



Köln Bonn Airport

Konrad Adenauer

Geschäftsbericht 2011



Köln Bonn Airport – Gateway to Europe	4
Vorwort	6
Organe der Gesellschaft	8
Köln Bonn Airport in Zahlen	11
Das Jahr im Überblick	12
Flugziele Passage 2012	20
Flugziele Fracht 2012	22
Lärmschutz als Daueraufgabe	24
Zehn Jahre Low-Cost in Köln/Bonn	30
Schönheitskur für den Airport	34
Überraschende Berufe	40
Lagebericht der Flughafen Köln/Bonn GmbH	44
Jahresabschluss	52
Bestätigungsvermerk	59
Bilanz	60
Gewinn- und Verlustrechnung	62
Entwicklung des Anlagevermögens	64
Bericht des Aufsichtsrates 2011	66
Impressum	68

Drei Start- und Landebahnen:

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

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

Querwindbahn 06/24: 2.459 m x 45 m

Größe des Betriebsgeländes:

1.000 Hektar

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

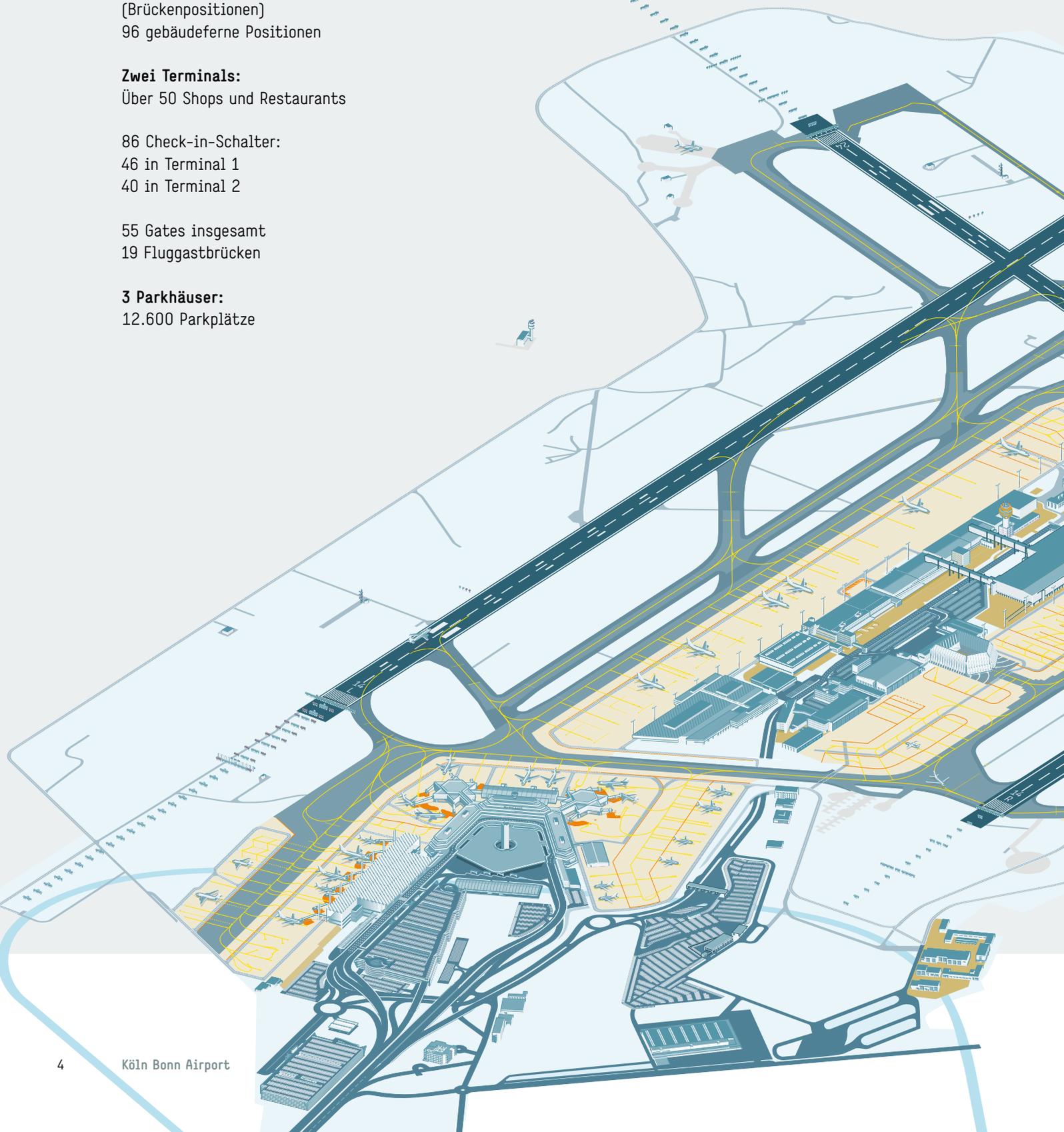
40 in Terminal 2

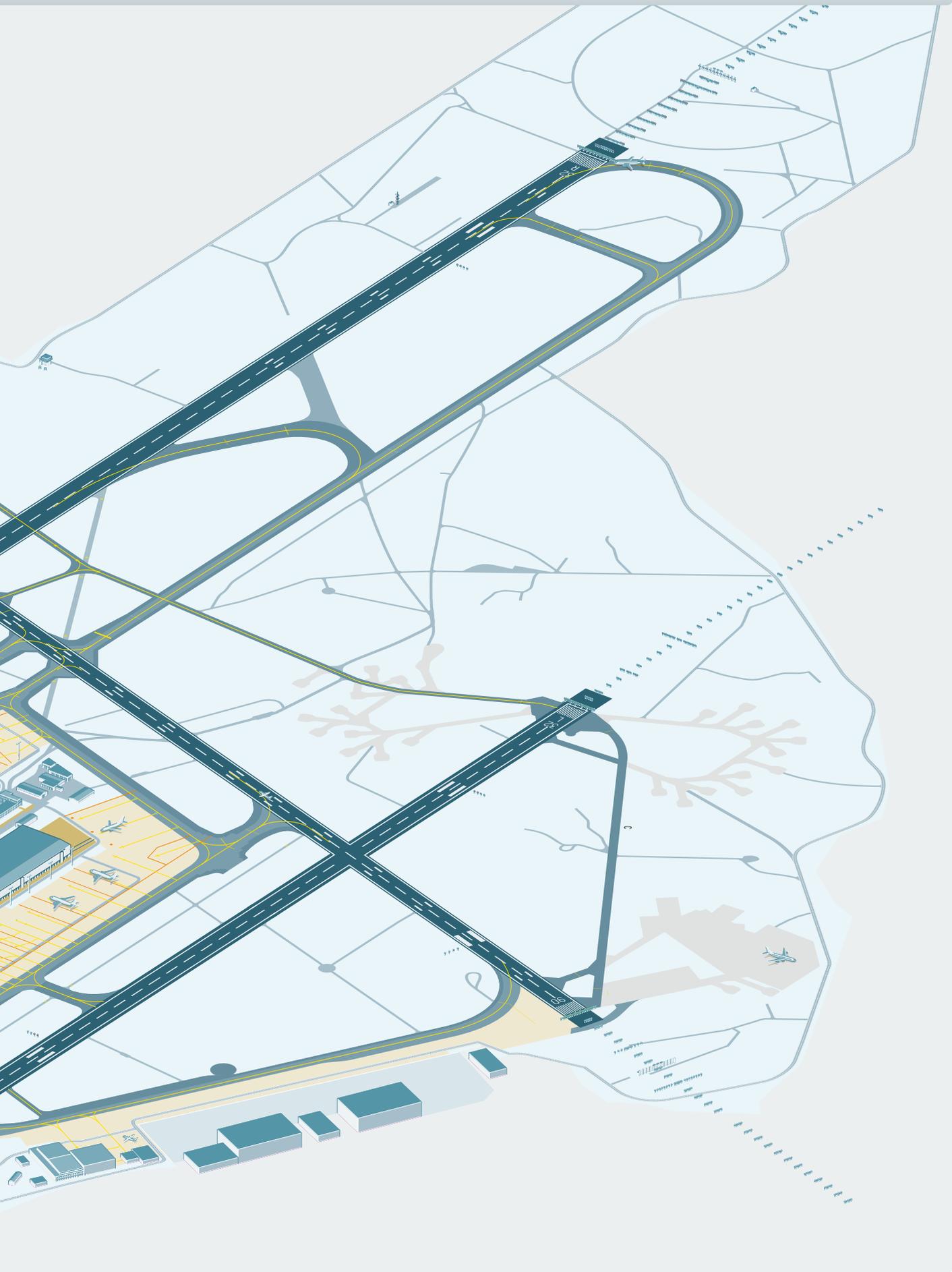
55 Gates insgesamt

19 Fluggastbrücken

3 Parkhäuser:

12.600 Parkplätze







Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

die Bilanz für das Jahr 2011 fällt positiv aus. Die Umsatzerlöse sind auf 271,5 Millionen Euro gestiegen, der Gewinn beträgt rund 10 Millionen

Euro. Damit erzielte der Köln Bonn Airport eines seiner bislang besten Wirtschaftsergebnisse. Auch die Verkehrszahlen entwickelten sich insgesamt gesehen positiv. Der Frachtumschlag konnte um über 13 Prozent auf mehr als 742.000 Tonnen gesteigert werden. Bescheidener fiel hingegen die Entwicklung im Passagierverkehr aus. Die erreichten 9,6 Millionen Passagiere bedeuten ein Minus von 2,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, entsprachen aber unserer Prognose für 2011.

Für das Minus waren zwei Faktoren ausschlaggebend. Die Einführung der Luftverkehrssteuer durch die Bundesregierung zum 1. Januar 2011 sowie der Abbau der Sitzplatzkontingente von Air Berlin in Köln/Bonn. Da sich durch die Steuer die Tickets verteuerten, wichen die Low-Cost-Kunden, die als besonders preisbewusst gelten, ins benachbarte Ausland aus. Flughäfen in den Niederlanden wie Maastricht oder Eindhoven verzeichneten überproportionale Zuwächse. Eine vom Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) veröffentlichte Untersuchung spricht von insgesamt 5 Millionen weniger Passagieren in Deutschland auf Grund der Abgabe.

Zudem strich Air Berlin im Zuge ihres wirtschaftlichen Konsolidierungsprozesses umfangreiche Kapazitäten in Köln/Bonn. Vergleicht man die Jahre 2009 und 2011 reduzierten sich die Kapazitäten um etwa ein Drittel. Trotz dieser Widrigkeiten ist es erfreulich, dass die Verluste durch die Akquise neuer Airlines gemindert werden konnten. Auch für das Jahr 2012 erwarten wir 9,6 Millionen Passagiere.

Die meisten dieser Passagiere fliegen heute „günstig“. Zehn Jahre ist es her, dass mit Germanwings und HLX die beiden ersten deutschen Low-Cost-Gesellschaften bei uns starteten. Köln/Bonn wurde in dem neuen Geschäftsfeld zum Vorreiter unter den deutschen Flughäfen. Menschen, die zuvor nie oder kaum geflogen sind, konnten erstmals auf eigene Faust Europa günstig für sich entdecken. Innerhalb nur weniger Jahre verdoppelte der Köln Bonn Airport die Zahl seiner Passagiere. Mit Fug und

Recht können wir konstatieren: Low-Cost ist für Köln/Bonn zu einer einzigartigen Erfolgsgeschichte geworden.

Auch in der Fracht geht es positiv weiter. Nachdem 2010 das neue Fracht- und Sortierzentrum von FedEx in Betrieb ging, kündigte im Jahr 2011 UPS an, sein Frachtzentrum erheblich vergrößern zu wollen. Rund 145 Millionen Euro sind dafür eingeplant. UPS tätigt damit die größte Gebäude- und Anlageninvestition seiner Geschichte außerhalb der USA. Wir betrachten dies als einen großen Vertrauensbeweis in die enge Zusammenarbeit zwischen UPS und dem Köln Bonn Airport. Vor 25 Jahren startete UPS sein Geschäft bei uns mit 40 Mitarbeitern und zwei kleinen Flugzeugen. Heute sind es 37 Maschinen, die täglich Köln/Bonn anfliegen. Mit rund 2.300 Mitarbeitern ist UPS mittlerweile der größte Arbeitgeber auf der Arbeitsstätte Flughafen, weitere neue Arbeitsplätze sollen im Zuge der Großinvestition folgen. Auch dies ist eine großartige Erfolgsgeschichte. Für das Jahr 2012 rechnen wir mit rund 800.000 Tonnen umgeschlagener Fracht.

Damit sich der Flughafen und die hier ansässigen Unternehmen weiterentwickeln können und die für sie notwendige Planungs- und Investitionssicherheit gewahrt bleibt, darf die Politik die Flughäfen nicht beschneiden. Die Wirklichkeit sieht leider anders aus, denn immer mehr deutsche Flughäfen werden nachts vom Betrieb ausgeschlossen. Dies führt zu dem Ergebnis, dass sich der Lärm auf immer weniger Flughäfen verteilt. Das ist eine schädliche Entwicklung nicht nur für die Flughäfen, sondern auch für die gesamte Wirtschaft.

Wir wollen in diesem Zusammenhang daran erinnern, dass rund 40 Prozent des Wertes des weltweiten Warenverkehrs auf dem Luftweg transportiert wird. Beim Transport hochwertiger Waren spielen heute Zeit und Geschwindigkeit eine bestimmende Rolle. Die Kundenforderung nach immer späterer Abholung und immer früherer Zustellung, aber auch die zeitgenaue Zulieferung von Teilen innerhalb von Produktionsprozessen in der Industrie erfordert den Transport über Nacht. Will die exportorientierte deutsche Wirtschaft nicht von den internationalen Warenströmen abgekoppelt werden, braucht die Fracht weiterhin die Nacht. Diese Aussage stößt allerdings nicht nur auf Gegenliebe. Deshalb sehen wir es weiterhin als eine der vordringlichsten Unternehmensaufgaben an, nicht nachzulassen in dem Bemühen, unsere Nachbarn von Fluglärm zu entlasten.

