

**Flughafen Leipzig/Halle GmbH
Leipzig**

Testatsexemplar

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

Inhaltsübersicht

Lagebericht und Jahresabschluss

Lagebericht

Bilanz

Gewinn- und Verlustrechnung

Anhang

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.

**Flughafen Leipzig/Halle GmbH,
Leipzig
Lagebericht für das Geschäftsjahr
vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022**

1. Grundlagen des Unternehmens

Die Gesellschaft ist ein verbundenes Unternehmen der Mitteldeutschen Flughafen AG und wird auf der Grundlage von § 290 HGB in deren Konzernabschluss einbezogen.

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH (FLH) ist ein leistungsfähiger Verkehrsflughafen, welcher mit moderner Infrastruktur luftverkehrsaffinen Unternehmen langfristige Planungs- und Investitionssicherheit garantiert. Gesellschafter der Flughafen Leipzig/Halle GmbH sind die Mitteldeutsche Flughafen AG, der Freistaat Sachsen, der Landkreis Nordsachsen und die Stadt Schkeuditz.

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 – 7 Millionen Menschen leben. Seit der Ansiedlung des DHL-HUB Leipzig im Jahr 2007 wächst die Bedeutung des Flughafens als Drehkreuz für internationale Luftfrachtverkehre und als Standort für Logistikunternehmen kontinuierlich.

Die Geschäftsbereiche der FLH sind unterteilt in die Segmente „Aviation“ und „Non-Aviation“.

Die FLH betreibt ihren Geschäftsbetrieb im Wesentlichen auf eigenen Grundstücken. Diese umfassen Grundstücke mit einer Fläche von 2.287 Hektar. Im Non-Aviation-Bereich verfügt die FLH zum Bilanzstichtag über Gewerbeflächen innerhalb von Baulichkeiten von 70.730 qm (Vorjahr: 70.321), von denen 64.752 qm (Vorjahr: 64.307 qm) vermietet sind. Weiterhin standen im Jahresdurchschnitt 5.825 Parkplätze (Vorjahr: 5.720) zur gewerblichen Nutzung zur Verfügung.

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat sich folgende Ziele gesetzt:

- Erweiterung der Angebote an Flugverbindungen zu den europäischen Wirtschaftszentren, globalen Logistikzentren und in Tourismusregionen
- Ausbau des Luftfrachtumschlags und Konzentration der Luftfrachtverkehre
- Unterstützung der Ansiedlung luftfahrtaffiner Unternehmen

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, der verschärften Liefer- und Materialengpässe, stark steigender Preise 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

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.

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

² Quelle: Statista GmbH, Hamburg, Veröffentlichung, 21.02.2023

³ Quelle: BDL, Pressemitteilung, 08.02.2023

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

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.

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 Luftfrachtsparte 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 Flughafen Leipzig/Halle

Die **Verkehrsleistung**, gemessen am MTOW⁶-Aufkommen und an den Verkehrseinheiten, sank im Vorjahresvergleich leicht.

Der Auslastungsgrad der **Immobilienvermietung** lag bei durchschnittlich 90,3 % in 2022 (Vorjahr 91,4 %).

Die Umsatzentwicklung im gesamten Geschäftsbereich **Vermietung und Verpachtung** verbesserte sich um 18,6 % gegenüber Vorjahr. Erlöstreiber waren dabei die öffentlichen Parkertlöse (+138% gegenüber Vorjahr).

Die **Umsatzerlöse** der FLH beliefen sich im Geschäftsjahr 2022 auf 129,7 Mio. EUR (+14,2 Mio. EUR und +12,3 % über Vorjahr).

