an der Messstelle 6 in Lohmar. Das neue Entgeltmodell ergibt sich aus dem mittleren Maximalpegel des jeweiligen Flugzeugtyps. Die Flugzeuge werden nun trennschärfer in sieben Lärmklassen eingeteilt und die Lärmzuschläge entsprechend gestaffelt. In der Nachtzeit verdoppelt sich zudem der Lärmzuschlag.

Die Gewichtung zwischen Lärm- und Luftschadstoffanteil der umweltabhängigen Entgeltkomponente soll bei etwa 75/25 Prozent liegen, wobei diese Verteilung bei den einzelnen Flugzeugtypen stark variieren kann. Dieses neue Entgeltmodell ermöglicht eine feinere Dif-



Verbesserung der Lärmsituation



ferenzierung der eingesetzten Flugzeuge und damit eine bessere Lenkungswirkung unter Umweltgesichtspunkten.

Neues Anflugverfahren während der Nacht

Seit dem 12. Februar 2009 wenden Piloten, die zwischen 22 Uhr und 6 Uhr auf dem Köln Bonn Airport landen, ein neues Anflugverfahren an. Mit der Einführung des „Continuous Descent Approach“ (CDA) verringern sich in einer Entfernung zwischen etwa 20 und 50 Kilometern vom Flughafen die maximalen Geräuschpegel am Boden um 4 bis 6 Dezibel.

Wie bereits in der Vergangenheit werden die Flugzeuge etwa 18 Kilometer vor der Landebahn mit Hilfe des Instrumentenlandesystems zum Boden geführt. Zuvor jedoch sorgt der CDA dafür, dass sie länger in größeren Höhen gehalten werden. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) führt die Maschinen zunächst in Flughöhen oberhalb von 7.000 Fuß (etwa 2.130 Meter). Erst ab einer Entfernung von rund 46 Kilometern sinken die Flugzeuge bei minimaler Triebwerksleistung kontinuierlich ab. Durch den gleichmäßigen Sinkflug werden – anders als bei der herkömm-

lichen Anflugpraxis – unterhalb von 7.000 Fuß relativ lärmintensive Horizontalflugphasen vermieden.

Gleichzeitig sollen die sogenannten Störklappen (speedbrakes) von den Piloten seltener eingesetzt werden und das Ausfahren von Landeklappen und Fahrwerk erst so spät wie möglich erfolgen. Ein weiterer Vorteil: Neben der zusätzlichen Lärminderung sparen die Airlines auf diese Weise Kerosin.

Um ein lärmarmes Anflugverfahren zu entwickeln, wurde auf Initiative des Flughafens und von UPS gemeinsam mit Piloten und Fluglotsen im Jahr 2008 eine Arbeitsgruppe gegründet, die Flugversuche und Lärmmessungen durchgeführt hat. Bereits Mitte Juni 2008 begann die Zentrale der Deutschen Flugsicherung (DFS) in Langen mit dem Probetrieb, den der Flughafen durch mobile Lärmmessungen an verschiedenen Punkten begleitete. Die im Probetrieb gewonnenen Erfahrungen und Ergebnisse wurden am 4. November 2008 der Fluglärnkommision vorgestellt und dort mit einem Beschluss zur dauerhaften Einführung verabschiedet. Die Ergebnisse zeigen, dass selbst in der direkten Flughafennachbarschaft auf

Grund der CDA-Praxis noch leichte Pegelminderungen zu verzeichnen sind. Neben dem Köln Bonn Airport und der DFS wirkten die Fluggesellschaften UPS, Star Air, Germanwings, TUIfly und Air Berlin in der Arbeitsgruppe mit. Köln/Bonn ist nach Fraport der zweite Flughafen in Deutschland, der „Continuous Descent Approach“ bei Nacht verbindlich einführt.

Mehr Transparenz durch „Betriebsrichtung live“

Aus welcher Richtung die Flugzeuge am Köln Bonn Airport zur Stunde landen und in welche Richtung sie starten, kann man seit Ende Oktober 2008 im Internet erfahren. Auf der Website des Köln Bonn Airport wird die aktuelle Flugbetriebsrichtung auf den drei Start- und Landebahnen angezeigt. Dort erreicht man die Seite unter „Airport regional/Fluglärm & Schallschutz/Betriebsrichtung live“. Die Darstellung erfolgt in grafischer und tabellarischer Form. So ist anhand von Flugzeugsymbolen die aktuelle Start- bzw. Landebahn zu erkennen und über eine Windrose die Windrichtung. Eine Tabelle verzeichnet – ausgewertet über einen Stundenz Zeitraum – die Anzahl der Starts und Landungen sowie die wesentlichen Wetterparameter.

