



Köln Bonn Airport

Konrad Adenauer



Geschäftsbericht 2009

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 2010	20
Flugziele Fracht 2010	22
Flughafen verpflichtet sich zu klimaneutralem Wachstum	24
Germanwings und Air Berlin stocken ihr Ziele-Angebot auf	28
Logistik- und Dienstleistungs-Paket aus einer Hand	32
Köln/Bonn investiert in weitere Flächen für Einzelhandel und Gastronomie	36
Lagebericht der Flughafen Köln/Bonn GmbH	40
Jahresabschluss	46
Bestätigungsvermerk	52
Bilanz	54
Gewinn- und Verlustrechnung	56
Entwicklung des Anlagevermögens	58
Bericht des Aufsichtsrates 2009	60
Impressum	62

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:

Über 50 Shops und Restaurants

86 Check-in-Schalter:

46 in Terminal 1

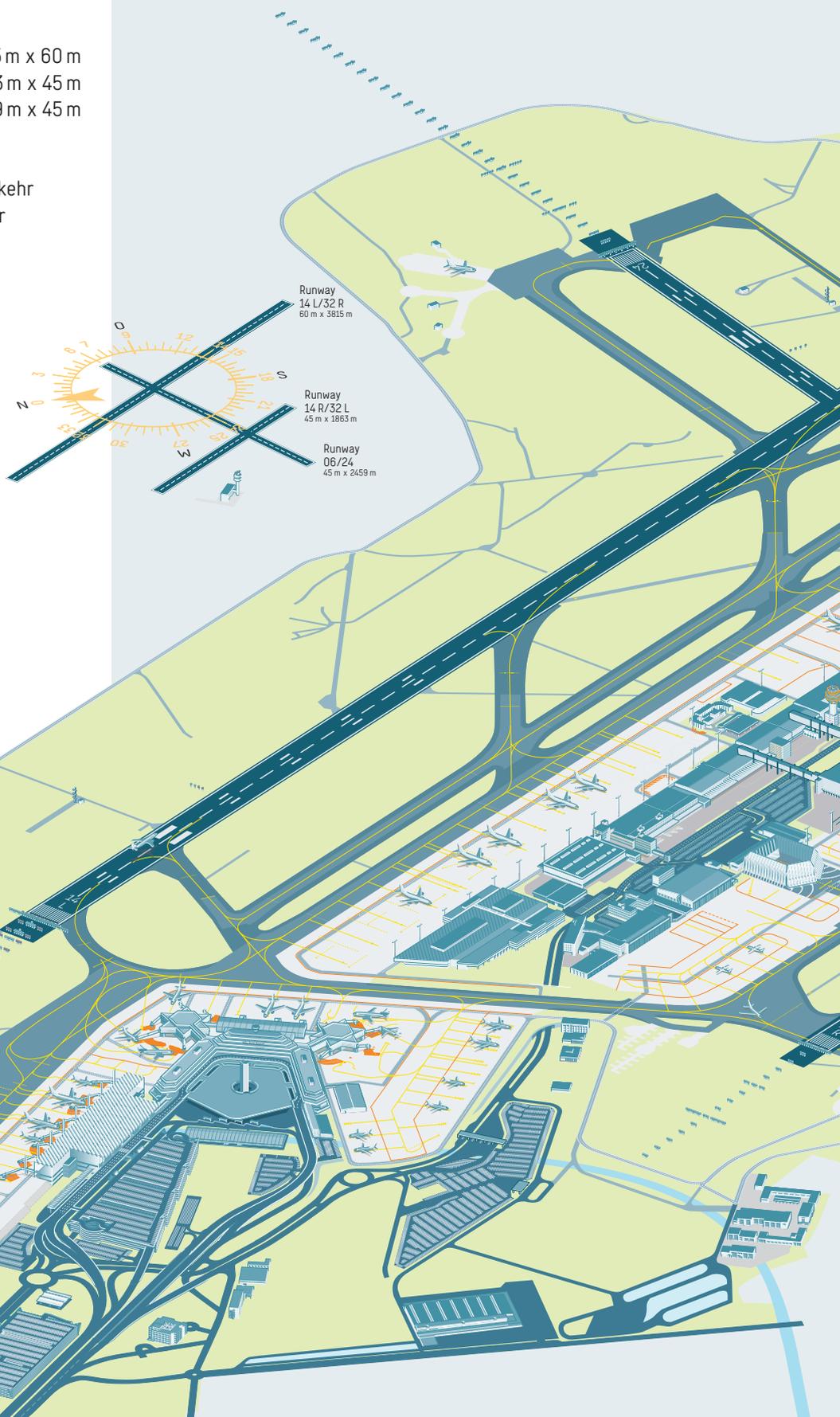
40 in Terminal 2

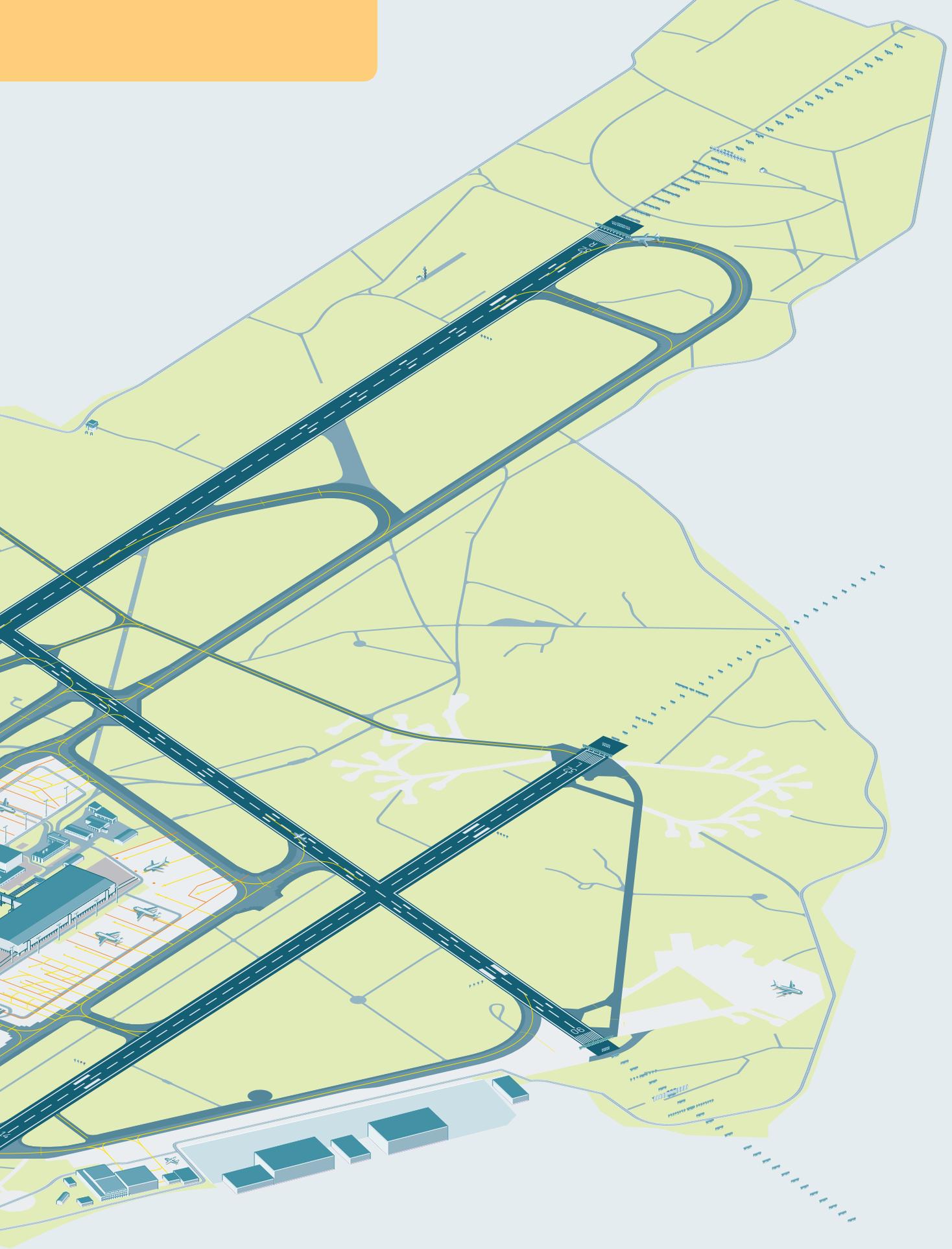
55 Gates insgesamt

19 Fluggastbrücken

3 Parkhäuser

mit 12.600 Parkplätzen







**Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser,**

was sich 2008 schon angedeutet hatte, sollte sich 2009 noch verstärken: Die Weltwirtschaftskrise hatte die Luftverkehrsbranche im Griff. Die Folgen waren für die überwiegende Zahl der Flughäfen unerfreulich, denn Airlines strichen Strecken und Frequenzen, Unternehmen die Geschäftsreisen ihrer Mitarbeiter und die Kunden der Shops und Restaurants an Flughäfen zeigten sich weniger konsumfreudig. Auch am Köln Bonn Airport sanken in den ersten drei Quartalen des Jahres 2009 die Verkehrszahlen sowohl im Passagier- als auch im Frachtverkehr um jeweils 8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Im vierten Quartal konnten sich beide Verkehrssegmente jedoch deutlich erholen.

Doch trotz der widrigen Rahmenbedingungen im Jahr 2009: Der Köln Bonn Airport hat in früheren Krisenzeiten wesentlich stärker gelitten. Denn nun hat sich gezeigt, dass sich unser breit gefächertes Geschäftsmodell als überaus krisenfest erweist. So stockten beispielsweise die Low-Cost-Airlines Germanwings und Air Berlin, die beiden Marktführer in Köln/Bonn, schon zum Winterflugplan ihr Ziele-Angebot auf und erhöhten auf einigen Strecken wieder die Frequenzen. Außerdem sorgten Charter- und Ferienflug-Airlines für positive Effekte, während sich am Ende des Jahres die Low-Cost-Gesellschaften als Gewinner beim Wettbewerb um die Gunst der Geschäftsreisenden durchsetzten.

Insgesamt zählte Köln/Bonn im abgelaufenen Jahr 9,7 Millionen Passagiere. Das entspricht einem Minus von 5,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Damit belegt der Köln Bonn Airport neben den zwei größten deutschen Flughäfen Frankfurt und München sowie neben Hamburg und Nürnberg einen Platz im guten Mittelfeld der deutschen Airports. Bei der Fracht liegt Köln/Bonn mit etwa 560.000 Tonnen um 5 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Im Vergleich zu den anderen deutschen Fracht-Flughäfen und vor allem zu den großen europäischen Cargo-Airports, wo das Minus zumeist im zweistelligen Prozentbereich lag, schnitten wir recht gut ab. Zumeist positionierte sich der Köln Bonn Airport deutlich über dem Durch-

schnitt des Marktes. Der Jahresfehlbetrag weist 4,8 Millionen Euro aus. Trotz der skizzierten schwierigen Bedingungen fällt das Jahresergebnis des Köln Bonn Airport, nicht zuletzt Dank eines früh eingeleiteten und effizienten Sparprogramms, unter dem Strich besser aus, als wir dies ursprünglich veranschlagt hatten.