Das **Unternehmensergebnis** vor Verlustausgleich durch die Mitteldeutsche Flughafen AG verschlechtert sich mit -22,4 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahresergebnis (-19,9 Mio. EUR), was trotz gestiegener Gesamtleistung (+10,4 Mio. EUR) im Wesentlichen auf höhere Betriebsaufwendungen (+9,6 Mio. EUR) und auf ein verschlechtertes Finanzergebnis (-3,2 Mio. EUR) aufgrund gestiegener Zinsaufwendungen +2,9 Mio. EUR) zurückzuführen ist. Die Erwartungen gemäß Budget (-31,1 Mio. EUR) wurden um 8,7 Mio. EUR überboten. Dies resultiert insgesamt der wesentlich besseren Gesamtleistung im Geschäftsjahr.

Das **operative Betriebsergebnis** (EBITDA) inklusive neutraler Ergebniseffekte betrug 16,8 Mio. EUR (Vorjahr: 18,0 Mio. EUR) und verbessert sich gegenüber den Zielstellungen gemäß Budget um 6,7 Mio. EUR.

Der Zugang an **Investitionen** im Geschäftsjahr 2022 betrug 28,3 Mio. EUR, davon 26,1 Mio. EUR für Bauinvestitionen und infrastrukturelle Maßnahmen.

⁵ Quelle: ADV Monatsstatistik 12/2022

⁶ Maximum Take-off Weight

2.2.1. Verkehrsentwicklung

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 um -5,1 % 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 Pharmasendungen 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 zunehmender Abschwung 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 2023 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 wurden. 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 am 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 Frachtumschlag 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 5.239.834 Tonnen 1,2 % unter dem Vorjahresniveau.

2.2.2. Non-Aviation

Aufgrund des weiterhin sehr hohen Auslastungsgrades in der Immobilienvermietung (durchschnittlich 90,3 % in 2022, Vorjahr: 91,4 %) können hier, bei gegebenem Immobilienbestand, nur noch bedingt über die allgemeine Mietentwicklung hinausgehende fixe Zuwächse verwirklicht werden. Eine Bestandserweiterung ist für die Folgejahre im Südbereich (Neubau Büro- und Funktionsgebäude Süd) beabsichtigt.

Das mit Fixmieten verbundene klassische Geschäft aus Vermietung, welches pandemiebedingt zwei Jahre in Folge leicht rückläufig war (Lastenteilung zwischen Vermieter und Mieter zur Bestandssicherung), erholte sich in 2022 und konnte so das Vorkrisenniveau (2019) leicht übersteigen.

Die in den beiden Pandemie Jahren aufgrund von Geschäftseinbrüchen und Geschäftsunterbrechungen in den Bereichen Gastronomie, Einzelhandel, Reisevermittler und Autovermietung deutlich gesunkenen variablen umsatzabhängigen Mietbestandteile konnten in 2022 gegenüber dem Vorjahr um 32,5 % gesteigert werden, auch wenn das Vorkrisenniveau (2019) aufgrund der niedrigeren Passagierzahlen noch signifikant unterschritten wurde.

Negative Abweichungen in den Pächterlösen 2022 gegenüber Vorjahr resultieren aus Einmalzahlungen 2021. Gegenüber 2020 konnte infolge der Entwicklungen im Gewerbegebiet A sowie der Realisierung von Wertsicherungen eine Steigerung um 18,1 % realisiert werden.

Das Geschäft im Veranstaltungs- und Konferenzbereich spielte bislang am Flughafen Leipzig-Halle eine nur untergeordnete Rolle, sodass die Volatilität im Pandemiezeitraum, nebst Erholung in 2022, hinsichtlich des Gesamtumsatzes Non-Aviation als eine zu vernachlässigende Größe einzustufen ist.

Die Abwärtsbewegung bei der Vermarktung von Werbeflächen in den beiden Pandemie Jahren, hervorgerufen durch eine stark gesunkene Medienreichweite und begleitet durch die nachhaltige Kündigung beständiger Werbemietverträge, konnte auch trotz anlaufender Passagierentwicklung nicht gestoppt werden (-7,1 %).

Die öffentlichen Parkplatzerlöse korrelieren dagegen unmittelbar mit der Passagierentwicklung und steigerten sich in 2022 gegenüber Vorjahr deutlich (+138 %).