Wir wollen einen Ausgleich erzielen zwischen den wirtschaftlichen Interessen und dem Bedürfnis nach Ruhe. Unser freiwilliges Programm zum Passiven Schallschutz, das wir bereits seit über 20 Jahren für unsere Nachbarn bereitstellen, ist ein wichtiger Baustein unseres umfangreichen Programms zum Schutz vor Fluglärm. Zu diesem Programm gehört beispielsweise auch das vor drei Jahren eingeführte Continuous Descent Approach (CDA). Dieses Anflugverfahren reduziert den Geräuschpegel in der Flughafennachbarschaft und ist für Nachtflüge verpflichtend. Zudem werden wir den Einsatz der im Vergleich zur MD11 erheblich leiseren Boeing 777 stark rabattieren. Wir wollen damit den Airlines Anreize zur Modernisierung ihrer Flugzeugflotten bieten. Zu einer wichtigen Quelle, um sich über den Fluglärm rund um den Köln Bonn Airport zu informieren, ist die Flughafen-Website geworden. Mit ihr schaffen wir ein Höchstmaß an Transparenz.

Jeweils im Abstand von fünf Jahren muss der Köln Bonn Airport übrigens den Nachweis erbringen, dass es in der Nachtzeit rund um den Flughafen leiser geworden ist. Die Nachtfluggenehmigung des Flughafens ist daran gekoppelt. Diesen Nachweis konnten wir stets erbringen. Dennoch sind wir weiterhin für alle Verbesserungen zum Lärmschutz offen, dies allerdings unter einer Voraussetzung: Sie dürfen nicht als Verbote daherkommen. Denn Flughäfen sichern die Mobilität einer Gesellschaft. Dies gilt gleichermaßen für Personen wie Güter. Gleichzeitig muss die Politik den Flughäfen die Möglichkeit geben,

sich weiter entwickeln zu können. Einschränkungen lehnen wir ab.

Sehr am Herzen liegt uns das Wohl unserer Beschäftigten, für die wir eine große Verantwortung tragen. Politische Eingriffe, wie etwa ein Nachtflugverbot, führen zum Verlust einer Vielzahl von Arbeitsplätzen. Auch den Plänen des Wettbewerbskommissars in Brüssel, die Bodenverkehrsdienste weiter zu liberalisieren, erteilen wir deshalb entschieden eine Absage. Durch die Marktöffnung würde in einen funktionierenden Markt eingegriffen. Nicht nur die Qualität der Arbeit, auch die Löhne würden drastisch sinken. Lohndumping wäre Tür und Tor geöffnet. Schwer wiegt, dass die Umsetzung der Liberalisierung die Flughäfen dazu zwingen würde, die Bodenverkehrsdienste auszugründen. Für den Köln Bonn Airport würde dies das Ende des Kölner Weges bedeuten. In den vergangenen Jahren haben wir nämlich alles daran gesetzt, gute Arbeitsplätze im Bodenverkehrsdienst bei angemessener Bezahlung zu sichern. Köln/Bonn ist der einzige große deutsche Flughafen, an dem die Bodenverkehrsdienste noch unter dem Dach der Muttergesellschaft sind.

Auch wenn die Luftverkehrsbranche mit gedämpften Erwartungen auf das Jahr 2012 blickt, erwarten wir für den Köln Bonn Airport eine konstante Geschäfts- und Verkehrsentwicklung. Wie schon in den Jahren zuvor setzen wir dabei auf die hervorragende Arbeit und das große Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Michael Garvens
[Vorsitzender der Geschäftsführung]

Athanasios Titonis
[Technischer Geschäftsführer]

Geschäftsführung

Michael Garvens
Vorsitzender der
Geschäftsführung
Bergisch Gladbach

Athanasios Titonis
Technischer
Geschäftsführer
Bonn
(seit 01.06.2011)

Mitglieder des Aufsichtsrates

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

Hans-Dieter Metzen
Arbeitnehmervertreter
1. stellvertretender
Vorsitzender
Angestellter FKB

Martin Börschel
Stadt Köln
2. stellvertretender
Vorsitzender
Rechtsanwalt
(bis 14.04.2011)

Jochen Ott
Stadt Köln
2. stellvertretender
Vorsitzender
Oberstudienrat a. D.
(seit 20.04.2011)

Michael Odenwald
Bundesrepublik
Deutschland
3. stellvertretender
Vorsitzender
Ministerialdirektor

Nuretdin Aydin
Arbeitnehmervertreter
Oberlader FKB

Rolf Bausch
Rhein-Sieg-Kreis
Ministerialrat a. D.
(bis 15.06.2011)

Horst Becker
Land Nordrhein-Westfalen
Parl. Staatssekretär
(bis 31.03.2011)

Bernhard Braun
Arbeitnehmervertreter
Angestellter FKB

Winrich Granitzka
Stadt Köln
Unternehmensberater

Dr. Günther Horzetzky
Land Nordrhein-Westfalen
Staatssekretär
(seit 17.05.2011)

Waltraud Mayer
Arbeitnehmervertreterin
Angestellte FKB

Dr. Rüdiger Messal
Land Nordrhein-Westfalen
Staatssekretär

Gerold Reichle
Bundesrepublik
Deutschland
Ministerialdirektor

Jürgen Roters
Stadt Köln
Oberbürgermeister

Petra von Wick
Bundesrepublik
Deutschland
Ministerialrätin

Karl-Heinz Wildschrei
Arbeitnehmervertreter
Angestellter FKB

Eduard Wolf
Rheinisch-Bergischer Kreis
Industriekaufmann
(seit 15.06.2011)





		2007	2008	2009	2010	2011
Verkehrsentwicklung						
Flugzeugbewegungen	Tsd.	151,0	141,7	132,2	134,3	130,9
Fluggäste	Tsd.	10.471,6	10.345,6	9.742,3	9.851,7	9.625,5
Luftfracht	Tsd. t	724,6	591,9	562,0	656,1	742,3
Geschäftsentwicklung						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	271,1	262,9	254,6	270,1	271,5
Investitionen	Mio. EUR	48,1	63,7	144,6	31,4	25,2
Abschreibungen	Mio. EUR	38,0	38,6	39,1	34,2	33,3
Anlagevermögen	Mio. EUR	394,6	418,0	523,0	744,3	732,3
Bilanzsumme	Mio. EUR	424,8	438,9	543,5	767,3	760,5
Mitarbeiterzahl	Stichtag 31. 12.	1.922	1.829	1.803	1.769	1.829



Januar

Air France zurück in Köln/Bonn

Nach mehr als zehn Jahren Abwesenheit kehrte am 10. Januar Air France zurück an den Köln Bonn Airport. Mit der Verbindung nach Paris bietet die Airline gemeinsam mit ihrem Partner KLM am dortigen Hub den Zugang zu mehr als 240 Zielen weltweit. Bis zu drei Mal täglich wird die Strecke geflogen.



Air France ist nach zehn Jahren wieder zurück in Köln/Bonn.

Februar

Paradies und Piano

In den Terminals entstanden im Laufe des Jahres ein paar besondere Highlights für Passagiere und Besucher. Seit Februar kam man in der Rendezvous-Piano-Bar in Terminal 1 seine Getränke bei den Klängen eines Pianospielers genießen. Im April eröffnete der Haribo-Shop, ein Paradies für Naschkatzen.





Gelungener Auftritt beim traditionellen Airport-Empfang auf der ITB.



März

Einkaufen auf der ITB in Berlin

Beim traditionellen FKB-Empfang auf der ITB wurde eingekauft. Im Korb landeten teure Posten wie Aschewolke (Verlust: 3 Mio. Euro) und das FedEx-Umschlagzentrum (Investition: 140 Mio. Euro), aber auch die besonders günstigen Ticketpreise ab Köln/Bonn. Die echte Einkaufskasse nahm Bezug auf den Rewe-Supermarkt im Terminal 1 und die wachsende Bedeutung der Non-Aviation-Geschäfte. Für die Auftritte von Flughafen-Chef Michael Garvens als Kassierer und von Marketing-Leiter Ulrich Stiller als Kunde gab es viel Applaus von den zahlreichen Gästen; unter ihnen die beiden Oberbürgermeister Jürgen Roters, Köln, und Jürgen Nimptsch, Bonn. Zur ITB (9. bis 13. März), der größten Tourismus-Messe der Welt, kamen fast 170.000 Besucher und mehr als 11.000 Aussteller.

Einladung zum Parlamentarischen Abend

Am 15. März lud der Flughafen zum Parlamentarischen Abend in die nordrhein-westfälische Landesvertretung in Brüssel. Der Abend stand unter dem Motto „Köln Bonn Airport für NRW – Natürlich Richtig Wichtig“. In seiner Rede wies Michael Garvens darauf hin, „dass wir Flughafenbetreiber nicht über alles glücklich sind, was die Politik beschließt“. Themen waren u. a. die „Flüssigkeitsverordnung“ der EU und der deutsche Alleingang bei der Luftverkehrssteuer. Den Plänen

der nordrhein-westfälischen Landesregierung, ein Nachtflugverbot für Passagiermaschinen einzuführen, erteilte er entschieden eine Absage. Demgegenüber hob er die große Bedeutung des Köln Bonn Airport als Wirtschaftsfaktor und Mobilitätsgarant für NRW hervor. „Deshalb darf die Politik die dynamische Entwicklung des Flughafens nicht bremsen“, so Garvens.

Mahnwache gegen Liberalisierung

Mit einer 24-stündigen Mahnwache protestierten am 24. März der Betriebsrat und die Gewerkschaft ver.di gemeinsam auf dem Mitarbeiterparkplatz gegen eine weitere Liberalisierung der Bodenverkehreisdienste durch die EU. Außerdem nahm der Betriebsrat am 6. April in Straßburg an der von ver.di und dem Kleinen Arbeitskreis der Betriebsräte der deutschen Verkehrsflughäfen veranstalteten Betriebsrätekonferenz zum Thema Liberalisierung teil.



EU-Energie-Kommissar Günther Oettinger, Dr. Angelica Schwall-Düren, NRW-Ministerin für Europa, und Michael Garvens beim Parlamentarischen Abend.





April

Airport auf Facebook

Die Facebook-Fanseite des Köln Bonn Airport ging im April an den Start. Im Social Network werden Freunde und Fans des Flughafens mit Neuigkeiten rund um den Flughafen versorgt und können direkt mit ihm in Kontakt treten. Im April 2012 hatte die Seite bereits über 7.000 Fans.



Mai

Vertrag mit Michael Garvens verlängert

Michael Garvens bleibt weitere fünf Jahre an der Spitze des Unternehmens. Der Aufsichtsrat der Flughafen Köln/Bonn GmbH verlängerte den Vertrag mit dem Vorsitzenden der Geschäftsführung bis Anfang 2017.



Nach zwei weniger guten Jahren wurde die Trendwende geschafft.

Flughafen schreibt wieder schwarze Zahlen

Die Bilanz fiel positiv aus: „Trotz der hohen Einbußen auf Grund von Aschewolke und dem frühen Wintereinbruch schreiben wir wieder schwarze Zahlen“, erklärte Flughafen-Chef Michael Garvens auf der Bilanz-Presskonferenz für das Jahr 2010. „Vor allen wichtigen Kennziffern des Unternehmens steht wieder ein Pluszeichen. Damit ist es uns nach zwei weniger guten Jahren gelungen, die Trendwende zu schaffen und einen Gewinn zu erwirtschaften“, sagte Garvens.

Insgesamt starteten und landeten 9,9 Millionen Passagiere (+1 Prozent), 656.000 Tonnen Fracht (+17 Prozent) wurden umgeschlagen. Bei den Umsatzerlösen konnte die FKB um 6,1 Prozent auf 270,1 Millionen Euro zulegen.

Der 50-millionste Germanwings-Passagier

Freitag, der 13. Mai, wurde für Stefanie Gora zum Glückstag. Sie war der 50-millionste Germanwings-Passagier. Zur Belohnung überreichte ihr Germanwings-Chef Thomas Winkelmann 50 Flugtickets im Wert von je 100 Euro. Am 27. Oktober 2002 startete das erste Germanwings-Flugzeug ab Köln/Bonn. Die Flotte bestand aus sechs Maschinen, heute sind allein auf dem Flughafen Köln/Bonn 16 Flugzeuge stationiert. Germanwings ist hier Marktführer.

Juni



Athanasios Titonis ist der neue Technische Geschäftsführer

Anfang Juni nahm Athanasios Titonis als neuer Technischer Geschäftsführer des Flughafens seine Arbeit auf. Titonis ist bereits seit 2002 bei der Flughafengesellschaft tätig und hat zuletzt den Geschäftsbereich „Betrieb und Verkehr“ geleitet.

Photovoltaik liefert 2,3 Millionen Kilowattstunden Strom

Auf den Dächern von Hangar 2 und 3 entstanden im Juni zwei neue Solaranlagen, die pro Jahr zwischen 400.000 und



Michael Garvens und Thomas Winkelmann beglückwünschen die Jubiläums-Passagierin.

500.000 Kilowattstunden (kWh) Strom erzeugen. Insgesamt verfügt der Airport jetzt über fünf Photovoltaikanlagen, die jährlich insgesamt 2,3 Millionen kWh Strom produzieren. Dank Solarstrom werden am Flughafen jedes Jahr rund 823.000 kg des Klimagases CO₂ eingespart.

Registration ist zentrale Anlaufstelle

Seit dem 18. Juni ist die neue Ausweisstelle/Registration in Betrieb. Sie liegt in der Nähe zu Tor A und ersetzt sowohl die Ausweisstelle in Terminal 1 sowie die Registration an Tor A. Die Registration ist die zentrale Anlaufstelle für Mitarbeiter sowie für alle Besucher und Geschäftspartner, die den Sicherheitsbereich betreten müssen.





Juli

Neuer und alter Sponsor von Viktoria Köln

Im Juli wurde der Flughafen Haupt- und Trikotsponsor von Viktoria Köln. Die Partnerschaft mit dem rechtsrheinischen NRW-Ligisten besteht mit Unterbrechung bereits seit 1993 und startete nun in eine weitere Runde.

August

CDA senkt deutlich die Lärmbelastung

Der Flughafen tut sein Möglichstes, um die Lärmbelastung der Anwohner weiter zu senken. Im August wurde deshalb die Anwendung des sogenannten „Continuous Descent Approach“ (CDA), eines besonders leisen Anflugverfahrens, ausgeweitet. Bereits seit Februar 2009 wird

zwischen 22 und 6 Uhr nach diesem Prinzip geflogen, jetzt wurde das Zeitfenster auf die Morgenstunden zwischen 6 und 8 Uhr ausgedehnt. Für alle Flugzeuge vom Typ Boeing 747 und MD11 ist der CDA, unabhängig von der Tageszeit jetzt die Regel.