Das Jahr 2010 soll die Wende zum Positiven bringen. Nach dem ersten Vierteljahr haben wir berechtigten Grund, optimistisch auf die vor uns liegenden Monate zu blicken. Wir sind weiterhin vom Aufschwung und Wachstum des Luftverkehrs überzeugt. Bis Jahresende wollen wir auf 10,0 Millionen Passagiere und 625.000 Tonnen Fracht wachsen. In der Rangfolge der größten deutschen Flughäfen gilt es, den vierten Rang, nach Verkehrseinheiten gerechnet, zu behaupten und zweitgrößter deutscher Frachtflughafen nach Frankfurt zu bleiben. Dies sollte uns angesichts der positiv verlaufenden Verkehrsentwicklung bei den Low-Cost-Airlines gelingen. Wenn zudem im zweiten Halbjahr 2010 FedEx seine Drehscheibe für Zentral- und Osteuropa in Betrieb nimmt, wird uns dies zusätzlichen Schwung für das Erreichen unserer Ziele verleihen.

Mit millionenschweren Investitionen sichern wir die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Airports. Besonders in dem für alle Flughäfen immer wichtiger werdenden Non-Aviation-Geschäft sehen wir erhebliches Potenzial. So wurde im vergangenen Jahr nach einjähriger Bauzeit die große Einkaufsmall in Terminal 1 eröffnet. Für das Terminal 2 planen wir bereits einen neuen Non-Aviation-Marktplatz auf Luft- und Landseite. Noch vor Ende des Jahres werden wir das Parkhaus 1 abreißen und es mit einer weitaus höheren Zahl an Stellplätzen neu bauen. Hierdurch wird der Köln Bonn Airport an Attraktivität gewinnen. Gleichzeitig steigt unsere Produkt- und Servicequalität.

Unser zweiter Investitions-Schwerpunkt lag in der Fracht. Im vergangenen Jahr ging das Cologne Bonn Cargo Center, mit dem wir die allgemeine Luftfracht fördern, in Betrieb, das FedEx-Fracht- und Sortierzentrum folgt. Die Baukosten hierfür in Höhe von rund 140 Millionen Euro teilen sich FedEx und die Flughafen Köln/Bonn GmbH.

Auch wenn wir mit unserer Infrastruktur die Basis für gesellschaftliche Mobilität liefern, nehmen wir die wichtige Herausforderung an, Ökonomie und Ökologie in

Einklang zu bringen. Einerseits ist der Luftverkehr Grundvoraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg der Industrienation Deutschland, andererseits sehen sich Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften starker Kritik und heftiger Diskussionen ausgesetzt, da sie Lärm und Emissionen erzeugen. Wenngleich in den vergangenen Jahren durch intelligente und effiziente Maßnahmen auf diesen Gebieten schon viel erreicht wurde, sehen wir uns in der Verantwortung, beim Umweltschutz noch besser zu werden. Unser 85 Millionen Euro schweres Programm zum Passiven Schallschutz hat noch immer Vorbildcharakter, die umfangreichen aktiven Maßnahmen zur Lärmreduzierung haben sich bewährt. Unser Engagement für den Erhalt der einzigartigen Naturlandschaft Wahner Heide ist beispielhaft. In den vergangenen Jahren investierten wir allein in die dortigen Pflege- und Ausgleichsprojekte rund 10 Millionen Euro.

Folgerichtig ist es, dass der Köln Bonn Airport im Frühjahr 2010 seine ambitionierte Strategie zum Schutz des Klimas der Öffentlichkeit vorstellte. In ihr verpflichten wir uns, bis zum Jahr 2020 in Bezug auf 2005 klimaneutral zu wachsen. Mit einer ganzen Reihe von Energieeffizienzprojekten konnten wir bereits in der jüngsten Vergangenheit unseren Energieverbrauch und damit den CO₂-Ausstoß reduzieren. Den Anfang machten wir Ende der 1990er-Jahre mit der Inbetriebnahme eines Blockheizkraftwerks. Heute gewinnen wir umweltfreundlichen Solarstrom mit zwei Photovoltaikanlagen, die zu den größten in Nordrhein-Westfalen und an deutschen Ver-

kehrsflughäfen zählen. Eine weitere große Anlage befindet sich derzeit in Bau. Durch den Einsatz zusätzlicher moderner Technologien und einer intelligenten Klimatisierungstechnik werden wir den Ausstoß von Kohlendioxid am Flughafen noch stärker verringern. Wichtig ist hierbei, unsere Kunden und Partner mit ins Boot zu holen und sie zum Mitmachen zu animieren.

Eine besonders hohe Verantwortung tragen wir gleichzeitig für unsere rund 1.800 Mitarbeiter. Trotz der schwierigen Wirtschaftslage im vergangenen Jahr ist es uns gelungen, auf Kündigungen bzw. Kurzarbeit zu verzichten. Im Gegenzug haben die Mitarbeiter das Unternehmen finanziell außerordentlich entlastet, indem sie freiwillig ihre Zeit-, Überstunden- und Urlaubsguthaben bis zum Jahresende stark zurückgefahren haben. Dies war ein sehr wichtiger Bestandteil des umfangreichen Kosteneinsparprogramms, bei dem alle Ausgaben quer durch das Unternehmen auf den Prüfstand kamen.

Ein besonderer Dank geht von dieser Stelle aus an unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafen Köln/Bonn GmbH für das große Engagement und die ausgezeichnete Arbeit, die sie in einem schwierigen Jahr geleistet haben und es uns ermöglichten, unbeschadet durch die Krise zu navigieren. Uns allen wünsche ich, dass wir zukünftig von gravierenden ökonomischen und politischen Krisen verschont bleiben, damit der Köln Bonn Airport seinen eingeschlagenen Kurs erfolgreich fortsetzen kann.



Michael Garvens
Vorsitzender der Geschäftsführung



Geschäftsführung

Michael Garvens
Vorsitzender der
Geschäftsführung
Bergisch Gladbach

Wolfgang Klapdor
Technischer
Geschäftsführer
Köln
(bis 31.12.2009)

Thomas Schwarz
Technischer
Geschäftsführer
Köln
(seit 15.04.2010)

Mitglieder des Aufsichtsrates

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

Binali Edis
Arbeitnehmervertreter
Oberlader FKB

Jörg Frank
Stadt Köln
Organisator
(bis 12.01.2010)

Winrich Granitzka
Stadt Köln
Unternehmensberater
(seit 05.02.2010)

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

Dieter Heuel
Rhein-Sieg-Kreis
Verwaltungsleiter i. R.
(seit 16.06.2009)

Arno Hospes
Stadt Bonn
Dipl.-Ing.
(bis 16.06.2009)

Günter Kozlowski
Land Nordrhein-Westfalen
Staatssekretär

Waltraud Mayer
Arbeitnehmervertreterin
Angestellte FKB

Hans-Dieter Metzen
Arbeitnehmervertreter
Angestellter
(seit 26.03.2009)

Jürgen Roters
Stadt Köln
Oberbürgermeister
(seit 05.02.2010)

Thilo Schmidt
Bundesrepublik
Deutschland
Ministerialdirektor
(bis 31.12.2009)

Peter Michael Soénius
Stadt Köln
Stadtkämmerer
(bis 30.04.2009)

Dr. Norbert Walter-Borjans
Stadt Köln
Wirtschaftsdezernent
(25.05.2009 bis
22.12.2009)

Petra von Wick
Bundesrepublik
Deutschland
Regierungsdirektorin







		2005	2006	2007	2008	2009
Verkehrsentwicklung						
Flugzeugbewegungen	Tsd.	154,6	151,6	151,0	141,7	132,2
Fluggäste	Tsd.	9.479,3	9.907,7	10.471,6	10.345,6	9.742,3
Luftfracht	Tsd. t	657,6	703,9	724,6	591,9	562,0
Geschäftsentwicklung						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	244,6	256,2	271,1	262,9	254,6
Investitionen	Mio. EUR	27,4	29,9	48,1	63,7	144,6
Abschreibungen	Mio. EUR	35,5	35,7	38,0	38,6	39,1
Anlagevermögen	Mio. EUR	391,1	384,9	394,6	418,0	523,0
Bilanzsumme	Mio. EUR	418,7	410,2	424,8	438,9	543,5
Mitarbeiterzahl	Stichtag 31.12.	1.915	1.931	1.922	1.829	1.803



Die Flughafengesellschaft zog in die einstige Verwaltung der Lufthansa Cityline.

Januar

Flughafenverwaltung ist umgezogen

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH hat zwischen Januar und Ende April 2009 in mehreren kleinen Schritten mit Lufthansa Cityline die Verwaltungsgebäude getauscht. Die Airline ist nun in der Waldstraße 247 ansässig, während die Flughafengesellschaft in die beiden vormaligen Cityline-Gebäude im Sicherheitsbereich zog.

Holland ist im Kommen

Der Köln Bonn Airport wird bei den holländischen Nachbarn immer beliebter. Folgerichtig war der Flughafen erstmals auf der holländischen Tourismusmesse, der „Vakantiebeurs“ in Utrecht, vertreten.

Den Messestand teilte man sich mit TUIfly. Fachbesucher und Endverbraucher konnten sich über die Vorzüge, die Köln/Bonn gegenüber anderen, auch holländischen Flughäfen bietet, informieren. Inzwischen liegen zudem die ersten Flughafenbroschüren in holländischer Sprache vor. Auch die Airport-Website gibt es in einer holländischen Variante.

Februar

Neues Anflugverfahren während der Nacht

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

Wie davor schon praktiziert, 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. Erst ab einer Entfernung von rund 46 Kilometern sinken die Flugzeuge bei minimaler Triebwerksleistung kontinuierlich ab. Durch den gleichmäßigen Sinkflug werden unterhalb von 7.000 Fuß relativ lärmintensive Horizontalflugphasen vermieden. Köln/Bonn ist nach dem Flughafen Frank-



Erstmals nahm der Köln Bonn Airport an der „Vakantiebeurs“ im holländischen Utrecht teil.



Als zweiter deutscher Flughafen führte Köln/Bonn den kontinuierlichen Sinkflug bei Nacht verbindlich ein.

furt der zweite deutsche Airport, der „Continuous Descent Approach“ bei Nacht verbindlich einführte.

März

Optimistisch in die Zukunft

Thomas Winkelmann, Sprecher der Geschäftsführung von Germanwings, Airport-Marketingleiter Ulrich Stiller und Flughafen-Chef Michael Garvens (v. l.) traten für den Köln Bonn Airport in die Pedale. Zum traditionellen Empfang des Köln Bonn Airport auf der ITB in Berlin, der weltweit größten Reisemesse, kamen über 200 Gäste aus der Airline- und Touristikbranche sowie der Politik zum Flughafenstand. Trotz der durch die Weltwirtschaftskrise entstandenen schwierigen Rahmenbedingungen im Luftverkehr lautete der Tenor: „Jetzt erst recht – mit Optimismus in die Zukunft.“



Für eine erfolgreiche Zukunft in die Pedale getreten.

Cologne Bonn Cargo Center geht in Betrieb

„Das Cologne Bonn Cargo Center (CBCC) ist unser in Beton gegossenes Bekenntnis zur allgemeinen Luftfracht. Neben dem Passagierverkehr und der Express-Fracht soll sie zur dritten tragenden Säule unseres Geschäftsmodells werden“, sagte Michael Garvens anlässlich der Inbetriebnahme am 26. März 2009 vor 250 internationalen Gästen. „Mit dem CBCC stärken wir nachhaltig den Tagesfrachtverkehr.“

Die in zehn Monaten für rund 25 Millionen Euro gebaute multifunktionale Frachthalle ist für Spediteure, Logistiker und Airlines konzipiert, die schnell und effizient ihre Ladung sowohl von der Straße in die Luft als auch von der Luft auf die Straße bringen wollen. Das CBCC beschleunigt diesen Vorgang erheblich, weil es sich außerhalb des Sicherheitsbereichs befindet.

Auf 12.000 Quadratmeter Fläche bietet das CBCC insgesamt 34 Lkw-Brücken, Rampen für Transporter, Palettenstationen, Sonderlagerräume für Gefahrgüter und Kühlräume sowie ca. 2.400 Quadratmeter Büroflächen für Spediteure, Handlingsagenten und Airlines. Das CBCC ist



Das Cologne Bonn Cargo Center stärkt nachhaltig die Tagesfracht.