2.2.3. Ertragslage

Die **Umsatzerlöse** der FLH beliefen sich im Geschäftsjahr 2022 auf 129,7 Mio. EUR und erhöhten sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 14,2 Mio. EUR (+12,3 %).

Die **Verkehrserlöse** in Höhe von 93,5 Mio. EUR erhöhten sich um 9,7 Mio. EUR (+11,6 %) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die Zielstellungen gemäß Budget (92,5 Mio. EUR) wurden um 1,0 Mio. EUR (+1,1 %) übertroffen. Für das Geschäftsjahr 2022 lag der Anteil der Aviation-Erlöse an den gesamten Umsatzerlösen der FLH bei 72,1 % (Vorjahr: 72,5 %).

Die **Non-Aviation-Erlöse** betragen im zurückliegenden Geschäftsjahr 29,8 Mio. EUR und liegen um 3,4 Mio. EUR (+12,9 %) über Vorjahresniveau. Der Anstieg resultiert maßgeblich aus höheren Parkerlösen (+3,2 Mio. EUR). Die Zielstellungen gemäß Budget (26,2 Mio. EUR) wurden übertroffen (+13,7 %). Für das Geschäftsjahr 2022 lag der Anteil der Non-Aviation-Erlöse an den gesamten Umsatzerlösen der FLH bei 23,0 %.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sanken 2022 gegenüber Vorjahr um -3,9 Mio. EUR (-28,0 %). Dies resultiert im Wesentlichen aus niedrigeren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (-2,8 Mio. EUR), niedrigeren Erträgen aus der Auflösung von Einzelwertberichtigungen (-2,2 Mio. EUR), niedrigeren Erträgen aus Weiterberechnungen (-0,4 Mio. EUR) sowie kompensierend wirkend höheren Aufwandszuschüssen (+3,1 Mio. EUR).

Der **Materialaufwand** betrug im zurückliegenden Geschäftsjahr 83,7 Mio. EUR und lag damit 5,2 Mio. EUR (6,6 %) über dem Vorjahreswert. Die für das Geschäftsjahr 2022 geplanten Materialaufwendungen (81,0 Mio. EUR) wurden dabei um +2,7 Mio. EUR (+3,3 %) überschritten. Die Steigerungen ergeben sich maßgeblich aus höheren Aufwendungen für Anlagenunterhalt (+1,2 Mio. EUR), aus höheren Fremdleistungen z.B. für Bewachungsdienstleistungen (+0,9 Mio. EUR) sowie aus gestiegenen Aufwendungen aus Verwaltungsleistungen im Konzernverbund (+5,4 Mio. EUR). Dem stehen niedrigere Aufwendungen für Abfertigungsleistungen im Konzernverbund (-2,4 Mio. EUR) gegenüber.

Die **Personalaufwendungen** liegen trotz Rückgangs der durchschnittlich beschäftigten Arbeitnehmer mit 23,8 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (23,8 Mio. EUR) und 1,3 Mio. EUR unter Budget (25,1 Mio. EUR). Dies ist im Wesentlichen auf konzerninterne Betriebsübergänge auf die MFAG, auch im Niedriglohnbereich sowie Tarifsteigerungen zurückzuführen.

Das Volumen der **Abschreibungen** der Flughafen Leipzig/Halle GmbH lag mit 32,9 Mio. EUR um -1,9 Mio. EUR, (-5,4 %) unter den Vorjahreswerten. Die Planungen (34,8 Mio. EUR) wurden um -5,5 % unterschritten.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** in Höhe von 17,5 Mio. EUR erhöhten sich im Vorjahresvergleich um 6,3 Mio. EUR (+56,6 %). Diese Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für Öffentlichkeitsarbeit und Marketing und Streckenförderungen (+2,6 Mio. EUR), höheren Aufwendungen für Lärmschutz (+2,6 Mio. EUR) und höheren Verwaltungsaufwendungen (+0,6 Mio. EUR). Die Budgetwerte (11,9 Mio. EUR) wurden um 5,6 Mio. EUR überschritten. Dies ist im Wesentlichen begründet in höheren gewährten Streckenförderungen (+1,0 Mio. EUR), höheren Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen (+2,6 Mio. EUR) und höheren periodenfremden Aufwendungen (+1,0 Mio. EUR).

