

**Mitteldeutsche Flughafen
Aktiengesellschaft
Leipzig**

Testatsexemplar

Konzernlagebericht und Konzernabschluss für das
Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022
sowie Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschluss-
prüfers

Inhaltsübersicht

Konzernlagebericht und Konzernabschluss

Konzernlagebericht

Konzern-Bilanz

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzernhang

Konzern-Kapitalflussrechnung

Konzern-Eigenkapitalpiegel

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Allgemeine Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften

Deloitte bezieht sich auf Deloitte Touche Tohmatsu Limited („DTTL“), ihr weltweites Netzwerk von Mitgliedsunternehmen und ihre verbundenen Unternehmen (zusammen die „Deloitte-Organisation“). DTTL (auch „Deloitte Global“ genannt) und jedes ihrer Mitgliedsunternehmen sowie ihre verbundenen Unternehmen sind rechtlich selbstständige und unabhängige Unternehmen, die sich gegenüber Dritten nicht gegenseitig verpflichten oder binden können. DTTL, jedes DTTL-Mitgliedsunternehmen und verbundene Unternehmen haften nur für ihre eigenen Handlungen und Unterlassungen und nicht für die der anderen. DTTL erbringt selbst keine Leistungen gegenüber Mandanten. Weitere Informationen finden Sie unter www.deloitte.com/de/UeberUns.

Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft,

Leipzig

Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr

vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022

1. Grundlagen des Konzerns

Die Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft (MFAG) ist eine geschäftsleitende Management- und Finanzholding und vereint unter ihrem Dach zwei Verkehrsflughäfen sowie eine Gesellschaft zur Erbringung von Bodenabfertigungsdienstleistungen. Zum Konzern gehören als wesentliche Tochtergesellschaften die Flughafen Leipzig/Halle GmbH (FLH), Flughafen Dresden GmbH (FHD) und PortGround GmbH (PG). Aktionäre der Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft sind der Freistaat Sachsen, das Land Sachsen-Anhalt und die Städte Leipzig, Dresden und Halle (Saale). Die beiden mitteldeutschen Flughäfen sind ein maßgeblicher Standortfaktor für die Ansiedlungsentscheidungen global tätiger Unternehmen aus den Wachstumsbranchen Logistik, Automobilbau, Chemie- und Pharmaindustrie, Halbleiterindustrie und Luftfahrttechnik.

Die gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse haben sich im Berichtsjahr nicht verändert.

Der Flughafen Leipzig/Halle ist an die Autobahnen A9 und A14 angebunden und verfügt über einen in das Zentralterminal integrierten Bahnhof. Mit seiner zentralen Lage in Mitteldeutschland und der ausgezeichneten Erreichbarkeit verfügt der Flughafen über ein Einzugsgebiet, in dem – in einer Entfernung von 90 Minuten Fahrzeit – sieben Millionen Menschen leben. Seit der Ansiedlung von DHL im Jahr 2007 wächst die Bedeutung des Flughafens als Drehkreuz für internationale Luftfrachtverkehre und als Standort für Logistikunternehmen kontinuierlich.

Der Flughafen Dresden ist an die Autobahn A4 und einen S-Bahnhof angebunden. Sein Einzugsgebiet umfasst Sachsen, Südbrandenburg, Nordböhmen in der Tschechischen Republik und Niederschlesien in Polen. Mit Dresden und Chemnitz-Zwickau gehören zwei der bedeutendsten ostdeutschen Ballungsräume dazu.

Die Geschäftsbereiche der beiden Flughäfen sind unterteilt in die Segmente „Aviation“ und „Non-Aviation“. Der Geschäftsbereich Aviation umfasst sowohl die Infrastrukturbereitstellung als auch die Abwicklung des Flughafenbetriebs. Im Geschäftsbereich Non-Aviation erfolgen die Bewirtschaftung von Gastronomie-, Einzelhandels- und Werbeflächen, die Parkraumbereitstellung sowie die Vermietung gewerblich genutzter Flächen (Hangars, Büros etc.).

Die PortGround bietet an den Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden Bodenabfertigungs-, Fracht- sowie weitere umfassende Dienstleistungen an.

Die Konzerngesellschaften betreiben ihren Geschäftsbetrieb im Wesentlichen auf eigenen Grundstücken. Diese umfassen Grundstücke mit einer Fläche von ca. 2.700 Hektar. Im Non-Aviation-Bereich verfügt der Konzern zum Bilanzstichtag über eine Gewerbefläche von 128.021 qm. Weiterhin standen in 2022 im Jahresmittel 10.752 Parkplätze (inkl. saisonal geschlossener Parkplätze) zur Verfügung.

Innerhalb des Konzerns Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft besteht ein umfassender Leistungsaustausch. Auf der Grundlage von Leistungsvereinbarungen zwischen den Konzerngesellschaften erfolgt die Absicherung der zu erbringenden Verkehrsleistungen. Durch die Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft werden insbesondere Leistungen zu Konzernfinanzen/-controlling einschließlich Liquiditätsmanagement, des Zentralen Einkaufs, zur Konzernpersonalpolitik, zu Recht/Liegenschaften/Versicherungen, zu Marketing und Vertrieb, zur Unternehmenskommunikation und -politik sowie zur Informationstechnologie erbracht. Die Leistungsverträge werden jährlich hinsichtlich Mengen und Preisen überprüft und bei Bedarf neu definiert.

Gemeinsam haben sich die Konzerngesellschaften folgende Ziele gesetzt:

- Erweiterung und Verbesserung der Angebote an Flugverbindungen zu europäischen Wirtschaftszentren und Tourismusregionen
- Etablierung des Flughafens Leipzig/Halle als führender Cargo-Airport in Europa
- Generierung eines profitablen Wachstums durch effiziente Strukturen und Prozesse sowie Digitalisierung
- Entwicklung mit und für die Menschen und die Region: als attraktiver Arbeitgeber, Entwicklungsmotor, Nachbar und Partner sowie beim Klima- und Umweltschutz.

2. Wirtschaftsbericht

2.1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Im Jahr 2022 stieg das deutsche Bruttoinlandsprodukt gegenüber dem Vorjahr preisbereinigt um 1,8 %. Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung der deutschen Wirtschaft in 2022 war geprägt von den makroökonomischen Verwerfungen aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts, insbesondere von extremen Energiepreiserhöhungen. Trotz der andauernden, aber rückläufigen Pandemiesituation, den verschärften Liefer- und Materialengpässen, stark steigenden Preisen z.B. für Nahrungsmittel sowie des Fachkräftemangels, konnte sich die deutsche Wirtschaft gut behaupten und die Wirtschaftsleistung des Vorkrisenniveaus übertreffen. So war das Bruttoinlandsprodukt 2022, im Vergleich zum Jahr 2019, dem Jahr vor Beginn der Corona-Pandemie, um 0,7 % höherer.¹ Das weltweite reale Bruttoinlandsprodukt stieg im Jahr 2022, gegenüber dem Vorjahr, geschätzt um 3,4 %.²

¹ Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, 24.02.2023 und Pressemitteilung, 13.01.2023

² Quelle: Statista GmbH, Hamburg, Veröffentlichung, 21.02.2023

Insbesondere nach der Aufhebung der pandemiebedingten Reisebeschränkungen im Frühjahr, ist der Passagierluftverkehr im Jahr 2022 wieder stark gewachsen.³ Das Angebot der Fluggesellschaften in Deutschland nahm gegenüber 2021 um 80 % zu, was 70 % des Vor-Corona-Niveaus im Jahr 2019 entspricht. Die übrigen europäischen Länder verzeichneten gegenüber dem Vorjahr einen Angebotsanstieg um 81 %. Dies ist einem Vor-Corona-Niveau im Jahr 2019 von 84 % gleichzusetzen. Insoweit verläuft der Wiederanstieg in Deutschland langsamer als in anderen europäischen Ländern.

Insbesondere europäische Netzwerkairlines konnten ihr Angebot in Deutschland ausbauen. Punkt-zu-Punkt-Airlines und außereuropäische Netzwerkairlines verzeichneten in den übrigen europäischen Ländern ein stärkeres Wachstum. So konnte hier das Angebot bereits das Niveau von 2019 überschreiten (103 %). Dies ist in den vergleichsweise hohen Standortkosten in Deutschland begründet.⁴

Im Jahr 2022 drückte sich das starke Wachstum des Luftverkehrs auch in deutlich gestiegenen Passagierzahlen aus. So wurden an den deutschen Flughäfen rund 165 Mio. Reisende gezählt (an+ab), was einem Anstieg um 110 % im Vorjahresvergleich entspricht. Damit liegt Deutschland in Punkto Verkehrserholung am unteren Ende der großen europäischen Luftverkehrsmärkte.

Die Strecken- und Frequenzangebote im innerdeutschen Luftverkehr bleiben weiterhin deutlich gegenüber 2019 zurück (-59,4 %), auch wenn diese zum Vorjahr gestiegen sind (+97,6 %). Flüge im Europa-Verkehr sowie Interkont-Flüge werden weiterhin vermehrt aufgenommen, weshalb ein Wachstum (+101,4 % im Europa-Verkehr und +169,1 % im Interkont-Verkehr) zum Vorjahr zu verzeichnen ist. Zum Vorkrisenniveau in 2019 besteht jedoch weiterhin eine Lücke von -27,1 % im Europa-Verkehr und -33,1 % für den außereuropäischen Verkehr. Den hohen Wunsch nach touristischen und privaten Reisen spiegelt die dynamische Nachfragerholung über das Sommerhalbjahr wider, festigte die Nachfrageentwicklung, verliert zum Jahresende jedoch deutlich an Dynamik. Demgegenüber lag die touristische und VFR-Nachfrage (visiting friends and relatives) auf einigen europäischen Destinationen bereits auf Vorkrisenniveau oder darüber. Den beständigen Wachstumsmotor bildete im Sommer der europäische Luftverkehr. An einigen europäischen Zielflughäfen wurde das Vorkrisenniveau bereits wieder erreicht oder sogar überschritten. Jedoch fehlte dieses Nachfragesegment privater Reisen im vierten Quartal.

Der schrittweise Angebotsaufbau der interkontinentalen Verbindungen fördert ebenfalls die Aufkommensentwicklung, insbesondere auf dem Nordatlantikmarkt. Davon profitiert auch das Verkehrsaufkommen in die deutschen HUBs. Eine noch bessere Entwicklung in diesem Marktsegment verhindert der noch immer zu großen Teilen nicht wieder aufgenommene Asienverkehr.

³ Quelle: BDL, Pressemitteilung, 08.02.2023

⁴ Quelle: BDL, Bericht zur Lage der Branche 2022, Januar 2023

Die Entwicklung des Frachtverkehrs an den ADV-Flughäfen verlief 2022 trotz anfänglicher Nachwirkungen der Corona-Krise erneut positiver als im Passagiergeschäft. So stieg die weltweite Nachfrage um 5,2 % gegenüber 2019, im Vorjahresvergleich fiel die Nachfrage jedoch um -6,6 %. Dies entspricht rund 5,1 Mio. Tonnen. Damit verzeichnet die Luftfrachtparte aber immer noch eine höhere Nachfrage als in den Jahren vor der Pandemie. Eingestellt haben sich die Logistikketten inzwischen auf die Luftraumsperrungen. Jedoch resultieren aus fehlenden Überflugrechten stark verlängerte Flugstrecken in die asiatischen Märkte, welche die Luftfrachtlogistik deutlich belasten.

Infolge des weiterhin reduzierten Einsatzes von Passagiermaschinen standen weniger Belly-Frachtkapazitäten zur Verfügung. Diese Verknappung konnte durch den vermehrten Einsatz von Frachtmaschinen jedoch gemildert werden. Im Wettbewerb mit anderen europäischen Flughäfen konnten sich die wichtigsten deutschen Standorte in 2022 behaupten. So nahm der Flughafen Frankfurt, mit 1,97 Mio. Tonnen verladenen Gütern, erneut die Spitzenposition ein; gefolgt vom Flughafen Leipzig, mit 1,51 Mio. Tonnen. Damit liegt der Flughafen Leipzig noch vor dem Flughafen Amsterdam, mit 1,45 Mio. Tonnen Luftfracht.

Die Flugzeugbewegungen, welche die deutsche Flugsicherung in 2022 zu verzeichnen hatte, stiegen gegenüber dem Vorjahr um 41,2 % (im Vergleich zu 2019 -24,7 %). Dies ist auf die insgesamt positive Entwicklung im Flugverkehr zurückzuführen.⁵

Abschließend lässt sich feststellen, dass die oben genannten gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen die deutschen und europäischen Flughäfen vor erneute, umfangreiche Herausforderungen stellen.

2.2. Geschäftsverlauf und Lage MFAG Konzern

Die **Verkehrsleistungen** der Unternehmensgruppe, gemessen am MTOW⁶-Aufkommen und an den Verkehrseinheiten, stiegen in 2022 gegenüber dem Vorjahr, liegen aber aufgrund der Corona-Pandemie weiterhin hinter 2019 zurück.

Die vermietbaren **Gewerbeflächen** waren im Geschäftsjahr 2022 an beiden Flughäfen zu über 90 % ausgelastet.

Die öffentlichen **Parkplatzerlöse** stiegen konzernweit um 155,4 %.

Die **Umsatzerlöse** erhöhten sich um 15,9 % gegenüber dem Vorjahr auf 171,1 Mio. EUR.

Insgesamt erhöhte sich der **Betriebsaufwand** im Vorjahresvergleich um 16,6 Mio. EUR (8,3 %) auf 216,2 Mio. EUR. Er überstieg die budgetierten Aufwendungen für das Berichtsjahr um 6,0 %.

⁵ Quelle: ADV Monatsstatistik 12/2022

⁶ Maximum Take-off Weight

Das **Finanzergebnis** in Höhe von -5,7 Mio. EUR verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr um 2,0 Mio. EUR.

Das **Konzernergebnis** verbesserte sich mit -36,5 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr um 2,7 Mio. EUR (+6,9 %). Es lag um 11,4 Mio. EUR (23,9 %) über dem Planwert.

Der Zugang an **Investitionen** im Geschäftsjahr 2022 betrug im Konzern 38,0 Mio. EUR, davon 27,8 Mio. EUR für Bauinvestitionen und infrastrukturelle Maßnahmen.

2.2.1. Verkehrsentwicklung

Die beiden zur Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft gehörenden Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden zählten 2022 2.403.772 Fluggäste. Das Passagieraufkommen lag mit 140 % über dem Vorjahresniveau.

Am **Flughafen Dresden** lag das Passagieraufkommen mit 841.522 Fluggästen rund 154 % über dem Vorjahreswert. Wachstumstreiber waren vor allem die Liniendienste in die großen Hubs des Lufthansa Konzerns. Im Vergleich zu 2019 liegt der Wert noch immer bei -48,0%, aber bei bereits 160,0 % mehr als in 2021.

Am **Flughafen Leipzig/Halle** stieg die Zahl der Fluggäste um 133,2 % auf 1.562.250 gegenüber dem Vorjahr.

Während sich der Passagierverkehr nach den Folgen der Lockdowns und Reisebeschränkungen weltweit erholt, reduzierte sich der Frachturnschlag am Flughafen Leipzig/Halle leicht auf 1.510.575 Tonnen. Dennoch, als zweitgrößter Luftfrachturnschlagplatz in Deutschland sichert der Flughafen Leipzig/Halle wichtige Logistik- und Versorgungsketten. Der Airport ist das weltweit größte Drehkreuz der DHL und seit dem letzten Berichtsjahr das erste regionale Luftfrachtzentrum von Amazon Air in Europa. Damit zählt Leipzig/Halle zu den bedeutendsten Drehkreuzen für Express- und E-Commerce-Sendungen. Dank einer CEIV-Pharma-Zertifizierung ist der Flughafen in der Lage, rund um die Uhr temperatur- und zeitkritische Pharmasen-dungen abzufertigen.