Feier zur Inbetriebnahme des CBCC.

an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr geöffnet. Den Kunden gewährleistet es damit maximale Flexibilität. Bis zu 130.000 Tonnen können hier jährlich umgeschlagen werden.

April

Airport kauft Flughafengrundstück

Der Kauf des Flughafenareals ist unter Dach und Fach. Die Rechtswirksamkeit des Vertrages über den Grundstückskauf am Köln Bonn Airport ist nach der Zustimmung des Bundesfinanzministers Anfang April notariell bestätigt worden, nachdem zuvor schon der Haushaltsausschuss des Bundestages sowie der Finanzausschuss des Bundesrates zugestimmt hatten. Das rund 1.000 Hektar große Areal

geht damit in den Besitz des Flughafens über.

Für die künftige Entwicklung des Köln Bonn Airport ist der Kauf strategisch wichtig. Mit ihm gewinnen sowohl die Flughafengesellschaft wie auch deren Kunden Planungssicherheit bei den großen Investitionsprojekten – und dies über das Jahr 2020 hinaus. Dann nämlich wäre der Pachtvertrag ausgelaufen.

Gleichzeitig endet mit dem Grundstückskauf der mehrjährige Streit um den Erbbauszins für das Areal. Der Bund hatte Ende des Jahres 2000 eine Erhöhung der jährlichen Zahlungen – teilweise rückwirkend ab 1996 – gefordert. Mit dem Abschluss des Vertrages enden auch die gerichtlichen Verfahren. Die Flughafengesellschaft zahlt 100 Millionen Euro an die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA). In dieser Summe sind alle Forderungen aus dem Erbpachtstreit eingeschlossen.

Mai

FedEx soll Wendepunkt im Frachtgeschäft bringen

„Ich freue mich, dass sich das Weltunternehmen FedEx für Köln/Bonn als Standort seines Zentral- und Osteuropa-Hubs entschieden hat. Die Position des Köln Bonn Airport als Drehkreuz für den internationalen Frachtflug wird damit weiter gestärkt“, sagte Kölns damaliger Oberbürgermeister Fritz Schramma anlässlich des Richtfestes des FedEx-Fracht- und Sortierzentrums.

Rund 300 Gäste, vom Bauarbeiter bis zum Politiker, folgten am 12. Mai 2009 der Einladung von FedEx und der Flughafengesellschaft. Michael Garvens strich die besondere Bedeutung des Projekts für den Airport heraus: „Die Eröffnung des Gebäudes im nächsten Jahr wird einen Wendepunkt im Frachtgeschäft markieren. Gemeinsam mit unseren Freunden von FedEx werden wir dann durchstarten.“



Richtfest bei FedEx: Ein Meilenstein für die weitere Entwicklung des Flughafens.



Rund 140 Millionen Euro investieren FedEx und Flughafengesellschaft.

getrennt und zwei neue Sicherheitskontrollstellen sowie sechs zusätzliche Passkontrollboxen eingebaut.

Passagiere können den Transitbereich des Flughafens nicht verlassen, werden aber auch nicht hinsichtlich der deutschen Einreisebestimmungen kontrolliert. Jetzt benötigen – um ein Beispiel zu nennen – türkische Staatsbürger, die in Köln/Bonn zwischenlanden, um danach weiter nach London zu fliegen, kein Visum für Deutschland.

„Vom Transit-Verkehr versprechen wir uns eine deutliche Belebung, denn für viele Passagiere ist Köln/Bonn mit seinem gro-

Damit stehen die Chancen gut, die Frachtrückgänge in Folge der Abwanderung von DHL und Lufthansa Cargo nach Leipzig mittelfristig in Köln/Bonn auszugleichen. Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Lutz Lienenkämper sieht in der Ansiedlung von FedEx „einen wichtigen Meilenstein für die weitere Entwicklung des Flughafens“.

Köln/Bonn setzt auf Umsteiger

Köln/Bonn ist Europas erster Low-Cost-Flughafen, der transitfähig ist. Im Terminal 1 wurde ein neuer Transitbereich geschaffen, der alle Umsteige-Relationen zwischen Non-EU-, Non-Schengen- und Schengen-Zielen gestattet. Dazu wurden im Warteraumbereich B der Non-Schengen- und der Schengen-Bereich räumlich



Köln/Bonn gewinnt als Umsteieflughafen an Attraktivität.

Ben Angebot an günstigen Flügen als Umsteige-Flughafen sehr attraktiv“, erklärte Michael Garvens. Der Umbau kostete rund 600.000 Euro.

Juli

Rewe-Supermarkt in Terminal 1 eröffnet

Am 23. Juli 2009 öffnete der Rewe-City-Supermarkt in Terminal 1. Das 500 Quadratmeter große Geschäft hat sich innerhalb kürzester Zeit als echte Alternative zum „heimischen“ Supermarkt bei Passagieren, Besuchern und Flughafen-Mitarbeitern etabliert. Das Angebot und die Preisgestaltung unterscheiden sich nicht von Rewe-Supermärkten an anderen Standorten. Der Markt ist seit dem 1. Mai 2010 täglich 24 Stunden geöffnet.

Der Rewe-Supermarkt ist Teil der neuen Shopping-Mall in Terminal 1, mit deren Ausbau im Jahr 2008 begonnen wurde und in die 2009 die letzten Geschäfte eingezogen sind. Gut die Hälfte der über 50 am Flughafen ansässigen Shops, Bars, Restaurants und Bistros befinden sich frei zugänglich auf der Landseite. Sie



Der Rewe-City-Supermarkt in Terminal 1 wurde schnell eine echte Alternative zum heimischen Supermarkt.

firmieren seit dem Sommer 2009 unter dem neuen Namen „Köln Bonn Airport Passagen“.

August

Germanwings mit eigener Straße am Airport

Erst im Sommer 2009 hat Germanwings ihren Sitz von Dortmund nach Köln verlegt. Die Airline ist nun offiziell im Kölner Handelsregister eingetragen. Rund 700 der insgesamt 1.100 Mitarbeiter arbeiten hier. Seit dem 19. August 2009 wird dieses Engagement für Köln, Bonn und die Region durch die Umwidmung ei-



„Germanwings-Straße“ steht für eine erfolgreiche Partnerschaft.

nes Teils der Waldstraße zur „Germanwings-Straße“ in besonderer Weise honoriert. Bei der Enthüllung des neuen Straßenschildes bezeichneten Kölns damaliger Oberbürgermeister Fritz Schramma, der Dezernent für Wirtschaft und Liegenschaften der Stadt, Dr. Norbert Walter-Borjans, Dr. Axel Schmidt, Geschäftsführer von Germanwings, sowie Michael Garvens die neue Straße als Symbol „für eine langfristig angelegte Partnerschaft“.

60.000 Besucher beim großen Rewe-Familienfest

Rund 60.000 Besucher kamen am 30. August 2009 zum großen „Rewe Airport Familientag“. Auf den rund 24.000 Quadratmetern von Vorfeld A präsentierten



Rund 24.000 Quadratmeter groß war die Rewe-Zeltstadt.

sich Rewe gemeinsam mit über fünfzig ihrer Handelspartner. Außerdem waren u.a. auch das Deutsche Rote Kreuz, die Bundespolizei, verschiedene Airlines, Reiseveranstalter sowie die Flughafenkonzessionäre mit an Bord.

Vor allem die zahlreichen Kinder zeigten sich fasziniert von den ausgestellten Großgeräten des Flughafens. Airlines, Reiseveranstalter, die Bahn und die Konzessionäre verlostene Reisegutscheine, Flugtickets und viele weitere attraktive Preise. Auf der großen Bühne traten Künstler wie die „Swinging Stars“, „Colör“, die Gruppe „Licht“ sowie die 60er-Jahre-Legende Chris Andrews („Pretty Belinda“) auf, die ihre Zuhörer bestens unterhielten.



Beim Familienfest gab es gerade für Kinder viel zu entdecken.



Der Kölner Dom als Messeattraktion.

September

Köln/Bonn mit eigenem Messestand in Beijing

Mit einem eigenen Messestand präsentierte sich der Köln Bonn Airport gemeinsam mit „Köln Tourismus“ auf der „Routes“, die vom 13. bis 15. September 2009 in der chinesischen Hauptstadt Beijing ausgerichtet wurde. An dem 15. „World Route Development Forum“, so der offizielle Name, nahmen mehr als 200 Fluggesellschaften, viele Fremdenverkehrsämter und Tourismus-Organisationen sowie über 500 Flughäfen teil. Insgesamt waren weit über 3.000 Delegierte akkreditiert. Der Köln/Bonner Stand gehörte mit seiner vier Meter hohen Nachbildung des Kölner Doms zu den Anziehungspunkten der Messe.



Der Airbus A 380 als Besuchermagnet.

Der Airbus A380 landete in Köln/Bonn

Die Landung des Airbus A380 am 19. September 2009 wurde zur großen Publikumsattraktion. Unzählige Besucher und Planespotter drängten sich auf der Besucherterrasse sowie auf den extra geöffneten Außenbereichen von Terminal 1 – ihre Film- und Foto-Kameras im Anschlag. Nicht anders sah es an den Zäunen zur benachbarten Wahnheide aus. Bereits mehrere Stunden vor der Ankunft warteten dort sehr viele Luftfahrtbegeisterte auf die Ankunft der größten Passagiermaschine der Welt.



Das größte Passagierflugzeug der Welt zu Gast in Köln/Bonn.

Bei dem A380, der in Köln/Bonn landete, handelte es sich um ein Testflugzeug von Airbus in Toulouse. Es war sozusagen der „Stargast“ beim Tag der Luft- und Raumfahrt, der am 20. September vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Porz veranstaltet wurde.

November

Air Berlin verstärkt Präsenz am Köln Bonn Airport



Michael Garvens und Air Berlin-Verkaufsdirektor Detlef Altmann freuen sich über die Ausweitung des Angebots.

Im September 2009 stimmte das Bundeskartellamt zu: Mit Beginn des Winterflugplans 2009/2010 durfte Air Berlin das City-Streckennetz von TUIfly übernehmen. Bereits im März 2009 hatten TUI Travel und Air Berlin eine entsprechende Vereinbarung getroffen.

Am 12. November 2009 kündigte Air Berlin im Rahmen einer Pressekonferenz an, man wolle im Sommer 2010 in Köln/Bonn stark wachsen. Wöchentlich seien 299 Abflüge



mit 51.000 angebotenen Sitzplätzen vorgesehen. Durch die Streckenübernahmen sind 21 innerdeutsche und europäische Strecken bei Air Berlin in Köln/Bonn hinzugekommen. Mit einem Marktanteil von rund 30 Prozent belegt Air Berlin hinter Germanwings (40 Prozent) am Köln Bonn Airport unter den Airlines den zweiten Rang (Stand: Dezember 2009).

Dezember

Auf Wolfgang Klapdor folgt Thomas Schwarz

Als Technischer Geschäftsführer war Wolfgang Klapdor 14 Jahre lang maßgeblich an der Fortentwicklung des Köln Bonn Airport beteiligt. Am 5. September 1995 bestellte ihn der Aufsichtsrat der Flughafen Köln/Bonn GmbH zum Geschäftsführer. Zuvor leitete der gebürtige Düsseldorfer und ausgebildete Jurist ab 1981 das Büro des damaligen Kölner Oberstadtdirektors Kurt Rossa und ab 1987 das Amt für Stadtentwicklung. Zum Ende des Jahres 2009 ging Wolfgang Klapdor,



Nach 14 Jahren am Airport ging Wolfgang Klapdor in den Ruhestand.