Die Flugbetriebsrichtung wird von den Fluglotsen der DFS auf dem Tower festgelegt. Ausschlaggebend sind dafür die Wetter- und Verkehrsverhältnisse. In aller Regel wird gegen den Wind gestartet und gelandet, wobei gewisse Seitenwindkomponenten tolerabel sind. Neben der Windrichtung am Boden können für die DFS auch Rückmeldungen von Piloten entscheidend sein, die eventuell abweichende Windrichtungen in höheren Luftschichten bemerken und dem Tower mitteilen. Bei wenig stabilen Wetterlagen ist es durchaus möglich, dass die DFS die Betriebsrichtung mehrmals am Tag ändert. Mit dem neuen Online-Dienst schafft der Flughafen insbesondere für seine Nachbarn weitaus mehr Transparenz.



Verbesserung der Lärmsituation



Unbürokratische Umsetzung des Passiven Schallschutzes

Die Verlängerung der Nachtflugregelung ist weiterhin an die Auflage gekoppelt, die Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen alle fünf Jahre rechnerisch zu überprüfen. Flankierend hierzu führt die Flughafengesellschaft ihr Programm zum Passiven Schallschutz ungemindert fort. Dies geschieht in einigen Gebieten über das gesetzlich geforderte Maß hinaus.

Das gesamte Nachtschutzgebiet umfasst etwa 900 Straßenzüge mit 19.500 Gebäuden auf einer Fläche von 90 Quadratkilometern. Somit werden ca. 45.000 Wohneinheiten vor Fluglärm geschützt. Das Gesamtvolumen des Programms liegt bei 85 Millionen Euro. Bis heute wurden schon rund 38.000 Räume bzw. 23.000 Wohneinheiten mit schalldämmenden Maßnahmen ausgestattet.

Nachdem die Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm am 7. Juni 2007 in Kraft getreten ist, werden durch das Landesumweltamt die Fluglärmzonen der Flughäfen in Nordrhein-Westfalen neu berechnet. Nach erfolgter Festlegung – voraussichtlich geschieht dies Ende

2009 oder Anfang 2010 – wird der Flughafen den Umfang des derzeitigen Schallschutzgebietes überprüfen und gegebenenfalls anpassen. Dabei steht außer Frage, dass die bereits als Nachtschutzgebiet ausgewiesenen Bereiche Bestandsschutz genießen und nicht verkleinert werden, auch wenn dies durch das neue Gesetz ermöglicht würde.

Einführung emissionsabhängiger Landegebühren

Auch wenn die Einführung einer emissionsabhängigen Landegebühr nicht direkt an die Verlängerung der Nachtflugregelung geknüpft ist, zeigt sie, dass für den Köln Bonn Airport der Ausgleich zwischen Ökonomie und Ökologie einen hohen Stellenwert besitzt.

Am 1. April 2008 führte der Köln Bonn Airport als erster Flughafen in Nordrhein-Westfalen emissionsabhängige Landegebühren ein. Nach Frankfurt und München ist Köln/Bonn damit der dritte Flughafen in Deutschland, der sich an dem Pilotprojekt beteiligt. Durch die Berücksichtigung der Stickoxid-Emissionen soll die Umweltkomponente der Flughafenentgelte weiter gestärkt werden.



Die emissionsabhängigen Landeentgelte sind ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität im Flughafennahbereich. Außerdem erhalten die Airlines hierdurch einen zusätzlichen Anreiz, moderne und umweltfreundliche Flugzeuge einzusetzen. Seit dem 1. April 2008 bezahlen alle Fluggesellschaften für jedes Kilogramm Stickoxid (NO_x), das während eines Start- und Landezyklus ausgestoßen wird, 3 Euro. Der Start- und Landezyklus ist definiert als der Endanflug, das Rollen am Boden und der erneute Start bis zu einer Flughöhe von 3.000 Fuß (940 Meter).

vom Abfluggewicht des eingesetzten Flugzeugtyps abhängen.

Der Anreiz zur Verminderung der Stickoxid-Emissionen soll insbesondere der lokalen Luftqualität am Flughafen zu Gute kommen. 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; zudem gilt es als eines der Treibhausgase. <<

Für den Köln Bonn Airport ist die Einführung der emissionsabhängigen Gebühren aufkommensneutral. Die Maßnahme generiert keine zusätzlichen Einnahmen, da sich die Kosten für die Fluggesellschaften insgesamt nicht erhöhen: Über eine Bonus-Malus-Komponente wird der Einsatz von umweltfreundlichen „sauberen“ Flugzeugen belohnt. Für stärker emittierende Flugzeuge muss ein entsprechend höherer Beitrag entrichtet werden. Die Mehraufwendungen der Fluggesellschaften für das emissionsabhängige Entgelt werden durch eine Absenkung der sogenannten fixen Abgaben ausgeglichen, die