Die Entwicklung im Frachtbereich des zurückliegenden Jahres 2022 ist zweigeteilt. Bis zum Beginn des russischen Angriffskrieges in der Ukraine am 24. Februar 2022 verzeichnete die Luftfracht an den deutschen Flughäfen ein Wachstum. Mit Beginn des Krieges büßte diese an Dynamik ein und es setzte bis zum Ende des Kalenderjahres ein zunehmend negatives Wachstum ein.

Hauptgrund waren die Luftraumsperrungen über Russland, die für deutsche und EU-Carrier kein Wachstum zuließen. Die Sibirien Route, die der kürzeste Weg in die wichtigen Frachtmärkte Japan, Südkorea und China ist, blieb bis zum Jahresende blockiert. Globale Lieferketten mussten sich neu justieren, was die Luftfrachtnachfrage dämpfte.

Zusätzlich blieben bis zum Ende des Kalenderjahres wichtige Produktionsstätten in China aufgrund der Zero-COVID-Policy der chinesischen Staatsführung regelmäßig geschlossen. Aufgrund der in Europa ausklingenden Pandemie, wurden weniger Waren wie Impfstoffe, medizinische Masken und Testkits nachgefragt bzw. aus China per Luftfracht importiert. Diese führten 2020/2021 zu „Sonderverkehren“ und zusätzlichen Frachtflügen, die 2022 nicht mehr benötigt wurden.

Auch am Flughafen Leipzig/Halle gab es signifikante Veränderungen. Aufgrund der in der Folge des russischen Angriffskrieges erlassenen Sanktionen gegen russische Unternehmen in der EU, stellte die Volga-Dnepr Gruppe ihre Aktivitäten am Flughafen Leipzig/Halle ein. Dies hatte einen signifikanten Einfluss auf das Streckennetz von DHL Express, da nun die wegfallenden Kapazitäten der Tochtergesellschaft AirBridgeCargo Airlines von wöchentlichen 15 Flügen aus Asien ersetzt werden mussten. Dieser Verlust konnte bis zum Ende des Kalenderjahres nicht vollständig kompensiert werden. Zusätzlich wurden die zur Volga-Dnepr Group gehörenden Großraummaschinen des Typs AN-124 stillgelegt.

Homecarrier CargoLogic Germany, der vier Flugzeuge vom Typ B737F am Flughafen Leipzig/Halle stationierte und im Auftrag von DHL Express Ziele in Europa anflieg, stellte im März 2022 seine Aktivitäten ein. Die Fluggesellschaft wurde verzögert von Sanktionen betroffen, da sie zu einer britischen Holding gehörte, deren Eigentümer auch die russische Staatsangehörigkeit besaßen und von der britischen Regierung sanktioniert wurde. CargoLogic Germany ging im Laufe des Kalenderjahres in die Insolvenz.

Das Unternehmen Antonov Airlines musste im Zuge der Kampfhandlungen in der Ukraine einige Großraumflugzeuge einbüßen. Darunter die größten Frachtflugzeuge der Welt AN-225 und AN-22. Die Fluggesellschaft stationierte die restlichen fünf AN-124 an den Flughafen Leipzig/Halle, an dem es auch seine temporäre Basis betreibt, bis eine Rückkehr an den eigentlichen Heimatflughafen in der Ukraine wieder möglich ist.

Das 2022 gestartete Charterprogramm, das Leipzig/Halle bis zu 4-mal wöchentlich mit dem Kooperationsflughafen Zhengzhou Airport verband, entwickelte sich positiv, verlor jedoch gegen Ende des Kalenderjahres an Dynamik.

Infolgedessen verringerte sich der Frachturnschlag am Flughafen Leipzig/Halle im Jahre 2022 um 5,1 % auf rund 1.510.575 Tonnen. Dies ist der zweithöchste Wert, der bisher gemessen wurde. Der Flughafen Leipzig/Halle ist weiterhin der zweitgrößte Umschlagplatz in Deutschland und viertgrößter Cargo Flughafen in Europa. Insgesamt steuern rund 70 Fracht-Airlines den Airport an und bedienen ein Streckennetz, das über 250 Ziele weltweit umfasst.

Das gesamte gewerbliche Abfluggewicht (MTOW) der abgefertigten Frachtflugzeuge, welches die Basis für die Bemessung der Landeentgelte bildet, lag mit 4.800.000 Tonnen 5,7 % unter dem Vorjahresniveau.

2.2.2. Non-Aviation

Die vermietbaren Gewerbeflächen waren im Geschäftsjahr 2022 an beiden Flughäfen zu über 90 % ausgelastet (92,7 % im gewichteten Mittel beider Standorte). Die Inanspruchnahme lag damit ungefähr auf Vorjahresniveau.

Die durchschnittliche Auslastung der Parkplatzkapazitäten der Konzerngesellschaften lag in 2022 bei 63,5 %. (Vorjahr 46,4 %) Die öffentlichen Parkplatzerlöse stiegen konzernweit um 155,4 %. Beide Flughäfen bieten ein Online-Reservierungssystem für Kfz-Stellplätze an und kooperieren mit weiteren Vertriebspartnern.

2.2.3. Ertragslage

Die **Umsatzerlöse** in Höhe von 171,1 Mio. EUR erhöhten sich um 15,9 % gegenüber dem Vorjahr. Dabei stiegen die Verkehrserlöse im Aviation-Bereich um 14,7 % auf 127,7 Mio. EUR, die Erlöse aus Vermietung und Verpachtung um 23,8 % auf 34,7 Mio. EUR und die sonstigen Entgelte auf 8,7 Mio. EUR (6,0 %). Mit 43,4 Mio. EUR (einschließlich sonstiger Entgelte) erreichten die Non-Aviation-Erlöse einen Anteil von 25,4 % an den Gesamtumsatzerlösen. Insgesamt haben die erzielten Umsätze die Zielstellungen für 2022 übertroffen (6,4 %).

Die **aktivierten Eigenleistungen** im Geschäftsjahr betragen 2,1 Mio. EUR.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sind mit 13,7 Mio. EUR um 13,8 % niedriger als im Vorjahr. Dies resultiert im Wesentlichen aus der um 2,1 Mio. EUR geringeren Auflösung von Rückstellungen.

Der **Materialaufwand** lag mit 57,0 Mio. EUR um 3,9 Mio. EUR (7,3 %) über dem Vorjahresniveau. Der Anstieg korrespondiert mit der ebenfalls höheren Gesamtleistung und resultiert im Wesentlichen aus umsatz- und inflationsbedingten Erhöhungen bezogener Leistungen (4,0 Mio. EUR), vor allem beim Anlagenunterhalt, bei Fremdleistungen und gestiegenen Energiekosten.

Der **Personalaufwand** stieg im Vorjahresvergleich um 6,5 Mio. EUR (8,9 %) auf 79,5 Mio. EUR. Der Anstieg resultiert aus im Geschäftsjahr nicht mehr in Anspruch genommener Kurzarbeit-Regelung, tariflichen Faktoren und kapazitiven Effekten.

Das Volumen der **Abschreibungen** reduzierte sich im Berichtsjahr um 2,9 Mio. EUR auf 45,5 Mio. EUR (-6,1 %). Die Flugbetriebsflächen sind ein wesentlicher Bestandteil des Abschreibungsumfangs.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** in Höhe von 34,2 Mio. EUR haben sich im Vorjahresvergleich um 9,3 Mio. EUR (37,2 %) erhöht, was im Wesentlichen auf gestiegene Aufwendungen für Streckenförderung, Öffentlichkeitsarbeit und Marketing (6,7 Mio. EUR) sowie höhere Aufwendungen für Lärmschutz (2,6 Mio. EUR) zurückzuführen ist.

Insgesamt erhöhte sich der **Betriebsaufwand** im Vorjahresvergleich um 16,7 Mio. EUR (8,3 %) auf 216,1 Mio. EUR. Er überstieg die budgetierten Aufwendungen für das Berichtsjahr um 5,7 %.

Das **Finanzergebnis** in Höhe von -5,7 Mio. EUR verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr um 2,0 Mio. EUR und blieb um 2,9 Mio. EUR (33,6%) unter Budget.

Das **Konzernergebnis** verbesserte sich mit -36,5 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr um 2,7 Mio. EUR (6,9 %). Es lag um 11,4 Mio. EUR (23,9 %) über dem Planwert.

2.2.4. Finanz- und Vermögenslage

Die Bilanzsumme des Konzerns hat sich im Vorjahresvergleich um 13,8 Mio. EUR auf 903,0 Mio. EUR verringert.

Das Anlagevermögen ging bei Abschreibungen von 45,4 Mio. EUR investitionsbedingt nur um 8,4 Mio. EUR auf 758,4 Mio. EUR (Vorjahr 766,8 Mio. EUR) zurück. Die Vermögensstruktur zeigt die hohe Anlagenintensität des Konzerns, wonach 84,0 % (Vorjahr: 83,6 %) des gesamten Vermögens langfristig im Anlagevermögen gebunden sind. Das Anlagevermögen der Unternehmensgruppe war im Geschäftsjahr 2022 in Höhe von 66,9 % (Vorjahr: 70,7 %) durch Eigenkapital gedeckt.

Das Umlaufvermögen hat sich mit 139,4 Mio. EUR um rund 8,7 Mio. EUR gegenüber der Vorjahresbilanz verringert, was im Wesentlichen auf den Rückgang der liquiden Mittel um 5,9 Mio. EUR begründet ist. Zudem verringern sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 0,8 Mio. EUR sowie die sonstigen Vermögensgegenstände um 2,3 Mio. EUR.

Rechnungsabgrenzungsposten wurden insbesondere infolge der Abgrenzung von Baukostenzuschüssen ausgewiesen.

Die Eigenkapitalausstattung des Konzerns hat sich um 34,5 Mio. EUR auf 507,5 Mio. EUR vermindert. Die Eigenkapitalquote betrug im Berichtsjahr 56,2 % (Vorjahr 59,1 %).

Die Rückstellungen sind mit insgesamt 37,0 Mio. EUR um 0,7 Mio. EUR geringer als im Vorjahr (Vorjahr: 37,7 Mio. EUR). Der Rückgang resultiert bei um 0,6 Mio. EUR gestiegenen Pensionsrückstellungen im Wesentlichen aus dem Rückgang der sonstigen Rückstellungen (-1,3 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeiten betragen zum Bilanzstichtag 340,7 Mio. EUR (Vorjahr: 334,5 Mio. EUR) und nahmen vor allem durch die Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (+7,2 Mio. EUR) zu.

Die Liquidität des Konzerns war im Berichtsjahr jederzeit gesichert. Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit war mit 34,6 EUR positiv und hat sich gegenüber dem Vorjahresniveau um 13,4 Mio. EUR erhöht. Dem Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit steht ein Mittelzufluss im Rahmen der Finanzierungstätigkeit (2,3 Mio. EUR) sowie ein Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit in Höhe von 42,9 Mio. EUR gegenüber.

2.2.5. Investitionen

Die Zugänge zum Anlagevermögen des Konzerns betragen im Berichtsjahr 38,0 Mio. EUR.

Der Zugang an Investitionen im Geschäftsjahr 2022 bei der Flughafen Leipzig/Halle GmbH betrug 28,3 Mio. EUR. Davon beliefen sich 26,1 Mio. EUR auf Bauinvestitionen und infrastrukturelle Maßnahmen. Die getätigten Bauinvestitionen betreffen vor allem den Flughafennordbereich mit 7,1 Mio. EUR, die Flughafenplangebiete mit 6,5 Mio. EUR, den Flughafenzentralbereich mit 4,8 Mio. EUR sowie Cargo Süd-Ost (DHL) mit 3,0 Mio. EUR.

Im Flughafennordbereich erfolgte die Erschließung Amazon Nord-Ost (4,9 Mio. EUR). Im Bereich Flughafenplangebiete wurden 5,8 Mio. EUR für die Erschließung des Gewerbegebietes A investiert.

Im Zentralbereich wurden für das Medienkonzept 0,9 Mio. EUR, den Bau des Bodenlageradars 0,8 Mio. EUR und die Ertüchtigung des Regenrückhaltebeckens Kalter Born 0,7 Mio. EUR investiert.

Bei Cargo Süd-Ost erreichten die Investitionen 2,2 Mio. EUR für die Vorfelderweiterung Ost bis Apron 4G einschließlich LBP sowie für das Planfeststellungsverfahren 0,8 Mio. EUR.

Das Investitionsvolumen der MFAG als Einzelgesellschaft umfasste 3,9 Mio. EUR und betraf im Wesentlichen die IT-Infrastruktur und die Ablösung der analogen Videoanlage.

Insgesamt wurden am Flughafen Dresden im Berichtsjahr 2,9 Mio. EUR für Investitionen aufgewendet. Dabei lag der Schwerpunkt auf den Umbauten in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei an der Reisegepäck- sowie der Passagierkontrollstelle (1,4 Mio. EUR).

Das Investitionsvolumen der PortGround GmbH umfasste 3,0 Mio. EUR und betraf hauptsächlich Anschaffungen im Bereich Bodenverkehrsdienste.

Investitionen im Ausrüstungsbereich der gesamten Unternehmensgruppe betreffen hauptsächlich den Ersatz und die Erweiterung von IT-Infrastruktur, Elektro- und Nachrichtentechnik, Fahrzeug- und Gerätetechnik sowie Bodenverkehrstechnik.

2.2.6. Personalentwicklung

Die Unternehmensgruppe ist ein bedeutender Arbeitgeber in der Region. Der Konzern beschäftigte im Geschäftsjahr 2022 durchschnittlich 1.340 Mitarbeiter, davon 46 Auszubildende (Vorjahr: 1.312 Mitarbeiter, davon 39 Auszubildende). Davon waren beschäftigt:

	2022		2021	
	Mitarbeiter (davon Auszubildende)			
bei der Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft	235	(2)	135	(2)
bei der Flughafen Leipzig/Halle GmbH	397	(26)	453	(23)
bei der Flughafen Dresden GmbH	172	(6)	198	(5)
bei der PortGround GmbH	472	(12)	473	(9)
bei der FSG Flughafenservice Gesellschaft mbH	64	(0)	53	(0)

Nach Standorten strukturiert sich die Beschäftigtenanzahl mit 950 Mitarbeitern auf Leipzig/Halle und mit 362 Mitarbeitern auf Dresden. Im Jahresmittel bewegt sich die Mitarbeiterzahl der Unternehmensgruppe in Erfüllung gesetzlicher und behördlicher Auflagen sowie im Zusammenhang mit der Absicherung des Flugbetriebs auf Vorjahresniveau.

Innerhalb der Unternehmensgruppe gilt seit 1. Juli 2002 ein Haustarifvertrag, welcher mit der Gewerkschaft ver.di abgeschlossen wurde. Die Tarifparteien einigten sich am 4./11. März 2022 auf einen Tarifabschluss für die Unternehmensgruppe Mitteldeutsche Flughafen AG. Die Laufzeit beträgt 24 Monate.