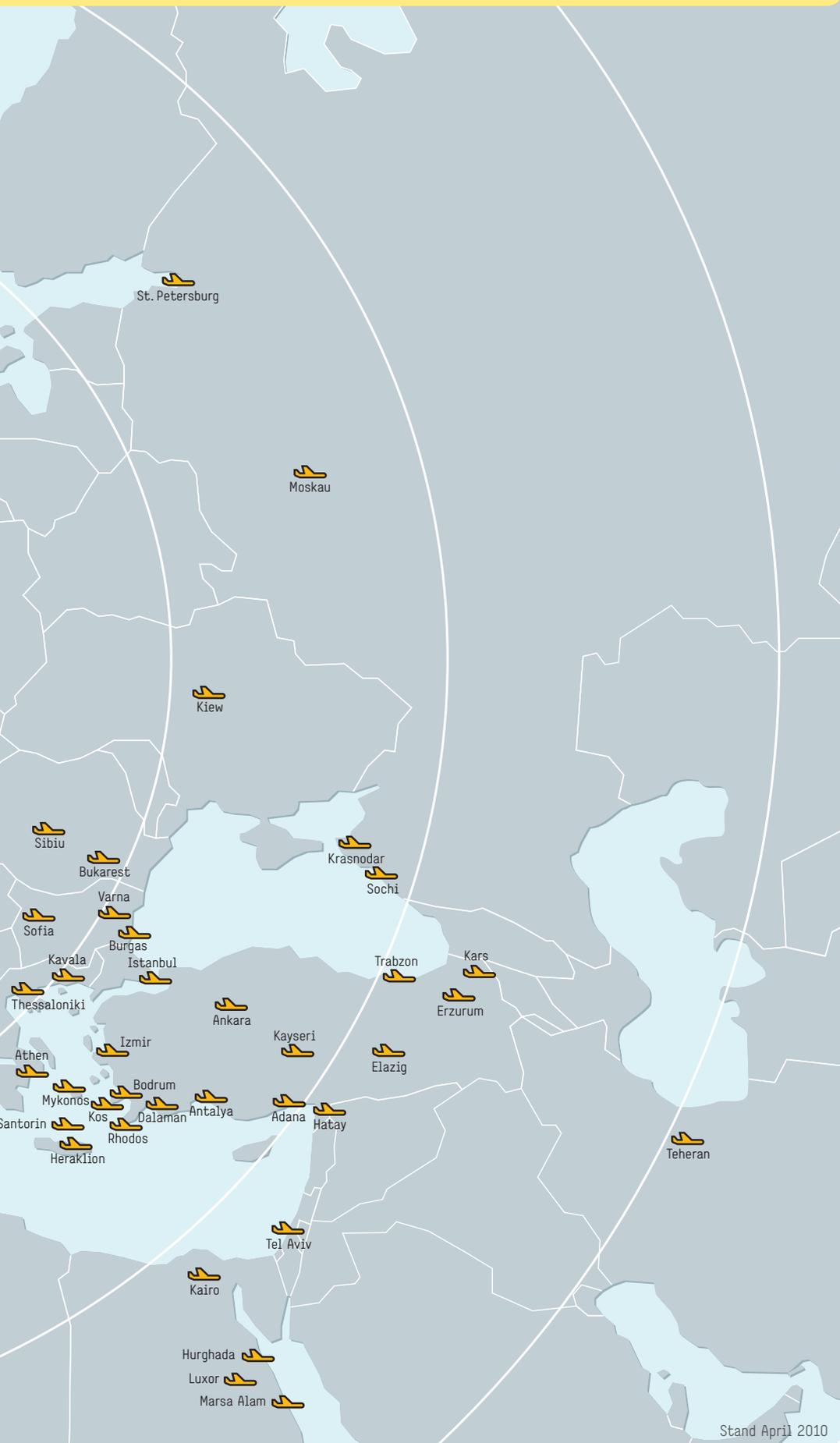
in dessen Amtszeit u. a. das Großprojekt Terminal 2 mit zwei Parkhäusern und Flughafen-Bahnhof oder der Ausbau von Fracht West fielen, in den Ruhestand.

Der Aufsichtsrat der Flughafen Köln/Bonn GmbH bestellte im Dezember Thomas Schwarz zum Nachfolger von Wolfgang



Thomas Schwarz ist der neue Technische Geschäftsführer.

Klapdor. Der 43-jährige Diplom-Ingenieur verantwortete zuletzt in verschiedenen Positionen das Großprojekt „Airport Berlin Brandenburg International BBI“, das mit einem Investitionsvolumen von 2,2 Milliarden Euro als die derzeit größte Baustelle Europas gilt. Von September 2005 bis Januar 2009 war er dabei als Mitglied der Geschäftsführung der „CBP Consulting Engineers AG“ in München der verantwortliche Projektsteuerer. Danach leitete Thomas Schwarz den Bereich Planung & Bau BBI bei der „Airport Berlin Brandenburg Flughafen Holding“. Am 15. April 2010 trat er sein neues Amt am Köln Bonn Airport an.







Stand April 2010



Flughafen verpflichtet sich zu klimaneutralem Wachstum

„Um unserer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht zu werden und um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben, haben wir eine Klimaschutzstrategie erarbeitet“, sagt Michael Garvens, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH. Mit dieser ambitionierten, alle Bereiche umfassenden Strategie, die im April 2010 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, will der Köln Bonn Airport die Weichen für eine Entwicklung hin zu einem nachhaltig agierenden Unternehmen stellen.

Grundvoraussetzung für das Gelingen ist die Selbstverpflichtung, künftig nur noch CO₂-neutral zu wachsen. Langfristig sollen die Emissionen – bezogen auf das Jahr 2005 – mindestens konstant gehalten werden. Bis zum Jahr 2020 soll die Obergrenze von 55.000 Tonnen jährlich ausgestoßenen Kohlendioxids nicht mehr überschritten werden. Würde man dabei die so genannten RECS-Zertifikate, mit denen der Airport Öko-Strom aus Wasser-

kraft bezieht, berücksichtigen, ginge der CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2020 sogar um knapp 30 Prozent zurück.

Gut die Hälfte des Stroms bezieht der Airport über diese „RECS-Zertifikate“. Sie weisen nach, dass der Strom aus erneuerbaren Energien gewonnen wird. In Fachkreisen wird noch diskutiert, ob dieser Grünstrom in die CO₂-Bilanz einbezogen werden darf. Im international als Standard geltenden Greenhouse-Gas-Protocol ist RECS bisher nicht berücksichtigt. Es wird darauf verwiesen, dass es die Wasserkraftwerke bereits gebe und durch den Kauf der Zertifikate keine neuen regenerativen Energiequellen entstünden. Andere Umweltexperten argumentieren hingegen, dass letztlich die Verbraucher über den Energie-Mix entscheiden und RECS somit anzuerkennen sei.

Schon früh hat der Köln Bonn Airport auf innovative Technologien und erneuerbare Energien gesetzt. Hierdurch wurden schon in der Vergangenheit Emissionen deutlich reduziert. Den Anfang machte der Flughafen mit dem Blockheizkraftwerk (BHKW), das im Jahr 1999 in Betrieb ging. Im Vergleich zu herkömmlichen Kraftwerken ist der Wirkungsgrad eines BHKW weitaus höher, da es nicht nur Strom erzeugt, sondern auch die entstehende Abwärme nutzt.

Erst kürzlich sind zwei Photovoltaikanlagen, die zu den größten in Nordrhein-Westfalen zählen, hinzugekommen. An keinem anderen Flughafen in Deutschland wird ähnlich viel Solarstrom erzeugt. Die Module auf den Dächern des Cologne Bonn Cargo Centers und des FedEx-Fracht- und Sortierzentrums erzeugen jährlich über eine Million Kilowattstunden. Damit lassen sich 320 Drei-Personen-Haushalte mit Energie versorgen. Gleichzeitig werden dadurch mehr als 500 Tonnen CO₂ eingespart. Eine weitere große Photovol-



Intelligente Klimatisierung in den Terminals senkt den Energieverbrauch.





taikanlage ist in Bau. Insgesamt wendet der Flughafen für die drei Anlagen über sechs Millionen Euro auf.

Auch mit der energieeffizienten Klimatisierung nimmt der Köln Bonn Airport eine Vorreiterrolle ein. Als erster deutscher Airport wendet Köln/Bonn zudem die effiziente Raumbelüftungstechnik des Münchener Unternehmens „Bauer“ im Terminal 2 und im Cargo Center an. Dank dieser innovativen Technologie sinkt der Ener-

gieverbrauch jeweils um über 30 Prozent, so werden pro Jahr rund 2.000 Tonnen CO₂ vermieden. Auch das Terminal 1 soll mittelfristig auf das „Bauer-System“ umgerüstet werden. Das „Bauer-System“ kommt beispielsweise auch in der Oper von Sydney und in der Münchener Staatsbibliothek zum Einsatz.

Die Emissionsbilanz lässt sich mittels zusätzlicher Maßnahmen weiter verbessern. Bestes Beispiel ist die energiespa-



Trotz längerer Lebensdauer und besserer Leuchtkraft verbrauchen LEDs weitaus weniger Energie.



rende Beleuchtungstechnik. Seit geraumer Zeit setzt der Köln Bonn Airport Light Emitting Diodes (LEDs) in Gebäuden, als optische Landehilfen, zur Außenbeleuchtung sowie an Werbetafeln und Hinweisschildern ein. Sukzessive sollen neben dem Parkhaus 1 alle Flughafeneinrichtungen sowie die Landebahnbeleuchtung mit LEDs ausgerüstet werden. Rund fünf Millionen Euro will der Flughafen in den nächsten Jahren in diese Technik investieren, wodurch eine CO₂-Einsparung von 2.000 Tonnen pro Jahr gelingen soll.

Durch den Einsatz der verschiedenen intelligenten Technologien konnte der Köln Bonn Airport seit 1998 rund 135.000 Tonnen Kohlendioxid einsparen. Um diesen Prozess weiter voranzutreiben, führt der Köln Bonn Airport ein eigenes Klimamanagement ein. Zu dessen Hauptaufgaben wird es gehören, weitere Einsparpotenziale beim Energieverbrauch aufzudecken sowie den Anteil der erneuerbaren Energien an der Energieversorgung zu steigern. Entsprechende Maßnahmen sollen unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten bewertet werden.

„Bei der Umsetzung der Klimaschutzstrategie betrachten wir nicht nur unsere eigenen CO₂-Quellen. Auch der Energieverbrauch unserer Kunden, der etwa bei

der Hälfte des Gesamtverbrauchs am Flughafen liegt, fließt in die Energiebilanz ein“, sagt Michael Garvens und ergänzt: „Nur eine Klimaschutzstrategie, die sämtliche Geschäftsbereiche durchdringt, das Umweltbewusstsein aller Mitarbeiter sensibilisiert und auch Kunden mit einbezieht, wird nachhaltig erfolgreich sein. Ökologie und Ökonomie müssen in Einklang gebracht werden, denn hier liegt der Schlüssel für eine erfolgreiche Zukunft.“



Das Blockheizkraftwerk besitzt einen höheren Wirkungsgrad im Vergleich zu herkömmlichen Kraftwerken.