Airport unterstützt zwei Projekte in Indien

Seit September 2008 geht der Köln Bonn Airport einen neuen Weg beim Klimaschutz, denn die Senkung des CO₂-Ausstoßes ist eine globale Herausforderung, der sich die gesamte Luftfahrtbranche stellen sollte. Als erster deutscher Flughafen bietet er deshalb seinen Passagieren an, aktiv zum Klimaschutz beizutragen und ihre Flugreisen klima-neutral zu gestalten. Der Flughafen kooperiert dabei mit der Organisation „myclimate“, die verschiedene Klimaschutzprojekte in der ganzen Welt aktiv unterstützt. Rund 50.000 Euro investierte der Airport in das Projekt „Klima-neutral fliegen“.

Passagiere können nun die CO₂-Emissionen, die ihre Flüge ab Köln/Bonn verursachen, freiwillig ausgleichen. Dabei spenden sie für zwei Projekte, die unmittelbar zur Verringerung von Treibhausgasen führen. Hierfür wurde in den Wartebereichen der Terminals elektronische „Klima-Counter“ aufgestellt. Das Verfahren ist einfach: An den grün lackierten Stelen, die mit dem Internet verbunden sind, geben die Passagiere ihr Reiseziel ein. Ein Emissionsrechner ermittelt entsprechend der Flugstrecke die genaue Menge CO₂ sowie die anteilmäßigen Kosten pro Passagier, die anfallen würden,

um dieselbe Kohlendioxid-Menge andernorts einzusparen – etwa durch die umweltfreundliche Erzeugung von Strom aus Biomasse bei einem „myclimate“-Klimaschutzprojekt in Indien. Daraus ergibt sich der individuelle Spendenbetrag, der am Klima-Counter per Kreditkarte bezahlt werden kann: Für einen einfachen Flug (Economy-Class) von Köln/Bonn nach Berlin wären das beispielsweise 6 Euro, nach Mallorca etwa 9 Euro oder nach Teheran 21 Euro. Fluggäste können selbstverständlich entscheiden, ob sie den errechneten Spendenbetrag nach oben oder unten korrigieren wollen.

Alternativ zum Klima-Counter kann die Spende auch online auf der Website des Köln Bonn Airport geleistet werden. Auch der Flughafen selbst beteiligt sich, indem er für jede Dienstreise eine entsprechende Klima-Spende leistet.

Ein führender Anbieter von Kompensationsmaßnahmen

„myclimate“ ist eine unabhängige internationale Initiative mit Schweizer Wurzeln. Sie zählt zu den weltweit führenden Anbietern von CO₂-Kompensationsmaßnahmen. Neben dem Köln Bonn Airport arbeitet sie u. a. mit Lufthansa, SWISS und TUIfly zusammen. Zu ihrem Kundenkreis zählen große wie kleine Unternehmen, öffentliche Verwaltungen, Non-Profit-Organisationen und Organisatoren von Events. Alle Projekte, die „myclimate“ unterstützt, müssen sehr strenge Auflagen erfüllen. So müssen sie zusätzlich zur Reduktion von Treibhausgasen einen nachweislich positiven Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten und sowohl ökologisch als auch sozial verträglich sein. „myclimate“ garantiert, dass mindestens 80 Prozent der Spendenerlöse direkt in die Klimaschutzprojekte fließen.

Das am Köln Bonn Airport eingenommene Geld kommt zwei Projekten in Indien zugute. In der südindischen Region Karnat-



taka wird Biomasse, die bisher als landwirtschaftlicher Abfall ungenutzt auf den Feldern verbrannt wurde, für die Strom- und Wärmeproduktion genutzt. Im Zuge technischer Innovationen können auch Abfälle mit niedrigem thermischem Wert als effizienter Brennstoff genutzt werden. Schädliche Emissionen, die in der Vergangenheit durch unkontrolliertes Verbrennen entstanden, werden reduziert. In sieben Jahren können auf diesem Weg rund 160.000 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Zudem realisiert „myclimate“ in den nächsten zehn Jahren im indischen Staat Bihar gemeinsam mit indischen Unternehmen hundert Biomasse-Vergasungskraftwerke, die Elektrizität erzeugen. Langfristig wird die Energiegewinnung aus Biomasse die bisher verwendeten emissionsintensiven Dieselgeneratoren überflüssig werden lassen. Wenn alle Anlagen im Jahr 2017 in Betrieb sind, beträgt die gesamte jährliche Einsparung über 65.000 Tonnen CO₂.