Ausdruck der arbeitsmarktpolitischen Bedeutung an den Standorten der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden ist die Beschäftigung von gegenwärtig insgesamt rund 17.100 Arbeitnehmern, welche bei der DHL, bei der Unternehmensgruppe Mitteldeutsche Flughafen AG, bei Luftverkehrsgesellschaften, Restaurant- und Cateringbetrieben, sonstigen Dienstleistern und Behörden tätig sind.

2.3. Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren sind für die Unternehmensgruppe das Konzernjahresergebnis, der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit sowie das EBITDA, das sich aus dem Betriebsergebnis vor Abschreibungen und vor Steuern von Einkommen und Ertrag ableitet. Das EBITDA des Konzerns hat sich mit 16,2 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr (14,3 Mio. EUR) um 1,9 Mio. EUR verbessert, liegt damit jedoch 5,4 Mio. EUR verbessert zum Budget.

An den Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden setzte sich das Beschäftigungswachstum auch im Jahr 2022 fort. Bei den ansässigen Firmen, Dienstleistern, Behörden und den Unternehmen der Mitteldeutschen Flughafen AG waren zum Stichtag 31. Dezember 2022 an beiden Standorten 17.142 Personen tätig. Das entspricht einem Anstieg von 6,3 % gegenüber dem Vorjahr. Die Bereiche Frachtumschlag, Fracht-Fluggesellschaften, Logistik und Speditionen wiesen dabei die größten Zuwächse auf.

Die Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden wurden auch 2022 ihrer Rolle als nachhaltige Wirtschaftsfaktoren für Mitteldeutschland gerecht. Das erneute deutliche Wachstum der Beschäftigtenzahlen an beiden Standorten, insbesondere im Frachtverkehr und im Flugzeugbau, unterstreicht gleichermaßen die regional- und volkswirtschaftliche Bedeutung unserer Unternehmen. Es ist eine gute Basis zur weiteren Entwicklung der Flughafenstandorte als bedeutende Verkehrs- und Frachtknotenpunkte sowie als Kompetenzzentren für Schlüsseltechnologien.

Die beiden Flughafenstandorte nehmen ihre Verantwortung zum Schutz der Umwelt im täglichen Flughafenbetrieb wahr. Dabei werden in allen Bereichen des Flughafenbetriebes die gesetzlichen Anforderungen als Standards eingehalten. Die Aktivitäten zur Reduzierung der Fluglärmbelastung durch Schallschutzmaßnahmen, welche aus den Auflagen der Planfeststellungsbeschlüsse zu den Start- und Landebahnen resultieren, werden entsprechend den Anforderungen durch die Wohnungseigentümer kontinuierlich fortgesetzt. Die Aufwendungen für passiven Lärmschutz betragen Ende 2022 an beiden Standorten 47,8 Mio. EUR, wovon 0,1 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2022 investiert wurden. Durch den Betrieb der gesetzlich vorgeschriebenen Fluglärmmessanlagen an beiden Standorten und die Veröffentlichung der Messergebnisse im Internet wird ein Beitrag zur Versachlichung der Diskussion über Fluglärm geleistet. Am Standort DRS gibt es diesbezüglich derzeit keine Beschwerden.

Im umfangreichen Entwässerungssystem der Flughäfen werden über planmäßige Zustandskontrollen und bedarfsgerechte Sanierung von Schmutz- und Regenwasserleitungen und anderen Anlagenbestandteilen die Grundlagen für die Einhaltung der Anforderungen des Boden- und Gewässerschutzes gelegt.

Seit 2020 kompensiert der Flughafen Leipzig/Halle die Klimawirkungen des im Blockheizkraftwerk verbrauchten Erdgases durch Zertifikaterwerb. Der Energiebezug an beiden Flughafenstandorten ist zeitgleich auf Grünen Strom umgestellt worden. Des Weiteren werden flughafeneigene Fahrzeuge und Geräte auf alternative Antriebe umgestellt. Die Unternehmensgruppe betreibt ein nach ISO 50.001 zertifiziertes Energiemanagementsystem, welches die vorausschauende, organisierte und systematisierte Beschaffung, Wandlung, Verteilung und Nutzung von Energie unter Berücksichtigung ökologischer und ökonomischer Zielsetzungen sichert. Für das Energiemanagement wurde im September 2022 ein Überprüfungsaudit zum Zertifizierungserhalt erfolgreich absolviert. Das Zertifikat ist nunmehr bis zum 28. September 2025 gültig.

Für die betrieblichen Aktivitäten der Unternehmensgruppe der Mitteldeutschen Airport Holding an den Standorten Leipzig/Halle und Dresden wird jährlich eine CO₂-Bilanz erstellt. Die aus dem Flughafenbetrieb (ohne Flugverkehrsemissionen) resultierenden, durch die MFAG direkt beeinflussbaren CO₂-Emissionen konnten von 30.987 t im Jahre 2012 auf 3.563 t im Jahre 2021 und damit bereits um 89 % reduziert werden. Die genaue Quantifizierung der Daten für 2022 erfolgt im Rahmen der Aktualisierung des Emissionskatasters (voraussichtlich bis Juni 2023).

Die Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft unterhält ein globales Kooperationsnetzwerk zur engeren Zusammenarbeit im internationalen Luftfrachtmarkt.

3. Erklärung des Vorstandes gemäß § 312 Abs. 3 AktG

Die Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft hat bei den im Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften nach den Umständen, die der Gesellschaft im Zeitpunkt bekannt waren, in dem die genannten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten.

Berichtspflichtige Maßnahmen lagen im Geschäftsjahr 2022 nicht vor.

4. Konzernklärung zur Unternehmensführung

Zu den Zielgrößen für den Frauenanteil in der Unternehmensführung hat der Aufsichtsrat der Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft Folgendes festgelegt:

Die Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand der MFAG wird ab 1. Juli 2022 bis längstens zum 30. Juni 2027 auf mindestens Null festgelegt. Die Besetzung von Vorständen erfolgt in transparenten Auswahlverfahren mit Entscheidung durch das Präsidium und den Aufsichtsrat nach ausschließlich fachlichen Kriterien.

Hinsichtlich des Aufsichtsrates erkennt dieser die Zielsetzungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Männern und Frauen in Führungspositionen ausdrücklich an. Gleichzeitig hat der Aufsichtsrat aber zu berücksichtigen, dass die MFAG ein öffentliches Unternehmen ist, dessen Gesellschafter sich einen angemessenen Einfluss, insbesondere im Aufsichtsrat des Unternehmens, sichern müssen. Dies folgt aus den einschlägigen Bestimmungen des Haushaltsrechts (§ 65 Abs. 1 Nr. 3 Sächsische Haushaltsordnung und Landeshaushaltsordnung Sachsen-Anhalt, § 96 Abs. 1 Nr. 2 Sächsische Gemeindeordnung und § 129 Abs. 1 Nr. 3 Kommunalverfassungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt). Weiter nimmt der Aufsichtsrat zur Kenntnis, dass die Gesellschafter der MFAG angesichts der Bedeutung der Flughäfen Dresden und Leipzig/Halle für die Verkehrsinfrastruktur der beteiligten Gebietskörperschaften mit Spitzen der Verwaltung im Aufsichtsrat vertreten sein wollen, was die Steuerung des Frauenanteils im Aufsichtsrat der MFAG erschwert.

Dies vorausgeschickt wird ab 1. Juli 2022 bis zum 30. Juni 2027 die Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat der MFAG auf mindestens 20 % (entspricht 3 Mandaten und dem aktuellen Frauenanteil im Aufsichtsrat der MFAG) festgelegt. Trotz dieser Festlegung wird eine Erhöhung des Frauenanteils im Aufsichtsrat der MFAG angestrebt, soweit die aufgezeigten Rahmenbedingungen dies zulassen.

5. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

5.1. Risikomanagementsystem

Die Unternehmensgruppe Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft verfügt über ein umfassendes Risikomanagementsystem, um wesentliche Risiken frühzeitig zu identifizieren, kontinuierlich zu überwachen und mit Steuerungsmaßnahmen auf ein vertretbares Maß zu begrenzen. Risikovorsorge und Risikomanagement obliegen primär den Fachbereichen, die vor Ort tätig sind. Mit Hilfe einer regelmäßigen und intensiven Kommunikation ist allen erkennbaren Risiken während des Geschäftsjahres 2022 Rechnung getragen worden. Für wesentliche Haftungsrisiken sind zur Verringerung möglicher finanzieller Auswirkungen Versicherungen mit angemessenen Haftungsbeträgen abgeschlossen worden. Zur Minderung von Ausfallrisiken bei Forderungen in Höhe der Buchwerte ist ein funktionierendes Mahnwesen eingerichtet.

Der Risikomanagement-Prozess nach KonTraG mit organisatorischen und definitorischen Regelungen, der die Identifizierung, Bewertung und Bewältigung von Risiken beschreibt, wird ständig weiterentwickelt, um den sich wandelnden Steuerungserfordernissen innerhalb der Unternehmensgruppe Rechnung zu tragen. Die Kriterien zur Risikoidentifizierung und -bewertung wurden zwischen den Konzerngesellschaften harmonisiert und mit der damit verbundenen Risikoinventur die Grundlage geschaffen, die Einzelrisiken der Gesellschaften zu einem Konzern-Gesamtrisiko zu konsolidieren. Aktuell werden die Wertgrenzen und Schwellenwerte für die Risikobewertung überarbeitet und das Konsolidierungsmodell für einen „Value At Risk“ für den Konzern vervollständigt.

Der etablierte Regelkreis für das Risikomanagement bleibt von den genannten methodischen Weiterentwicklungen unberührt. Es kann deshalb festgestellt werden, dass im Jahr 2022 jeweils in angemessenem Umfang Bewältigungsmaßnahmen und Risikopräventionsmaßnahmen umgesetzt worden sind. Dadurch wurde den wirtschaftlichen Risiken insbesondere in der anhaltend dynamischen Pandemielage begegnet.

Bestandsgefährdende Risiken für den MFAG-Konzern ergeben sich aus Sicht des Vorstands keine.

5.2. Brancheneinschätzungen zu Risiken und Chancen

Das ifo Institut rechnete ursprünglich für 2023 mit einer Stagnation (-0,1 %) des Bruttoinlandsprodukts. Im Jahr 2024 wird ein Wachstum von 1,6 % prognostiziert. Für das Weltbruttoinlandsprodukt für 2023 wird mit einem Anstieg um 1,6 % gerechnet, für 2024 mit 2,6 %.⁷

Gemäß dem Kiel Institut für Weltwirtschaft ist die Erholung der Weltwirtschaft von den Auswirkungen der Corona-Pandemie im Jahr 2022 unter dem Eindruck hoher Energiepreise und großer Unsicherheit erst einmal zu Ende gegangen. Zunehmend bremsend wirkt inzwischen auch die Geldpolitik, die zwar eher spät, aber dann rasch gestraft wurde. Angesichts eines weiterhin hohen Inflationsdrucks wird hier wohl noch eine weitere Straffung erfolgen. Zum Jahresende hin stieg die Weltproduktion nur verhalten. Trotz einer spürbaren Belebung in China wird für 2023 nur von einer mäßigen Expansion ausgegangen. Es wird weiterhin davon ausgegangen, dass die Inflation in den kommenden Monaten aufgrund wieder niedrigerer Rohstoffpreise deutlich sinken wird. Auch dürfte der zugrundeliegende Preisanstieg vorerst hoch bleiben und eventuell gegen Ende 2024 wieder in die Nähe der Zielmarken sinken.⁸ Die Anspannungen in den Logistikketten ließen weltweit weiter nach. Gemäß dem Kiel Trade Indicator für März 2023 dürfte sich die Abwärtsdynamik im Welthandel nach dem Jahreswechsel 2022/2023 nicht fortsetzen.⁹

Für deutsche Unternehmen hat der Russland-Ukraine-Konflikt dauerhaft spürbare Auswirkungen. So verschlechtern vor allem stark gestiegene Energiepreise die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Deutschlands. Dies verschärft den bereits laufenden demografisch bedingten Rückgang der Wachstumskräfte.¹⁰

Das Passagieraufkommen in Deutschland lag lt. Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) im Januar 2023 bei ca. 75 % im Vergleich zum Vorkrisenniveau von 2019. Demgegenüber liegt die Erholung der Luftverkehrsnachfrage in Europa bereits bei 89 %. Keinen Einfluss mehr auf die Luftverkehrsnachfrage im europäischen Luftverkehr hat die COVID-19-Pandemie. Die Luftfrachtnachfrage büßte im Vergleich zum starken Vorjahresmonat im Januar 2023 ca. -14,2 % an Frachturnschlag ein. Auch strapaziert die unsichere wirtschaftliche Gesamtsituation die globalen Lieferketten.¹¹

Lt. BDL wird auf Interkontinental- und Europastrecken für 2023 ein Sitzplatzangebotsanstieg auf rund 88 % des Niveaus von 2019 erwartet. Die kriegsbedingte Sperrung der Lufträume Russlands und der Ukraine wird weiterhin zu Engpässen bei der Nutzung des deutschen Luftraums führen. Prognostiziert wird ein hohes Verkehrswachstum an den Drehkreuzen Frankfurt und München sowie an kleineren Flughäfen (u.a. Dortmund, Nürnberg), die eine starke Präsenz von Punkt-zu-Punkt-Airlines sichern konnten.¹²

⁷ Quelle: Ifo Institut München, ifo Schnelldienst, Sonderausgabe Dezember 2022, Konjunkturprognose Frühjahr 2023

⁸ Quelle: Kiel Institut für Weltwirtschaft, Weltwirtschaft im Frühjahr 2023, 15.03.2023

⁹ Quelle: Kiel Institut für Weltwirtschaft, Trade Indicator, 07.03.2023

¹⁰ Quelle: Kiel Institut für Weltwirtschaft, News, 17.03.2023

¹¹ Quelle: ADV, Monatsstatistik Januar 2023, 14.03.2023

¹² Quelle: BDL, Bericht zur Lage der Branche 2022, Januar 2023 und Vorschau Luftverkehrsangebot 2023, 08.03.2023

Für das Jahr 2023 prognostiziert die ADV für die deutschen Flughäfen, dass wieder 82 % der Passagiere des Vorkrisenjahres 2019 erreicht werden. Mit einer Rückkehr zum Vorkrisenniveau wird für das Jahr 2025 gerechnet. Der Flughafenstandort Deutschland wird im europäischen Wettbewerb um neue Strecken für Airlines zusehends unattraktiver. Besorgniserregend ist dabei der weiter steigende Anteil an regulierten Entgelten, der in Deutschland bei fast 30 % der Standortkosten einer Airline liegt, ohne Einfluss der Flughäfen darauf.¹³

Für den MFAG-Konzern wird davon ausgegangen, dass die Passagierverkehre an den Flughäfen der Unternehmensgruppe im Geschäftsjahr 2023 insgesamt ca. 65 % des Niveaus von 2019 erreichen werden. Das Wachstum wird sich fortsetzen, aber im Vergleich zu den anderen deutschen Verkehrsflughäfen eher zögerlich. Da jedoch verlässliche Prognosen zur weiteren Entwicklung aufgrund der anhaltenden Inflation und dem damit zusammenhängenden zögerlichen Verkaufsverhalten weiterhin nur bedingt möglich sind, verbleiben im Hinblick auf die Planungsprämissen Unsicherheiten. Auch gibt es erhebliche Prognoseunsicherheiten aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts und dessen womöglich langfristige Auswirkungen (Sperrung von Lufträumen, Wirtschaftssanktionen) auf die Luftverkehrswirtschaft.