September

Erneut größte Einzelinvestition von UPS außerhalb der USA

Der Expressfracht-Carrier UPS verkündete am 15. September, dass das im Rheinland beheimatete europäische Luft-Drehkreuz



für umgerechnet 145 Millionen Euro erweitert wird. Bis Ende 2013 soll die Sortierkapazität im Fracht- und Sortierzentrum von 110.000 auf 190.000 Pakete pro Stunde erhöht werden. Dabei handelt es sich um die größte Einzelinvestition außerhalb der USA in der Geschichte von UPS.

Im September feierte UPS zudem sein 25-jähriges Jubiläum. Die Anfänge im Jahr 1986 waren mit 40 Mitarbeitern recht be-



UPS investiert weitere 145 Millionen Euro in den Standort Köln/Bonn.

scheiden. Pro Nacht landeten zwei Flugzeuge in Köln/Bonn. Heute ist UPS mit rund 2.300 Mitarbeitern der größte Arbeitgeber auf dem Köln Bonn Airport.

Tag der Luft- und Raumfahrt

Fast 100.000 Besucher kamen am 18. September zum „Tag der Luft- und Raumfahrt“ auf das Gelände des DLR in Porz. Dort präsentierten das DLR und seine Partner, die Europäische Weltraumorganisation ESA, die Luftwaffe und der Köln



SOFIA, die fliegende Sternwarte.

Bonn Airport, neueste Forschungsprojekte aus der Luft- und Raumfahrt sowie aus den Bereichen Energie und Verkehr. Lange Schlangen bildeten sich vor dem Airbus A380 und vor SOFIA, dem Stratosphären-Observatorium für Infrarot-Astronomie. Die fliegende Sternwarte war erstmals Gast in Europa. Das DLR zeigte seine Forschungsflotte, die Flugbereitschaft der Bundeswehr erstmals die beiden Regierungsmaschinen vom Typ Airbus A340 einem großen Publikum.

Ein neues GAT für viel Prominenz

Am 29. September wurde das neue Terminal für Privat- und Geschäftsflieger eröffnet. In dem vier Millionen Euro teuren GAT wird die Betreiberfirma „Business Aviation Centre Cologne GmbH“ (BACC) jedes Jahr rund 12.500 Fluggäste abfertigen. Neben internationalen Showstars wie Robbie Williams, Lady Gaga, den Rolling Stones auch Prominente aus Politik, Wirtschaft und Sport.





November

Ein deutlich leiseres Frachtflugzeug

Erstflug der Boeing 747-8F am 17. November: Der Frachter mit der großen Klappe im Dienst von „British Airways World Cargo“ ist deutlich leiser und verbraucht bei größerer Ladekapazität weniger Kerosin als die Boeing 747-400F, die bisher im Einsatz war. „Für uns ist dieser Flug im doppelten Sinne erfreulich“, erklärte Flughafen-Chef Michael Garvens, „zum einen, weil es sich um einen Tagesfrachter handelt und zum anderen, weil er mit modernstem, leisen Fluggerät durchgeführt wird.“



Frachter mit großer Klappe.

Elektroautos an der E-Tanke aufladen

Seit November können Besitzer ihre Elektroautos am Flughafen aufladen. Auf dem Oberdeck von Parkhaus 2 betreibt der Kölner Energieversorger, die RheinEnergie, seither die „TankE“. Sie ist eine der ersten Elektrotankstellen an einem deutschen Flughafen. Bereits seit April ist das erste Elektroauto im Fahrzeugpool des Flughafens im Einsatz.



ADV Jahreshauptversammlung

Die Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Verkehrsflughäfen (ADV) traf sich zu ihrer Jahreshauptversammlung in Köln. Die Tagung mit rund 80 Teilnehmern, bestehend aus den Geschäftsführern der Flughäfen, Verwaltungsräten, Politikern und Vertretern der Ministerien, fand am 17. und 18. November im Kölner Hotel Hyatt statt. Am zweiten Abend lud der Köln Bonn Airport an den Butzweilerhof, Kölns ersten Flughafen, ein. Dort sprach auch der NRW-Verkehrsminister Harry K. Voigtsberger zu den Gästen. In seiner Rede bekannte er sich zum Frachtflug in der Nacht am Köln Bonn Airport: „Der Koalitionsvertrag der rot-grünen Landesregierung garantiert diese Nachtoffenheit für den Frachtverkehr. Und lassen Sie mich das klar und unmissverständlich sagen: Dabei bleibt es!“



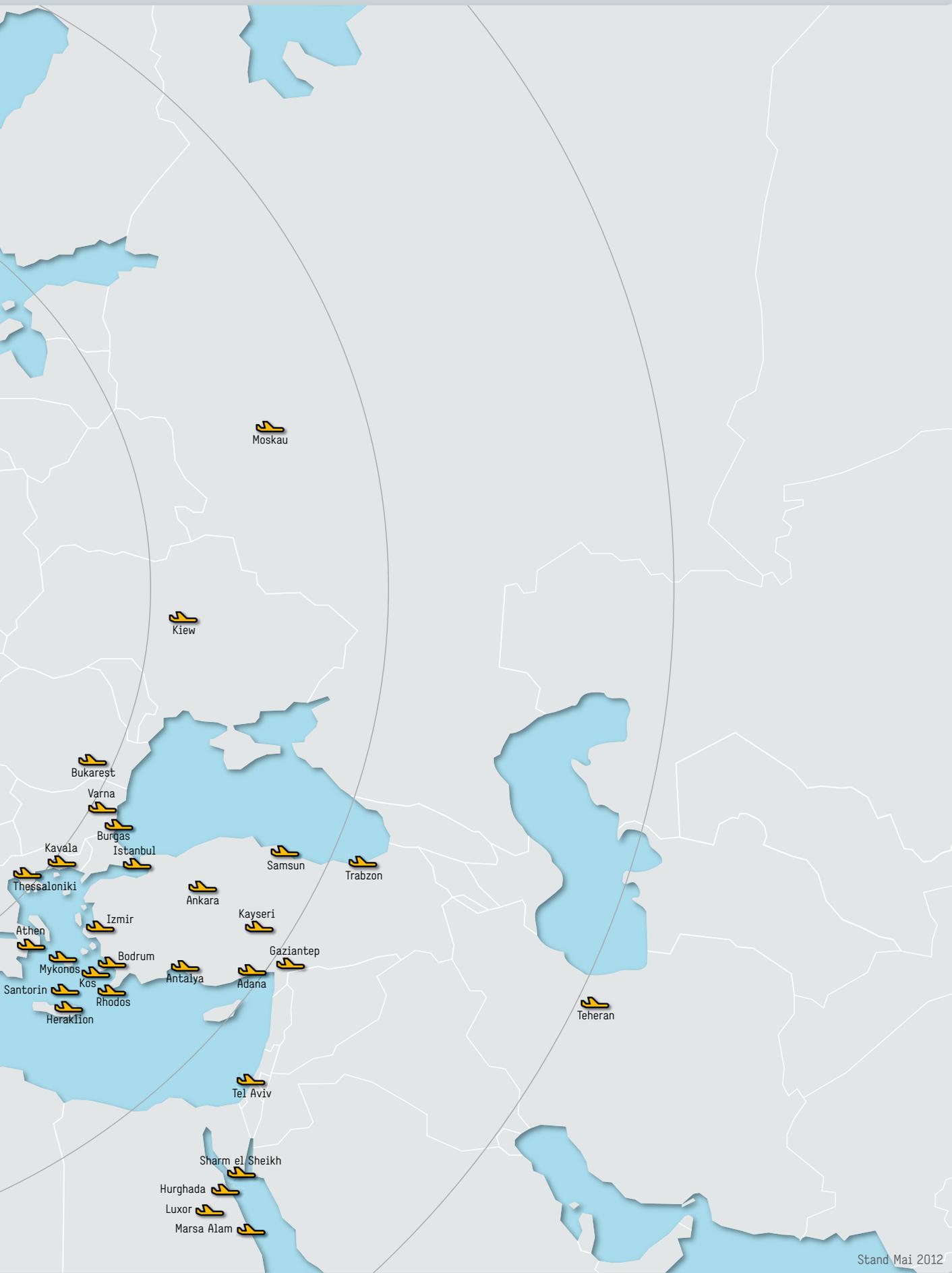
NRW-Verkehrsminister Harry K. Voigtsberger.

Dezember

In den Terminals kostenlos surfen

Seit Anfang Dezember können die Passagiere und Besucher des Airports überall in den Terminals kostenlos ins Internet. Das WLAN-Angebot ist rund um die Uhr ohne zeitliche Beschränkung und ohne komplizierte Registrierung nutzbar. Der Köln Bonn Airport ist zu dem Zeitpunkt der erste deutsche Flughafen, der seinen Gästen diesen Service gratis und in diesem Umfang zur Verfügung stellt. Das Angebot, das mit allen WLAN-fähigen Endgeräten nutzbar ist, gilt sowohl für den öffentlichen Bereich als auch für die Gates und Wartebereiche hinter der Sicherheitskontrolle.









Stand Mai 2012



Lärmschutz als Daueraufgabe

In den zurückliegenden Monaten ist der Unmut über Fluglärm in Deutschland deutlich größer geworden. An den Flughäfen in Frankfurt, Berlin und an anderen Airports demonstrierten Bürger. In vielen Fällen war allerdings dabei der Fluglärm an den Ausbau der Flughafen-Infrastruktur gekoppelt. Doch auch am Köln Bonn Airport wurde im März 2012 gegen Fluglärm protestiert. Deshalb sieht sich der Flughafen mehr denn je in der Pflicht, nicht nachzulassen bei seinen Anstrengungen, einen Ausgleich zwischen seinen wirtschaftlichen Interessen und dem Bedürfnis seiner Nachbarn nach Schutz vor Fluglärm zu schaffen.

Die Behauptung der Fluglärmgegner, dass es in den zurückliegenden Jahren am Köln Bonn Airport lauter geworden sei, ist allerdings falsch. In den letzten Jahren ist der Lärm sowohl in der Menge als auch in seinen Spitzenpegeln rückläufig. Alle fünf Jahre muss der Flughafen gegenüber dem nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium den Nachweis er-

bringen, dass es im Vergleich zum Jahr 1997 rund um den Flughafen leiser geworden ist. Die festgelegte Lärmobergrenze darf nicht überschritten werden, das ist in der Nachtflugregelung für Köln/Bonn festgelegt. Bisher ist die Lärmreduzierung stets gelungen. Übrigens: Vergleicht man die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen des Jahres 2001 mit der von 2011, stellt man ebenfalls einen Rückgang fest. 2001 waren es 38.936 Flugbewegungen in der Nacht, 2011 sind es 34.051 Bewegungen. In den Jahren 1997 und 2000 gab es sogar jeweils über 40.000 nächtliche Flüge.

Immer wieder argumentiert die Lärm-schutzgemeinschaft damit, dass mehrere hunderttausend Menschen rund um den Flughafen Köln/Bonn von Fluglärm betroffen seien. Die Realität sieht anders aus: Nach Angaben des nordrhein-westfälischen Umweltministeriums sind in der Stadt Köln ca. 4.300 Menschen von einem Dauerschallpegel, der oberhalb von 55 dB(A) liegt, betroffen. Zum Vergleich:

Etwa 30 Mal höher ist die Belastung durch den Straßenverkehr, denn dort sind es 134.000 betroffene Menschen. Die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr ist 13 Mal höher im Vergleich zum Luftverkehr. Auch das Umweltbundesamt veröffentlichte eine Zahl, die zeigt, dass die Lärmschutzgemeinschaft mit ihren immer wieder angeführten 400.000 Betroffenen weit daneben liegt. Laut Umweltbundesamt sind 10.700 Menschen, die in Köln und in den Umlandgemeinden wie Lohmar, Rösrath oder Siegburg leben, von 55dB(A) und mehr betroffen.

Interessant sind in diesem Zusammenhang die Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage der Forschungsgruppe Wahlen. Im August 2011 wurde im Auftrag des Bundesverbandes der Luftverkehrswirtschaft

(BDL) gefragt: „Wie sehen die Deutschen das Fliegen?“ Ein Schwerpunkt der Befragung lag auf dem Thema „Fluglärm“. Demnach fühlen sich etwa vier Prozent der Deutschen stark bis sehr stark von Fluglärm gestört. Dieser Wert sinkt auf drei Prozent, wenn die Befragten nicht in der Nähe von Flughäfen wohnen, in der Nachbarschaft von Großflughäfen steigt er auf acht Prozent.

Passiver Schallschutz seit über 20 Jahren

Für den Köln Bonn Airport besitzt der Schutz seiner Nachbarn vor Lärm dennoch höchste Priorität. Die verschiedenen Maßnahmen werden ständig überarbeitet und verbessert. So gibt es seit über 20 Jahren das Programm zum Passiven Schallschutz. Hierfür stellt der Köln



Die MD11 soll durch deutlich leisere Flugzeuge vom Typ Boeing 777 ersetzt werden.

Bonn Airport insgesamt 85 Millionen Euro zur Verfügung. Das Nachtschutzgebiet, in dem Einzelschallpegel von 75 Dezibel im Schnitt mindestens sechsmal pro Nacht erreicht werden, umfasst rund 900 Straßenzüge mit 19.500 Gebäuden auf einer Fläche von etwa 90 Quadratkilometern. Auf Antrag werden dort Schlafräume mit schalldämmenden Fenstern und Belüftern isoliert. Bisher wurden rund 24.000 Wohneinheiten schallgedämmt. Obwohl der Gesetzgeber vor wenigen Monaten entschieden hat, dass von nun an die Bezirksregierung Köln für den Antrag auf Erstattung von Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen zuständig ist, hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH beschlossen, den gesetzlichen Anspruch im Rahmen eines freiwilligen Programms dennoch zu erfüllen. Ausschlaggebend war hierfür, dass die gesetzliche Regelung eine Erstattung für die meisten Antragsteller erst ab dem 15.12.2016, also mit einer Verzögerung von mehreren Jahren, ermöglicht. Auch eine fachliche Begleitung der durchzuführenden baulichen Schallschutzmaßnahmen ist vom Gesetzgeber nicht vorgesehen. Da die Flughafengesellschaft Fachleute auf dem Gebiet des passiven Schallschutzes beschäftigt, möchte sie diesen Service im Rahmen ihres freiwilligen Programms wie



Triebwerk der Boeing 777.

bisher zur Zufriedenheit der Antragsteller anbieten.