Germanwings und Air Berlin stocken ihr Ziele-Angebot auf



Gute Nachrichten für den Köln Bonn Airport im Jahr 2009: Auf ihren Pressekonferenzen informierten Germanwings und Air Berlin im Sommer bzw. im Herbst über die Pläne, ihr Engagement in Köln/Bonn ausweiten zu wollen. Beide Airlines kündigten an, das Angebot der Ziele erheblich auszubauen. Flughafen-Chef Michael Garvens bewertete die Aktivitäten und den Wettbewerb zwischen den beiden Marktführern am Köln Bonn Airport sehr positiv, „da zweifelsohne sowohl die Kunden als auch der Flughafen davon profitieren werden.“

Im September 2009 gab das Bundeskartellamt grünes Licht. Mit Beginn des Winterflugplans 2009/2010 durfte Air Berlin das City-Streckennetz von TUIfly übernehmen. Alle innerdeutschen Verbindungen sowie die Flüge in europäische Städte gingen an die zweitgrößte deutsche Airline. Das Chartergeschäft hingegen verblieb bei TUI. Bereits im März

2009 hatten TUI Travel und Air Berlin eine entsprechende Vereinbarung getroffen. Die ursprünglich geplante Überkreuzbeteiligung zwischen der Airline und dem Reisekonzern wurde allerdings nicht umgesetzt.

Durch die Übernahme der TUIfly-Strecken baute Air Berlin nicht nur ihr europäisches und innerdeutsches Streckennetz erheblich aus, sondern erhöhte auch die Präsenz am Köln Bonn Airport. Insgesamt flog Air Berlin ab dem Köln Bonn Airport im Winter zu 79 Zielen, 32 von ihnen nonstop. Mit einem Marktanteil von rund 30 Prozent belegt Air Berlin nach Germanwings (40 Prozent) in der Rangliste der Airlines am Köln Bonn Airport inzwischen den zweiten Platz. Vor der Zusammenarbeit lag der Marktanteil im Fall von Air Berlin bei 16 Prozent, der von TUIfly bei 18 Prozent. TUIfly behält in Köln/Bonn acht touristische Strecken. Ihr Marktanteil verringerte sich dadurch auf inzwischen rund zwei Prozent.





Im Sommer 2009 kündigte Thomas Winkelmann, Sprecher der Germanwings-Geschäftsführung, an: „Wir werden gegen den allgemeinen Trend wieder wachsen.“ Er gehe davon aus, dass im nächsten Jahr das Wachstum von Germanwings im zweistelligen Prozentbereich liegen werde. Der Marktanteil in Köln/Bonn soll auf 50 Prozent bis zum Jahr 2011 steigen. Die Airline ist auf einem guten Weg. So stieg ihre Zahl der Passagiere im ersten Quartal 2010 um 12 Prozent, die Kapazitäten wurden um 14 Prozent erhöht.

Schon im Winterflugplan 2009 stockte Germanwings das Angebot auf: Venedig, Salzburg, Klagenfurt, Manchester, Fuerteventura, Gran Canaria, Teneriffa sowie bis zu fünfmal täglich Hamburg kamen neu hinzu. Mit Beginn des Sommerflugplans 2010 erweiterte Germanwings das Angebot um Madrid, Kopenhagen, Friedrichshafen und die griechische Insel Santorin. Insgesamt fliegt die Airline ab Köln/Bonn zu 65 Zielen.

Angesichts dieser für den Köln Bonn Airport positiven Entwicklung betonte Michael Garvens die besonders enge Partnerschaft zwischen Airline und Airport, „die seit Oktober 2002 maßgeblich zum Aufschwung des Airports beigetragen hat“. Im ersten Halbjahr 2009 hat Germanwings zudem ihren Firmensitz von Dortmund nach Köln verlegt. Die Airline ist damit offiziell im Kölner Handelsregister eingetragen. Rund 700 der insgesamt 1.100 Mitarbeiter arbeiten in Köln/Bonn. Am 19. August wurde das Engagement der Airline für Köln, Bonn und die Region durch die Umwidmung eines Teils der Waldstraße zur „Germanwings-Straße“ honoriert. Bei der Enthüllung des neuen Straßenschildes bezeichnete Kölns damaliger Oberbürgermeister Fritz Schramma die neue Straße am Köln Bonn Airport als Symbol „für eine langfristig angelegte Partnerschaft“. Thomas Winkelmann bedankte sich für die hohe Wertschätzung durch die Stadt. „Wir betrachten die Straßenumbenennung als eine große Ehre für unsere Airline.“





Logistik- und Dienstleistungs-Paket aus einer Hand

Im Jahr 2009 lag der Frachturnschlag am Köln Bonn Airport bei 562.000 Tonnen. Damit belegt Köln/Bonn unverändert den zweiten Rang unter den deutschen Frachtflughäfen und Position 7 in Europa. Den Löwenanteil am gesamten Frachturnschlag nimmt in Köln/Bonn mit rund 95 Prozent die Express-Fracht ein.

„Das am Köln Bonn Airport noch relativ bescheidene Segment der allgemeinen Luftfracht soll neben dem Passagierverkehr und der Express-Fracht mittelfristig zur dritten tragenden Säule unseres Geschäftsmodells werden“, erklärt Michael Garvens, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH. Um diesen Prozess voranzutreiben, wurde im Jahr 2009 das neue 25 Millionen Euro teure Cologne Bonn Airport Center (CBCC) in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurde ein neues Produkt entwickelt, „mit dem

wir“, so Michael Garvens, „unseren Frachtkunden das komplette Logistik- und Dienstleistungs-Paket vom Flugzeug bis zum Warenempfänger aus einer Hand anbieten.“

Das Paket besteht aus Abfertigungs-, Verzollungs- und Lkw-Diensten, die der Köln Bonn Airport den Verladern, Versendern und Airlines am Standort Köln/Bonn anbietet. Der Flughafen organisiert und



koordiniert die gesamten Abläufe in der Logistik-Kette. Dabei arbeitet er eng zusammen mit Vertriebsagenten, Spediteuren, dem Zoll sowie mit den Mitarbeitern des Cologne Bonn Cargo Centers, in dem der Umschlag der Exporte beziehungsweise Importe stattfindet.

Das Gesamtpaket umfasst jedoch weit mehr als nur den reinen Güterumschlag. Für seine Kunden erstellt der Airport dezidierte Marktanalysen, um konkrete Kosten- und Zeitvorteile zu ermitteln. „Mit unserem Know-How beraten wir Kunden, stellen Kontakte her und übernehmen, sofern dies gewünscht wird, bürokratisch aufwändige Formalitäten“, erklärt Michael Garvens. Der Kunde profitiert eindeutig vom ausgezeichneten Netzwerk des Flughafens: „Wir selbst betrachten uns als Full-Service-Partner, der jede nur erdenkliche Hilfestellung leistet und dem Kunden dadurch die Arbeit erheblich vereinfacht.“





„Anfang 2010 sind wir mit dem neuen Produkt aktiv sowohl in den lokalen als auch in den internationalen Markt gegangen. Die ersten Vermarktungserfolge haben sich bereits eingestellt“, bilanziert Michael Garvens. Das Interesse ist groß, denn kaum ein anderer Flughafen kann ein vergleichbares Produkt anbieten,

das dazu noch Kosten spart. Michael Garvens bringt es auf den Punkt: „Die Produktivität steigt, die Kosten sinken.“

„Dass wir dieses ausgezeichnete Paket überhaupt anbieten können, verdanken wir den hervorragenden Rahmenbedingungen am Köln Bonn Airport“, sagt Michael



Hier werden Güter schnell und unkompliziert umgeschlagen.



Garvens. Köln/Bonn verfügt über ein System mit drei Start- und Landebahnen im 24-Stunden-Betrieb. Erst im Februar 2008 wurde die Nachtflugregelung vom nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium bis zum Jahr 2030 verlängert.

Mit dem neuen 12.000 Quadratmeter großen Cologne Bonn Cargo Center besitzt Köln/Bonn ein ideales Frachtzentrum, um Güter schnell und unkompliziert umschlagen zu können. Es umfasst insgesamt 34 Lkw-Brücken, Rampen für Transporter, Palettenstationen, Sonderlagerräume für Gefahrgüter und Kühlräume sowie ca. 2.400 Quadratmeter Büroflächen für Spediteure, Handlingsagenten und Airlines. Das CBCC ist täglich rund um die Uhr geöffnet. Der Zoll ist ebenfalls vor Ort. Damit wird den Kunden maximale Flexibilität gewährleistet.

Auch der Standortvorteil ist ein gewichtiges Argument, das für Köln/Bonn spricht. Der Airport liegt inmitten des europäischen Zentrums mit der größten Wirtschaftskraft. Etwa 40 Prozent des gesamten in der EU erzeugten Bruttosozialprodukts wird in einem Umkreis von 300 Kilometern rund um den Köln Bonn Airport erwirtschaftet. Zwischen 40 und

50 Prozent aller Im- und Exporte sind für oder von Unternehmen, die innerhalb eines Radius von etwa 250 Kilometern angesiedelt sind. „Dies ist Fracht, von dessen Kuchen wir zukünftig noch ein weitaus größeres Stück abschneiden wollen“, so Michael Garvens.

Auf alle Fälle wird der Umschlag im Bereich der Express-Fracht noch innerhalb des Jahres 2010 am Köln Bonn Airport stark wachsen. Im zweiten Halbjahr geht das neue Fracht- und Sortierzentrum von FedEx in Betrieb. Von hier aus wird der amerikanische Integrator seine Drehscheibe für Zentral- und Osteuropa betreiben. Das Gesamtvolumen der Baumaßnahme liegt bei rund 140 Millionen Euro. Den Betrag teilen sich FedEx und die Flughafengesellschaft.

„Dank FedEx werden wir nochmals einen kräftigen Schub erhalten, durch den wir mittelfristig aller Wahrscheinlichkeit nach den Weggang von DHL und Lufthansa Cargo nach Leipzig kompensieren können“, zeigt sich Michael Garvens zuversichtlich und ergänzt: „Köln/Bonn ist meines Wissens weltweit der einzige Flughafen, auf dem sowohl UPS als auch FedEx Drehscheibe betreiben.“



Frachtkunden profitieren vom ausgezeichneten Netzwerk des Flughafens.



Köln/Bonn investiert in weitere Flächen für Einzelhandel und Gastronomie



Die Parkraumbewirtschaftung ist Teil des Non-Aviation-Geschäfts.

bilienmanagement, der Werbung bzw. der Vermarktung von Werbeflächen vor allem das Retail-Geschäft. Hierunter versteht man den Einzelhandel und die Gastronomie. Innerhalb weniger Jahre hat der Köln Bonn Airport seine Retail-Flächen in den beiden Terminals auf rund 9.600 Quadratmeter verdreifacht. „In den vergangenen Jahren haben wir in diesen Bereich kräftig investiert und so neue und attraktive Einzelhandelsflächen geschaffen“, sagt Michael Garvens. In den Jahren 2008 und 2009 entstand so im Terminal 1 auf der Landseite eine großzügige Shopping-Mall.

Längst sind Flughäfen weitaus mehr als Verkehrseinrichtungen, die von Passagieren lediglich dazu genutzt werden, um dort zu starten oder zu landen. Ab Ende der 90er Jahre entwickelten sich Flughäfen zunehmend zu Erlebniswelten für Kunden mit hoher Kaufkraft. „Inzwischen haben wir als Zielgruppen nicht mehr ausschließlich unsere Passagiere, sondern auch Abholer, Besucher, Anwohner und Mitarbeiter im Blick, um sie verstärkt als Kunden anzusprechen und zu gewinnen. Deshalb haben wir insbesonde-

„Das Non-Aviation-Geschäft ist für uns von größter wirtschaftlicher Bedeutung“, sagt Michael Garvens, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH. „Da die im harten Wettbewerb stehenden Airlines ihren Kosten- und Preisdruck zunehmend an die Airports weitergeben, sind wir gezwungen, neue Geschäftsfelder zu erschließen.“ Die Erlöse aus dem klassischen Aviation-Geschäft reichen längst nicht mehr aus, den Betrieb eines Flughafens zu finanzieren. Umsatzsteigerungen lassen sich für Airports fast nur noch im Non-Aviation-Bereich erzielen.