Aufgrund der nachweislich hohen Abhängigkeit des Wachstums des Verkehrsaufkommens vom Wachstum des Bruttoinlandsprodukts je Erwerbstätigem und der Bevölkerungsentwicklung im Einzugsgebiet des jeweiligen Flughafens setzt ein solches Verkehrswachstum u.a. einen nachhaltigen wirtschaftlichen Aufschwung im Einzugsgebiet der Flughäfen, die Ansiedelung von Firmen mit Reisebedarf sowie den weiteren Ausbau des Logistikbereichs, insbesondere am Standort Leipzig/Halle, voraus.

Die zu erwartende Neubelebung des Luftverkehrs muss im Einklang mit dem von der Branche vorgelegten „Masterplan Klimaschutz im Luftverkehr“ gesehen werden.¹⁴ Dieser sieht vor, den Flughafen- und Flugbetrieb schrittweise CO₂-neutral zu gestalten und beinhaltet Maßnahmen wie ökologische Flottenmodernisierungen, Übergang zu alternativen Kraftstoffen, Optimierung der Flugführung sowie wirkungsvoller Einsatz von Instrumenten der CO₂-Bepreisung. Neben dem stärker in den Vordergrund tretenden Klimaschutz bei Fluggesellschaften sind auch Maßnahmen von Flughafenbetreibern sowie Retail- und Gastronomiebetrieben an den Flughäfen in Richtung CO₂-Neutralität einzuleiten.

¹³ Quelle: ADV, Pressemitteilung Nr. 18/2022, 23.12.2022

¹⁴ Weitere Informationen: Klimaschutz - Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (bdl.aero)

In diesem Kontext wird auch eine Verbesserung des intermodalen Zusammenwirkens der Luftverkehrswirtschaft mit der Deutschen Bahn angestrebt. Fernreisende sollen häufiger mit dem Zug zu ihrem Anschlussflug gelangen. Durch den Wechsel des Verkehrsträgers während der Reise bedarf es neuer Lösungen, was Anschlussgarantien und Gepäcktransport betrifft. Unter dem Aspekt von Nachhaltigkeit und Klimaschutz sollen Kurzstreckenflüge auf ein Minimum reduziert werden. Damit wird es weniger Flugaufkommen bzw. Frequenzen geben. Doch für viele Dienstreisende ist der Zug aufgrund der dezentral gelegenen deutschen Wirtschaft keine Alternative und nicht alles lässt sich durch Videokonferenzen ersetzen. Hinsichtlich des Strebens nach Klimaneutralität und der damit in Verbindung stehenden angestrebten Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sind mit dem Luftfrachtumschlagbahnhof am Flughafen Leipzig/Halle beste infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen worden.

Der Frachtbetrieb am Standort Leipzig/Halle läuft uneingeschränkt, jedoch leicht schwächer als im Vorjahresvergleich. Rezession Rohstoffmangel, die zuletzt entstandene geopolitische Krise rund um den Russland-Ukraine-Konflikt und erlassene Sanktionsmaßnahmen dürften die Wachstumsaussichten trüben, da u.a. ein Einflugverbot für russische Fluggesellschaften verhängt wurde. Auch dürften die russischen Luftraumsperrungen für europäische und deutsche Fluggesellschaften, auch aus dem Verbund der DHL, Einschränkungen für die Anbindung des Flughafens an asiatische und russische Gateways bedeuten. Nichtsdestotrotz wird nach wie vor in den Folgejahren weiterhin mit erheblichen Zuwächsen im Frachtgeschäft gerechnet. Auch, weil sich eine starke Entwicklung des E-Commerce Handels abzeichnet. Mit der geschaffenen Konnektivität in Form von intermodalen Anbindungen der Flughäfen an das Straßen- und Schienennetz im Nah- und Fernverkehr leistet der Airport auch zukünftig einen bedeutenden Beitrag zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftsstandorts Mitteldeutschland.

5.3 Risiken

Das Allianz Risiko Barometer 2023 sieht an der Spitze der Unternehmensrisiken die Themen Hackerangriffe, Betriebsunterbrechung, Makroökonomische Entwicklungen und Energiekrise.¹⁵ Hier gilt es seitens des Managements kontinuierlich Maßnahmen durchzuführen, die, soweit direkt beeinflussbar, zur Vermeidung der Risikoauswirkung oder deren Minimierung beitragen. Auch sind die Risiken des Russland-Ukraine-Konflikts und deren womöglich langfristigen Auswirkungen auf die Luftverkehrswirtschaft derzeit nur schwer bestimmbar.

Aufgrund der Umsatzrückgänge in der Luftverkehrswirtschaft ist die Gefahr einer finanziellen Verschuldung von Fluggesellschaften, Flughäfen und den dort ansässigen Unternehmen stark gegeben. Damit bleiben weniger Möglichkeiten für notwendige Investitionen in Nachhaltigkeit und Innovation. Obwohl die Branche nach dem Wegfall der pandemiebedingten Restriktionen wieder wächst aber nicht ausreichend Fachpersonal ausgebildet werden kann, droht der Branche in Deutschland der Abbau von Arbeitsplätzen.

¹⁵ Quelle: Allianz Global Corporate & Specialty SE, Allianz Risk Barometer 2023

Für regionale Flughäfen wird ein Wachstum der **Verkehre** aus eigener Kraft kaum möglich sein. Bereits jetzt zeigt sich eine Kategorisierung mit auch regionalen LowCost-Flughäfen einerseits und Metropolflyghäfen mit Umsteigeverkehren andererseits.

Einsparmaßnahmen der Unternehmen und die Nutzung digitaler Medien kann zu Nachfragerückgängen im Passagierverkehr führen.

Die von der COVID-19-Pandemie bisher ohnehin intensiv betroffenen Airlines werden aktuell von stark steigenden Rohöl- und Kerosinpreisen getroffen. Die Auswirkungen daraus (Steigende Ticketpreise, Insolvenzen, Neuausrichtungen usw.) können zu weiteren Angebotsrückgängen am Standort Dresden und Leipzig/Halle führen.

Im Rahmen der politischen Diskussion zur Klimakrise können zukünftig insbesondere innerdeutsche Verkehre und die damit zusammenhängenden Flugzeugabfertigungen zurückgehen.

Der **Personalbestand** der Flughafen Leipzig/Halle GmbH und der Flughafen Dresden GmbH entwickelte sich im Jahr 2022 vergleichbar, da sich der Personalbestand an beiden Flughäfen leicht positiv entwickelte. Dies resultiert zum einen aus einer teilweise zunehmenden Fluktuation durch Eigenkündigungen von Beschäftigten, zum anderen aus Ersatzeinstellungen. Außerdem ist die Arbeitsmarktsituation für spezialisierte Berufsbilder (Feuerwehr und technische Fachkräfte) sehr angespannt, sodass der Vorlauf für wieder zu besetzende Stellen für eine nahtlose Wiederbesetzung oft zu gering ist. Dies und die zu erwartenden behördlichen Auflagen zur Qualifizierung der sicherheitsrelevanten Prozesse an Flughäfen führen zu weiter steigenden Personalkapazitäts-Risiken.

Außerdem besteht das Risiko, dass vor dem Hintergrund des Durchschnittsalters der Beschäftigten mittelfristig Personalengpässe erwachsen, wenn nicht wirksame Personalentwicklungsmaßnahmen eingeleitet und Rekrutierungsprogramme zur schrittweisen Verjüngung des Personalbestandes aufgelegt werden.

5.4 Chancen

Bezogen auf beide Standorte sind es Wirtschaftsentwicklungskonzepte, z.B. Silicon Saxony und die geplante Ansiedlung der Firma Intel in Magdeburg sowie übergreifende Programme im Rahmen des Braunkohleausstiegs, welche den Regionen und jeweiligen Flughäfen übergreifend in Bezug zum Passagierverkehr zugutekommen.

Der **Flughafen Leipzig/Halle** könnte davon profitieren, dass der Freistaat Sachsen, das Land Sachsen-Anhalt sowie die Städte Leipzig und Halle ihre Ressourcen bündeln und Aktivitäten auf die Akquisition von Besucherverkehren nach Leipzig, Halle und Umgebung konzentrieren, die aufgrund ihrer geografischen Herkunft auf das Reiseverkehrsmittel Flugzeug setzen.

Der **Flughafen Dresden** könnte davon profitieren, dass der Freistaat Sachsen sowie die Stadt Dresden ihre Ressourcen bündeln und Aktivitäten auf die Akquisition von Besucherverkehren nach Dresden und Umgebung konzentrieren. Ferner ist der Standort Dresden aufgrund seiner geografischen Lage besonders auf das Reiseverkehrsmittel Flugzeug fokussiert, da insbesondere innerdeutsche schnelle Zugverbindungen nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen.

Die fortschreitende Konzentration luftfahrtaffiner Industriepartner, Mikroelektronik-Cluster und globaler Logistikunternehmen in unmittelbarer Flughafennähe kann die Nachfrage nach Gewerbeflächen dort erhöhen.

Daneben arbeitet die Gesellschaft weiter daran, Ergebnisverbesserungen durch Preisanpassungen, Etablierung zusätzlicher Vertriebskanäle und Arbeitsproduktivitätssteigerungen umzusetzen.

Hinsichtlich des hohen Fachkräftebedarfes, und des daraus bestehenden Wettbewerbs im Arbeitsmarkt, bietet der aktuelle Flüchtlingszustrom in Mitteldeutschland, aufgrund des Konfliktes in der Ukraine, ggf. die Chance für eine höhere Verfügbarkeit von Fachkräften. Die Unternehmensgruppe prüft aktuell die Möglichkeiten und Voraussetzungen für eine entsprechende Einstellung von geflüchteten Fachkräften.

5.5 Prognosebericht

Die Ertragslage der Unternehmensgruppe folgt aufgrund der mit den Tochtergesellschaften bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge insbesondere der Verkehrsentwicklung und damit der aktuellen Situation im Passagierverkehr sowie der positiven Entwicklung des Frachtsektors. Dem wirken inflationsbedingte, zum Teil signifikante Kostensteigerungen, insbesondere verursacht durch den Energiesektor, entgegen. Dies wird durch striktes Kostenmanagement teilweise kompensiert.

Die MFAG-Gruppe erwartet für das Geschäftsjahr 2023 auf Grundlage des Budgets Umsatzerlöse in Höhe von 187,7 Mio. EUR. Es wird von einem budgetierten EBITDA in Höhe von -8,2 Mio. EUR ausgegangen.

Aufgrund des wachsenden Bedarfs im Fracht- und Logistikbereich plant die Mitteldeutsche Flughafen AG über ihre Tochtergesellschaften, als Betreiber der Flughäfen, grundsätzlich weiterhin in den Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur zu investieren.

Das Investitionsprogramm der Unternehmensgruppe wurde mit dem Ziel überprüft, nicht zwingend erforderliche Maßnahmen zu verschieben. Festgehalten wird an allen Projekten, die zur Aufrechterhaltung des Betriebes an den Flughäfen zwingend erforderlich sind oder die mit konkreten Geschäftschancen im Kerngeschäft im Zusammenhang stehen.

Die wesentlichen Bauvorhaben im Zeitraum von 2023 bis 2027 sind u.a.

- der Ausbau des Nordbereiches am Flughafen Leipzig/Halle,
- die Erschließung von Gewerbegebieten FLH,
- der Neubau der Feuerwache Nord FLH und
- Ausbau des Westschiffs Flughafen Dresden Terminal für Büroflächen.

Die im Konzern erforderlichen Erhaltungs- und Erweiterungsinvestitionen belaufen sich in den Geschäftsjahren 2023 und 2024 auf insgesamt 284,4 Mio. EUR sowie im 5-Jahres-Planungszeitraum (2023 bis 2027) auf insgesamt 766,7 Mio. EUR. Gegenwärtig sind hiervon 24,6 Mio. EUR vertraglich disponiert. Nicht mit einbezogen wurden die maßgeblich für 2024 bis 2026 geplanten Maßnahmen im Zusammenhang mit dem DHL-Ausbauprojekt, da sich dieses derzeit noch im Planänderungsverfahren befindet.

Innerhalb der Unternehmensgruppe gilt seit 1. Juli 2002 ein Haustarifvertrag, welcher mit der Gewerkschaft ver.di abgeschlossen wurde. Die Tarifparteien einigten sich am 4./11. März 2022 auf einen Tarifabschluss für die Unternehmensgruppe Mitteldeutsche Flughafen AG. Die Laufzeit beträgt 24 Monate.

Im Rahmen der Konzernfinanzierung hat die MFAG im Dezember 2021 einen Konsortialkreditvertrag über ein Gesamtvolumen von 370,0 Mio. EUR zur Finanzierung der allgemeinen Standortinvestitionen an den Standorten Dresden und Leipzig/Halle abgeschlossen. Mit der ersten Inanspruchnahme aus diesem Konsortialkreditvertrag im Februar 2022 wurden die in 2021 geschlossenen Brückenfinanzierungen für die Investitionen des Geschäftsjahres 2021 prolongiert. Somit ist es der MFAG gelungen, in einem schwierigen Marktumfeld ein langfristiges Darlehen abzuschließen, um so wichtige Investitionen der Konzerngruppe realisieren zu können.

Zu Absicherung dieses Geschäfts gegen steigende Darlehenszinsen und um der allgemeinen Volatilität vorzubeugen, hat die Mitteldeutsche Flughafen AG im Oktober 2022 zwei Zinsswap Geschäfte über ein Volumen von insgesamt TEUR 150.000 abgeschlossen. Die Laufzeit der Verträge beginnt am 1. Januar 2023 und endet am 31. Dezember 2027.

Von diesen Investitionen in die allgemeine Standortentwicklung ausgenommen sind Investitionen in die Ausbauprojekte der DHL am Standort Leipzig/Halle, die sich momentan im Planänderungsverfahren befinden. Im Falle eines positiven Entscheids in diesem Planänderungsverfahren ist geplant, die dafür notwendigen Investitionen separat zu finanzieren.

Aufgrund der inflationsbedingt straffen Zinspolitik der Notenbanken und damit einhergehenden Verteuerung von Kreditfinanzierungen, der verzögerten Wiederbelebung des Passagiergeschäfts in der Nach-Corona-Zeit sowie des veränderten Angebotsverhaltens der Airlines und der daraus resultierenden Unsicherheiten in der langfristigen Investitionsplanung, sieht die Finanzierungsstrategie der MFAG vor, die Investitionen für die Folgejahre ab 2026 erst zu einem späteren Zeitpunkt zu finanzieren und damit die bis zu diesem Zeitpunkt erwartete Erholung der Luftverkehrsbranche zu antizipieren.