Photovoltaik verbessert die Umweltbilanz

Aber auch mit diversen anderen Maßnahmen leistet der Köln Bonn Airport einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und der damit verbundenen Verbesserung der unternehmenseigenen Umweltbilanz. Aktuelles Beispiel ist die Photovoltaik-Anlage auf dem Dach des Ende März 2009 in Betrieb gegangenen Cologne Bonn Cargo Centers.

Die 1,1 Millionen Euro teure Photovoltaik-Anlage besteht aus 1.685 Modulen und ist damit eine der größten im Köln-Bonner Raum. Indem sie sauberen Strom produziert, leistet der Flughafen einen beispielhaften Beitrag zum Einsatz regenerativer Energien.

Auf der rund 9.000 qm großen Dachfläche wurden 380 feuerverzinkte Stützen zur Befestigung der Solarstromanlage ver-

schraubt. Bei dem System handelt es sich um eine netzgekoppelte Photovoltaik-Anlage. Die Solarmodule erzeugen jeden Tag – selbst bei bewölktem Himmel – Strom, der vollständig in das Netz einspeist wird. Damit wird nicht nur emissionsfreie Energie aus Sonnenkraft gewonnen, es werden auch versiegelte und ungenutzte Flächen sinnvoll verwendet.

Jährlich werden so rund 265.400 Kilowatt-Stunden Strom erzeugt. Das entspricht dem Verbrauch von etwa 85 Haushalten. In 20 Jahren wird die Photovoltaik-Anlage rund 3.200 Tonnen Kohlendioxid eingespart und einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Umwelt geleistet haben. Betrieben wird die Anlage von der „Energiebau Solarstromsysteme GmbH“ aus Köln in Kooperation mit der „RheinEnergie AG“.

Übrigens: Schon jetzt ist ein weiteres Photovoltaik-Projekt in Planung. Im Jahr 2010 wird das neue Fracht- und Sortierzentrum von FedEx in Betrieb gehen. Auf dessen Dach wird dann eine noch größere Anlage im Vergleich zu der des Cologne Bonn Cargo Centers sauberen Strom erzeugen. <





Gesamtwirtschaftliches Umfeld und Branchensituation

Ausgelöst durch die Finanzkrise im 2. Quartal 2008 kam es zu einem weltweiten Konjunkturerinbruch, der sich auch in 2009 fortsetzen wird. Aufgrund dessen wuchs die deutsche Wirtschaft in 2008 nur moderat um 1%.

Die Anzahl der Beschäftigten nahm zwar noch um 1,45% zu, für 2009 ist jedoch mit einem Beschäftigungsrückgang zu rechnen.

Auch das Wachstum in der Luftfahrtbranche stagnierte (+0,1%), gemessen an den Flugzeugbewegungen in 2008, wobei die drei ersten Quartale noch ein zusätzliches Aufkommen von 1,6% auswiesen. 2009 wird das Weltluftverkehrswachstum voraussichtlich bei Minus 6% liegen.

Verkehrsentwicklung

Durch den Teilweggang von DHL und Weggang von Lufthansa Cargo weist der Flughafen Köln/Bonn erwartungsgemäß rückläufige Flugzeugbewegungen von 6,2% (Bundesdurchschnitt +0,1%) aus. Die Passagierzahl (10,3 Mio.) reduzierte sich um 1,2% (Bundesdurchschnitt +1,1%), wobei sie noch im September kumuliert bei +1% lag. Auch das Wachstum der Low-Cost-Carrier war mit ./. 1% negativ. Das Frachtaufkommen (591.983 t) verringerte sich durch den bekannten Teilabzug von DHL und Lufthansa Cargo um 18,3% (Bundesdurchschnitt +6,0%). 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 Marktanteile hinzugewonnen und hielt über das Jahr betrachtet in diesem Segment einen Anteil von 95% (Vorjahr 87%).

Ertragslage

Erwartungsgemäß liegen die Erträge 2008 mit 267,9 Mio. € um 2,5 % unter dem Vorjahresniveau, aber um 4 % über dem Planansatz, was zum Teil auch positive Sondereffekte zurückzuführen ist. Die stabile Ertragslage des Flughafens zeigt sich auch am Wachstum der Non-Aviation-Erträge, die mit einem Plus von 10,4 % deutlich zum Erfolg beitragen.

Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 2,8 %, beinhalten jedoch außerplanmäßige Kosten (Umzug der Verwaltung, überdurchschnittliche Tarifsteigerungen, Nachzahlung Erbbauzins) von ca. 7,2 Mio. €.

Die Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.2008 betrug 1.829 und lag um 93 Personen unter dem Vorjahresniveau. Mit einem Jahresfehlbetrag von 6,5 Mio. € wurde ein um 3,1 Mio. € besseres Ergebnis erwirtschaftet, als geplant.

Vermögens- und Finanzlage

Im Jahr 2008 investierte die Gesellschaft insgesamt 63,6 Mio. €.