Ebenfalls entlastet werden die Nachbarn des Flughafens mit einer ganzen Reihe aktiver Maßnahmen zum Lärmschutz. Am Köln Bonn Airport herrscht eine klare Nachtflugregelung, nach der Flugzeuge zwischen 22 Uhr und 6 Uhr morgens starten oder landen. Und das auch nicht überall, denn in zwei An- und drei Abflugbereichen der drei Start- und Landebahnen besteht in der Nacht ein völliges Start- und Landeverbot. Dadurch werden Gebiete im Nahbereich des Flughafens geschützt.

Von großer Bedeutung für die Verringerung des Fluglärms sind aber auch die exakte Einhaltung von An- und Abflugrouten. Bereits seit 1999 wird nach dem NESS-System geflogen. Das Flight-Management-System (FMS) des Flugzeugs sorgt dafür, dass die Flugrouten, die zu den geringsten Lärmbelastigungen führen, weitgehend automatisch abgeflogen werden. Die Lärmschutzkommission hatte sich in monatelangen Beratungen auf die entsprechenden Routen verständigt.

Lärmzuschläge in der Nacht

Im März 2009 hat der Flughafen seine Gebührenordnung novelliert. Die Flugzeuge werden danach in sieben Lärmklassen eingeteilt und Lärmzuschläge gestaffelt. Laute Flugzeuge müssen demnach mehr zahlen. Die Gebühren werden auf Basis der an der Messstelle 6 in Lohmar beim Start auftretenden Lärmwerte berechnet. Für Nachtflüge werden doppelt so hohe Lärmzuschläge erhoben wie für Landungen und Starts am Tag. Seit Frühjahr 2009





Mit einem Messwagen, zwei mobilen und vierzehn festen Messstellen misst der Airport präzise den Fluglärm.

fließt außerdem der Luftschadstoffausstoß von Stickoxid in die Gebühren mit ein. Das neue Entgeltmodell berücksichtigt Umweltkriterien exakter als bis dato.

Eine weitere effektive Entlastung sieht der Köln Bonn Airport in der Senkung der Maximalpegel. Die von FedEx und UPS eingesetzte MD11 ist das derzeit lauteste Flugzeugmuster in Köln/Bonn. Eine Alternative ist die moderne Boeing 777 (Triple Seven), die sowohl beim Start als auch bei der Landung deutlich leiser ist. Um den Umstieg voranzutreiben, will der Flughafen für die Airlines Anreize schaffen. Mitte 2012 wird die Gebührenordnung geändert, um den Einsatz der Triple Seven über drei Jahre hinweg deutlich zu rabattieren. Eine Airline, die ein solches Flugzeugmuster einsetzt, würde im ersten Jahr mehr als 500.000 Euro pro Flugzeug einsparen. Innerhalb der drei Jah-

re werde sich die Einsparung auf knapp eine Million Euro summieren. Die Berechnung basiert auf der Annahme von sechs wöchentlichen Umläufen. Die nordrhein-westfälische Landesregierung muss dieses Gebührenmodell jedoch noch genehmigen (Stand März 2012).

Der maximale Geräuschpegel sinkt

Im Februar 2009 ging das Continuous Descent Approach (CDA) in Köln/Bonn an den Start. Dieses neue Anflugverfahren, das sich absolut bewährt hat, verringert den Geräuschpegel in der Flughafenumgebung deutlich. Das CDA hält Flugzeuge länger in großer Höhe. Ab einer Entfernung von rund 46 Kilometern zum Flughafen sinken die Flugzeuge bei stark verminderter Triebwerksleistung kontinuierlich ab. Im Vergleich zur herkömmlichen Anflugpraxis werden dadurch relativ laute Horizontalflugphasen vermieden. Der

maximale Geräuschpegel am Boden sinkt in einer Entfernung zwischen 20 und 50 Kilometern um vier bis sechs Dezibel. Der kontinuierliche Sinkflug ist in Köln/Bonn für Nachtflüge verpflichtend. Am Tag nutzt rund jedes dritte Flugzeug den CDA. Der Köln Bonn Airport war der erste Flughafen in Nordrhein-Westfalen, der das CDA-Verfahren für Nachtflüge einführt.

Auch Transparenz ist ein großes Thema

Auf seiner Website informiert der Köln Bonn Airport alle Interessierten materialreich über den Fluglärm rund um den Flughafen. Umfassende Statistiken und umfangreiches Kartenmaterial zeigen u. a. die Verteilung der Flüge auf den verschiedenen Abflugrouten, den Dauerschallpegel an den 17 Messstellen rund um den Flughafen, die Zahl der Flugbewegungen in der Nacht und am Tag oder Referenzpegelüberschreitungen und einiges mehr. Dabei kann der Leser der Website auf aktuelle, aber auch auf ältere Zahlen zugreifen.

Seit Ende Oktober 2008 kann man live im Internet verfolgen, aus welcher Richtung die Flugzeuge landen und in welche Rich-



Einsatz der B777 wird deutlich rabattiert.

tung sie starten. Mit dem Online-Dienst, der die jeweilige Betriebsrichtung anzeigt, erhöht der Flughafen die Transparenz und entspricht einer Forderung des Landesverkehrsministeriums anlässlich der Verlängerung der Nachtflugregelung im Februar 2008. Neben seinen Internetseiten nutzt der Köln Bonn Airport außerdem einen monatlich erscheinenden Newsletter, in dem er die neuesten Ergebnisse und Erkenntnisse zum Thema Lärm veröffentlicht.

Nachtflug sichert Arbeitsplätze

Der damalige nordrhein-westfälische Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) verlängerte vorzeitig die Nachtflugregelung am Köln Bonn Airport bis zum Jahr 2030. Damit wurde Planungs- und Investitions-



sicherheit für die in Köln/Bonn aktiven Unternehmen geschaffen. FedEx investierte in sein neues Frachtzentrum, in dem seit 2010 Waren für Zentral- und Osteuropa umgeschlagen werden, und UPS kündigte 2011 an, rund 145 Millionen Euro in die Erweiterung seines Köln-Bonner Frachtzentrums zu investieren. Die verlängerte Nachtflugregelung sichert nicht nur die wirtschaftliche Zukunft des Köln Bonn Airport, sondern auch Tausende von Arbeitsplätzen. Das im Herbst 2011 durch den Hessischen Verwaltungsgerichtshof in Kassel verhängte Nachtflugverbot für Frankfurt führt eine gravierende Fehlentwicklung am Luftverkehrsstandort Deutschland deutlich vor Augen. Gerichte und Politik schließen immer mehr Flughäfen vom Nachtflug aus, sodass sich die

Flüge in der Nacht auf immer weniger Flughäfen konzentrieren. Die Forderung nach einem generellen Nachtflugverbot passt nicht zum Wirtschaftsstandort Deutschland. Es darf nicht geschehen, dass die Warenströme an Deutschland vorbeifliegen, weil es keine Flughäfen mehr gibt, an denen die Fracht in der Nacht umgeschlagen werden kann. In der Welt belegt Deutschland noch immer den dritten Rang unter den Exportnationen. Rund 3 Prozent der Güter werden weltweit mit dem Flugzeug transportiert. Diese 3 Prozent entsprechen 40 Prozent des Wertes des weltweiten Warenverkehrs. Bei einem Großteil dieser Fracht handelt es sich um zeitsensible Güter. Für sie sind nachtoffene Flughäfen weltweit und in Deutschland unverzichtbar. 



Zehn Jahre Low-Cost in Köln/Bonn

Vor zehn Jahren setzte der Köln Bonn Airport als erster großer Flughafen in Deutschland auf ein neues Verkehrssegment. Die einen nennen es Low-Cost, die anderen Billigflieger. Jedenfalls hat sich das Geschäftsmodell schon in den Jahren zuvor in den Vereinigten Staaten durchgesetzt. Dank Low-Cost konnte der Flughafen die schwerste wirtschaftliche Krise seiner Geschichte mit Erfolg überwinden.

Zur Erinnerung: Die Passagierzahlen befanden sich am Köln Bonn Airport auf Talfahrt. Im Jahr 2000 zählte er 6,4 Millionen Passagiere, im Jahr 2002 nur noch 5,47 Millionen. Auch wenn die internationale Luftfahrt mit den Folgen der Anschläge vom 11. September 2001 und massiven gesamtwirtschaftlichen Problemen zu kämpfen hatte, waren an keinem anderen deutschen Flughafen die Rückgänge vergleichbar hoch.

Der Köln Bonn Airport befand sich nach der Jahrtausendwende in einem Tief. Während sich die Fracht positiv entwickelte, litt der Passagierverkehr unter dem negativen Wirtschaftsklima. Von den damit verbundenen Konsolidierungen bei den Airlines war Köln/Bonn besonders hart betroffen. Die hervorragende Infrastruktur mit dem gerade erst fertiggestellten Terminal 2, den neuen Parkhäusern und dem ausgezeichneten Start- und Landebahn-system lag folglich in Teilen brach.

Umschwung mit Low-Cost

Nachdem Michael Garvens im Februar 2002 zum Köln Bonn Airport gekommen war, leitete er mit Low-Cost den Umschwung ein. Dabei musste er sich anfangs vielen kritischen Stimmen stellen, die in Low-Cost eine Luftblase mit begrenzter Perspektive sahen. Als die beiden Neugründungen Germanwings und Hapag-Lloyd-Express (HLX)

in den Markt eintraten, machte er sie zu Partnern des Köln Bonn Airport. Beide errichteten hier ihre Hauptbasis. Die erste Germanwings-Maschine startete am 27. Oktober, HLX folgte wenige Wochen später.

Bereits im folgenden Jahr war Köln/Bonn mit nunmehr 7,84 Millionen Passagieren der am schnellsten wachsende Flughafen in Europa. Durch die strategische Neuausrichtung entwickelte er sich zum Low-Cost-Spitzenreiter – und das nicht nur in Deutschland, sondern auch in Kontinental-Europa. Nur in London-Stansted starteten und landeten mehr Passagiere. Schon nach fünf Jahren Low-Cost hatte Köln/Bonn seine Passagierzahl auf 10,4 Millionen Reisende nahezu verdoppelt.

Was in Köln/Bonn so gut funktionierte, wurde schnell von anderen deutschen Flughäfen übernommen. Nach 2002 verbreitete sich das Low-Cost-Geschäft flächendeckend, der deutsche Markt wuchs bis 2007 überproportional. Jedes Jahr gingen rund 100 neue Low-Cost-Strecken an den Start. Der Marktanteil am Gesamtaufkommen der Passagiere überschritt bundesweit die 25-Prozent-Marke. Jährlich bestiegen rund 23 Millionen Reisende die Flugzeuge der 30 Low-Cost-Airlines. Ihre Zahl erreichte 2007 ihren Höchststand.

Luftverkehrssteuer schwächt Low-Cost

Nach den ersten fünf Boom-Jahren flachten die Wachstumsraten im Low-Cost-Verkehr ab. Dies hatte mehrere Gründe: Der Nachfrage-Boom schwächte sich ab, zudem führte die Wirtschafts- und Finanzkrise in den Jahren 2008 und 2009 zu weniger Nachfrage. Allerdings wurde das Low-Cost-Segment tendenziell weniger hart getroffen, da Businesskunden während der Krise zunehmend auf die günstigen Angebote auswichen.

Erschwerend kam 2011 die Einführung der Luftverkehrssteuer durch die Bundesregie-

rung hinzu, denn sie dämpfte die weitere positive Entwicklung. Besonders betroffen sind grenznahe Flughäfen wie Köln/Bonn mit einem hohen Anteil an Low-Cost-Verkehr. Die Verteuerung der Tickets animierte die preissensiblen Kunden zu einer Abwanderung zum Beispiel nach Maastricht und Eindhoven in den Niederlanden oder nach Luxemburg. Dort verzeichneten die Flughäfen ein kräftiges Wachstum. Eine vom Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) veröffentlichte Untersuchung spricht von insgesamt 5 Millionen weniger Passagieren in Deutschland infolge der Abgabe.

Preiskrieg in Düsseldorf

Dass sich in Köln/Bonn die Nachfrage abschwächte, hatte neben der Luftverkehrssteuer noch weitere Gründe. In Düsseldorf lieferten sich Lufthansa und Air Berlin einen Kampf um die Marktführerschaft.



Zum einen kam es zu einer Annäherung der Geschäftsmodelle, indem auch ein Netzwerk-Carrier wie die Lufthansa in Düsseldorf mit ihren Ticketangeboten zunehmend auf Low-Cost setzte. Zum anderen hat die wirtschaftlich angeschlagene Air Berlin im Zuge ihrer Konsolidierung die



Kapazitäten an Standorten wie Köln/Bonn zu Gunsten ihrer Hubs in Berlin und Düsseldorf gestrichen. In Köln/Bonn reduzierten sich die Kapazitäten um etwa ein Drittel, wenn man 2009 mit dem Jahr 2011 vergleicht.

Und dennoch: Low-Cost in Köln/Bonn bleibt auf der Erfolgsspur. Im Mai 2011 begrüßte Germanwings am Köln Bonn Airport seinen insgesamt 50-millionsten Passagier. Ein Großteil von ihnen ist in Köln/Bonn gestartet oder gelandet. Die Lufthansa-Tochter, die in Köln ihren Firmensitz hat, ist heute nach Ryanair und EasyJet die drittgrößte Low-Cost-Airline Europas. Von den 30 Flugzeugen ihrer Flotte sind 16 in Köln/Bonn stationiert.

Neben Germanwings fliegen Low-Cost-Airlines wie Air Berlin, EasyJet, Norwegian, Air Maroc, Wizz Air sowie ab Mai 2012 auch Ryanair den Köln Bonn Airport an, der nach Berlin-Tegel weiterhin der zweitgrößte Low-Cost-Flughafen Deutschlands ist. Dass die Netzwerk-Carrier das Low-Cost-Modell stärker in ihre Geschäftsmodelle integrieren, bestätigt den Erfolg. Der niedrige Preis, die generelle Verfügbarkeit und die Buchbarkeit der Tickets im Internet haben die Luftverkehrslandschaft grundlegend verändert.