Leipzig, den 24. Mai 2023

Götz Ahmelmann
Vorstandsvorsitzender

Ingo Ludwig
Vorstand

Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft, Leipzig

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022

Aktiva	31.12.2022 EUR	Vorjahr TEUR	Passiva	31.12.2022 EUR	Vorjahr TEUR
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			I. Gezeichnetes Kapital	8.200.000,00	8.200
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	840.471,80	514	II. Kapitalrücklage	451.705.310,38	488.223
2. Geleistete Anzahlungen	387.446,44	1.047	III. Gewinnvortrag	5.898.871,72	6.739
	<u>1.227.918,24</u>	<u>1.561</u>	IV. Konzernjahresfehlbetrag	-36.471.041,46	-39.180
II. Sachanlagen			V. Nicht beherrschende Anteile	78.165.664,09	78.036
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	591.561.766,99	603.848		<u>507.498.804,73</u>	<u>542.018</u>
2. Technische Anlagen und Maschinen	99.820.006,81	111.858	B. Rückstellungen		
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	24.136.567,42	23.646	1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	10.801.296,00	10.241
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	41.440.450,68	25.618	2. Steuerrückstellungen	1.110.922,36	1.034
	<u>756.958.791,90</u>	<u>764.970</u>	3. Sonstige Rückstellungen	25.097.661,81	26.398
III. Finanzanlagen				<u>37.009.880,17</u>	<u>37.673</u>
1. Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	25.564,59	26	C. Verbindlichkeiten		
2. Beteiligungen	227.500,00	227	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	202.364.097,58	195.178
	<u>253.064,59</u>	<u>253</u>	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.621.552,61	19.817
	<u>758.439.774,73</u>	<u>766.784</u>	3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	109.397.814,10	112.434
B. Umlaufvermögen			4. Sonstige Verbindlichkeiten	9.268.427,44	7.041
I. Vorräte			davon aus Steuern: EUR 2.142.276,45 (Vorjahr: TEUR 978) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 305.339,39 (Vorjahr: TEUR 100)		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.478.408,93	2.198		<u>340.651.891,73</u>	<u>334.470</u>
2. Waren	53.616,49	73	D. Rechnungsabgrenzungsposten	17.811.856,53	2.596
	<u>2.532.025,42</u>	<u>2.271</u>			
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	27.830.238,02	28.599			
2. Forderungen gegen Gesellschafter	148.364,45	148			
3. Sonstige Vermögensgegenstände	2.553.269,04	4.826			
	<u>30.531.871,51</u>	<u>33.573</u>			
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	106.382.011,63	112.329			
	<u>139.445.908,56</u>	<u>148.173</u>			
C. Rechnungsabgrenzungsposten	5.086.749,87	1.800			
	<u>902.972.433,16</u>	<u>916.757</u>		<u>902.972.433,16</u>	<u>916.757</u>

Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft, Leipzig

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022

	2022 EUR	Vorjahr TEUR
1. Umsatzerlöse	171.104.292,73	147.596
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.095.290,04	1.962
3. Sonstige betriebliche Erträge	13.711.597,91	15.898
davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung: EUR 823,17 (Vorjahr: TEUR 0)		
	<u>186.911.180,68</u>	<u>165.456</u>
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	8.570.227,21	8.757
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	48.471.899,59	44.417
	<u>57.042.126,80</u>	<u>53.174</u>
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	65.586.284,39	59.077
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	13.914.248,83	13.959
davon für Altersversorgung: EUR 1.814.169,12 (Vorjahr: TEUR 2.102)		
	<u>79.500.533,22</u>	<u>73.036</u>
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	45.453.572,86	48.397
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	34.216.856,09	24.934
davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung: EUR 801,92 (Vorjahr: TEUR 0)		
	<u>-29.301.908,29</u>	<u>-34.085</u>
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	200.735,60	333
davon aus der Abzinsung		
von Rückstellungen: EUR 20.320,50 (Vorjahr: TEUR 6)		
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	5.856.134,11	3.948
davon aus der Aufzinsung		
von Rückstellungen: EUR 394.902,70 (Vorjahr: TEUR 1.024)		
	<u>-5.655.398,51</u>	<u>-3.615</u>
10. Ergebnis vor sonstigen Steuern	<u>-34.957.306,80</u>	<u>-37.701</u>
11. Sonstige Steuern	1.513.734,66	1.479
12. Konzernjahresfehlbetrag	<u>-36.471.041,46</u>	<u>-39.180</u>

**Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft,
Leipzig
Konzernabschluss für das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022
Konzernanhang**

I. Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss

Die Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft (MFAG) hat den Konzernabschluss gemäß § 290 ff. HGB aufgestellt. Die MFAG, mit Sitz in Leipzig, ist unter der HRB Nr.17416 im Handelsregister des Amtsgerichts Leipzig eingetragen.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gegliedert.

Das Grundkapital der MFAG zum 31. Dezember 2022 ist voll erbracht worden. Es ist in 8.200.000 Stückaktien zerlegt.

II. Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss wurden folgende Unternehmen gemäß § 294 Abs. 1 HGB einbezogen:

lfd. Nr.	Name	gez. Kapital in TEUR	Beteiligung in TEUR	in %
<u>Konsolidierte verbundene Unternehmen:</u>				
1	Mitteldeutsche Flughafen AG, Leipzig	8.200	-	-
2	Flughafen Dresden GmbH (FHD), Dresden	3.066	2.882	rd. 94
3	Flughafen Leipzig/Halle GmbH (FLH), Leipzig	5.113	4.806	94
4	PortGround GmbH (PG), Leipzig	500	500	100
5	FSG Flughafenservice Gesellschaft mbH (FSG), Leipzig (via PortGround GmbH)	26	26 (256)	100 (100)
<u>Nicht konsolidierte verbundene Unternehmen:</u>				
6	Flughafen Dresden Service GmbH (FDS), Dresden (via Flughafen Dresden GmbH) ¹⁾	26	24 (26)	rd. 94 (100)
<u>Nicht einbezogene assoziierte Unternehmen:</u>				
7	Flughafen 1. Objektgesellschaft mbH (via Flughafen Leipzig/Halle GmbH) ²⁾	100	47 (50)	47 (50)
8	Flughafen 2. Objektverwaltungsgesellschaft mbH (via Flughafen Leipzig/Halle GmbH) ²⁾	25	12 (13)	47 (50)
9 ³⁾	Flughafen 2. Objektgesellschaft und Co. KG (via Flughafen Leipzig/Halle GmbH) ²⁾	330	155 (165)	47 (50)

¹⁾ Nichteinbeziehung verbundenes Unternehmen gemäß § 296 Abs. 2 HGB aufgrund untergeordneter Bedeutung

²⁾ Nichteinbeziehung assoziiertes Unternehmen gemäß § 311 Abs. 2 HGB aufgrund untergeordneter Bedeutung

³⁾ Kommanditeinlage bzw. Anteile an Kommanditeinlage

III. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

1. Allgemeines

Es wurden die handelsrechtlichen Bewertungsvorschriften unter Berücksichtigung der Fortführung der Unternehmenstätigkeit beachtet.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden bleiben gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Die Gliederung der Konzernbilanz sowie der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung entsprechen – mit Ausnahme der konsolidierungsspezifischen Posten, den Forderungen gegen Gesellschafter und den Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter – dem § 298 Abs. 1 HGB i.V.m. § 266 und § 275 HGB. Der Posten „Ergebnis nach Steuern“ in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird aufgrund nicht vorhandener Steuern vom Einkommen und Ertrag zum besseren Verständnis als „Ergebnis vor sonstigen Steuern“ bezeichnet.

Die Kapitalflussrechnung sowie der Konzerneigenkapitalspiegel wurden unter Beachtung von DRS 21 und DRS 22 des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee (DRSC) erstellt.

2. Anlagevermögen

Die Vermögensgegenstände des Anlagevermögens sind zu Anschaffungs- und Herstellungskosten unter Berücksichtigung der Anschaffungsnebenkosten und -preisminderungen bewertet worden und werden, soweit abnutzbar, um planmäßige Abschreibungen vermindert. Zinsen für Fremdkapital werden nicht einbezogen.

Investitionszuschüsse wurden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten abgesetzt.

Die planmäßigen linearen Abschreibungen beruhen auf den betriebsüblichen Nutzungsdauerefestlegungen.

Dabei legt die Gesellschaft für die Festsetzung der Nutzungsdauer neben den steuerlichen AfA-Tabellen auch die Branchenempfehlung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (Stand: November 2019) zugrunde.

Innerhalb der Finanzanlagen werden die Anteilsrechte zu Anschaffungskosten bzw. niedrigerem beizulegenden Werten und Ausleihungen grundsätzlich zum Nennwert angesetzt.

3. Umlaufvermögen

Die Bewertung der Vermögensgegenstände des Vorratsvermögens erfolgt zum gewogenen Durchschnittswert i.S.v. § 240 Abs. 4 HGB bzw. dem niedrigeren beizulegenden Wert gemäß § 253 Abs. 4 HGB.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände werden mit Nennwerten angesetzt. Wertberichtigungen wurden in angemessener Höhe für alle erkennbaren Risiken vorgenommen.

Die flüssigen Mittel sind zum Nominalbetrag bilanziert.

4. Rückstellungen/Verbindlichkeiten

Rückstellungen sind in Höhe des Erfüllungsbetrages gebildet worden, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung zur Deckung der erkennbaren ungewissen Verbindlichkeiten und drohenden Verlusten aus schwebenden Geschäften notwendig ist.

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind hierbei gemäß § 253 Abs. 2 HGB bewertet.

Die Rückstellung für Pensionen wurde auf der Grundlage eines versicherungsmathematischen Gutachtens nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck, erwarteten Einkommenssteigerungen von 1,00 % p.a., laufenden Rentenanpassungen von 2,00 % p.a. und eines Zinssatzes von 1,78 % p.a. (Zehn-Jahres-Durchschnitt) bei einer pauschalen Restlaufzeit von 15 Jahren ermittelt.

Die Rückstellung für Altersteilzeit wurde auf der Grundlage eines versicherungsmathematischen Gutachtens mit dem Teilwert unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck sowie erwarteten Einkommenssteigerungen von 2,00 % p.a. ermittelt. Abgeschlossene Altersteilzeitverträge wurden unternehmensindividuell unter Berücksichtigung der jeweiligen Restlaufzeiten von ein bzw. zwei Jahren mit den entsprechenden Zinssätzen von 0,43 % bzw. 0,52 % bewertet.

Verbindlichkeiten wurden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Die Bewertung der Fremdwährungsverbindlichkeiten erfolgte zum Devisenkassamittelkurs gemäß § 256a HGB.

5. Latente Steuern

Aus Unterschieden zwischen handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen resultierende aktive latente Steuern und passive latente Steuern werden miteinander verrechnet. Die Posten nach § 306 HGB werden mit dem Posten nach § 274 HGB zusammengefasst. Eine sich hieraus insgesamt ergebende Steuerbelastung wird insoweit mit bestehenden Verlustvorträgen aufgerechnet. Eine sich daraus insgesamt ergebende Steuerentlastung wird nicht bilanziert.

IV. Erläuterungen zur Bilanz

1. Anlagevermögen

Die Aufgliederung des Anlagevermögens und die Entwicklung im Berichtszeitraum (Anlagenpiegel - Bruttodarstellung) sind in der Anlage zum Anhang dargestellt.

Die Finanzanlagen beinhalten Anteile am nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen FDS in Höhe von TEUR 26 (Vorjahr: TEUR 26) sowie der in 2018 und 2019 erworbenen Anteile der FLH an den nicht konsolidierten assoziierten Unternehmen in Höhe von insgesamt TEUR 227 (Vorjahr: TEUR 227).

Im Berichtsjahr wurden Zuschüsse von den Anschaffungskosten in Höhe von TEUR 76 abgesetzt (Vorjahr: TEUR 0).

2. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Zusammensetzung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände enthält folgende Übersicht:

	Bestand am 31.12.2022 <u>TEUR</u>
Forderungen	
aus Lieferungen und Leistungen	27.830
gegen Gesellschafter	148
Sonstige Vermögensgegenstände	<u>2.553</u>
Gesamt	<u><u>30.531</u></u>

Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von TEUR 295.533 wurden mit gleichlautenden Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen aufgerechnet.

Die Forderungen gegen Gesellschafter entfallen auf Sonstige Vermögensgegenstände.

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen Steuerforderungen (TEUR 1.507), Forderungen gegen Sozialversicherungsträger (TEUR 252) und debitorische Kreditoren (TEUR 283).

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

3. Eigenkapital

Die Kapitalerstkonsolidierung wurde auf den Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung der Tochterunternehmen in den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2000 sowie bei späteren Erwerben auf den jeweiligen Erwerbszeitpunkt durchgeführt (§ 301 Abs. 2 Satz 1 HGB).

Die Kapitalkonsolidierung wurde nach der Buchwertmethode durchgeführt.

Der sich bei der Erstkonsolidierung im Jahr 2000 ergebende aktive Unterschiedsbetrag wurde mit dem passiven Unterschiedsbetrag gemäß § 301 Abs. 3 Satz 3 HGB und der Saldo (TEUR 11) anschließend mit dem Eigenkapital gemäß § 309 Abs. 1 Satz 3 HGB, jeweils bezogen auf die zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung gültige Fassung des Gesetzes, verrechnet.

Die Entwicklung der Kapitalrücklage ist aus dem Eigenkapitalsspiegel ersichtlich.

Das kumulierte Jahresergebnis 2022 der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen (TEUR -35.656) beträgt nach der Konsolidierung TEUR -36.471.

	<u>TEUR</u>
Summe der Jahresergebnisse vor Konsolidierung	-35.656
Eliminierung der Effekte steuerlicher Sonderabschreibungen	<u>-815</u>
Jahresergebnis nach Konsolidierung	<u><u>-36.471</u></u>

Der Ausgleichsposten für Fremdanteile setzt sich wie folgt zusammen:

	<u>TEUR</u>
Anteile der anderen Gesellschafter an der FHD	8.799
Anteile der anderen Gesellschafter an der FLH	<u>69.367</u>
	<u><u>78.166</u></u>

4. Rückstellungen

a) Rückstellungen für Pensionen

Die Rückstellung in Höhe von TEUR 10.801 beinhaltet die Verpflichtungen, welche aus den Pensionszusagen gegenüber ehemaligen Vorständen und einem ehemaligen Geschäftsführer eines Tochterunternehmens sowie den derzeitigen Mitgliedern des Vorstandes sowie Generalbevollmächtigten resultieren. Für laufende Ruhestands- bzw. Vorruhestandsbezüge an ehemalige Vorstände sowie die Hinterbliebenenversorgung eines ehemaligen Vorstandes und Geschäftsführers sind TEUR 7.684 zurückgestellt.

b) Steuerrückstellungen

Die Rückstellung betrifft die Grunderwerb- und Grundsteuer sowohl für das laufende Geschäftsjahr als auch für die Vorjahre sowie Umsatzsteuer und Zinsen zur Umsatzsteuer aus Betriebsprüfungsrisiken für die Jahre 2015 bis 2022.

c) Sonstige Rückstellungen

Die Zusammensetzung der sonstigen Rückstellungen enthält folgende Übersicht:

	<u>TEUR</u>
Rückstellung für ausstehende Rechnungen	6.630
Rückstellung für Lärmschutzmaßnahmen und Entschädigungen	5.798
Rückstellung für Altersteilzeit	3.618
Rückstellung für Urlaub, Mehrarbeit und LAZ	3.672
Rückstellung für Tantiemen und Ergebnisbeteiligung	2.876
Sonstige Personalarückstellungen	1.462
Rückstellungen sonstige Rechtsstreitigkeiten	461
Rückstellungen für Abschluss- und Prüfungskosten/Steuerberatung	274
Rückstellung für Archivierung	261
Rückstellung für unterlassene Instandhaltung	46
	<u>25.098</u>

Bestehende Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen sind gemäß § 8a AltTZG durch Vermögensgegenstände abgesichert, die ausschließlich der Erfüllung dieser Verpflichtungen dienen und dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind. Dementsprechend wurden Verpflichtungen aus bestehenden Altersteilzeitverträgen (TEUR 8.285) mit den zugehörigen Vermögensgegenständen (TEUR 4.667) verrechnet. Der Zeitwert des Deckungsvermögens entspricht den fortgeschriebenen Anschaffungskosten. Entsprechend wurden die zugehörigen Aufwendungen mit den vereinnahmten Erträgen aus dem Deckungsvermögen in Höhe von TEUR 2 saldiert.