Die wesentlichen Investitionen sind der Bau eines Cargo-Speditions-Centers, das im März 2009 in Betrieb ging, der FedEx-Frachthalle (Inbetriebnahme 2. Quartal 2010), Aus- und Umbau Terminal 1 mit einer zentralen Sicherheitskontrolle und weiteren Shopflächen, Teilerneuerung der kleinen Startbahn sowie der Straßen und Abstellflächen.

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

Aufgrund vor genannter Investitionen stieg die Verschuldung bei den Banken um 14,3 Mio. € auf 271,0 Mio. €.

Alle Darlehen wurden planmäßig getilgt.

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. €) 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.

Derivate oder ähnliche spekulative Finanzinstrumente hält die Gesellschaft nicht in ihrem Portefeuille. In den Bereichen Liquidität und Forderungsausfälle werden derzeit keine Risiken gesehen.

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.

Mit dem Kauf des Flughafengrundstücks am 16. Dezember 2008 wurde der langjährige Rechtsstreit um die Erbbauzinsnachforderungen, die in 2008 vollständig bilanziert (16,0 Mio. €) wurden, gelöst. Somit besteht für die Flughafengesellschaft eine Investitionsplanungssicherheit weit über das Jahr 2020. Zukünftige Belastungen aus dem Erbbauzins werden daher entfallen.

Durch die bestehende Betriebsgenehmigung ohne weitere Einschränkungen bis 2030 wird die Planungs- und Investitionssicherheit sowohl für den Flughafen wie die Flughafengesellschafter gewährleistet. Ein 24-Stunden-Betrieb bleibt somit erhalten.



Die bestehenden Arbeitsplätze sind 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 erheblichen Anstieg des Frachtvolumens der vorhandenen Gesellschaften wird der Teil- bzw. Weggang der DHL und Lufthansa Cargo mittelfristig 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 Marktes und die Entwicklung zu einem innereuropäischen Low-Cost-Umsteiger-Hub. Einen

besonderen Schwerpunkt legt der Köln Bonn Airport auf die Erweiterung der Tagesfracht für die im März 2009 ein eigenes Cargo-Speditions-Center in Betrieb genommen wurde.

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.



Prognosebericht

Aufgrund der weltweit anhaltenden Wirtschafts- und Finanzkrise geht die Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2009 von einem rückläufigen Verkehrswachstum aus. Im Passagierbereich wird mit einem Rückgang von ca. 9 % gegenüber dem Vorjahr gerechnet. Auch im Frachtbereich wird sich der seit Herbst letzten Jahres abzeichnende Abwärtstrend weiter fortsetzen. Hier wird ein Minus von ebenfalls 9 % erwartet.

Trotz der schwachen Verkehrsentwicklung plant die Gesellschaft Investitionen

in Höhe von 148,2 Mio. €. Als bedeutendste Maßnahme gilt der Grundstückskauf durch die Flughafengesellschaft.

Des Weiteren werden sowohl im Passagier- als auch im Frachtbereich Investitionen getätigt, um dem nach der Krise wiederkehrenden Luftverkehrswachstum Rechnung tragen zu können. Im Passagierbereich wird der Flugsteig B zu einem Umsteige- und Transfer-Hub entwickelt. Hierdurch können zukünftig Verkehre aus den Wachstumsmärkten der Non-Schengen-Gebiete abgewickelt und neue Märkte erschlossen werden. Zusätzlich wird im Terminal 1 ein zentraler Ausgangsbereich



geschaffen und das landseitige Non-Aviation-Angebot erweitert.

Im Frachtbereich liegt der Fokus auf der Fertigstellung der Umschlags- und Sortierhalle für den Kunden FedEx. Ab Mitte 2010 wird dieser seine Geschäftstätigkeit am Flughafen Köln/Bonn aufnehmen.

Die oben beschriebene rückläufige Verkehrsentwicklung sowie die zusätzlichen Investitionsmaßnahmen belasten das Wirtschaftsjahr 2009. Insgesamt rechnet die Gesellschaft unter Berücksichtigung des Grundstückskaufes mit einem Jahresfehlbetrag von 9,7 Mio. €. Die Umsatz-

erlöse waren im Wirtschaftsplan mit 253,9 Mio. € geplant und die betrieblichen Aufwendungen mit 242,9 Mio. €. Da abzusehen ist, dass sich der Konjunkturunbruch stärker als geplant auswirkt, wurde zur Ergebnissicherung ein umfangreiches Sparprogramm mit einem Einsparvolumen von ca. 8,0 Mio. € beschlossen. Hierbei geht es um Kostenreduktionen in allen Unternehmensbereichen, insbesondere um den Abbau von Arbeitnehmerüberlassungskräften und die Senkung der Personalkosten.