Flugreisen für jeden erschwinglich

Vor über zehn Jahren war Fliegen noch teuer, heute bietet es für jeden die erschwingliche Möglichkeit, Städte und Urlaubsregionen kennenzulernen. Städtereisen erlebten durch Low-Cost einen regelrechten Boom. Und selbst Geschäftsreisende haben Low-Cost schon lange für sich entdeckt. Jeder dritte aller Passagiere in Deutschland fliegt heute mit den Low-Cost-Gesellschaften „günstig“. Im innerdeutschen Verkehr sind es mittlerweile sogar über 40 Prozent, die die Low-Cost-Angebote nutzen. Der Sommerflugplan 2012 des Köln Bonn Airport führt 75 Low-Cost-Ziele auf.

Doch nicht nur in Hinsicht auf die Verkehrszahlen ist der Köln Bonn Airport mit Low-Cost erfolgreich. Low-Cost hat viele neue Arbeitsplätze geschaffen und gesichert. Gleichzeitig hat sich seit 2002 die Non-Aviation-Fläche von einst 3.500 m² auf rund 10.000 m² verdreifacht. Die Umsätze in Shops und Gastronomie haben sich auf über 80 Millionen Euro verdoppelt. Heute finden Passagiere und Besucher beste Angebote, um in 33 Geschäften einzukaufen und um in den 20 Restaurants und Bars zu essen und zu trinken. 





Schönheitskur für den Airport

Der Köln Bonn Airport ist Anlaufpunkt für insgesamt fast 14 Millionen Besucher. Jährlich kommen rund 10 Millionen Passagiere, gut 2,1 Millionen Abholer, 940.000 Personen, die jemanden zum Airport bringen, sowie etwa 600.000 „reine“ Besucher, die zum Beispiel in den Geschäften einkaufen, das gastronomische Angebot nutzen oder von der Besucherterrasse aus den Flugverkehr beobachten. Der erste Eindruck, den die Terminals und die Infrastruktur des Flughafens auf diese Besucher machen, prägt wesentlich das Gesamtimage des Airports. Übersichtlichkeit, Benutzerfreundlichkeit, eine einheitliche Beschilderung und ein ansprechendes Erscheinungsbild mit einer lebhaften Gastronomie- und Shoppinglandschaft geben den Besuchern das Gefühl, „gut aufgeho-

ben“ zu sein und bilden damit wichtige Sympathiewerte des Flughafens.

Nachdem der Airport in den vergangenen Jahren bereits millionenschwere Investitionen in Terminal 1 getätigt hatte – u. a. den Starwalk im Jahr 2004, die Erweiterung der Sicherheitskontrollstelle 2008 und 2010 den neuen Ankunftsbereich – folgte Anfang 2011 ein weiterer wichtiger Schritt. Geschäftsführung und Marketingabteilung riefen gemeinsam eine Produktoffensive ins Leben, die sich seither intensiv mit der Optimierung des „Produkts Flughafen“ befasst. Dabei geht es sowohl um große als auch kleine Verbesserungen. Die einzelnen Projekte reichen von baulichen Maßnahmen und Renovierungsarbeiten bis hin zu Mitarbeiterschulungen, die gezielt für

das Thema sensibilisieren sollen. In die Umsetzung sind jeweils unterschiedliche Fachabteilungen eingebunden, insbesondere die Technik und die Immobilienabteilung, aber auch „Betrieb und Verkehr“, Informationstechnologie oder Flughafensicherheit.

Stimmiger Gesamteindruck

Ziel der Produktoffensive ist es, den Gesamteindruck des Airports zu verbessern. Die Besucher sollen sich am Flughafen wohl fühlen, sich leicht zurechtfinden und immer wieder gerne an den Airport zurückkehren. Eine Schlüsselrolle spielt dabei das vom Schweizer Ruedi Baur entworfene unverwechselbare Corporate Design, das der Köln Bonn Airport seit Mai 2003 verwendet. Die typischen Piktogramme und Silhouetten, die Flughafen-Farben und das spezielle Schriftbild sollen zukünftig noch konsequenter eingesetzt werden, zum Beispiel bei Baustellen- und Hinweisschildern oder bei der Gestaltung von Uhren und Sitzmöbeln in den Terminals. Das durchgängig verwendete Design dient gleichzeitig als identitätsstiftendes Element, grenzt den Flughafen von Mitbewerbern ab und ermöglicht dem Gast eine leichte Orientierung.



Bauliche Veränderungen

Im Zuge der „Schönheitskur für den Flughafen“ werden verschiedene bauliche Mängel behoben. So wurde zum Beispiel 2011 die Zufahrt zu den Terminals neu gestaltet, die bisher verwendeten rot-weißen Fahrbahn-Trenner durch grün-weiße Boden-





Auch die alten Aufzugkerne erhalten eine Frischekur.

markierungen ersetzt. Wichtigstes Projekt für die kommenden Monate ist die schrittweise Renovierung der in die Jahre gekommenen Aufzugkerne in Terminal 1. Helle Wände und Metallverkleidungen in schwarz-grau bilden künftig einen eleganten Kontrast, der durch Akzente in frischem Flughafen-Grün aufgelockert wird.

Aufenthaltsqualität steigt

Um Wartezeiten für Fluggäste angenehmer zu gestalten, gibt es eine Vielzahl von neuen, sehr unterschiedlichen Angeboten.



Seit Anfang 2012 ist zum Beispiel in Terminal 1 die Raucher-Lounge in Betrieb, die den Passagieren das Rauchen nach der Sicherheitskontrolle ermöglicht. Für Kinder steht seit Sommer 2011 ebenfalls im Sicherheitsbereich von Terminal 1 eine bunte Kletter- und Spiel Landschaft, das „Terminal 3“, zur Verfügung. Wer mit dem Elektromobil zum Flughafen kommt, kann sein Fahrzeug seit November 2011 an der Elektrotankstelle „TankE“ auf dem Parkhaus 2 aufladen. Privat- und Geschäftsfieger werden seit September 2011 im

neuen General Aviation Terminal (GAT) abgefertigt. Der elegante Neubau verfügt nicht nur über komfortable Warteräume, sondern bietet auch Platz für Besprechungen und Konferenzen.

Um die Attraktivität des Airports auch für Tagesbesucher (z. B. Familien und Planespotter) zu steigern, soll die Besucherterrasse verschönert und gegebenenfalls erweitert werden. Seit Ende 2011 ermöglicht eine Tribüne bereits die ungehinderte Sicht auf die Vorfelder und bietet so optimale Bedingungen für die Flugzeugfotografie.



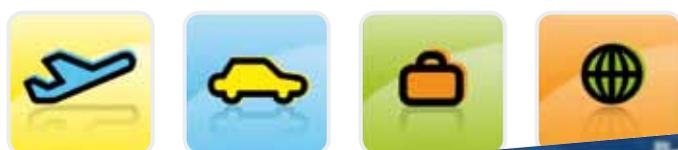
Freie Sicht von der Besucher-Tribüne auf Vorfelder und die große Start- und Landebahn.

Neue Shopping- und Gastronomieangebote

Auch das Shopping- und Gastronomieangebot des Airports überzeugt mit verschiedenen Neuerungen. In der Rendezvous-Piano-Bar in Terminal 1 können Gäste seit Anfang 2011 ihr Getränk zu den Klängen eines Pianospieles genießen, in der Kamps Erlebnisbackstube (ebenfalls

T1) kann man seit Dezember 2011 den Bäckern bei der Arbeit zusehen. Italienische Spezialitäten serviert seit Anfang 2012 der Szene-Italiener „4Cani“ in Terminal 2. Ein Paradies für große und kleine Naschkatzen ist der Haribo-Laden mit einem Sortiment von mehr als 40 verschiedenen Sorten Weingummi und Lakritze, der im April 2011 in Terminal 1 eröffnet hat.





Internet und Social Media

Die Art und Weise, wie sich der Airport im Internet präsentiert, ist für viele Gäste die erste „Visitenkarte“ des Unternehmens. Anfang 2012 hat deshalb ein Relaunch der Internetseite stattgefunden, die jeden Monat im Schnitt von 300.000 Nutzern besucht wird. Die neue Seite ist übersichtlich und modern gestaltet und informiert schnell und unkompliziert über alle wichtigen Themen rund um den Airport. Indem sie das typische Flughafen-Design mit einer modernen App-Ästhetik verbindet, präsentiert sie den Flughafen als modernes, sympathisches Unternehmen mit

eigenem Profil. Die wichtigsten Inhalte können über die „Köln Bonn Airport“-App auch auf dem Smartphone genutzt werden.

Seit April 2011 wird die Online-Präsenz des Flughafens durch eine eigene Facebook-Fanpage ergänzt. Solche Social-Media-Plattformen gehören für große Unternehmen zunehmend zum Standardinstrument der Öffentlichkeitsarbeit, weil sie die Möglichkeit bieten, ein bestimmtes Markenprofil zu kommunizieren und eine treue Fangemeinschaft für das Unternehmen zu generieren. Sie ermöglichen zudem eine direkte Kommunikation und einen Austausch zwischen Unternehmen und seinen Fans, hier finden Wünsche, Anregungen und Kritik der Nutzer ihren Platz. Innerhalb eines Jahres konnte die Flughafen-Facebook-Seite über 7.000 Fans gewinnen – Tendenz weiter steigend.

Als einer der ersten Flughäfen Deutschlands stellt der Köln Bonn Airport seinen Besuchern zudem seit Dezember 2011 einen kostenlosen und unbegrenzten WLAN-Zugang zur Verfügung. Das Angebot kann rund um die Uhr und ohne komplizierte Registrierung überall in den Terminals genutzt werden.







Überraschende Berufe

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH ist nach UPS der zweitgrößte Arbeitgeber am Airport. Seit mehr als sechs Jahrzehnten ist das Unternehmen ein verlässlicher Arbeitgeber und damit ein wichtiger Jobmotor für die Region. Was 1950 mit gerade einmal rund 50 Arbeitskräften begann, entwickelte sich in der Folgezeit schnell und kontinuierlich zu einem Unternehmen mit mehreren hundert Arbeitnehmern. 1970 arbeiten bereits 524 Mitarbeiter für die Flughafengesellschaft, vor Ende der 1980er Jahre wurde die 1.000er-Marke geknackt, 1996 waren es bereits fast 1.500 Mitarbeiter. Heute arbeiten 1.811 Menschen in rund 50 Berufen vom Gewässerschutzbeauftragten bis zum Feuerwehrmann für die Flughafengesellschaft (Stichtag 15.2.2012). Etwa 87 Prozent sind Männer und 13 Prozent Frauen. 90 Prozent der Mitarbeiter sind in Vollzeit beschäftigt, circa 8 Prozent arbeiten in Teilzeit.

Untypische Berufsbilder

Neben „klassischen“ Flughafenberufen, wie z.B. Einweisern, Lotsen, Servicekräften in den Terminals oder Ladern auf dem Vorfeld, in den Frachthallen oder den Ge-



päcksortieranlagen, findet man am Airport auch eine Vielzahl von Berufsbildern, die für den Luftverkehr (scheinbar) untypisch und damit überraschend sind. Vom Jäger über den Schreiner bis zum IT-Experten, vom Juristen über den Controller, den Betriebswirt und Grafiker, den Marketingexperten und Journalisten bis zum Gärtner sind am Airport die unterschiedlichsten Berufe vertreten. Gerade diese Vielfalt ist eine Grundvoraussetzung und zugleich ein Garant dafür, dass ein derart komplexes Unternehmen wie die Flughafen Köln/Bonn GmbH überhaupt funktionieren kann.

Der personell am stärksten aufgestellte Geschäftsbereich ist „Betrieb und Verkehr“ (BL). 851 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen in unterschiedlichen Abteilungen u. a. dafür, dass Flugzeuge pünktlich abgefertigt werden, Passagiere, Gepäck und Fracht ihren Bestimmungsort erreichen, dass auf den Vorfeldern und in den Terminals „alles rund läuft“. Ebenfalls zu BL gehören aber auch z. B die Abteilungen Arbeitsvorbereitung, Personalschulung oder der Fahrzeug- und Gerätepool.

Den zweiten Platz belegt mit 268 Mitarbeitern der Geschäftsbereich „Technik“ (TL). Hierzu zählen u. a. die Werkstätten der Elektro-, Nachrichten-, Versorgungs-

und Fördertechnik mit ihren Meistern und Handwerkern, aber auch das Facility-Management und die Abteilung Fahrzeug- und Gerätetechnik. Auf Platz drei liegt mit 140 Mitarbeitern die Flughafenfeuerwehr.



Der Bird Controller vergrämt Vögel zur Sicherheit des Flugverkehrs.





In der Flughafenverwaltung arbeiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unterschiedlicher Geschäftsbereiche und Abteilungen. U. a. zählen dazu die Personalabteilung, die Rechtsabteilung, das Marketing, die Unternehmenskom-

munikation, die Finanzabteilung, das Controlling, die Informations-Technologie und die Ausbau-Planung. Insgesamt sind hier rund 400 Arbeitnehmer beschäftigt.

Mitarbeiter aus mehr als 30 Nationen

Genauso vielfältig wie die unterschiedlichen Aufgabenbereiche und Tätigkeitsfelder bei der FKB sind auch die Mitarbeiter, die Tag für Tag und rund um die Uhr engagiert und mit vollem Einsatz zum Erfolg des Unternehmens beitragen. Insgesamt kommen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafengesellschaft aus mehr als 30 Nationen europa- und weltweit. Der Ausländeranteil liegt bei rund 17 Prozent. So finden sich im Unternehmen Mitarbeiter aus den europäischen Nachbarländern wie Frankreich, Belgien oder den Niederlanden, aber auch aus Bulgarien, Israel, dem Iran, Afghanistan, dem Tschad oder Syrien, Australien, den USA, dem Kongo oder Togo, um nur einige Beispiele zu nennen. Rund 200 Mitarbeiter bzw. 11 Prozent stammen allein aus der Türkei. Diese Nationalität stellt damit nach den deutschen Mitarbeitern



Ihre Arbeit in der Vorfeld-Kanzel verbindet man auf Anhieb mit dem Airport.

die größte Gruppe dar, gefolgt von Angestellten aus Italien (20) und Griechenland (18).