Zum Non-Aviation-Geschäft zählt neben der Parkraumbewirtschaftung, dem Immo-





re die Retail-Flächen auf der Landseite der Terminals, unsere ‚Köln Bonn Airport Passagen‘, ausgebaut“, sagt Michael Garvens.

Eine wichtige Rolle bei der Kundenbindung spielt dabei der 500 Quadratmeter große „Rewe-City“-Supermarkt in Terminal 1. Nach der Eröffnung am 23. Juli 2009 wurde er sehr schnell von Passagieren, Mitarbeitern – immerhin sind dies 12.500 auf dem Flughafengelände – und Besuchern angenommen. Für viele Kunden entwickelte sich der „Rewe“ rasch zur Alternative zum heimischen Supermarkt. Vor allem auch, weil der Kunde am Airport nicht mehr bezahlt als in einem Rewe-Markt im Umland.

Für den Erfolg des Supermarktes spricht die Tatsache, dass die Öffnungsdauer von ursprünglich 19 Stunden auf 24 Stunden (seit dem 1. Mai 2010), und das täglich, verlängert wurde. Einen zusätzlichen Schub erhält seit dem 1. Mai 2010 der Supermarkt durch eine veränderte Lenkung der Passagierströme. In Terminal 1 ankommende Passagiere werden nun von der Gepäckausgabe über Rollsteige direkt auf die Abflugebene zum neuen, zentral gelegenen und großzügig gestalteten Abholerbereich geführt. Dieser befindet sich unmittelbar neben dem „Rewe-Supermarkt“ und dem „Cafe Bistro Leysieffer“.

Insgesamt umfasst das Retail-Angebot am Köln Bonn Airport 36 Einzelhandels-



geschäfte und 20 gastronomische Einrichtungen. Hinzu kommt die „medical & dental suite“, das 240 Quadratmeter große Ärztezentrum in Terminal 1. „Unseren Kunden bieten wir einen hervorragenden Mix verschiedener Marken und Angebote unter unserem Dach“, erklärt Michael Garvens und verweist auf renommierte Gastronomie-Marken wie „Käfer“, „Gosch“, „Subway“, „Maredo“, „Leysieffer“ oder „Starbucks“. Die Liste der Shops reicht von „Boss“, „Esprit“ über „SØR“ und „Glamour & Style“ bis hin zu „Kirschner“ oder „Pro-Idee“.

„Beim derzeitigen Angebot wollen wir es allerdings nicht bewenden lassen. Wir planen bereits die Schaffung eines neuen Non-Aviation-Marktplatzes auf der Luft- und Landseite von Terminal 2“, erklärt Michael Garvens. „Wir werden weiterhin in erheblichem Umfang in die Zukunft unseres Unternehmens investieren. Einen Schwerpunkt legen wir auf den Ausbau des Non-Aviation-Segments. Nur mit einem abwechslungsreichen Shopping- und Gastronomie-Konzept können wir unsere starke Markt- und Wettbewerbs-Position verteidigen.“





M 399 20
Kamps 
noch 379 Schritte
zurück




Gesamtwirtschaftliches Umfeld und Branchensituation

Deutschland erlebte 2009 die stärkste Rezession seiner Nachkriegsgeschichte. Es kam zu einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts um 5,0 %.

Die Zahl der Erwerbstätigen blieb auf dem Niveau des Jahres 2008. Dies ist auf die Einführung der Kurzarbeit, den Abbau von Arbeitszeitkonten oder auf tarifvertraglich geregelte Kürzungen der Arbeitszeit zurückzuführen.

Das Wachstum in der nationalen Luftfahrt war in 2009 mit -7,1% gemessen an den Flugzeugbewegungen negativ. Für 2010 rechnet die Luftfahrtbranche mit einem posi-

ven Wachstum. Die Zahl der Passagiere soll um 2,7%, der Frachturnschlag um 5,5% steigen.

Verkehrsentwicklung

Konjunkturbedingt und durch den Weggang von Lufthansa Cargo bzw. den Teilweggang von DHL weist der Flughafen Köln/Bonn erwartungsgemäß rückläufige Flugzeugbewegungen von 6,7% (Bundesdurchschnitt -7,1%) aus. Die Passagierzahl (9,7 Mio.) reduzierte sich um 5,8% (Bundesdurchschnitt -4,6%).

Das Frachtaufkommen (562.036 t) verringerte sich aufgrund der oben genannten Fakten um 5,1% (Bundesdurchschnitt -6,2%). Dies stellt sich deutlich positi-

ver als ursprünglich geplant dar. So wies die überarbeitete und angepasste Gesamtjahresprognose aus dem 1. Quartal 2009 noch Rückgänge für Passage und Fracht in Höhe von – 9 % aus. Gewinner der Krise waren die Low Cost Carrier, die im Vergleich zu den Netzcarriern wesentlich geringere Passagierrückgänge hatten.

Insgesamt konnte der Köln Bonn Airport gemessen in Verkehrseinheiten seinen 4. Platz und im Frachturnschlag den 2. Rang in Deutschland behaupten.

Im liberalisierten Markt der Bodenverkehrsdienstleistungen hält der Airport Marktanteile von 91,5 % (Vorjahr: 95 %).

Ertragslage

Konjunkturbedingt gingen die Umsatzerlöse in 2009 (Mio. EUR 254,6) um 3,2 % zurück, wobei sich die Betriebsleistung gegenüber 2008 mit Mio. EUR 265,8 (– 0,8 %) als stabil erwies.

Bedingt durch ein effizientes Sparprogramm konnten die betrieblichen Aufwendungen um 3,0 % reduziert werden. Dabei ist erwähnenswert, dass die Aufwendungen für Anlagenunterhaltung um 48,2 % (Mio. EUR + 10,2 gegenüber 2008) stiegen, was zur Vermeidung eines Instandhaltungsstaus führte. Die Personalkosten erhöhten sich zwar um 2,4 %. Hier muss man aber die Tarifsteigerungen nebst Stufensteigerungen, die in 2009 bei ca. 4 % lagen, berücksichtigen. Das um Sondereffekte bereinigte Betriebsergebnis lag gegenüber dem Vorjahr bei Mio. EUR + 8,8, was den konsequenten Sparwillen der Gesellschaft nochmals unterstreicht.

Die Anzahl der Beschäftigten (inkl. Geschäftsführern und Auszubildenden) zum 31. Dezember 2009 betrug 1.803 und lag damit um 26 Personen unter dem Vorjahresniveau.

Insgesamt liegt der Jahresfehlbetrag bei Mio. EUR 4,8 (Vorjahr: Mio. EUR 6,5).

Vermögens- und Finanzlage

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH investierte im Jahr 2009 Mio. EUR 144,6. Der Grundstückskauf stellt eine der wesentlichsten Investitionen der letzten Jahre dar. Gleichzeitig endeten damit die Erbaurechtsstreitigkeiten mit einem Gesellschafter.

Im Hochbau sind als wesentliche Investitionen die Inbetriebnahme des Cologne Bonn Cargo Centers, der Bau der FedEx-Frachthalle (Inbetriebnahme 2. Quartal 2010) und der konsequente Aus- und Umbau des Terminal 1 mit neuen Shopflächen zu nennen.

Im Tiefbau wurde im Wesentlichen in Straßen und Parkplätze investiert.

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

Die hohe Investitionstätigkeit und der hieraus resultierende negative Cashflow führte zu einer zusätzlichen Darlehnsaufnahme von Mio. EUR 119,7 bei Kreditinstituten. Trotzdem erhöhte sich die Eigenkapitalquote von 13,6 % auf 15,4 %. Sie wurde positiv durch die Zuführung der Gesellschafterdarlehen (Mio. EUR 29,1) zu den Kapitalrücklagen beeinflusst, dem standen jedoch investitionsbedingte Darlehensaufnahmen von Mio. EUR 119,7 gegenüber.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betragen am Bilanzstichtag insgesamt Mio. EUR 354,8. Des Weiteren wurden Mio. EUR 39,0 bei anderen Kreditgebern aufgenommen.

Alle Darlehen wurden planmäßig getilgt. Ausreichende Liquidität war zu jeder Zeit gegeben, so dass sämtliche Verbindlichkeiten termingerecht bezahlt werden konnten.

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit betrug Mio. EUR 25,4.



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 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 Monitoring an die jeweiligen Verantwortlichen delegiert.

Durch die weltweite Rezession entstanden in der Luftfahrtbranche erhebliche Überkapazitäten. Diesen traten die Air-

lines zum Einen durch vermehrte Stilllegung von Flugzeugen entgegen, zum Anderen versuchten Sie durch eine deutliche Absenkung der Ticketpreise ihren Marktanteil zu halten. Unternehmenszusammenschlüsse bzw. -aufkäufe verstärkten den Trend zum Kapazitätsabbau. Insbesondere die vorgenommenen Streckenstreichungen führten vorübergehend zu einer Minderung der Umsatzerlöse bei den Flughäfen, aber auch dieser Konzentrationsprozess auf der Airlinesseite wird mittel- bis langfristig zu einer Erhöhung der Einkaufsmacht auf Seiten der Airlines führen und damit zu zusätzlichem Druck auf die Erlössituation im Segment „Aviation“.

Ein weiteres Risiko liegt in der Verschärfung von Genehmigungsverfahren. Hier wird die Gesellschaft permanent durch Inte-

ressengemeinschaften, sowohl was die Investitionen aber auch die Betriebsgenehmigung betrifft, beklagt, wobei bisher alle Klagen erfolglos geblieben sind. Grundsätzlich sind zurzeit keine existenzbedrohenden Risiken für die Gesellschaft zu erkennen.

Mit dem Erwerb des Flughafengrundstücks in 2008 und der geleisteten Kaufpreiszahlung in 2009 wurde ein langjähriger Rechtsstreit mit einem Gesellschafter beendet.

Durch den Grundstückskauf und die vorläufige Verlängerung der bestehenden Betriebsgenehmigung bis 2030 wurde sowohl für den Flughafen als auch für die Flughafennutzer eine hohe Planungs- und Investitionssicherheit erreicht.

Die Zuführung der Gesellschafterdarlehen zum 1. Januar 2009 in Höhe von Mio. EUR 29,1 zu den Kapitalrücklagen stärkt nochmals nachhaltig die Finanzkraft des Flughafens.

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.

In Zusammenarbeit mit allen zuständigen Fachbehörden, 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. Insgesamt bearbeitet der Flughafen zurzeit mehr als 500 Hektar an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenflächen, die vertraglich abgesichert sind.





Um umweltschonende Energie zu produzieren, wurden zwei Photovoltaikanlagen in Betrieb genommen. Zusätzlich wurde im Terminal 2 in innovative Klimatechnik und in energiesparende Fahrzeuge investiert.

Mit der Inbetriebnahme der neuen FedEx-Halle und der Verlagerung des deutschen Fracht- und Sortierzentrums der Gesellschaft zum zweiten Halbjahr 2010 an den Flughafen Köln/Bonn wird das Frachtaufkommen nochmals nachhaltig gesteigert.

Der konsequente Aus- und Umbau der Terminals steigert nachhaltig die Non-Aviation-Erlöse und erhöht den Komfort der Passagiere.

Der Flughafen verfügt nicht nur über ein komfortables Start- und Landebahnsystem, sondern auch über ein großzügiges Terminalangebot, das jederzeit weitere Verkehrszuwächse aufnehmen kann.

Ein fortlaufend konsequenter Ausbau des internationalen Streckennetzes bleibt wichtiger Planungsbestandteil der nächsten Jahre.

Hierzu zählt insbesondere die Weiterentwicklung zu einem innereuropäischen Low-Cost- und Umsteiger-Hub sowie als mittelfristiges Ziel die Erschließung des asiatischen Marktes. Einen besonderen Schwerpunkt legt der Köln Bonn Airport auf die Erweiterung der Tagesfracht, für die im März 2009 ein eigenes Cologne Bonn Cargo 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.