Der Arbeitgeber hat mit der Gewerkschaft Verdi am 4. Juli 2019 einen Tarifvertrag zur Schaffung von Lebensarbeitszeitkonten geschlossen, diesen aufgrund der Corona-Krise mit Zustimmung des Tarifpartners allerdings für den Zeitraum bis einschließlich 2021 ausgesetzt, womit bestehende Verpflichtungen aus dem Tarifvertrag erstmals für in 2022 verdiente Ansprüche zu berücksichtigen sind. Für das Lebenszeitarbeitskonto ergibt sich insoweit ein Rückstellungsbetrag in Höhe von TEUR 958. Die Absicherung der Ansprüche gemäß § 7e SGB IV erfolgt über Vermögensgegenstände, die ausschließlich der Erfüllung dieser dienen und dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind. Die Dotierung dieses Deckungsvermögens erfolgt regelmäßig nachschüssig im 1. Quartal des Folgejahres, so dass der Zeitwert des Deckungsvermögens zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 noch mit TEUR 0 bilanziert wird.

5. Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind in Höhe ihrer Erfüllungsbeträge angesetzt und nicht besichert.

Die Zusammensetzung der Verbindlichkeiten und ihre Fälligkeit enthält nachfolgende Übersicht:

	Gesamt	Restlaufzeit		
		bis zu 1 Jahr	von 1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten				
gegenüber Kreditinstituten	202.364	9.553	84.887	107.924
(Vorjahr)	(195.178)	(129.661)	(38.583)	(26.934)
aus Lieferungen und Leistungen	19.622	19.622	0	0
(Vorjahr)	(19.817)	(19.817)	(0)	(0)
gegenüber Gesellschaftern	109.398	5.846	103.541	11
(Vorjahr)	(112.434)	(1.473)	(40.385)	(70.576)
Sonstige Verbindlichkeiten	9.268	9.248	20	0
(Vorjahr)	(7.041)	(7.029)	(12)	(0)
	340.652	44.269	188.448	107.935
	(334.470)	(157.980)	(78.980)	(97.510)

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern entfallen auf Darlehen zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen der FLH sowie der FHD sowie auf Verbindlichkeiten aus Corona-Hilfe-Darlehen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinbehalten (TEUR 3.701), kreditorische Debitoren (TEUR 1.837), sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern (TEUR 2.142), erhaltene Kautionen (TEUR 652), Verbindlichkeiten aus Grundstückskäufen (TEUR 145), sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit (TEUR 305), Verbindlichkeiten aus Lohn und Gehalt/ sonstige Personalverbindlichkeiten (TEUR 308), Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Minderheitsgesellschaftern (TEUR 37), Verbindlichkeiten aus Zuverlässigkeitsüberprüfungen (TEUR 39) sowie Verbindlichkeiten gegenüber Fluggesellschaften (TEUR 10).

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 295.533 wurden mit Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von TEUR 295.533 aufgerechnet.

6. Latente Steuern

Das steuerliche Mehrvermögen (+) bzw. Mindervermögen (-) aufgrund von Ansatz- bzw. Bewertungsunterschieden zwischen der Handels- und Steuerbilanz sowie aus Konsolidierungsmaßnahmen setzt sich wie folgt zusammen:

	<u>TEUR</u>
Anlagevermögen	-5.607
Sonstige Vermögensgegenstände	5.508
Sonderposten für Investitionszuschüsse (nur Steuerbilanz)	-262
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.120
Sonstige Rückstellungen	<u>-3.303</u>
	<u>2.456</u>

Darüber hinaus bestehen wesentliche ertragsteuerliche Verlustvorträge.

Die Bewertung der latenten Steuern erfolgte mit den unternehmensindividuellen Steuersätzen der Organgesellschaften bzw. des Organträgers von 29,48 % bis 31,58 %.

Die aus Ansatz- bzw. Bewertungsunterschieden sowie Konsolidierungsmaßnahmen resultierenden aktiven latenten Steuern wurden mit passiven latenten Steuern verrechnet.

Für den verbleibenden Aktivüberhang wird auf einen Ansatz verzichtet.

Aufgrund der derzeitigen und erwarteten negativen steuerlichen Ergebnisse wird auf die Darstellung einer steuerlichen Überleitungsrechnung gemäß DRS 18.67 verzichtet.

7. Haftungsverhältnisse, Bürgschaften

Aus einem Gewährleistungsvertrag bestehen Eventualverbindlichkeiten von maximal TEUR 24.340. Da keine Information über eine nicht vereinbarungsgemäße Erfüllung der Auflagen vorliegt, wird derzeit kein Risiko der Inanspruchnahme gesehen.

Als Sicherheitsleistungen wurden seitens einer Konzerngesellschaft Bürgschaften in Höhe von TEUR 1.084 hinterlegt.

8. Nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte gemäß § 285 Nr. 3 HGB

Die FLH sowie die FHD haben darüber hinaus insgesamt elf Erbbaurechtsverträge als Erbbaurechtsgeber abgeschlossen (Vorjahr: elf), auf deren Grundlage Investitionen in luftverkehrs- und logistikaffines Gewerbe realisiert wurden. Die Vorteile für die Gesellschaften bestehen vor allem in der gemeinsamen Standortentwicklung sowie der Bindung von Schlüsselkunden.

Die Erbbaurechtsverträge haben Laufzeiten von 40 bis 99 Jahren und beinhalten bei vertragsgemäßer Beendigung der Verträge bzw. für den Fall der vorzeitigen Beendigung der Verträge eine Entschädigung in Höhe der Verkehrswerte bzw. anteiliger Verkehrswerte der aufstehenden Gebäude und baulichen Anlagen.

Die Gesellschaften gehen derzeit von einer vertragsgemäßen Erfüllung der Erbbaurechtsverträge aus.

9. Sonstige finanzielle Verpflichtungen gemäß § 285 Nr. 3a HGB

Aus bis zum 31. Dezember 2022 abgeschlossenen Verträgen für Grunderwerb, Bauinvestitionen und Ausrüstung bestehen finanzielle Verpflichtungen in Höhe von TEUR 30.617. Verpflichtungen aus Miet- und Leasingzahlungen (Mobilenleasing) sowie sonstige Verpflichtungen bestehen für die folgenden Geschäftsjahre in Höhe von TEUR 31.011.

10. Derivative Finanzinstrumente

Zur Absicherung gegen steigende Darlehenszinsen und um der allgemeinen Volatilität vorzubeugen, hat die Mitteldeutsche Flughafen AG im Oktober 2022 zwei Zinsswap-Geschäfte über ein Volumen von insgesamt TEUR 150.000 abgeschlossen. Die Laufzeit der Verträge beginnt am 1. Januar 2023 und endet am 31. Dezember 2027 und dient der Absicherung des Konsortialkreditvertrages.

Dabei erhöht sich der Bezugsbetrag von TEUR 130.000 zum 1. Januar 2023 auf TEUR 150.000 zum 30. Juni 2023 in Erwartung des Ziehungsverlaufs aus dem Konsortialkreditvertrag. Die MFAG tauscht dabei die auf Basis des 6-Monats-Euribors variable Verzinsung gegen Festzinssätze von 3,362 % p.a. bzw. 3,410 % p.a. Der Barwert der beiden Geschäfte beträgt zum 31. Dezember 2022 TEUR 1.383.

V. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

1. Umsatzerlöse

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse ist der folgenden Übersicht zu entnehmen:

	<u>TEUR</u>
Flughafen- und Leistungsentgelte	127.667
Vermietung und Verpachtung sowie Konzessionen	34.721
Sonstige Entgelte	<u>8.716</u>
	<u>171.104</u>

Umsatzerlöse zwischen verbundenen Unternehmen (TEUR 78.290) wurden mit Materialaufwendungen zwischen verbundenen Unternehmen (TEUR 78.225) aufgerechnet sowie in Höhe eines Differenzbetrages von TEUR 65 den Umsatzerlösen (TEUR 145), den Aufwendungen für bezogene Leistungen (TEUR -227) bzw. den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (TEUR 147) zugeordnet.

2. Aktivierte Eigenleistungen

Die Erträge aus aktivierten Eigenleistungen in Höhe von TEUR 2.095 beinhalten Sach- und Personalkosten für die Projektsteuerung der aktuellen Ausbauprojekte.

3. Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von TEUR 13.712 beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und Einzelwertberichtigungen auf Forderungen (TEUR 5.490), Erträgen aus Aufwandszuschüssen (TEUR 4.014), Erträgen aus Weiterberechnungen (TEUR 1.684), periodenfremde Erträge (TEUR 1.074), Erträge aus der Erstattung von Sozialversicherungsträgern (TEUR 330), Erträge aus der Erstattung von Versicherungen (TEUR 245) sowie Buchgewinne aus Anlagenverkäufen (TEUR 35).

Sonstige betriebliche Erträge gegenüber verbundenen Unternehmen wurden in Höhe von TEUR 923 mit gleichlautenden sonstigen betrieblichen Aufwendungen verbundener Unternehmen verrechnet.

4. Materialaufwand

Der Materialaufwand beinhaltet neben Fremdleistungen (TEUR 21.126) insbesondere Energiekosten (TEUR 10.216), Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren (TEUR 8.570), Aufwendungen zur Anlagenunterhaltung (TEUR 8.543), Mieten und Pachten (TEUR 4.471), Betriebs- und Sicherheitsaufwendungen (TEUR 2.911) sowie Kommunikationskosten (TEUR 915) und Leasingaufwendungen (TEUR 290).

Die Fremdleistungen werden durch Bewachungsleistungen (TEUR 11.463) dominiert.

Materialaufwendungen zwischen verbundenen Unternehmen (TEUR 78.225) wurden mit Umsatzerlösen zwischen verbundenen Unternehmen (TEUR 78.290) aufgerechnet sowie in Höhe eines Differenzbetrages von TEUR 65 den Umsatzerlösen (TEUR 145), den Aufwendungen für bezogene Leistungen (TEUR -227) bzw. den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (TEUR 147) zugeordnet.

5. Abschreibungen

Die Abschreibungen beinhalten planmäßige Abschreibungen der verbundenen Unternehmen (TEUR 44.639).

Aus dem um steuerliche Sonderabschreibungen bereinigten Wertansatz von Vermögensgegenständen im Konzernabschluss resultieren Mehrabschreibungen im Vergleich zu den Jahresabschlüssen der einbezogenen Unternehmen in Höhe von TEUR 815.

6. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen im Wesentlichen Öffentlichkeitsarbeit/ Marketing (TEUR 10.715), allgemeine Verwaltungskosten (TEUR 9.583, darunter Prüfungs- und Beratungskosten TEUR 3.937, investitionsnahe Aufwendungen (TEUR 3.044), Personalnebenkosten (TEUR 2.579), EDV-Aufwendungen TEUR 2.455), sowie Versicherungen (TEUR 2.192). Darüber hinaus sind periodenfremde Aufwendungen inkl. Gutschriften/Stornos aus Vorjahren (TEUR 2.447), Weiterberechnungen (TEUR 1.831) sowie Forderungsabschreibungen einschließlich Zuführung zu Einzel- bzw. Pauschalwertberichtigungen (TEUR 1.152) zu verzeichnen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen gegenüber verbundenen Unternehmen wurden in Höhe von TEUR 923 mit gleichlautenden sonstigen betrieblichen Erträgen sowie in Höhe eines Differenzbetrages in Höhe von TEUR 147 aufgerechnet.

Das vom Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar für Leistungen gegenüber dem Mutterunternehmen sowie den in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften beträgt TEUR 150 für Abschlussprüferleistungen sowie TEUR 38 für andere Bestätigungsleistungen. Prüferhonorare für den Abschlussprüfer des Vorjahres wurden in Höhe von TEUR 15 berechnet.

VI. Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung wurde unter Beachtung von DRS 21 erstellt.

Der Finanzmittelfonds spiegelt den Bilanzposten Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten wider.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit beträgt TEUR 34.600 (Vorjahr: TEUR 21.177) und wurde aus dem Konzernergebnis abgeleitet.

Auszahlungen für investitionsnahe, nicht aktivierungsfähige Aufwendungen, die infolge der Auflagen im Planfeststellungsbeschluss zur Start- und Landebahn Süd der FLH bzw. zur Start- und Landebahn der FHD angefallen sind, wurden hierbei in Höhe von TEUR 122 (Vorjahr: TEUR 161) ebenso gesondert ausgewiesen, wie die Zuführungen zur entsprechenden Rückstellung in Höhe von TEUR 2.556 (Vorjahr: TEUR 0). Die ausgewiesenen Ertragsteuerzahlungen spiegeln den Saldo aus einbehaltener und erstatteter Kapitalertragsteuer und Solidaritätszuschlag wider.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit in Höhe von TEUR -42.865 (Vorjahr: TEUR -87.934) wird durch die Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen geprägt. Darüber hinaus beinhaltet der Cashflow aus der Investitionstätigkeit Einzahlungen aus der Veräußerung von Anlagevermögen und Einzahlungen aus der Rückführung von Deckungsvermögen bzw. Auszahlungen zu dessen Erwerb.

Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und Sachanlagevermögen wurden hierbei in Höhe von insgesamt TEUR 42.011 getätigt (Vorjahr: TEUR 89.023). Aus dem Abgang von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens bzw. von Sachanlagen resultieren Einzahlungen von TEUR 231 (Vorjahr: TEUR 2.590).

Einzahlungen aus der Rückführung von Deckungsvermögen bzw. Auszahlungen für den Erwerb von Deckungsvermögen saldieren sich zu TEUR -1.250 (Vorjahr: TEUR -1.504).

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von TEUR 2.318 (Vorjahr: TEUR 104.445) beinhaltet Ein- bzw. Auszahlungen aus der Aufnahme bzw. Tilgung von (Finanz-) Krediten sowie darauf gezahlte Zinsen.

Darüber hinaus wurden im Saldo TEUR 7.213 Finanzmittel bei Kreditinstituten (Vorjahr: TEUR 73.436) und TEUR 0 an Gesellschafterdarlehen aufgenommen (Vorjahr: TEUR 33.930).

Die Zinszahlungen auf bestehende Kredite beliefen sich auf TEUR 5.352 (Vorjahr: TEUR 2.921).

Einzahlungen für erhaltene Investitionszuschüsse wurden im Geschäftsjahr in Höhe von TEUR 76 vereinnahmt (Vorjahr: TEUR 0).

VII. Eigenkapitalpiegel

Der Eigenkapitalpiegel wurde unter Beachtung von DRS 22 erstellt.

Die Verwendung des Konzernergebnisses 2021 erfolgt in Höhe des konsolidierungsbedingten Ergebnisbeitrages (TEUR 841) gegen den Gewinnvortrag, im Übrigen gegen die Kapitalrücklage der MFAG.