Eine wichtige Rolle spielt am Köln Bonn Airport das Thema Ausbildung. Jedes Jahr im Spätsommer beginnen 13 bis 15 junge Menschen ihre berufliche Laufbahn bei der Flughafen Köln/Bonn GmbH. Die Ausbildungsangebote im kaufmännischen oder technischen Bereich reichen vom „klassischen“ Berufsbild der Bürokaufleute über die Fachkraft für Schutz und Sicherheit bis zum Anlagenmechaniker. Zusätzlich bietet der Köln Bonn Airport vier verschiedene „Duale Studiengänge“ an, die in Kooperation mit Fachhochschulen in Mannheim, Frankfurt oder Bochum durchgeführt werden. So können die jungen Menschen innerhalb von drei Jahren einen Bachelor in Luftverkehrsmanagement, Immobilienwirtschaft, Accounting und Controlling oder Wirtschaftsinformatik erwerben. Dank der zweigleisigen praktischen und akademischen Ausbildung an Airport und Fachhochschule sind sie bestens auf die Zukunft im Luftverkehrswesen vorbereitet.



Junge Menschen werden in den verschiedensten Berufen ausgebildet.





Gesamtwirtschaftliches Umfeld und Branchensituation

Auch im Jahr 2011 setzte sich der Konjunkturaufschwung in Deutschland fort, obwohl sich im vierten Quartal die Konjunktur abschwächte. Eine Ausnahme davon machte nur der Bausektor. Hier lagen die privaten wie auch gewerblichen Investitionen um 6,5% höher als im Vorjahr.

Über das Jahr gesehen ist das Bruttoinlandsprodukt kalenderbereinigt um 3,1% gestiegen.

Für 2012 wird mit weiterem Wachstum, wenn auch nicht auf so hohem Niveau wie in den beiden Vorjahren, gerechnet.

Die Zahl der Beschäftigten stieg um 560.000 Personen auf 41,6 Millionen.

Die nationale Luftfahrt stieg, gemessen an den Verkehrseinheiten, um 5,0% (Vorjahr 7,4%). Auch für 2012 wird mit einem,

wenn auch geringeren Wachstum (+1,5% bis 2%) gerechnet.

Verkehrsentwicklung

Die Verkehrsentwicklung auf dem Flughafen Köln/Bonn verlief insgesamt positiv, jedoch bei den verschiedenen Verkehrsarten unterschiedlich. So wurde im Passagierbereich mit 9,6 Mio. Reisenden ein leicht rückläufiges Wachstum von 2,3% (Bundesdurchschnitt +4,8%) verzeichnet. Dies wurde jedoch durch ein Plus von 13,1% beim Frachtaufkommen (742.347 t) (Bundesdurchschnitt +4,7%) überkompensiert.

Insgesamt stiegen die Verkehrseinheiten um 3,8% und erreichten nicht ganz den Bundesdurchschnitt von 5,0%.

Bei den Flugzeugbewegungen war ein Rückgang von 2,5% (Bundesdurchschnitt +2,8%) zu verzeichnen, dies jedoch mit einem

erhöhten Maximum Take Off Weight von 3%. Damit belegt der Flughafen Köln/Bonn den fünften Rang innerhalb der deutschen Verkehrsflughäfen.

Der Anteil der Low-Cost-Airlines am Passagieraufkommen betrug 70% (Vorjahr 64%).

Im liberalisierten Markt der Bodenverkehrsdienstleistungen am Flughafen Köln/Bonn hält die Gesellschaft Marktanteile von 75,4% (Vorjahr 87%).

Ertragslage

Die Umsatzerlöse liegen bei 271,5 Mio. EUR (+0,5%), davon entfallen 65,5% auf Flughafenengebühren und Bodenverkehrsdienste, 31,0% auf Mieten, Pachten und Versorgungsleistungen und 3,5% auf die übrigen Erträge.

Der Materialaufwand reduzierte sich aufgrund nicht notwendiger Großreparaturen um 9,4% auf 84,3 Mio. EUR (Vorjahr 93,1 Mio. EUR), demgegenüber stieg der Personalaufwand leicht um 0,5% auf 100,2 Mio. EUR (Vorjahr 99,7 Mio. EUR).

Die betrieblichen Aufwendungen stiegen um 8,8% auf 26,0 Mio. EUR. Der Aufwandsanstieg von 2,1 Mio. EUR resultiert ausschließlich aus der in 2011 durchgeführten Anlageinventur.

Bei einem leicht gestiegenen Ergebnis vor Ertragsteuern ergibt sich ein deutlich höherer Steueraufwand. Das resultiert zum einen daraus, dass im Vorjahr ein nicht steuerwirksames außerordentliches Ergebnis von +11,6 Mio. EUR aus der BilMoG-Umstellung ausgewiesen wurde. Zum anderen wurde der Gewerbesteuerhebesatz in Köln ab 2011 von 450% auf 475% erhöht. Daraus resultierten Mehrsteuern von 2,0 Mio. EUR. Daher ist der Jahresüberschuss von 15,0 Mio. EUR auf 10,0 Mio. EUR gesunken.

Die Anzahl der Beschäftigten (inkl. Geschäftsführung und Auszubildenden) be-

trug zum 31.12.2011 1.829, was einen Beschäftigungsanstieg gegenüber dem Vorjahr von 19 Mitarbeitern bedeutet.

Vermögens- und Finanzlage

Die Gesellschaft investierte im Jahr 2011 25,2 Mio. EUR. Als wesentliche Investitionen (12,1 Mio. EUR) sind die Photovoltaik-Anlagen, die zentrale Ausweisstelle, Abstellflächen und Großgeräte zu nennen. Des Weiteren wurde in Betriebsanlagen, Fahrzeuge und Geräte, Software und Betriebs- und Geschäftsausstattung investiert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betragen am Bilanzstichtag 333,1 Mio. EUR und bei anderen Kreditgebern 22,5 Mio. EUR. Alle Darlehen wurden planmäßig getilgt. Ausreichend Liquidität war zu jedem Zeitpunkt des Jahres gegeben.

Die langfristigen Darlehen wurden um 15,7 Mio. EUR zurückgeführt.

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



Die Liquidität ist derzeit, aber aus heutiger Sicht auch zukünftig, gesichert. Mit nennenswerten Forderungsausfällen rechnet die Gesellschaft nicht.

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit betrug 40,8 Mio. EUR.

Die Eigenkapitalquote erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,6%-Punkte auf 33,5%.

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.

Zurzeit beabsichtigt die Regierung des Landes Nordrhein-Westfalen, zwischen null und fünf Uhr ein Nachtflugverbot für Passagierflüge zu verhängen. Dies-

bezüglich fanden Gespräche mit dem zuständigen Landesministerium und der Flughafen Köln/Bonn GmbH statt; ein formelles Verwaltungsverfahren wurde bisher nicht eingeleitet. Die Anhörung der Luftfahrtgesellschaften und Verbände wurde inzwischen abgeschlossen. Die Luftfahrtbranche lehnt das Begehren der Landesregierung einstimmig ab. Das Bundesverkehrsministerium, vertreten durch den Bundesverkehrsminister, lehnt die Pläne der Landesregierung als genehmigungspflichtige Behörde ebenfalls ab.

Die Einführung der Nachtflugbeschränkung hätte Einnahmeverluste von ca. zehn Millionen Euro zur Folge. Die Flughafen Köln/Bonn GmbH geht davon aus, dass die 2008 durch das Landesministerium bis zum Jahr 2030 verlängerte Betriebsgenehmigung weiterhin seine Gültigkeit hat. Somit bliebe der 24-Stunden-Betrieb weiterhin in vollem Umfang bestehen. Die bestehende Betriebsgenehmigung bis 2030 sichert sowohl der Gesellschaft als auch den Flughafenutzern eine hohe Planungs- und Investitionssicherheit.

Die Luftverkehrssteuer führte erwartungsgemäß zum Rückgang der Passagierzahlen und zu erheblichen Wachstumsraten auf den angrenzenden ausländischen Nachbarflughäfen. Erschwerend kam die Konsolidierung im Segment der Low-Cost-Carrier hinzu.

Im Jahr 2012 geht die Gesellschaft von konstanten Passagierzahlen aus.

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





Der Flughafen verfügt nicht nur über ein komfortables Drei-Start- und Landebahnsystem mit einer Interkontinentalbahn, sondern auch über ein großzügiges Terminal- und Frachthallenangebot, das jederzeit weitere Verkehrszuwächse aufnehmen kann. Ergänzt wird die hervorragende Infrastruktur durch das integrierte Autobahn- und Schienennetz sowie die äußerst günstigen klimatischen Bedingungen. So liegt der Flughafen in einer fast nebelfreien und schneearmen Region. Dies begünstigt insbesondere die Entwicklung des Frachtverkehrs, aber auch die des Passagierverkehrs, und kommt

insbesondere dem Dienstleistungs- und Produktionsgewerbe zugute.

Der Frachtbereich wird auch im Jahr 2012 durch das intensive Fortführen der Akquisitionstätigkeit zum Wachstumstreiber. Im Passagiersektor werden erhebliche Anstrengungen zur Sicherung und Erweiterung des Streckennetzes unternommen.

Durch die konsequente Weiterentwicklung des Shop- und Gastronomiebereichs wird das wirtschaftlich positive Ergebnis abgerundet.



Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Personal

Die Tariföhne sind im Jahr 2011 wie folgt gestiegen: zum 01.01.2011 um 0,6% und zum 01.08.2011 um 0,5%. Die Beschäftigten erhielten zudem eine Mitarbeiterbeteiligung in Höhe von 280 EUR für das Jahr 2010. Die Flughafen Köln/Bonn GmbH (FKB) hat den Beschäftigten außerdem die tariflich fixierte leistungsorientierte Bezahlung (LOB) in Höhe von 1,5% der ständigen Monatsentgelte des Vorjahres ausbezahlt.

Die im Herbst 2010 gestartete und von der Bundesagentur für Arbeit geförderte WeGebAU-Maßnahme, über die die FKB ca. 230 Mitarbeiter im Bereich MS-Office und in der Fremdsprache Englisch fortgebildet hat, lief auch in 2011 noch weiter. Sie wird im 1. Halbjahr 2012 zum Abschluss kommen.

Die FKB hat darüber hinaus ca. 700.000 EUR in die externe Aus- und Wei-

terbildung investiert. Davon entfielen mehr als die Hälfte auf die Weiterbildungsmaßnahmen für Werkfeuerwehrlaute. Ein sehr großer Anteil ist auch in den Geschäftsbereich Informationstechnologie geflossen, da dort aufgrund der rasanten technischen Entwicklung die Fortbildung der Mitarbeiter dringend erforderlich ist.

Die FKB hat im Jahr 2011 53 Auszubildende beschäftigt. 13 Auszubildende haben im Jahr 2011 erfolgreich ihre Ausbildung beendet, 13 Auszubildende haben im August des Jahres ihre Ausbildung bei der FKB begonnen.

Der Betriebsrat und die FKB haben im Geschäftsjahr 2011 eine Betriebsvereinbarung zur Einführung von Lebensarbeitszeitkonten abgeschlossen. Ziel ist es, den Beschäftigten einen vorzeitigen Eintritt in den Ruhestand zu ermöglichen. Sowohl den Beschäftigten als auch der FKB eröffnet sich damit die Möglichkeit, auf

die Herausforderung der demographischen Entwicklung zu reagieren. Im Rahmen des Lebensarbeitszeitmodells wird den Beschäftigten die Gelegenheit gegeben, Zeitguthaben und bestimmte Entgeltbestandteile in ein Wertkonto einzubringen und dieses vor dem Renteneintritt für eine Freistellung zu verwenden.

Umwelt

In der Reduzierung der Lärmbelastung für seine Nachbarn sieht der Flughafen Köln/Bonn eine seiner vordringlichsten Aufgaben. Vielen Vorurteilen zum Trotz ist es in den zurückliegenden zehn Jahren nicht lauter geworden. Der Lärm ist sowohl in der Menge als auch in seinen Spitzenpegeln rückläufig. Der Flughafen Köln/Bonn muss immer im Abstand von fünf Jahren gegenüber dem nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium den Nachweis erbringen, dass es im Vergleich zum Jahr 1997 leiser geworden ist. Hierzu verpflichtet ihn die geltende Nachtflugregelung. Dieser Nachweis ist bisher stets gelungen, zuletzt für das Jahr 2010. Auch die Zahl der Nachtflugbewegungen ist rückläufig. Während es 2001 noch 38.936 Bewegungen in der Nacht waren, waren es zehn Jahre später 34.051 Bewegungen. In den Jahren 1997 und 2000 gab es sogar über 40.000 Flüge.

Ein wichtiger Pfeiler bei der Lärminderung ist seit vielen Jahren das Programm zum passiven Schallschutz, für das die FKB rund 85 Millionen Euro bereitstellt. Bisher wurden rund 24.000 Wohneinheiten schallgedämmt. Ende 2011 wurde das Programm durch ein gesetzliches Schallschutzprogramm abgelöst. Damit liegt das Programm jetzt in der Hand der Bezirksregierung Köln, die Finanzierung der Schallschutzmaßnahmen jedoch weiterhin bei der Flughafen Köln/Bonn GmbH.

Der passive Schallschutz ist Teil eines umfangreichen Schallschutzkonzepts, das auch einige aktive Komponenten enthält. So wurde mit dem Continuous De-

scendent Approach (CDA) ein Anflugverfahren eingeführt, das den Geräuschpegel in der Flughafenumgebung erheblich verringert. Außerdem werden für Starts und Landungen in der Nacht hohe Lärmzuschläge erhoben. Der Flughafen dringt bei Airlines darauf, laute Flugzeuge gegen leisere auszutauschen. Die MD11, das derzeit lauteste in Köln/Bonn eingesetzte Flugzeug, soll durch die deutlich leisere Boeing 777 ersetzt werden. Um diesen Prozess voranzutreiben, will der Köln Bonn Airport die Landegebühren für die B 777 so deutlich rabattieren, dass sich für die Airlines ein großer Anreiz für den Einsatz dieses Flugzeugmusters ergibt. Innerhalb von drei Jahren könnten bei einer B 777, die Köln/Bonn sechsmal nächtlich pro Woche anfliegt, rund eine Million Euro eingespart werden. Die Initiative, die Anfang 2012 auf den Weg gebracht wurde, muss vom nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium noch bewilligt werden (Stand März 2012).