Das **Finanzergebnis** in Höhe von -5,4 Mio. EUR verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr (-2,2 Mio. EUR) um -3,2 Mio. EUR und verbesserte sich gegenüber dem Budget (-6,3 Mio. EUR) um +0,9 Mio. EUR.

Das **Unternehmensergebnis** verschlechterte sich mit -22,4 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahresergebnis (-19,9 Mio. EUR). Die Erwartungen gemäß Budget (-31,1 Mio. EUR) wurden um +8,7 Mio. EUR unterschritten. Dies resultiert insgesamt aus einer wesentlich besseren Gesamtleistung im Geschäftsjahr.

Das **operative Betriebsergebnis** (EBITDA) inklusive neutraler Ergebniseffekte betrug 16,8 Mio. EUR (Vorjahr: 17,9 Mio. EUR) und verbessert sich gegenüber den Zielstellungen gemäß Budget um 6,7 Mio. EUR.

Zwischen der Mitteldeutschen Flughafen AG und der Flughafen Leipzig/Halle GmbH besteht ein **Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag**. Entsprechend diesem Vertrag erfolgt der Verlustausgleich durch die Konzernmutter.

2.2.4. Finanz- und Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Flughafen Leipzig/Halle GmbH hat sich gegenüber dem Vorjahr um 27,8 Mio. EUR (+4,3 %) auf 670,7 Mio. EUR erhöht.

Das Anlagevermögen der Gesellschaft hat sich gegenüber dem Vorjahr bei Abschreibungen von 32,9 Mio. EUR und Anlagezugängen in Höhe von 28,3 Mio. EUR um 5,4 Mio. EUR auf 596,0 Mio. EUR verringert.

Das Umlaufvermögen nahm gegenüber dem Vorjahr um 30,1 Mio. EUR auf 70,2 Mio. EUR zu, was im Wesentlichen auf die Zunahme der liquiden Mittel zurückzuführen ist.

Die Eigenkapitalausstattung der Flughafen Leipzig/Halle GmbH verringerte sich bei Zuführungen durch die Gesellschafter in Höhe von 1,6 Mio. EUR und Entnahmen aus der Kapitalrücklage um 18,9 Mio. EUR auf 386,4 Mio. EUR und beträgt 57,6 % (Vorjahr 62,8 %) der Bilanzsumme.

Das Fremdkapital (einschließlich Rechnungsabgrenzungsposten) erhöhte sich um 45,2 Mio. EUR auf 284,3 Mio. EUR (Vorjahr: 239,2 EUR). Diese Entwicklung wird im Wesentlichen aus der Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen infolge der Fremdfinanzierung der Investitionstätigkeit sowie aus der Zunahme passiver Rechnungsabgrenzungsposten aus Erschließungs- bzw. Baukostenvorauszahlungen bestimmt.

Die Vermögensstruktur zeigt die hohe Anlagenintensität der FLH, wonach 88,8 % (Vorjahr: 93,6 %) des gesamten Vermögens langfristig im Anlagevermögen gebunden sind.

Das Anlagevermögen der FLH war im Geschäftsjahr 2022 in Höhe von 64,8 % durch Eigenkapital gedeckt (Vorjahr: 67,1 %).

Die Liquidität des Unternehmens war im Berichtsjahr auch im Zusammenhang mit der abgeschlossenen Konsortialfinanzierung der Mitteldeutschen Flughafen AG sichergestellt.

2.2.5. Investitionen

Der Zugang an Investitionen im Geschäftsjahr 2022 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.