VIII. Sonstige Angaben

1. Anzahl der beschäftigten Arbeitnehmer

Die Anzahl der im Durchschnitt beschäftigten Arbeitnehmer gliedert sich nach Gruppen wie folgt:

	<u>2022</u>	<u>Vorjahr</u>
Angestellte	870	806
Gewerbliche Arbeitnehmer	424	467
Auszubildende	46	39
	<u>1.340</u>	<u>1.312</u>

2. Gesellschaftsorgane

Geschäftsführung

Als Vorstand waren im Geschäftsjahr 2022

- Herr Götz Ahmelmann, Hofheim am Taunus - Vorstandsvorsitzender -
- Herr Ingo Ludwig, Düsseldorf

bestellt.

Herr Götz Ahmelmann und Herr Ingo Ludwig sind zudem als Geschäftsführer der Flughafen Leipzig/Halle GmbH und als Geschäftsführer der Flughafen Dresden GmbH tätig.

Auf die Angaben der Vorstandsbezüge wird nach § 286 Abs. 4 HGB verzichtet.

Als Generalbevollmächtigter der Gesellschaft fungiert der Prokurist Herr Dieter Köhler.

Aufsichtsrat

Im Geschäftsjahr gehörten dem Aufsichtsrat folgende Mitglieder an:

Tätigkeit/ Dienststelle	Name	Vorname	Mitglied von	bis	Funktion im Auf- sichtsrat
Selbständige Unternehmensberaterin und Aufsichtsrätin	Werner	Hiltrud Dorothea	01.01.	31.12.	Vorsitzende
Pensionär	Doepelheuer	Gerd	01.01.	31.12.	Stellvertretender Vorsitzender Arbeitnehmer- vertreter
Staatsminister Sächsisches Staatsministerium für Finanzen	Vorjohann	Hartmut	01.01.	31.12.	Stellvertretender Vorsitzender
Minister Finanzministerium des Landes Sachsen-Anhalt	Richter	Michael	01.01.	31.12.	Stellvertretender Vorsitzender
Staatsminister Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	Dulig	Martin	01.01.	31.12.	Mitglied
Ministerin Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt	Dr. Hüskens	Lydia	01.01.	31.12.	Mitglied
Chief Operating Officer I-SEC Nederland B.V.	Gebbeken	Andrea	01.01.	31.12.	Mitglied
Landrat Landkreis Nordsachsen	Emanuel	Kai	01.01.	31.12.	Mitglied
Bürgermeister a.D.	Dr. Lames	Peter	01.01.	31.12.	Mitglied
Oberbürgermeister Stadt Leipzig	Jung	Burkhard	01.01.	31.12.	Mitglied
Beigeordneter für Stadtentwicklung und Umwelt Stadt Halle (Saale)	Rebenstorf	Rene	01.01.	31.12.	Mitglied
Mitarbeiter PortGround PortGround GmbH	Feuerstake	Ralf	01.01.	31.12.	Mitglied und Arbeitnehmer- Vertreter
Vorsitzender Gemeinschaftsbe- triebsrat Flughafen Dresden Airport Mitteldeutsche Flughafen AG	Vollbrecht	Frank	01.01.	31.12.	Mitglied und Arbeitnehmer- Vertreter
Mitarbeiter Feuerwehr Flughafen Dresden GmbH	Päge	Jörg	01.01.	31.12.	Mitglied und Arbeitnehmer- Vertreter
Mitarbeiter Feuerwehr Flughafen Dresden GmbH	Jüttner	Mario	01.01.	31.12.	Mitglied und Arbeitnehmer- Vertreter

Bis zum Bilanzaufstellungstag haben sich keine Änderungen ergeben.

Für den Aufsichtsrat wurden Sitzungsgelder in Höhe von TEUR 17 aufgewendet.

3. Angaben der Muttergesellschaft

Die MFAG erstellt als sog. Muttergesellschaft den Konzernabschluss für den größten und kleinsten Kreis der einbezogenen Unternehmen. Der Konzernabschluss wird zur Offenlegung an das Unternehmensregister übermittelt und ist dort abrufbar.

4. Ergebnisverwendungsvorschlag

Der im Geschäftsjahr 2022 eingetretene Jahresfehlbetrag der Muttergesellschaft soll im Folgejahr durch Entnahme aus der Kapitalrücklage ausgeglichen werden.

IX. Nachtragsbericht

Die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, der inflationsbedingt straffen Zinspolitik der Notenbanken und damit einhergehenden Verteuerung von Kreditfinanzierungen, der verzögerten Wiederbelebung des Passagiergeschäfts in der Nach-Corona-Zeit sowie des veränderten Angebotsverhaltens der Airlines und der daraus resultierenden Unsicherheiten in der langfristigen Investitionsplanung bestehen nach dem Bilanzstichtag fort und beeinflussen die wirtschaftliche Situation der Gesellschaft auch weiterhin. Dem wirkt die Gesellschaft u.a. durch Preisanpassungen, die Etablierung neuer Vertriebskanäle und Arbeitsproduktivitätssteigerungen sowie eine der Nachfrage angepassten Investitionstätigkeit entgegen.

Wir verweisen auf die Ausführungen im Abschnitt 5. Prognose-, Chancen- und Risikobericht des Konzernlageberichtes für das Geschäftsjahr 2022.

Leipzig, den 24. Mai 2023

Götz Ahmelmann
Vorstandsvorsitzender

Ingo Ludwig
Vorstand

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2022 (Konzern)

	Historische Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwerte		
	Stand am 01.01.2022	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 01.01.2022	Zugänge	Abgänge	Stand am 31.12.2022	Stand am 31.12.2022	Vorjahr	
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	TEUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände											
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	4.265.141,77	435.880,14	450.113,41	705.178,01	4.445.957,31	3.751.352,19	537.466,67	683.333,35	3.605.485,51	840.471,80	514
2. Geleistete Anzahlungen	1.047.013,82	353.953,97	-711.426,02	302.095,33	387.446,44	0,00	0,00	0,00	0,00	387.446,44	1.047
	<u>5.312.155,59</u>	<u>789.834,11</u>	<u>-261.312,61</u>	<u>1.007.273,34</u>	<u>4.833.403,75</u>	<u>3.751.352,19</u>	<u>537.466,67</u>	<u>683.333,35</u>	<u>3.605.485,51</u>	<u>1.227.918,24</u>	<u>1.561</u>
II. Sachanlagen											
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken											
a) Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	386.130.507,21	88.204,91	0,00	9.673,57	386.209.038,55	758.924,22	394,16	0,00	759.318,38	385.449.720,17	385.371
b) Gebäude und Bauten	683.154.873,05	3.153.078,05	3.196.816,65	650.000,00	688.854.767,75	464.678.225,23	18.533.391,23	468.895,53	482.742.720,93	206.112.046,82	218.477
	<u>1.069.285.380,26</u>	<u>3.241.282,96</u>	<u>3.196.816,65</u>	<u>659.673,57</u>	<u>1.075.063.806,30</u>	<u>465.437.149,45</u>	<u>18.533.785,39</u>	<u>468.895,53</u>	<u>483.502.039,31</u>	<u>591.561.766,99</u>	<u>603.848</u>
2. Technische Anlagen und Maschinen	740.495.786,48	5.612.829,74	4.124.926,63	398.821,25	749.834.721,60	628.637.895,21	21.738.530,01	361.710,43	650.014.714,79	99.820.006,81	111.858
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	133.525.419,39	4.938.174,40	332.297,08	2.020.118,78	136.775.772,09	109.879.592,94	4.643.790,79	1.884.179,06	112.639.204,67	24.136.567,42	23.646
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	25.618.339,47	23.440.888,17	-7.392.727,75	226.049,21	41.440.450,68	0,00	0,00	0,00	0,00	41.440.450,68	25.618
	<u>1.968.924.925,60</u>	<u>37.233.175,27</u>	<u>261.312,61</u>	<u>3.304.662,81</u>	<u>2.003.114.750,67</u>	<u>1.203.954.637,60</u>	<u>44.916.106,19</u>	<u>2.714.785,02</u>	<u>1.246.155.958,77</u>	<u>756.958.791,90</u>	<u>764.970</u>
III. Finanzanlagen											
1. Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	25.564,59	0,00	0,00	0,00	25.564,59	0,00	0,00	0,00	0,00	25.564,59	26
2. Beteiligungen	227.500,00	0,00	0,00	0,00	227.500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	227.500,00	227
	<u>253.064,59</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>253.064,59</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>253.064,59</u>	<u>253</u>
	<u>1.974.490.145,78</u>	<u>38.023.009,38</u>	<u>0,00</u>	<u>4.311.936,15</u>	<u>2.008.201.219,01</u>	<u>1.207.705.989,79</u>	<u>45.453.572,86</u>	<u>3.398.118,37</u>	<u>1.249.761.444,28</u>	<u>758.439.774,73</u>	<u>766.784</u>

Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft, Leipzig

Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	2022 TEUR	Vorjahr TEUR
Periodenergebnis (vor Zuschüssen der Gesellschafter und Bundesmitteln)	-36.471	-39.180
Ausbezahlte Zuschüsse ("Vorhaltekosten Flughäfen")	0	8.996
Abschreibungen/Zuschreibungen (-) auf Gegenstände des Anlagevermögens	45.454	48.397
Auszahlungen auf Aufwendungen aufgrund Planfeststellungsverfahren für Start- und Landebahnen (-)	2.434	-161
Zunahme/Abnahme (-) der Rückstellungen	-3.780	1.413
Zunahme (-)/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	1.261	-3.689
Zunahme/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	19.838	1.765
Gewinn (-)/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	155	-156
Zinsaufwendungen/Zinserträge (-)	5.655	3.615
Zinsen aus operativer Geschäftstätigkeit	12	176
Ertragsteuerzahlungen	42	1
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	34.600	21.177
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	231	2.590
Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-790	-1.145
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-41.221	-87.878
Einzahlungen aus der Rückführung von Deckungsvermögen	933	475
Auszahlungen für den Erwerb von Deckungsvermögen	-2.183	-1.979
Erhaltene Zinsen	165	3
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-42.865	-87.934
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von Aktionären und Minderheitsgesellschaftern	381	0
Einzahlungen aus der Aufnahme von Gesellschafterdarlehen	0	33.930
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten	174.600	116.600
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten	-167.387	-43.164
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen	76	0
Gezahlte Zinsen (-)	-5.352	-2.921
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	2.318	104.445
Zahlungswirksame Veränderung Finanzmittelfonds	-5.947	37.688
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	112.329	74.641
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	106.382	112.329
 Zusammensetzung des Finanzmittelfonds		
Liquide Mittel	<u>106.382</u>	<u>112.329</u>

Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft, Leipzig

Konzern-Eigenkapitalspiegel 2022

	Mutterunternehmen					Minderheitsgesellschafter		Konzern-eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Ergebnisvortrag	Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	Eigenkapital	Minderheitenkapital	Eigenkapital	
	Stammaktien							
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	
Stand am 31. Dezember 2020	8.200.000,00	509.005.074,24	7.612.427,60	-21.654.992,35	503.162.509,49	78.036.383,81	78.036.383,81	581.198.893,30
Ergebnisverwendung	0,00	-20.781.949,88	-873.042,47	21.654.992,35	0,00	0,00	0,00	0,00
Übrige Veränderungen								
Zuführung zur Kapitalrücklage	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Konzerngesamtergebnis								
Konzernjahresfehlbetrag	0,00	0,00	0,00	-39.180.410,24	-39.180.410,24	0,00	0,00	-39.180.410,24
Stand am 31. Dezember 2021	8.200.000,00	488.223.124,36	6.739.385,13	-39.180.410,24	463.982.099,25	78.036.383,81	78.036.383,81	542.018.483,06
Ergebnisverwendung	0,00	-38.339.896,83	-840.513,41	39.180.410,24	0,00	0,00	0,00	0,00
Übrige Veränderungen								
Zuführung zur Kapitalrücklage	0,00	1.822.082,85	0,00	0,00	1.822.082,85	129.280,28	129.280,28	1.951.363,13
Konzerngesamtergebnis								
Konzernjahresfehlbetrag	0,00	0,00	0,00	-36.471.041,46	-36.471.041,46	0,00	0,00	-36.471.041,46
Stand am 31. Dezember 2022	8.200.000,00	451.705.310,38	5.898.871,72	-36.471.041,46	429.333.140,64	78.165.664,09	78.165.664,09	507.498.804,73

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft, Leipzig

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft, Leipzig, – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzern-Eigenkapital-spiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – ge-prüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft, Leip-zig, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft. Die in Abschnitt 4 des Konzernlage-berichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtli-chen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2022 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, ent-spricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwick-lung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungs-mäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in Abschnitt 4 des Konzernlageberichts enthaltene Konzernklärung zur Unternehmensführung (Angabe zur Frauenquote).

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Konzernlageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Leipzig, den 24. Mai 2023

Deloitte GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft


(Thomas Drüppel)
Wirtschaftsprüfer


(Oliver Schrader)
Wirtschaftsprüfer



Allgemeine Auftragsbedingungen

für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften

vom 1. Januar 2017

1. Geltungsbereich

(1) Die Auftragsbedingungen gelten für Verträge zwischen Wirtschaftsprüfern oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften (im Nachstehenden zusammenfassend „Wirtschaftsprüfer“ genannt) und ihren Auftraggebern über Prüfungen, Steuerberatung, Beratungen in wirtschaftlichen Angelegenheiten und sonstige Aufträge, soweit nicht etwas anderes ausdrücklich schriftlich vereinbart oder gesetzlich zwingend vorgeschrieben ist.

(2) Dritte können nur dann Ansprüche aus dem Vertrag zwischen Wirtschaftsprüfer und Auftraggeber herleiten, wenn dies ausdrücklich vereinbart ist oder sich aus zwingenden gesetzlichen Regelungen ergibt. Im Hinblick auf solche Ansprüche gelten diese Auftragsbedingungen auch diesen Dritten gegenüber.

2. Umfang und Ausführung des Auftrags

(1) Gegenstand des Auftrags ist die vereinbarte Leistung, nicht ein bestimmter wirtschaftlicher Erfolg. Der Auftrag wird nach den Grundsätzen ordnungsmäßiger Berufsausübung ausgeführt. Der Wirtschaftsprüfer übernimmt im Zusammenhang mit seinen Leistungen keine Aufgaben der Geschäftsführung. Der Wirtschaftsprüfer ist für die Nutzung oder Umsetzung der Ergebnisse seiner Leistungen nicht verantwortlich. Der Wirtschaftsprüfer ist berechtigt, sich zur Durchführung des Auftrags sachverständiger Personen zu bedienen.

(2) Die Berücksichtigung ausländischen Rechts bedarf – außer bei betriebswirtschaftlichen Prüfungen – der ausdrücklichen schriftlichen Vereinbarung.

(3) Ändert sich die Sach- oder Rechtslage nach Abgabe der abschließenden beruflichen Äußerung, so ist der Wirtschaftsprüfer nicht verpflichtet, den Auftraggeber auf Änderungen oder sich daraus ergebende Folgerungen hinzuweisen.

3. Mitwirkungspflichten des Auftraggebers

(1) Der Auftraggeber hat dafür zu sorgen, dass dem Wirtschaftsprüfer alle für die Ausführung des Auftrags notwendigen Unterlagen und weiteren Informationen rechtzeitig übermittelt werden und ihm von allen Vorgängen und Umständen Kenntnis gegeben wird, die für die Ausführung des Auftrags von Bedeutung sein können. Dies gilt auch für die Unterlagen und weiteren Informationen, Vorgänge und Umstände, die erst während der Tätigkeit des Wirtschaftsprüfers bekannt werden. Der Auftraggeber wird dem Wirtschaftsprüfer geeignete Auskunftspersonen benennen.