Der Flughafen Köln/Bonn unternimmt große Anstrengungen, um Luftverkehr und Klimaschutz miteinander zu verbinden.



Vor zwei Jahren startete er seine Strategie zum Klimaschutz. Die Senkung des CO₂-Ausstoßes wurde damit zu einem zentralen Unternehmensziel. Der Flughafen Köln/Bonn verpflichtet sich selbst, zukünftig zunächst nur noch klimaneutral zu wachsen. Bezogen auf das Referenzjahr 2005 sollen die Emissionen bis zum Jahr 2020 konstant bleiben. Dabei setzt der Flughafen auf innovative Technologien, die er schon seit mehreren Jahren einsetzt.

Den Anfang machte 1999 das flughafen-eigene Blockheizkraftwerk (BHKW), das im Gegensatz zu herkömmlichen Kraftwerken nicht nur Strom erzeugt, sondern auch die dabei entstehende Abwärme zur Energiegewinnung nutzt. Nachdem schon die drei Dächer der Frachtzentren von FedEx, UPS und des Cologne Bonn Cargo Centers mit großen Photovoltaikanlagen ausgestattet worden waren, entstanden im Sommer 2011 auf den Dächern von Hangar 2 und 3 zwei weitere Solaranlagen. Sie erzeugen pro Jahr zwischen 400.000 und 500.000 kWh Strom. Insgesamt liefern die fünf Photovoltaikanlagen jährlich insgesamt ca. 2,3 Mio kWh Strom, dies entspricht dem Bedarf von 650 Haushalten.

Dank dieses Solarstroms werden am Köln Bonn Airport jedes Jahr rund 823.000 kg des Klimagases CO₂ eingespart.

Für seine nachhaltigen Landschaftspflegeprojekte in der Wahner Heide hat der Köln Bonn Airport bisher knapp 11 Millionen Euro ausgegeben. 1997 stellte er mit den zuständigen Behörden ein Pflegekonzept auf, in dem er sich zu einem umfangreichen ökologischen Ausgleich für auf seinem Gelände in Anspruch genommene Flächen verpflichtet. Vier große Landschaftspflegeprojekte werden durchgeführt. Im Geisterbusch stellt die „Arbeitsgemeinschaft Landschaftspflege mit alten Nutzierrassen“ (ALAN) im Auftrag der Flughafengesellschaft seit vielen Jahren mit ihren Rinder-, Ziegen- und Schafherden, seit Neuestem unterstützt

durch Esel und Wasserbüffel, die heidetypische Vegetation und damit den Charakter einer einzigartigen Kulturlandschaft wieder her. Insgesamt bearbeitet der Flughafen rund 700 Hektar an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenflächen, die über Jahrzehnte hinweg vertraglich abgesichert sind.

Prognose- und Nachtragsbericht

Im Jahr 2012 geht die Gesellschaft von stagnierenden Passagierzahlen und weiterem Frachtwachstum von ca. 7 % aus.

Der Jahresüberschuss ist mit 8,1 Mio. EUR geplant.

Wachstums- und Ergebnistreiber des Jahres 2012 werden im Frachtbereich der Kunde FedEx, der erst vor 2 Jahren seine neue Fracht- und Sortierhalle in Betrieb genommen hat, sowie der langjährige Frachtkunde UPS sein, der sein Sortierzentrum ausbauen wird. Auch die Sparte „General Cargo“ wird wieder als Wachstumslokomotive vorhanden sein.

Im Passagierbereich wird die Gesellschaft ungefähr das Niveau des Jahres 2011 halten.

Um zukünftigem Verkehrswachstum Rechnung tragen zu können, wird die Flughafen Köln/Bonn GmbH auch in 2012 wieder ca. 45 Mio. EUR investieren. Damit ist die Sicherstellung der benötigten Kapazitäten gewährleistet.

Als bedeutendste Maßnahme ist hier der Neubau der zentralen Kontrollstelle sowohl für Personenkontrollen als auch für Warenlieferungen zu nennen. Die bestehende zentrale Kontrollstelle weist vor allem bedingt durch verschärfte Gesetzesvorgaben vor dem Hintergrund des weiteren Frachtwachstums keine ausreichende Kapazität mehr aus.

Im Geschäftsjahr 2012 übernimmt die Flughafen Köln/Bonn GmbH den Betrieb der



Parkhäuser. Neben der Übernahme des Personals des bisherigen Drittbetreibers wird das gesamte veraltete IT-System durch ein neues, modernes System abgelöst.

Eine relativ hohe Summe fließt zusätzlich in die Erneuerung anderer IT-Systeme. Die bedeutendste Maßnahme ist in diesem Bereich die Neugestaltung der Sicherheitssysteme der Gesellschaft.

Um auch dauerhaft eine leistungsfähige Infrastruktur bereitstellen zu können, nimmt das Unternehmen diverse Erneuerungsmaßnahmen an der bestehenden Infrastruktur vor. Beispielhaft zu nennen sind hier die Erneuerung der Datennetze und die Erneuerung der Gepäckausgaben im Terminal 1.

Die Finanzierungskosten, die durch die realisierten sowie geplanten Investitionen entstehen, aber auch die Abschreibungen und Instandsetzungsaufwendungen sind

hinreichend in den mittelfristigen Erfolgs- und Finanzplanungsrechnungen berücksichtigt worden.

Vorgänge von besonderer Bedeutung lagen nach dem Abschluss des Geschäftsjahres 2011 nicht vor.

Die Aussichten für das Jahr 2012 sind ähnlich gut wie 2011. Die Gesellschaft geht von einem weiteren Wachstum der Verkehre und von einer stabilen Ergebnisentwicklung aus.

Köln, den 22. März 2012

Flughafen Köln/Bonn Gesellschaft mit beschränkter Haftung

gez. Michael Garvens
(Vorsitzender der Geschäftsführung)

gez. Athanasios Titonis
(Technischer Geschäftsführer)

A. Allgemeine Angaben

(1) Vorbemerkung

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

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

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

(2) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bewertung der Vermögensgegenstände und Schulden haben wir entsprechend den handelsrechtlichen Bewertungsvorschriften unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und Bilanzierung vorgenommen.

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

Die aktivierten Eigenleistungen enthalten Einzelkosten für Material und Lohn sowie angemessene Teile der Gemeinkosten.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen nach der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer.

Die immateriellen Vermögensgegenstände und die Sachanlagen werden linear abgeschrieben. Die Nutzungsdauer von im Dreischichtbetrieb eingesetzten Vermögensgegenständen wird grundsätzlich kürzer angesetzt.

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

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

Die sonstigen Ausleihungen werden mit dem Nennbetrag angesetzt.

Die Bewertung der Vorräte erfolgt zu den durchschnittlichen Einstandspreisen unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips.

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und flüssige Mittel sind zum Nennwert angesetzt. Bei den Forderungen sind die Risiken durch ausreichende Einzel- und pauschal ermittelte Wertberichtigungen berücksichtigt.

Für Mitarbeiter, für die eine Pensionszusage besteht, werden Pensionsrückstellungen unter Zugrundelegung biometrischer Wahrscheinlichkeiten (Richttafel Heubeck 2005G) nach dem Anwartschaftsverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) versicherungsmathematisch ermittelt. Dabei wurde der Gehaltstrend mit 2,5% p.a. und der Rententrend mit 2,0% p.a. berücksichtigt. Der Rechnungszins für die Abzinsung beläuft sich zum 31.12.2011 auf 5,14%. Dieser wurde von der Deutschen Bundesbank auf Basis des durchschnittlichen Marktzinssatzes der vergangenen sieben Geschäftsjahre für eine angenommene Restlaufzeit von 15 Jahren gemäß §253 Abs.2 HGB in Verbindung mit der Rückstellungsabzinsungsverordnung ermittelt und veröffentlicht.

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

Demgemäß enthält die Rückstellung auch die anteilige Vergütung für die Freistellungsphase. Die Berechnung erfolgte nach der Methode der laufenden Einmalprämie (Projected Unit Credit Method) unter Berücksichtigung der Abzinsungsverordnung laufzeitabhängig abgezinst mit einem Zinssatz zwischen 3,82% und 4,37%.

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. Die Bewertung erfolgt jeweils in Höhe des Erfüllungsbetrags, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich ist, um zukünftige Zahlungsverpflichtungen abzudecken. Zukünftige Preis- und Kostensteigerungen werden berücksichtigt, so-

fern ausreichende objektive Hinweise für deren Eintritt vorliegen. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz abgezinst.

Verbindlichkeiten werden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

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

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 Anlagengitter (Anlage zum Anhang) dargestellt.

(4) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

(5) Sonstige Vermögensgegenstände

Im Wesentlichen werden hier Ansprüche aus Steuererstattungen (TEUR 572), Vorsteuern (TEUR 1.828), Forderungen an Betriebsangehörige (TEUR 301) und debitorische Kreditoren (TEUR 383) ausgewiesen. TEUR 572 haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr (Vorjahr: TEUR 381).

[6] Rechnungsabgrenzungsposten

In dem Posten sind diverse Vorauszahlungen enthalten.

[7] Gezeichnetes Kapital

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

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

[8] Kapitalrücklage

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

[9] Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betragen zum 31.12.2011 Mio. EUR 151,0, davon wurden gemäß Gesellschafterbeschluss

vom 15. Juni 2011 Mio. EUR 5,4 aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres eingestellt.

[10] Steuerrückstellungen

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

[11] Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen wie folgt zusammen:

	Mio. EUR
Instandhaltungsverpflichtungen	17,5
Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern	8,1
Ausstehende Rechnungen und Beiträge	6,7
Strittige Entgelte	1,1
Prüfungs- und Beratungskosten	1,1
Sonstige	0,8
	35,3

[12] Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Verbindlichkeiten und ihre Fälligkeit zeigt folgende Übersicht:

	Davon mit einer Restlaufzeit			Restlaufzeit
	bis 1 Jahr TEUR	mehr als 5 Jahre TEUR	Gesamtbetrag 31.12.2011 TEUR	bis 1 Jahr Vorjahr TEUR
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	75.069	128.121	333.051	90.614
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	17.749	0	17.749	17.856
3. Sonstige Verbindlichkeiten	2.130	18.244	28.616	4.463
– davon aus Steuern	(841)	(0)	(841)	(1.325)
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(13)	(0)	(25)	(25)
	94.948	146.365	379.416	112.933

In den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind Zinsabgrenzungen in Höhe von TEUR 3.317 enthalten. Die Gesellschaft verfügt über keine Derivate.

(13) Passive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern in Höhe von Mio. EUR 5,1, die überwiegend aus Verlustvorträgen resultieren, wurden mit Mio. EUR 81,5 passiven latenten Steuern

verrechnet. Diese resultieren im Wesentlichen aus der abweichenden Bewertung des Anlagevermögens in der Steuerbilanz.

Der Passivsaldo beträgt Mio. EUR 76,4.

Der Körperschaftssteuersatz inkl. Solidaritätszuschlag beträgt 15,83%, die Gewerbesteuer 16,59%.

C. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(14) Umsatzerlöse

	2011 T€	Vorjahr T€
Flughafengebühren, Bodenverkehrsdienste	177.994	178.958
Mieten, Pachten und Versorgungsleistungen	84.135	81.023
Übrige Leistungen	9.407	10.107
	271.536	270.088
– davon periodenfremd	(2.570)	(2.117)

Die Umsatzerlöse werden wie im Vorjahr ausschließlich im Inland erzielt.

(15) 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 6,6 (Vorjahr: Mio. EUR 3,1).

(16) Materialaufwand

Von den Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe entfallen Mio. EUR 21,0

(Vorjahr: Mio. EUR 27,1) auf die Anlagenunterhaltung.

(17) Personalaufwand

Auf die Altersversorgung entfallen Mio. EUR 6,6 (Vorjahr: Mio. EUR 7,5).

(18) Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

Der Posten enthält periodenfremde Aufwendungen von Mio. EUR 3,7.

(19) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Die Erträge aus der Abzinsung belaufen sich auf Mio. EUR 0,1 (Vorjahr Mio. EUR 0,4).

(20) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung belaufen sich auf Mio. EUR 1,5 (Vorjahr Mio. EUR 0,4).

(21) Außerordentliches Ergebnis

Das im Vorjahr ausgewiesene Ergebnis resultierte ausschließlich aus der erstmaligen Anwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes.

(22) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Im Steueraufwand sind latente Steuern in Höhe von TEUR 6.482 (Vorjahr TEUR 1.789) enthalten.

Die laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag entfallen ausschließlich auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

D. Sonstige Angaben

(23) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

	T€
Bestellobligo	15.925
Jährliche Zahlungsverpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen (davon unbefristet jährlich TEUR 28)	2.473
	18.398

Die Gesellschaft ist Mitglied der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln, die den Arbeitnehmern ihrer Mitglieder und deren Hinterbliebenen eine zusätzliche Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenversorgung gewährt. Neben dem Umlagesatz von 5,8% der versorgungspflichtigen Entgelte wird ein Zusatzbeitrag zum Aufbau einer Kapitaldeckung erhoben, der sich in 2011 auf 3,2% (Vorjahr: 3,2%) belief. Die auf die Gesellschaft entfallende Unterdeckung, für die in Ausübung des Bilanzierungswahlrechts gemäß Art. 28 EGHGB keine Rückstellung gebildet wurde, beträgt zum 31. Dezember 2011 TEUR 52.377.

Die Arbeitgeberanteile für die Zusatzversorgungskasse beliefen sich in 2011 auf TEUR 6.301 (Vorjahr: TEUR 6.272).

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

	2011 Anzahl	Vorjahr Anzahl
Mitarbeiter Bodenverkehrsdienste	446	509
Übrige Mitarbeiter	1.339	1.271
	1.785	1.780

(25) Gesamthonorar des Abschlussprüfers

	EUR
Abschlussprüfungsleistungen	70.000

(26) Anwendung des § 110 EnWG n.F.