Die weitere Entwicklung des Unternehmens wird mit der Betriebsaufnahme des Kunden FedEx deutlich positiver ausfallen. In 2010 rechnet die Gesellschaft aus heutiger Sicht wieder mit steigenden Erlösen und ab 2011 mit positiven Jahresergebnissen.

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

Nachtragsbericht

Die noch ausstehende Zustimmung des Bundesministeriums der Finanzen zu dem im Dezember 2008 abgeschlossenen Kaufvertrag betreffend das Flughafengrundstück wurde am 23. März 2009 erteilt. Sonstige Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Abschlussstichtag sind nicht eingetreten.

Köln, den 31. März 2009
Flughafen Köln/Bonn GmbH

gez. Michael Garvens
(Vorsitzender der Geschäftsführung)

gez. Wolfgang Klapdor
(Geschäftsführer)

A. Allgemeine Angaben

(1) Vorbemerkung

Soweit die Berichtspflichtigen 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 von im Dreischichtbetrieb eingesetzten Vermögensgegenständen wird grundsätzlich kürzer angesetzt.

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

Geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten bis zu 150,00 € werden im Jahr des Zugangs in voller Höhe abgeschrieben und als Abgang behandelt. Bei Anschaffungskosten zwischen 150,00 € und 1.000,00 € werden diese ab 2008

entsprechend den steuerlichen Neuregelungen des § 6 Abs. 2 a EStG in einen jahresbezogenen Sammelposten eingestellt, der einheitlich über 5 Jahre linear abgeschrieben wird. Wesentliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sind mit der Änderung nicht verbunden.

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 Alters- und Teilzeitverhältnisse gewechselten Angestellten. 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 voraus-

sichtlich 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 (1.800 T€), aus Steuererstattungen (973 T€), Forderungen an Betriebsangehörige (289 T€) und debitorische Kreditoren (70 T€) ausgewiesen. 395 T€ haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(6) Rechnungsabgrenzungsposten

In dem Posten sind unter anderem aktivierte Disagiobeträge von 1,3 T€ (Vorjahr 10,0 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	16,0
Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern bzw. ehemaligen Mitarbeitern	6,4
Ausstehende Abrechnungen	7,5
Passiver Schallschutz	6,0
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 5.124 T€ enthalten.

	Davon mit einer Restlaufzeit			Restlaufzeit
	bis 1 Jahr T€	mehr als 5 Jahre T€	Gesamtbetrag 31.12.2008 T€	bis 1 Jahr Vorjahr T€
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	54.657	121.457	271.003	80.456
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16.143	0	16.143	13.587
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	0	29.074	29.074	0
4. Sonstige Verbindlichkeiten	3.352	838	6.915	2.447
– davon aus Steuern	(871)	(0)	(871)	(794)
	74.152	151.369	323.135	96.490

C. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

[12] Umsatzerlöse

	2008 T€	2007 T€
Flughafengebühren, Bodenverkehrsdienste	180.359	196.390
Mieten, Pachten und Versorgungsleistungen	76.469	69.915
Übrige Leistungen	6.085	4.813
	262.913	271.118
– davon periodenfremd	(6.106)	(813)

[13] Sonstige betriebliche Erträge

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

[14] Materialaufwand

Von den Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe entfallen 21,2 Mio€ (Vorjahr 21,5 Mio€) auf die Anlagenunterhaltung.

[15] Personalaufwand

Auf die Altersversorgung entfallen 6,5 Mio€ (Vorjahr 6,2 Mio€).

[16] Sonstige betriebliche Aufwendungen

Unter dieser Position sind u. a. Zuführungen zu sonstigen Rückstellungen (6,7 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	123.512
Jährliche Zahlungsverpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen	740
	124.252

Die Gesellschaft und der Gesellschafter Bundesrepublik Deutschland haben im Dezember 2008 eine notarielle Vereinbarung getroffen, wonach sich die Gesellschaft verpflichtet hat, den von ihr derzeit auf Grund von Erbbaurechtsvereinbarungen genutzten Grund und Boden zum Betrieb des Flughafens zum Kaufpreis von 84.000.000,00€ zu erwerben. Die Voraussetzungen für die Fälligkeit des Kaufpreises sind im Laufe des Monats März 2009 eingetreten.

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 2008 auf 3,2% (Vorjahr 3,2%) belief.

Die Arbeitgeberanteile für die Zusatzversorgungskasse beliefen sich in 2008 auf 5.962 T€ (Vorjahr 5.742 T€).