Derivate oder ähnliche spekulative Finanzinstrumente hält die Gesellschaft nicht in ihrem Portfolio. In Bezug auf Liquidität und Forderungsausfälle werden derzeit keine Risiken gesehen.

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

Prognosebericht

Nach dem Krisenjahr 2009 mit rückläufigen Verkehrszahlen geht die Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2010 wieder von Zuwächsen im Passagier- und Frachtbereich in Höhe von 4 % aus. Die Betriebsaufnahme des neuen Fracht-Integrators FedEx ist für Mitte des Jahres 2010 geplant und dürfte sich deutlich positiv auf die Ertragslage der Gesellschaft auswirken.

Um den wachsenden Verkehrszahlen Rechnung tragen zu können, wird die Gesellschaft auch in 2010 wieder Investitionen in Höhe von Mio. EUR 41,1 anstoßen, und damit Ihre Zukunftsfähigkeit sicherstellen.

Als bedeutendste Maßnahme ist hier der Abschluss der Baumaßnahmen an der neuen Fracht-/Sortierhalle für FedEx zu nennen.

Im Passagierbereich werden im Terminal 1 die Ankunfts- und Abflugebene miteinander verbunden. Die ankommenden Passagiere werden auf die Abflugebene und somit in den Non-Aviation-Bereich geleitet.

Um den Flughafen als Umsteige- bzw. Transfer-Hub auszubauen, hat die Gesellschaft bereits mit den Planungen für ein luftseitiges Transfergebäude (T-Walk) begonnen.

Zur Anpassung des gestiegenen Parkraumbedarfs ist der Neubau von Parkhaus 1 beschlossen. Noch im Jahr 2010 will die Gesellschaft mit den Abrisstätigkeiten beginnen, um im Jahr 2011 das neue Parkhaus 1 mit 4.000 Stellplätzen in Betrieb nehmen zu können.

Im Frachtbereich wird in 2010 zusätzlich zur Fertigstellung des FedEx-Gebäudes der Neubau einer Veterinär-Grenzkontrollstation abgeschlossen sein.

Um den ökologischen Aspekten Rechnung zu tragen, hat die Gesellschaft bereits in 2008 und 2009 zwei große Photovoltaik-Anlagen in Betrieb genommen. Im laufenden Jahr wird untersucht, ob weitere Hallendächer mit dieser Technik ausgerüstet werden können.

Das oben beschriebene Verkehrswachstum führt dazu, dass die Gesellschaft im Jahr 2010 wiederum ein verbessertes Ergebnis gegenüber dem Vorjahr anvisiert. Der Jahresfehlbetrag ist geplant mit Mio. EUR – 3,0. Aufgrund der deutlichen Wachstumsraten im Januar/Februar (Passage + 3 %, Luftfracht + 11 % gegenüber dem Vorjahr) wird aber mindestens ein ausgeglichenes Jahresergebnis angestrebt.

Die weitere Entwicklung des Unternehmens wird auf Grund des Engagements von FedEx deutlich positiver ausfallen. Bereits ab dem Jahr 2011 rechnet die Gesellschaft aus heutiger Sicht wieder mit positiven Jahresergebnissen.

Die durch die durchgeführten und weiter geplanten Investitionen entstehenden Finanzierungskosten, Abschreibungen und Instandsetzungsaufwendungen sind hinreichend in den mittelfristigen Erfolgsrechnungen berücksichtigt worden.

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

Köln, den 19. März 2010
Flughafen Köln/Bonn GmbH

Gez. Michael Garvens
(Vorsitzender der Geschäftsführung)

A. Allgemeine Angaben

(1) Vorbemerkung

Der Jahresabschluss wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches für Kapitalgesellschaften unter Beachtung der Regelungen des GmbH-Gesetzes aufgestellt.

Die Gesellschaft ist eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 3 HGB.

Soweit die Berichtspflichten wahlweise in der Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung oder im Anhang erfüllt werden können, sind diese Angaben mit Ausnahme der Entwicklung des 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. Aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) vom 31. Oktober 2007 in Verbindung mit der Zweiten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2. FlugLSV) war eine Neubewertung des Lärmschutzbereiches bzw. der damit zusammenhängenden Maßnahmen des passiven Schallschutzes vorzunehmen. Infolgedessen wurde die zum 31. Dezember 2008 für den passiven Schallschutz gebildete Rückstellung von TEUR 6.020 erfolgswirksam aufgelöst. Ab dem 1. Januar 2009 werden

die Maßnahmen zum passiven Schallschutz als immaterieller Vermögensgegenstand aktiviert und über eine Nutzungsdauer von 25 Jahren abgeschrieben.

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.

Im Einzelnen betragen die Abschreibungssätze bei Gebäuden 2,22 % bis 10 %. Ein Teil der Gebäude wird gemäß § 7 Abs. 5 EStG degressiv abgeschrieben.

Bei den Flugbetriebsflächen wird linear mit 5 % bis 10 %, bei anderen technischen Anlagen und Maschinen zwischen 4 % bis 25 % p. a. abgeschrieben.

Geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten bis zu 150,00 EUR werden im Jahr des Zugangs in voller Höhe abgeschrieben und als Abgang behandelt. Bei Anschaffungskosten zwischen EUR 150,00 und EUR 1.000,00 werden diese ab 2008 entsprechend den steuerlichen Neuregelungen des § 6 Abs. 2a EStG in einen jahresbezogenen Sammelposten eingestellt, der einheitlich über fünf Jahre linear abgeschrieben wird. 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 Angestellten. Die Teilzeitverhältnisse sind nach Maßgabe des sogenannten „Blockmodells“ ausgestaltet. Demgemäß enthält die Rückstellung auch die anteilige Vergütung für die Freistellungsphase.

Die Gesellschaft ist Mitglied einer Zusatzversorgungskasse, die den Arbeitnehmern ihrer Mitglieder und deren Hinterbliebenen eine zusätzliche Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenversorgung gewährt. Für mögliche Einstandspflichten der Gesellschaft aufgrund einer möglichen Unterdeckung der Zusatzversorgungskasse wurde in Ausübung des handelsrechtlichen Passivierungswahlrechts für mittelbare Pensionsverpflichtungen (Artikel 28 Abs. 1 EGHGB) wie in den Vorjahren keine Rückstellung gebildet.

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

Rückstellungen für latente Steuern wurden in Höhe der voraussichtlichen Steuerbelastung nachfolgender Geschäftsjahre gebildet.

Verbindlichkeiten werden mit dem Rückzahlungsbetrag angesetzt.

Die Realisierung der Umsatzerlöse erfolgt, wenn die Lieferung oder Leistung bewirkt wurde, das Gut den Verfügungsbereich der Gesellschaft verlassen hat und das Geschäft abrechnungsfähig ist. Demnach werden Flughafengebühren nach erfolgten Starts, Landungen, erbrachten Bodenverkehrsdiensten, etc. und Miet- und Pachterträge ggf. pro rata temporis realisiert.

B. Erläuterungen zur Bilanz

(3) Anlagevermögen

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

(4) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

(5) Sonstige Vermögensgegenstände

Im Wesentlichen werden hier Ansprüche aus Steuererstattungen (TEUR 313), Forderungen an Betriebsangehörige (TEUR 262) und debitorische Kreditoren (TEUR 241) ausgewiesen. TEUR 434 haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr (Vorjahr: TEUR 395).

(6) Rechnungsabgrenzungsposten

In dem Posten sind diverse Vorauszahlungen enthalten.

(7) Gezeichnetes Kapital

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

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

(8) Kapitalrücklage

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

Zum 1. Januar 2009 haben die Gesellschafter die Gesellschafterdarlehen in Höhe von Mio. EUR 29,1 der Rücklage zugeführt.

(9) Steuerrückstellungen

Der Ausweis betrifft Rückstellungen für Ertragsteuern (davon latente Steuern EUR 0,00; Vorjahr: EUR 600.000,00), Grund- und Stromsteuer sowie strittige Umsatzsteuer.

(10) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen wie folgt zusammen:

	Mio €
Instandhaltungsverpflichtungen	18,0
Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern bzw. ehemaligen Mitarbeitern	6,9
Strittige Entgelte	3,8
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 TEUR 4.423 enthalten.

	Davon mit einer Restlaufzeit			Restlaufzeit
	bis 1 Jahr T€	mehr als 5 Jahre T€	Gesamtbetrag 31.12.2009 T€	bis 1 Jahr Vorjahr T€
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	96.678	142.971	354.845	54.657
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.858	0	13.858	16.143
3. Sonstige Verbindlichkeiten	36.521	1.208	41.467	3.352
– davon aus Steuern	(1.185)	(0)	(1.185)	(871)
	147.057	144.179	410.170	74.152

C. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) Umsatzerlöse

	2009 T€	Vorjahr T€
Flughafengebühren, Bodenverkehrsdienste	173.692	180.359
Mieten, Pachten und Versorgungsleistungen	75.216	76.469
Übrige Leistungen	5.695	6.085
	254.603	262.913
– davon periodenfremd	(3.213)	(6.106)

(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 Mio. EUR 8,5 (Vorjahr: Mio. EUR 1,5).

(14) Materialaufwand

Von den Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe entfallen Mio. EUR 31,5 (Vorjahr: Mio. EUR 21,2) auf die Anlagenunterhaltung. Hierin enthalten sind Mio. EUR 11,4 für Sanierungsmaßnahmen.

(15) Personalaufwand

Auf die Altersversorgung entfallen Mio. EUR 6,8 (Vorjahr: Mio. EUR 6,5).

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Unter dieser Position sind u.a. Zuführungen zu sonstigen Rückstellungen 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	13.502
Jährliche Zahlungsverpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen	2.905
	16.407
Davon über 1 Jahr	2.334

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 2009 auf 3,2 % (Vorjahr: 3,2 %) belief.

Die Arbeitgeberanteile für die Zusatzversorgungskasse beliefen sich in 2009 auf TEUR 6.071 (Vorjahr: TEUR 5.962).

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

Anzahl	2009	Vorjahr
Mitarbeiter		
Bodenverkehrsdienste	576	591
Übrige Mitarbeiter	1.206	1.240
	1.782	1.831

(19) Gesamthonorar des Abschlussprüfers

	€
Abschlussprüfungsleistungen	36.800
Andere Bestätigungen	5.750
Steuerberatung	3.000
	45.550

(20) Geschäftsführung

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

Wolfgang Klapdor, Köln, Technischer Geschäftsführer (bis 31. Dezember 2009)

Die Gesamtbezüge der aktiven Geschäftsführer betragen TEUR 559.

Die Bezüge ehemaliger Geschäftsführer bzw. ihrer Hinterbliebenen beliefen sich auf TEUR 321.

Für ehemalige Geschäftsführer bzw. ihre Hinterbliebenen waren zum Bilanzstichtag Pensionsverpflichtungen von TEUR 3.334 zurückgestellt, für aktive Geschäftsführer TEUR 1.703.

Die an ehemalige Geschäftsführer gewährten Kredite betragen zum Bilanzstichtag TEUR 1,9.