Mit Schreiben vom 22. November 2011 wurde ein Antrag auf Einstufung der bestehenden Versorgungsanlagen für Strom bei der Landesregulierungsbehörde Nordrhein-Westfalen gestellt. Wir gehen davon aus, dass eine entsprechende Bescheidung durch die Regulierungsbehörde im Jahr 2012 ergeht. Als Folge der Einstufung als geschlossenes Verteilernetz sind wir verpflichtet, die Anforderungen des § 6b Abs. 3 EnWG – buchhalterische Entflechtung – zu erfüllen. Hinsichtlich der erstmaligen Anwendung der Vorschriften des § 6b Abs. 3 EnWG stützen wir uns auf die Rechtsauffassung der Beschlusskammer 9 der Bundesnetzagentur, wonach § 114 EnWG analog anzuwenden ist



und somit die Verpflichtungen des § 6b Abs. 3 EnWG ab dem Geschäftsjahr 2012 zu erfüllen sind. Im abgeschlossenen Geschäftsjahr wurde bereits mit der EnWG-konformen Umsetzung der Anforderungen begonnen. Wir gehen davon aus, dass alle erforderlichen Anforderungen fristgerecht umgesetzt werden.

(27) Geschäftsführung

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

Athanasios Titonis, Bonn, technischer Geschäftsführer (seit 1. Juni 2011)

Die Gesamtbezüge der aktiven Geschäftsführer für das Geschäftsjahr 2011 betragen TEUR 545 und setzen sich wie folgt zusammen:

	Michael Garvens	Athanasios Titonis
Grundvergütung	249	89
Variable Vergütung (Tantieme)	111	36
Sach- und sonstige Bezüge	29	31
	389	156

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

Für ehemalige Geschäftsführer bzw. ihre Hinterbliebenen waren zum Bilanzstichtag Pensionsverpflichtungen von TEUR 6.365 zurückgestellt, für aktive Geschäftsführer TEUR 992.

Die an ehemalige Geschäftsführer gewährten Kredite betragen zum Bilanzstichtag TEUR 0,9.

[28] Mitglieder des Aufsichtsrats

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

Hans-Dieter Metzen
Arbeitnehmervertreter
Angestellter Flughafen
Köln/Bonn GmbH
1. stellvertretender Vorsitzender

Martin Börschel
Stadt Köln
Rechtsanwalt
2. stellvertretender Vorsitzender
(bis 14. 04. 2011)

Jochen Ott
Stadt Köln
Oberstudienrat a. D.
2. stellvertretender Vorsitzender
(seit 20. 04. 2011)

Michael Odenwald
Bundesrepublik Deutschland
Ministerialdirektor
3. stellvertretender Vorsitzender

Nuretdin Aydin
Arbeitnehmervertreter
Oberlader Flughafen
Köln/Bonn GmbH

Rolf Bausch
Rhein-Sieg-Kreis
Ministerialrat a. D.
(bis 15. 06. 2011)

Horst Becker
Land Nordrhein-Westfalen
Parl. Staatssekretär
(bis 31. 03. 2011)

Bernhard Braun
Arbeitnehmervertreter
Angestellter Flughafen Köln/Bonn GmbH

Winrich Granitzka
Stadt Köln
Unternehmensberater

Dr. Günther Horzetzky
Land Nordrhein-Westfalen
Staatssekretär
(seit 17. 05. 2011)

Waltraud Mayer
Arbeitnehmervertreterin
Angestellte Flughafen Köln/Bonn GmbH

Dr. Rüdiger Messal
Land Nordrhein-Westfalen
Staatssekretär

Gerold Reichle
Bundesrepublik Deutschland
Ministerialdirektor

Jürgen Roters
Stadt Köln
Oberbürgermeister

Petra von Wick
Bundesrepublik Deutschland
Ministerialrätin

Karl-Heinz Wildschrei
Arbeitnehmervertreter
Angestellter FKB

Eduard Wolf
Rheinisch-Bergischer Kreis
Angestellter
(seit 15. 06. 2011)

Der Aufsichtsrat erhielt für seine Tätigkeit Vergütungen in Höhe von TEUR 27,0.

[29] Vorschlag zur Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Jahresüberschuss von EUR 10.012.883,62 den Gewinnrücklagen zuzuführen.

Köln, den 22. März 2012
Flughafen Köln/Bonn GmbH

gez. Michael Garvens
(Vorsitzender der Geschäftsführung)

gez. Athanasios Titonis
(Technischer Geschäftsführer)

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Flughafen Köln/Bonn Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Köln, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 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 rechnungslegungsbezogenen 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 Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Köln, den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Düsseldorf, den 23. April 2012

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Harnacke
Wirtschaftsprüfer

gez. Neu
Wirtschaftsprüfer

Bilanz zum 31. Dezember 2011

Aktiva	Anhang Tz.	Stand 31. 12. 2011		Vorjahr	
		€	€	T€	T€
A. Anlagevermögen	(3)				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Lizenzen und EDV-Software		7.986.960,00		7.592	
2. Geleistete Anzahlungen		<u>654.027,88</u>	8.640.987,88	<u>893</u>	8.485
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		508.722.225,57		523.131	
2. Technische Anlagen und Maschinen		167.551.590,00		175.702	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		35.885.372,00		33.087	
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		<u>10.580.379,40</u>	722.739.566,97	<u>2.844</u>	734.764
III. Finanzanlagen					
Sonstige Ausleihungen			896.598,04		1.018
			<u>732.277.152,89</u>		<u>744.267</u>
B. Umlaufvermögen					
I. Vorräte Hilfs- und Betriebsstoffe			3.570.925,43		2.421
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(4)	19.999.492,99		16.650	
2. Sonstige Vermögensgegenstände	(5)	<u>3.697.828,65</u>	23.697.321,64	<u>3.063</u>	19.713
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten			430.992,25		601
			<u>27.699.239,32</u>		<u>22.735</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(6)		556.646,01		312
			<u>760.533.038,22</u>		<u>767.314</u>

Passiva	Anhang Tz.	Stand 31.12.2011		Vorjahr	
		€	€	T€	T€
A. Eigenkapital					
I. Gezeichnetes Kapital	(7)	10.821.000,00		10.821	
II. Kapitalrücklage	(8)	82.732.654,49		82.732	
III. Gewinnrücklagen	(9)	151.020.955,13		145.645	
IV. Verlustvortrag		0,00		- 9.661	
V. Jahresüberschuss		10.012.883,62	254.587.493,24	15.037	244.574
B. Rückstellungen					
1. Rückstellungen für Pensionen		7.356.150,00		7.144	
2. Steuerrückstellungen	(10)	5.567.650,00		3.319	
3. Sonstige Rückstellungen	(11)	35.268.969,00	48.192.769,00	42.830	53.293
C. Verbindlichkeiten	(12)				
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		333.050.621,51		356.477	
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		17.749.251,91		17.856	
3. Sonstige Verbindlichkeiten		28.616.201,38	379.416.074,80	23.294	397.627
D. Rechnungsabgrenzungsposten			1.922.065,18		1.887
E. Passive latente Steuern	(13)		76.414.636,00		69.933
			760.533.038,22		767.314

Köln Bonn Airp

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

	Anhang	Vorjahr			
		€	€	T€	T€
1. Umsatzerlöse	(14)		271.536.236,11		270.088
2. Andere aktivierte Eigenleistungen			1.284.634,37		1.720
3. Sonstige betriebliche Erträge	(15)		9.145.637,01		4.199
			<u>281.966.507,49</u>		<u>276.007</u>
4. Materialaufwand	(16)				
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren		28.724.026,31		37.193	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		<u>55.600.153,17</u>	<u>84.324.179,48</u>	<u>55.908</u>	<u>93.101</u>
5. Personalaufwand	(17)				
a) Löhne und Gehälter		78.241.722,26		77.201	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		<u>21.918.384,01</u>	<u>100.160.106,27</u>	<u>22.473</u>	<u>99.674</u>
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen			33.269.299,24		34.254
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)		26.002.117,24		23.908
8. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens			19.300,01		21
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge			61.118,72		435
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(19)		<u>17.110.903,61</u>		<u>16.660</u>
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit			<u>21.180.320,38</u>		<u>8.866</u>
12. Außerordentliche Erträge			0,00		17.363
13. Außerordentliche Aufwendungen			0,00		5.745
14. Außerordentliches Ergebnis			<u>0,00</u>		<u>11.618</u>
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag			7.955.722,63		2.336
16. Sonstige Steuern			<u>3.211.714,13</u>		<u>3.111</u>
17. Jahresüberschuss			<u>10.012.883,62</u>		<u>15.037,00</u>



Erläuterungen zur Bilanz. Entwicklung des Anlagevermögens

Anlagevermögen – Stand und Entwicklung –	Anschaffungswerte				
	1. 1. 11	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge/ Tilgungen 2011	31. 12. 11
	EURO	2011 EURO	2011 EURO	2011 EURO	EURO
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte, Lizenzen und Software	21.922.190,26	1.126.155,10	635.955,72	296.499,29	23.387.801,79
2. Geleistete Anzahlungen	893.158,95	429.210,89	– 668.341,96	0,00	654.027,88
	22.815.349,21	1.555.365,99	– 32.386,24	296.499,29	24.041.829,67
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	753.996.870,29	2.862.352,54	67.146,38	8.411.158,86	748.515.210,35
2. Technische Anlagen und Maschinen					
a. Flugbetriebsflächen	133.323.323,77	3.050,36	0,00	558.542,15	132.767.831,98
b. Andere technische Anlagen und Maschinen	242.365.291,32	4.084.267,93	858.234,70	12.248.823,75	235.058.970,20
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	89.904.528,80	8.066.073,09	48.914,17	2.863.856,09	95.155.659,97
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.844.280,98	8.678.007,43	– 941.909,01	0,00	10.580.379,40
	1.222.434.295,16	23.693.751,35	32.386,24	24.082.380,85	1.222.078.051,90
III. Finanzanlagen					
Sonstige Ausleihungen	1.017.992,12	0,00	0,00	121.394,08	896.598,04
Total	1.246.267.636,49	25.249.117,34	0,00	24.500.274,22	1.247.016.479,61

Abschreibungen						Buchwerte	
1.1.11 (kumuliert)	Abschreibung	Zuschreibung	Abgänge	Umbuchungen	31.12.11 (kumuliert)	31.12.11	31.12.10
EURO	2011 EURO	2011 EURO	2011 EURO	2011 EURO	EURO	EURO	EURO
14.330.610,95	1.355.029,13	0,00	284.798,29	0,00	15.400.841,79	7.986.960,00	7.591.579,31
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	654.027,88	893.158,95
14.330.610,95	1.355.029,13	0,00	284.798,29	0,00	15.400.841,79	8.640.987,88	8.484.738,26
230.865.625,12	16.028.794,49	0,00	7.101.434,83	0,00	239.792.984,78	508.722.225,57	523.131.245,17
82.863.665,77	2.943.747,36	0,00	389.500,15	0,00	85.417.912,98	47.349.919,00	50.459.658,00
117.122.820,75	7.926.231,20	0,00	10.191.752,75	0,00	114.857.299,20	120.201.671,00	125.242.470,57
56.817.753,80	5.015.497,06	0,00	2.562.962,89	0,00	59.270.287,97	35.885.372,00	33.086.775,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.580.379,40	2.844.280,98
487.669.865,44	31.914.270,11	0,00	20.245.650,62	0,00	499.338.484,93	722.739.566,97	734.764.429,72
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	896.598,04	1.017.992,12
502.000.476,39	33.269.299,24	0,00	20.530.448,91	0,00	514.739.326,72	732.277.152,89	744.267.160,10

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

Wesentliche Beschlüsse des Aufsichtsrates betrafen die Zustimmung

- zum Jahresabschluss und zum Lagebericht 2010 sowie zu verschiedenen Kontenüberschreitungen im Wirtschaftsplan 2010
- zur Entlastung der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2010
- zur Vergabe des Prüfungsauftrages für das Geschäftsjahr 2011
- zum Erfolgs- und Finanzplan sowie zur Stellenübersicht 2012
- zum mittelfristigen Erfolgs- und Finanzplan 2013 – 2017
- zur Eigenbewirtschaftung des Parkraumes am Köln Bonn Airport
- zum Abschluss von Betriebsvereinbarungen
- zur Erweiterung des Finanzplanes 2011
- zur Wiederbestellung des Vorsitzenden der Geschäftsführung
- zur Neubestellung des Technischen Geschäftsführers
- zu verschiedenen Bauprojekten
- zu Personalangelegenheiten

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

- die Risikoinventuren
- die Berichte über die Sitzungen der Kommission nach § 32b LuftVG
- die Flughafensicherheit
- die Anwendung des Bilanz-Modernisierungsgesetzes
- die politischen Diskussionen zum Thema Passagier-Nachtflugverbot
- die vorgesehene Novellierung des Gesellschaftsvertrags

Den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2011 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 Jahresüberschuss in Höhe von 10.012.883,62 € den Gewinnrücklagen zuzuführen.



In der Zusammensetzung des Aufsichtsrates gab es folgende Veränderungen:

Herr Parl. Staatssekretär Horst Becker (Vertreter des Gesellschafters Land Nordrhein-Westfalen) legte sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrates zum 31.03.2011 nieder. Für ihn wurde Herr Staatssekretär Dr. Günther Horzetzky am 17.05.2011 in den Aufsichtsrat gewählt.

Herr Martin Börschel (Vertreter des Gesellschafters Stadt Köln) legte sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrates zum 14.04.2011 nieder. Für ihn wurde Herr Jochen Ott am 20.04.2011 in den Aufsichtsrat gewählt.

Als Vertreter der „kleinen“ Gesellschafter schied Herr Rolf Bausch (Rhein-Sieg-Kreis) turnusgemäß zum 15.06.2011 aus dem Aufsichtsrat aus. Für ihn wurde Herr Eduard Wolf (Rheinisch-Bergischer Kreis)

am 15.06.2011 in den Aufsichtsrat gewählt.

Der Aufsichtsrat dankt den ausgeschiedenen Mitgliedern für ihren sachkundigen Rat und ihren Einsatz für die Interessen der Flughafengesellschaft.

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

Köln, 30.04.2012
Der Aufsichtsrat



gez. Dr. Volker Hauff
(Vorsitzender)

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

Verantwortlich:
Walter Römer

Redaktion:
Bodo Rinz (Ltg.)
Rebekka Rülcker

Layout und Prepress:
schreiberVIS
64404 Bickenbach

Fotos:
Aviation Friends Cologne/Bonn, Dalchow,
Ernser, Pletschke, Rabsch, Rinz, Rülcker,
Steinebach, UPS, Varghese, Viktoria Köln,
Wiedermann.

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

Stand: Mai 2012

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