(18) Aufgliederung der Mitarbeiterzahl im Jahresdurchschnitt

Anzahl	2008	2007
Mitarbeiter		
Bodenverkehrsdienste	591	718
Übrige Mitarbeiter	1.240	1.179
	1.831	1.897

(19) Geschäftsführung

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

Wolfgang Klapdor, Köln,
technischer Geschäftsführer

Die Gesamtbezüge der aktiven Geschäftsführer betrugen 592 T€.

Die Bezüge ehemaliger Geschäftsführer bzw. ihrer Hinterbliebenen beliefen sich auf 316 T€.

Für ehemalige Geschäftsführer bzw. ihre Hinterbliebenen waren zum Bilanzstichtag Pensionsverpflichtungen von 3.406 T€ zurückgestellt, für aktive Geschäftsführer 1.261 T€.

Die an ehemalige Geschäftsführer gewährten Kredite betragen zum Bilanzstichtag 2 T€.

(20) Mitglieder des Aufsichtsrats

Bundesminister a.D. Dr. Volker Hauff
Land Nordrhein-Westfalen
(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

Bernd Drewes
Arbeitnehmersvertreter
Angestellter FKB
(bis 31. Dezember 2008)

Binali Edis
Arbeitnehmersvertreter
Oberlader FKB

Jörg Frank
Stadt Köln
Organisator

Dr. Willi Hausmann
Land Nordrhein-Westfalen
Staatssekretär a. D.

Arno Hospes
Stadt Bonn
Dipl.-Ing.

Günter Kozlowski
Land Nordrhein-Westfalen
Staatssekretär

Waltraud Mayer
Arbeitnehmersvertreterin
Angestellte FKB

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 28,1 T€.

(21) Vorschlag zur Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Jahresfehlbetrag von 6.496.577,54 € mit dem Gewinnvortrag von 1.598.699,84 € zu verrechnen und den Bilanzverlust in Höhe von 4.897.877,70 € auf neue Rechnung vorzutragen.

Köln, den 31. März 2009
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 2008 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 rechnungs-

legungs-bezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst 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.

Köln, den 16. April 2009

Verhülsdonk & Partner GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Dr. Görlitz
Wirtschaftsprüfer

Böing
Wirtschaftsprüfer

Jahresabschluss, Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008

Aktiva	Anhang Tz.	Stand 31.12.2008		Stand 31.12.2007	
		€	€	T€	T€
A. Anlagevermögen	(3)				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Lizenzen und EDV-Software		2.198.575,00		1.677	
2. Geleistete Anzahlungen		283.525,43	2.482.100,43	1.121	2.798
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		290.287.465,05		292.415	
2. Technische Anlagen und Maschinen		74.709.535,19		69.910	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		14.378.427,00		13.392	
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		34.921.333,55	414.296.760,79	14.839	390.556
III. Finanzanlagen					
Sonstige Ausleihungen			1.190.277,52		1.269
			417.969.138,74		394.623
B. Umlaufvermögen					
I. Vorräte					
Hilfs- und Betriebsstoffe			1.436.654,56		1.311
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(4)	14.234.309,73		23.426	
2. Sonstige Vermögensgegenstände	(5)	3.139.060,00	17.373.369,73	4.232	27.658
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten			1.077.418,35		878
			19.887.442,64		29.847
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(6)		1.030.374,25		353
			438.886.955,63		424.823

[illegible]

- | |
|--|
| 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. Jahresfehlbetrag/-überschuss |
| 16. Gewinn-/Verlustvortrag aus dem Vorjahr |
| 17. Bilanzverlust/-gewinn |

Gewinn- und Verlustrechnung

Anhang				Vorjahr	
Tz.	€	€	T€	T€	
[12]		262.913.469,52		271.118	
		1.708.179,90		1.072	
[13]		3.262.077,71		2.635	
		267.883.727,13		274.825	
[14]					
	27.069.873,25		26.354		
	67.521.554,70	94.591.427,95	65.462	91.816	
[15]					
	72.482.220,58		71.917		
	20.760.527,97	93.242.748,55	20.443	92.360	
		38.622.807,48		37.980	
[16]		33.022.347,81		30.291	
		259.479.331,79		252.447	
		8.404.395,34		22.378	
	24.612,18		26		
	753.033,60		424		
	13.152.485,34	-12.374.839,56	13.297	-12.847	
		-3.970.444,22		9.531	
		103.610,24		1.251	
		2.422.523,08		2.772	
		-6.496.577,54		5.508	
		1.598.699,84		-3.909	
		-4.897.877,70		1.599	