(2) Auf Verlangen des Wirtschaftsprüfers hat der Auftraggeber die Vollständigkeit der vorgelegten Unterlagen und der weiteren Informationen sowie der gegebenen Auskünfte und Erklärungen in einer vom Wirtschaftsprüfer formulierten schriftlichen Erklärung zu bestätigen.

4. Sicherung der Unabhängigkeit

(1) Der Auftraggeber hat alles zu unterlassen, was die Unabhängigkeit der Mitarbeiter des Wirtschaftsprüfers gefährdet. Dies gilt für die Dauer des Auftragsverhältnisses insbesondere für Angebote auf Anstellung oder Übernahme von Organfunktionen und für Angebote, Aufträge auf eigene Rechnung zu übernehmen.

(2) Sollte die Durchführung des Auftrags die Unabhängigkeit des Wirtschaftsprüfers, die der mit ihm verbundenen Unternehmen, seiner Netzwerkunternehmen oder solcher mit ihm assoziierten Unternehmen, auf die die Unabhängigkeitsvorschriften in gleicher Weise Anwendung finden wie auf den Wirtschaftsprüfer, in anderen Auftragsverhältnissen beeinträchtigen, ist der Wirtschaftsprüfer zur außerordentlichen Kündigung des Auftrags berechtigt.

5. Berichterstattung und mündliche Auskünfte

Soweit der Wirtschaftsprüfer Ergebnisse im Rahmen der Bearbeitung des Auftrags schriftlich darzustellen hat, ist alleine diese schriftliche Darstellung maßgebend. Entwürfe schriftlicher Darstellungen sind unverbindlich. Sofern nicht anders vereinbart, sind mündliche Erklärungen und Auskünfte des Wirtschaftsprüfers nur dann verbindlich, wenn sie schriftlich bestätigt werden. Erklärungen und Auskünfte des Wirtschaftsprüfers außerhalb des erteilten Auftrags sind stets unverbindlich.

6. Weitergabe einer beruflichen Äußerung des Wirtschaftsprüfers

(1) Die Weitergabe beruflicher Äußerungen des Wirtschaftsprüfers (Arbeitsergebnisse oder Auszüge von Arbeitsergebnissen – sei es im Entwurf oder in der Endfassung) oder die Information über das Tätigwerden des Wirtschaftsprüfers für den Auftraggeber an einen Dritten bedarf der schriftlichen Zustimmung des Wirtschaftsprüfers, es sei denn, der Auftraggeber ist zur Weitergabe oder Information aufgrund eines Gesetzes oder einer behördlichen Anordnung verpflichtet.

(2) Die Verwendung beruflicher Äußerungen des Wirtschaftsprüfers und die Information über das Tätigwerden des Wirtschaftsprüfers für den Auftraggeber zu Werbezwecken durch den Auftraggeber sind unzulässig.

7. Mängelbeseitigung

(1) Bei etwaigen Mängeln hat der Auftraggeber Anspruch auf Nacherfüllung durch den Wirtschaftsprüfer. Nur bei Fehlschlagen, Unterlassen bzw. unberechtigter Verweigerung, Unzumutbarkeit oder Unmöglichkeit der Nacherfüllung kann er die Vergütung mindern oder vom Vertrag zurücktreten; ist der Auftrag nicht von einem Verbraucher erteilt worden, so kann der Auftraggeber wegen eines Mangels nur dann vom Vertrag zurücktreten, wenn die erbrachte Leistung wegen Fehlschlagens, Unterlassung, Unzumutbarkeit oder Unmöglichkeit der Nacherfüllung für ihn ohne Interesse ist. Soweit darüber hinaus Schadensersatzansprüche bestehen, gilt Nr. 9.

(2) Der Anspruch auf Beseitigung von Mängeln muss vom Auftraggeber unverzüglich in Textform geltend gemacht werden. Ansprüche nach Abs. 1, die nicht auf einer vorsätzlichen Handlung beruhen, verjähren nach Ablauf eines Jahres ab dem gesetzlichen Verjährungsbeginn.

(3) Offenbare Unrichtigkeiten, wie z.B. Schreibfehler, Rechenfehler und formelle Mängel, die in einer beruflichen Äußerung (Bericht, Gutachten und dgl.) des Wirtschaftsprüfers enthalten sind, können jederzeit vom Wirtschaftsprüfer auch Dritten gegenüber berichtigt werden. Unrichtigkeiten, die geeignet sind, in der beruflichen Äußerung des Wirtschaftsprüfers enthaltene Ergebnisse infrage zu stellen, berechtigen diesen, die Äußerung auch Dritten gegenüber zurückzunehmen. In den vorgenannten Fällen ist der Auftraggeber vom Wirtschaftsprüfer tunlichst vorher zu hören.

8. Schweigepflicht gegenüber Dritten, Datenschutz

(1) Der Wirtschaftsprüfer ist nach Maßgabe der Gesetze (§ 323 Abs. 1 HGB, § 43 WPO, § 203 StGB) verpflichtet, über Tatsachen und Umstände, die ihm bei seiner Berufstätigkeit anvertraut oder bekannt werden, Stillschweigen zu bewahren, es sei denn, dass der Auftraggeber ihn von dieser Schweigepflicht entbindet.

(2) Der Wirtschaftsprüfer wird bei der Verarbeitung von personenbezogenen Daten die nationalen und europarechtlichen Regelungen zum Datenschutz beachten.

9. Haftung

(1) Für gesetzlich vorgeschriebene Leistungen des Wirtschaftsprüfers, insbesondere Prüfungen, gelten die jeweils anzuwendenden gesetzlichen Haftungsbeschränkungen, insbesondere die Haftungsbeschränkung des § 323 Abs. 2 HGB.

(2) Sofern weder eine gesetzliche Haftungsbeschränkung Anwendung findet noch eine einzelvertragliche Haftungsbeschränkung besteht, ist die Haftung des Wirtschaftsprüfers für Schadensersatzansprüche jeder Art, mit Ausnahme von Schäden aus der Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit, sowie von Schäden, die eine Ersatzpflicht des Herstellers nach § 1 ProdHaftG begründen, bei einem fahrlässig verursachten einzelnen Schadensfall gemäß § 54a Abs. 1 Nr. 2 WPO auf 4 Mio. € beschränkt.

(3) Einreden und Einwendungen aus dem Vertragsverhältnis mit dem Auftraggeber stehen dem Wirtschaftsprüfer auch gegenüber Dritten zu.

(4) Leiten mehrere Anspruchsteller aus dem mit dem Wirtschaftsprüfer bestehenden Vertragsverhältnis Ansprüche aus einer fahrlässigen Pflichtverletzung des Wirtschaftsprüfers her, gilt der in Abs. 2 genannte Höchstbetrag für die betreffenden Ansprüche aller Anspruchsteller insgesamt.

(5) Ein einzelner Schadensfall im Sinne von Abs. 2 ist auch bezüglich eines aus mehreren Pflichtverletzungen stammenden einheitlichen Schadens gegeben. Der einzelne Schadensfall umfasst sämtliche Folgen einer Pflichtverletzung ohne Rücksicht darauf, ob Schäden in einem oder in mehreren aufeinanderfolgenden Jahren entstanden sind. Dabei gilt mehrfaches auf gleicher oder gleichartiger Fehlerquelle beruhendes Tun oder Unterlassen als einheitliche Pflichtverletzung, wenn die betreffenden Angelegenheiten miteinander in rechtlichem oder wirtschaftlichem Zusammenhang stehen. In diesem Fall kann der Wirtschaftsprüfer nur bis zur Höhe von 5 Mio. € in Anspruch genommen werden. Die Begrenzung auf das Fünffache der Mindestversicherungssumme gilt nicht bei gesetzlich vorgeschriebenen Pflichtprüfungen.

(6) Ein Schadensersatzanspruch erlischt, wenn nicht innerhalb von sechs Monaten nach der schriftlichen Ablehnung der Ersatzleistung Klage erhoben wird und der Auftraggeber auf diese Folge hingewiesen wurde. Dies gilt nicht für Schadensersatzansprüche, die auf vorsätzliches Verhalten zurückzuführen sind, sowie bei einer schuldhaften Verletzung von Leben, Körper oder Gesundheit sowie bei Schäden, die eine Ersatzpflicht des Herstellers nach § 1 ProdHaftG begründen. Das Recht, die Einrede der Verjährung geltend zu machen, bleibt unberührt.

10. Ergänzende Bestimmungen für Prüfungsaufträge

(1) Ändert der Auftraggeber nachträglich den durch den Wirtschaftsprüfer geprüften und mit einem Bestätigungsvermerk versehenen Abschluss oder Lagebericht, darf er diesen Bestätigungsvermerk nicht weiterverwenden.

Hat der Wirtschaftsprüfer einen Bestätigungsvermerk nicht erteilt, so ist ein Hinweis auf die durch den Wirtschaftsprüfer durchgeführte Prüfung im Lagebericht oder an anderer für die Öffentlichkeit bestimmter Stelle nur mit schriftlicher Einwilligung des Wirtschaftsprüfers und mit dem von ihm genehmigten Wortlaut zulässig.

(2) Widerruft der Wirtschaftsprüfer den Bestätigungsvermerk, so darf der Bestätigungsvermerk nicht weiterverwendet werden. Hat der Auftraggeber den Bestätigungsvermerk bereits verwendet, so hat er auf Verlangen des Wirtschaftsprüfers den Widerruf bekanntzugeben.

(3) Der Auftraggeber hat Anspruch auf fünf Berichtsausfertigungen. Weitere Ausfertigungen werden besonders in Rechnung gestellt.

11. Ergänzende Bestimmungen für Hilfeleistung in Steuersachen

(1) Der Wirtschaftsprüfer ist berechtigt, sowohl bei der Beratung in steuerlichen Einzelfragen als auch im Falle der Dauerberatung die vom Auftraggeber genannten Tatsachen, insbesondere Zahlenangaben, als richtig und vollständig zugrunde zu legen; dies gilt auch für Buchführungsaufträge. Er hat jedoch den Auftraggeber auf von ihm festgestellte Unrichtigkeiten hinzuweisen.

(2) Der Steuerberatungsauftrag umfasst nicht die zur Wahrung von Fristen erforderlichen Handlungen, es sei denn, dass der Wirtschaftsprüfer hierzu ausdrücklich den Auftrag übernommen hat. In diesem Fall hat der Auftraggeber dem Wirtschaftsprüfer alle für die Wahrung von Fristen wesentlichen Unterlagen, insbesondere Steuerbescheide, so rechtzeitig vorzulegen, dass dem Wirtschaftsprüfer eine angemessene Bearbeitungszeit zur Verfügung steht.

(3) Mangels einer anderweitigen schriftlichen Vereinbarung umfasst die laufende Steuerberatung folgende, in die Vertragsdauer fallenden Tätigkeiten:

- a) Ausarbeitung der Jahressteuererklärungen für die Einkommensteuer, Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer sowie der Vermögensteuererklärungen, und zwar auf Grund der vom Auftraggeber vorzulegenden Jahresabschlüsse und sonstiger für die Besteuerung erforderlicher Aufstellungen und Nachweise
- b) Nachprüfung von Steuerbescheiden zu den unter a) genannten Steuern
- c) Verhandlungen mit den Finanzbehörden im Zusammenhang mit den unter a) und b) genannten Erklärungen und Bescheiden
- d) Mitwirkung bei Betriebsprüfungen und Auswertung der Ergebnisse von Betriebsprüfungen hinsichtlich der unter a) genannten Steuern
- e) Mitwirkung in Einspruchs- und Beschwerdeverfahren hinsichtlich der unter a) genannten Steuern.

Der Wirtschaftsprüfer berücksichtigt bei den vorgenannten Aufgaben die wesentliche veröffentlichte Rechtsprechung und Verwaltungsauffassung.

(4) Erhält der Wirtschaftsprüfer für die laufende Steuerberatung ein Pauschalhonorar, so sind mangels anderweitiger schriftlicher Vereinbarungen die unter Abs. 3 Buchst. d) und e) genannten Tätigkeiten gesondert zu honorieren.

(5) Sofern der Wirtschaftsprüfer auch Steuerberater ist und die Steuerberatervergütungsverordnung für die Bemessung der Vergütung anzuwenden ist, kann eine höhere oder niedrigere als die gesetzliche Vergütung in Textform vereinbart werden.

(6) Die Bearbeitung besonderer Einzelfragen der Einkommensteuer, Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Einheitsbewertung und Vermögensteuer sowie aller Fragen der Umsatzsteuer, Lohnsteuer, sonstigen Steuern und Abgaben erfolgt auf Grund eines besonderen Auftrags. Dies gilt auch für

- a) die Bearbeitung einmalig anfallender Steuerangelegenheiten, z.B. auf dem Gebiet der Erbschaftsteuer, Kapitalverkehrssteuer, Grunderwerbsteuer,
- b) die Mitwirkung und Vertretung in Verfahren vor den Gerichten der Finanz- und der Verwaltungsgerichtsbarkeit sowie in Steuerstrafsachen,
- c) die beratende und gutachtliche Tätigkeit im Zusammenhang mit Umwandlungen, Kapitalerhöhung und -herabsetzung, Sanierung, Eintritt und Ausscheiden eines Gesellschafters, Betriebsveräußerung, Liquidation und dergleichen und
- d) die Unterstützung bei der Erfüllung von Anzeige- und Dokumentationspflichten.

(7) Soweit auch die Ausarbeitung der Umsatzsteuerjahreserklärung als zusätzliche Tätigkeit übernommen wird, gehört dazu nicht die Überprüfung etwaiger besonderer buchmäßiger Voraussetzungen sowie die Frage, ob alle in Betracht kommenden umsatzsteuerrechtlichen Vergünstigungen wahrgenommen worden sind. Eine Gewähr für die vollständige Erfassung der Unterlagen zur Geltendmachung des Vorsteuerabzugs wird nicht übernommen.

12. Elektronische Kommunikation

Die Kommunikation zwischen dem Wirtschaftsprüfer und dem Auftraggeber kann auch per E-Mail erfolgen. Soweit der Auftraggeber eine Kommunikation per E-Mail nicht wünscht oder besondere Sicherheitsanforderungen stellt, wie etwa die Verschlüsselung von E-Mails, wird der Auftraggeber den Wirtschaftsprüfer entsprechend in Textform informieren.

13. Vergütung

(1) Der Wirtschaftsprüfer hat neben seiner Gebühren- oder Honorarforderung Anspruch auf Erstattung seiner Auslagen; die Umsatzsteuer wird zusätzlich berechnet. Er kann angemessene Vorschüsse auf Vergütung und Auslagenersatz verlangen und die Auslieferung seiner Leistung von der vollen Befriedigung seiner Ansprüche abhängig machen. Mehrere Auftraggeber haften als Gesamtschuldner.

(2) Ist der Auftraggeber kein Verbraucher, so ist eine Aufrechnung gegen Forderungen des Wirtschaftsprüfers auf Vergütung und Auslagenersatz nur mit unbestrittenen oder rechtskräftig festgestellten Forderungen zulässig.

14. Streitschlichtungen

Der Wirtschaftsprüfer ist nicht bereit, an Streitbeilegungsverfahren vor einer Verbraucherschlichtungsstelle im Sinne des § 2 des Verbraucherstreitbeilegungsgesetzes teilzunehmen.

15. Anzuwendendes Recht

Für den Auftrag, seine Durchführung und die sich hieraus ergebenden Ansprüche gilt nur deutsches Recht.