(21) Mitglieder des Aufsichtsrats

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

Peter Marquardt
Arbeitnehmersvertreter
Angestellter Flughafen Köln/Bonn GmbH
(1. stellvertretender Vorsitzender)

Martin Börschel
Stadt Köln
Rechtsanwalt
(2. stellvertretender Vorsitzender)

Robert Scholl
Bundesrepublik Deutschland
Ministerialdirektor
(3. stellvertretender Vorsitzender)

Nuretdin Aydin
Arbeitnehmersvertreter
Oberlader Flughafen Köln/Bonn GmbH

Binali Edis
Arbeitnehmersvertreter
Oberlader Flughafen Köln/Bonn GmbH

Jörg Frank
Stadt Köln
Organisator
(bis 12. Januar 2010)

Winrich Granitzka
Stadt Köln
Unternehmensberater
(seit 5. Februar 2010)

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

Dieter Heuel
Rhein-Sieg-Kreis
Verwaltungsleiter i. R.
(seit 16. Juni 2009)

Arno Hospes
Stadt Bonn
Dipl.-Ing.
(bis 16. Juni 2009)

Günter Kozlowski
Land Nordrhein-Westfalen
Staatssekretär

Waltraud Mayer
Arbeitnehmersvertreterin
Angestellte Flughafen Köln/Bonn GmbH

Hans-Dieter Metzen
Arbeitnehmersvertreter
Angestellter Flughafen Köln/Bonn GmbH
(seit 26. März 2009)

Jürgen Roters
Stadt Köln
Oberbürgermeister
(seit 5. Februar 2010)

Thilo Schmidt
Bundesrepublik Deutschland
Ministerialdirektor
(bis 31. Dezember 2009)

Peter Michael Soénius
Stadt Köln
Stadtkämmerer
(bis 30. April 2009)

Dr. Norbert Walter-Borjans
Stadt Köln
Wirtschaftsdezernent
(25. Mai bis 22. Dezember 2009)

Petra von Wick
Bundesrepublik Deutschland
Regierungsdirektorin

Der Aufsichtsrat erhielt für seine
Tätigkeit Vergütungen in Höhe von
TEUR 25,7.

(22) Vorschlag zur Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Jahresfehlbetrag von EUR 4.762.926,08 mit dem Verlustvortrag von 4.897.877,70 EUR zu verrechnen und den Bilanzverlust in Höhe von EUR 9.660.803,78 auf neue Rechnung vorzutragen.

Köln, den 19. März 2010
Flughafen Köln/Bonn GmbH

gez. Michael Garvens
(Vorsitzender der
Geschäftsführung)

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 31. Dezember 2009 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der Geschäftsführung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung gemäß § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. 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 rechnungslegungs-

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 Geschäftsführung 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 der Flughafen Köln/Bonn GmbH, Köln, den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Düsseldorf, 6. April 2010

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Harnacke
Wirtschaftsprüfer

gez. Frank
Wirtschaftsprüfer



Aktiva	31. 12. 2009 EUR	Vorjahr TEUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte, Lizenzen und Software	2.875.170,00	2.198
2. Geleistete Anzahlungen	600.865,55	284
	<u>3.476.035,55</u>	<u>2.482</u>
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	388.598.977,25	290.288
2. Technische Anlagen und Maschinen	72.945.913,13	74.710
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.264.549,87	14.378
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	42.540.910,80	34.921
	<u>518.350.351,05</u>	<u>414.297</u>
III. Finanzanlagen		
Sonstige Ausleihungen	1.189.405,69	1.190
	<u>523.015.792,29</u>	<u>417.969</u>
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte Hilfs- und Betriebsstoffe	1.904.114,51	1.437
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.933.887,45	14.234
2. Sonstige Vermögensgegenstände	812.474,63	3.139
	<u>17.746.362,08</u>	<u>17.373</u>
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	490.479,20	1.077
	<u>20.140.955,79</u>	<u>19.887</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten	298.385,38	1.031
	<u>543.455.133,46</u>	<u>438.887</u>

Passiva	31.12.2009 EUR	Vorjahr TEUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	10.821.000,00	10.821
II. Kapitalrücklage	82.732.654,49	53.659
III. Bilanzverlust	9.660.803,78	4.898
	83.892.850,71	59.582
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	5.037.275,00	4.667
2. Steuerrückstellungen	3.513.670,00	5.847
3. Sonstige Rückstellungen	38.592.490,00	43.588
	47.143.435,00	54.102
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	354.845.300,71	271.003
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.858.250,30	16.143
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	0,00	29.074
4. Sonstige Verbindlichkeiten	41.466.886,77	6.915
	410.170.437,78	323.135
D. Rechnungsabgrenzungsposten	2.248.409,97	2.068
	543.455.133,46	438.887

	2009 EUR	Vorjahr TEUR
1. Umsatzerlöse	254.602.543,76	262.913
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.840.524,50	1.709
3. Sonstige betriebliche Erträge	9.327.978,75	3.262
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	36.915.108,83	27.070
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	56.942.075,13	67.521
	<u>93.857.183,96</u>	<u>94.591</u>
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	74.220.987,15	72.482
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	21.300.119,33	20.761
	<u>95.521.106,48</u>	<u>93.243</u>
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	39.147.274,68	38.623
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	23.222.048,08	33.022
8. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	23.531,59	24
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.962,91	753
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	16.217.521,75	13.152
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	<u>-2.168.593,44</u>	<u>-3.970</u>
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,00	104
13. Sonstige Steuern	2.594.332,64	2.423
14. Jahresfehlbetrag	4.762.926,08	6.497
15. Gewinn-/Verlustvortrag (-) aus dem Vorjahr	-4.897.877,70	1.599
16. Bilanzverlust	<u>9.660.803,78</u>	<u>4.898</u>



	Anschaffungs- oder Herstellungskosten			
	Stand am 1.1.2009 EUR	Zugänge EUR	Umbuchungen EUR	Abgänge EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte, Lizenzen und Software	18.015.443,16	1.776.518,19	143.571,88	30.730,87
2. Geleistete Anzahlungen	283.525,43	380.258,92	-62.918,80	0,00
	<u>18.298.968,59</u>	<u>2.156.777,11</u>	<u>80.653,08</u>	<u>30.730,87</u>
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	582.984.029,26	98.527.142,71	19.350.850,42	88.701,10
2. Technische Anlagen und Maschinen				
a) Flugbetriebsflächen	133.254.117,99	19.415,22	0,00	27.157,80
b) Andere Technische Anlagen und Maschinen	220.702.628,00	7.636.675,78	4.766.107,56	1.319.109,69
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	84.081.745,30	3.585.579,58	894.711,13	3.130.638,15
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	34.921.333,55	32.711.899,44	-25.092.322,19	0,00
	<u>1.055.943.854,10</u>	<u>142.480.712,73</u>	<u>-80.653,08</u>	<u>4.565.606,74</u>
III. Finanzanlagen				
Sonstige Ausleihungen	1.190.277,52	0,00	0,00	871,83
	<u>1.075.433.100,21</u>	<u>144.637.489,84</u>	<u>0,00</u>	<u>4.597.209,44</u>

kumulierte Abschreibungen					Restbuchwerte	
Stand am 31.12.2009 EUR	Stand am 1.1.2009 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Stand am 31.12.2009 EUR	Stand am 31.12.2009 EUR	Vorjahr TEUR
19.904.802,36	15.816.868,16	1.243.495,07	30.730,87	17.029.632,36	2.875.170,00	2.198
600.865,55	0,00	0,00	0,00	0,00	600.865,55	284
20.505.667,91	15.816.868,16	1.243.495,07	30.730,87	17.029.632,36	3.476.035,55	2.482
700.773.321,29	292.696.564,21	19.562.910,84	85.131,01	312.174.344,04	388.598.977,25	290.288
133.246.375,41	116.080.786,99	3.944.179,22	27.157,80	119.997.808,41	13.248.567,00	17.174
231.786.301,65	163.166.423,81	9.841.054,66	918.522,95	172.088.955,52	59.697.346,13	57.536
85.431.397,86	69.703.318,30	4.555.634,89	3.092.105,20	71.166.847,99	14.264.549,87	14.378
42.540.910,80	0,00	0,00	0,00	0,00	42.540.910,80	34.921
1.193.778.307,01	641.647.093,31	37.903.779,61	4.122.916,96	675.427.955,96	518.350.351,05	414.297
1.189.405,69	0,00	0,00	0,00	0,00	1.189.405,69	1.190
1.215.473.380,61	657.463.961,47	39.147.274,68	4.153.647,83	692.457.588,32	523.015.792,29	417.969



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 2008 sowie zu verschiedenen Kontenüberschreitungen im Wirtschaftsplan 2008
- zur Entlastung der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2008
- zur Vergabe des Prüfungsauftrages für das Geschäftsjahr 2009

– zum Erfolgs- und Finanzplan sowie zur Stellenübersicht 2010

– zum mittelfristigen Erfolgs- und Finanzplan 2011–2015

– zu Personalangelegenheiten

– zum Abschluss von Betriebsvereinbarungen

– zu verschiedenen Bauprojekten, insbesondere zur Erweiterung der Gepäckausgabe mit Verbindung zur Abflugebene

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

– der Kauf des Flughafengrundstücks

– die Risikoinventuren

- die Zuführung der Gesellschafterdarlehen zu den Rücklagen
- die Berichte über die Sitzungen der Kommission nach § 32b LuftVG
- die Richtlinie zum Verbot der Annahme von Vorteilen durch die Mitarbeiter
- die Entwicklung des IT-Bereiches
- der Public Corporate Governance Kodex

Den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2009 und den Lagebericht hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte & Touche GmbH, Düsseldorf, geprüft und einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht anhand des Prüfungsberichtes der Deloitte & Touche 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 Deloitte & Touche GmbH.

Der Aufsichtsrat schlägt der Gesellschafterversammlung vor,

- den von ihm gebilligten Jahresabschluss festzustellen und den Jahresfehlbetrag in Höhe von 4.762.926,08 € mit dem Verlustvortrag in Höhe von 4.897.877,70 € zu verrechnen und den Bilanzverlust in Höhe von 9.660.803,78 € 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 Hans-Dieter Metzen in den Aufsichtsrat gewählt.

Herr Peter-Michael Soénius (Stadt Köln) hat sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrates zum 30.04.2009 niedergelegt. An seiner Stelle wurde Herr Dr. Norbert Walter-Borjans (Stadt Köln) zum 25.05.2009 in den Aufsichtsrat gewählt.

Bei den ‚kleinen‘ Gesellschaftern schied Herr Arno Hospes (Stadt Bonn) turnusgemäß zum 16.06.2009 aus dem Aufsichtsrat aus. Für ihn wurde Herr Dieter Heuel (Rhein-Sieg-Kreis) zum 16.06.2009 in den Aufsichtsrat gewählt.

Herr Dr. Norbert Walter-Borjans (Stadt Köln) legte sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrates zum 22.12.2009 nieder. Für ihn wurde Herr Oberbürgermeister Jürgen Roters (Stadt Köln) zum 05.02.2010 in den Aufsichtsrat gewählt.

Herr Ministerialdirektor Thilo Schmidt (Bundesrepublik Deutschland) legte sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrates zum 31.12.2009 nieder. Für ihn wurde Herr Ministerialdirektor Gerold Reichle (Bundesrepublik Deutschland) zum 23.04.2010 in den Aufsichtsrat gewählt.

Herr Jörg Frank (Stadt Köln) legte sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrates zum 12.01.2010 nieder. Für ihn wurde Herr Winrich Granitzka (Stadt Köln) zum 05.02.2010 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, 26.04.2010
Der Aufsichtsrat



Dr. Volker Hauff
(Vorsitzender)

Herausgeber:
Stabsstelle
Unternehmenskommunikation (SU)
Flughafen Köln/Bonn GmbH
Postfach 980 120
51129 Köln

Verantwortlich:
Walter Römer (SU)

Redaktion:
Bodo Rinz (SU)

Layout und Prepress
schreiberVIS
64342 Seeheim

Fotos:
Aviation Friends Cologne/Bonn, Dalchow,
Knopp, Krahfurst, Laubner, Masuhr, Plath,
Pletschke, Rabsch, Rinz, Schmelter, Wieder-
dermann, Yuen.

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

Stand: April 2010

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