Jahresabschluss, Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2008

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand 1.1.2008 €	Zugänge €	Um- buchungen €	Abgänge €	Stand 31.12.2008 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Lizenzen und EDV-Software	16.442.964,31	804.272,11	984.380,04	216.173,30	18.015.443,16
2. Geleistete Anzahlungen	1.120.847,32	147.058,15	-984.380,04	0,00	283.525,43
	17.563.811,63	951.330,26	0,00	216.173,30	18.298.968,59
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	574.012.874,48	12.446.142,84	5.412.858,43	8.887.846,49	582.984.029,26
2. Technische Anlagen und Maschinen					
a) Flugbetriebsflächen	130.061.512,71	3.186.608,90	123.434,71	117.438,33	133.254.117,99
b) Andere technische Anlagen und Maschinen	218.977.890,61	9.417.538,42	6.315.229,52	14.008.030,55	220.702.628,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	82.009.220,50	5.497.523,73	104.628,28	3.529.627,21	84.081.745,30
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	14.838.819,19	32.150.628,49	-11.956.150,94	111.963,19	34.921.333,55
	1.019.900.317,49	62.698.442,38	0,00	26.654.905,77	1.055.943.854,10
III. Finanzanlagen					
Sonstige Ausleihungen	1.268.799,72	41.332,35	0,00	119.854,55	1.190.277,52
	1.038.732.928,84	63.691.104,99	0,00	26.990.933,62	1.075.433.100,21

Entwicklung des Anlagevermögens

Abschreibungen				Buchwerte	
Stand 1.1.2008 €	Zugänge €	Abgänge €	Stand 31.12.2008 €	31.12.2008 €	31.12.2007 €
14.765.586,31	1.267.455,15	216.173,30	15.816.868,16	2.198.575,00	1.677.378,00
0,00	0,00	0,00	0,00	283.525,43	1.120.847,32
14.765.586,31	1.267.455,15	216.173,30	15.816.868,16	2.482.100,43	2.798.225,32
281.597.396,27	18.914.956,09	7.815.788,15	292.696.564,21	290.287.465,05	292.415.478,21
111.544.178,71	4.584.952,40	48.344,12	116.080.786,99	17.173.331,00	18.517.334,00
167.585.474,61	9.289.373,83	13.708.424,63	163.166.423,81	57.536.204,19	51.392.416,00
68.617.309,50	4.566.070,01	3.480.061,21	69.703.318,30	14.378.427,00	13.391.911,00
0,00	0,00	0,00	0,00	34.921.333,55	14.838.819,19
629.344.359,09	37.355.352,33	25.052.618,11	641.647.093,31	414.296.760,79	390.555.958,40
0,00	0,00	0,00	0,00	1.190.277,52	1.268.799,72
644.109.945,40	38.622.807,48	25.268.791,41	657.463.961,47	417.969.138,74	394.622.983,44



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 2007 sowie zu verschiedenen Nachträgen zum Wirtschaftsplan 2007
- zur Entlastung der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2007
- zur Vergabe des Prüfungsauftrages für das Geschäftsjahr 2008
- zum Erfolgs- und Finanzplan sowie zur Stellenübersicht 2009
- zum mittelfristigen Erfolgs- und Finanzplan 2010 – 2014
- zum Tausch der Verwaltungsgebäude FKB/LH CityLine
- zur Änderung des Gesellschaftsvertrages

- zum Erwerb des Flughafen-Grundstücks sowie die damit einhergehenden Rechtsstreitigkeiten über die Höhe der Erbbauzinsen
- die Rückführung der Gesellschafterdarlehen zu den Rücklagen
- zum Abschluss von Betriebsvereinbarungen
- zu Personalangelegenheiten
- zu verschiedenen Bauprojekten, insbesondere zur Erweiterung der Non-Aviation-Flächen, der Bau eines Cargo-Speditions-Centers sowie der Bau einer Fracht- und Sortierhalle für FedEx

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

- die Marktergebnisrechnung
- die Prozessanalyse des Baubereichs
- die Risikoinventuren
- der Vertrag über die Ablösung von nach § 27d LuftVG überlassenen Objekten und Einrichtungen
- das nationale Sicherheitsaudit

Den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2008 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 Jahresfehlbetrag in Höhe von 6.496.577,54 € mit dem Gewinnvortrag in Höhe von 1.598.699,84 € zu verrechnen und den Bilanzverlust in Höhe von 4.897.877,70 € auf neue Rechnung vorzutragen.

In der Zusammensetzung des Aufsichtsrates gab es folgende Veränderungen:

Herr Bernd Drewes schied als Arbeitnehmervertreter am 31.12.2008 aus dem Aufsichtsrat aus. (Für ihn wurde am 26.03.2009 Herr Dieter Metzen 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, 16. April 2009
Der Aufsichtsrat



Dr. Volker Hauff
(Vorsitzender)

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:
Aviation Friends Cologne/Bonn,
Beitelsmann, Bexten, Chakrabarty,
Dalchow, germanwings, Krahforst,
Pletschke, Rinz, Wiedermann

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