Die Ausrüstungsinvestitionen erreichten 2022 ein Volumen in Höhe von 2,1 Mio. EUR. Hierbei handelt es sich vor allem um Nachrichten-, Verkehrsleit- und Elektrotechnik sowie Kehrmaschinen.

2.2.6. Personalentwicklung

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH beschäftigte während des Geschäftsjahres 2022 durchschnittlich 371 Arbeitnehmer (Vorjahr: 430). Darüber hinaus waren durchschnittlich 26 Auszubildende (Vorjahr: 23 Auszubildende) in kaufmännischen und technischen Berufen beschäftigt. Der Rückgang um 56 Beschäftigte ist im Wesentlichen auf konzerninterne Betriebsübergänge zurückzuführen.

Innerhalb der Unternehmensgruppe gilt seit 1. Juli 2002 ein Haustarifvertrag, welcher mit der Gewerkschaft ver.di abgeschlossen wurden.

Ausdruck der arbeitsmarktpolitischen Bedeutung des Standortes Flughafen Leipzig/Halle ist die Beschäftigung von gegenwärtig insgesamt ca. 13.100 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

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH richtet ihre Geschäftsentwicklung nach den Führungskennzahlen Cashflow und EBITDA aus. Die Gesellschaft leitet diese Kennzahlen im Wege der indirekten Ermittlung aus der Erfolgsrechnung ab; der Cashflow versteht sich dabei konzernweit als Jahresergebnis vor Abschreibungen und Erfüllung des Ergebnisabführungs- und Beherrschungsvertrages mit der Mitteldeutsche Flughafen Aktiengesellschaft (MFAG). Der Cashflow dient als Maßstab für die kurz- und mittelfristige Planung sowie die Steuerung des operativen Geschäfts. Der Cashflow wurde mit 3,8 Mio. EUR und das EBITDA mit Mio. EUR 10,1 geplant. Erzielt wurde im Geschäftsjahr 2022 ein EBITDA von 16,8 Mio. EUR sowie ein Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit von 32,4 Mio. EUR.

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH nimmt ihre Verantwortung zum Schutz der Umwelt im täglichen Flughafenbetrieb durch die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen wahr.

Mit dem Einsatz von zehn stationären sowie drei mobilen Fluglärmmessstationen werden die gesetzlichen Anforderungen zur Fluglärmmessung erfüllt. Die Messergebnisse werden auf der Internetseite der Flughafen Leipzig/Halle GmbH monatlich veröffentlicht. Die Visualisierung von Flugstreckenverläufen und damit in Zusammenhang stehenden Lärmessdaten über die Software „TRAVIS“ (Fluglärmmessanlage der FLH) findet in der Öffentlichkeit einen sehr hohen Zuspruch.

Das mit dem Planfeststellungsbeschluss für die Start- und Landebahn Süd mit Vorfeld vom 4. November 2004 (PFB SLB Süd) festgesetzte Schallschutzprogramm wird weiter umgesetzt. Die Frist für die Antragstellung auf Schallschutzmaßnahmen endete am 31. Dezember 2012. Es wurden insgesamt 7.181 Anträge gestellt.

Die Aufwendungen für passiven Lärmschutz am Flughafen Leipzig/Halle betragen per 31. Dezember 2022 insgesamt 43,4 Mio. EUR, wovon 0,1 Mio. EUR auf das Geschäftsjahr 2022 entfallen. Für die Folgejahre sind nach derzeitigem Erkenntnisstand Aufwendungen in Höhe von ca. 2,1 Mio. EUR zu erwarten. Bei der Umsetzung der noch ausstehenden baulichen Schallschutzmaßnahmen wird der terminliche Ablauf hauptsächlich durch die Vereinbarung von Aufmaß- und Realisierungsterminen zwischen den Antragstellern und den Rahmenvertragsfirmen bestimmt und ist somit durch die Flughafen Leipzig/Halle GmbH nicht direkt steuerbar.

Seit dem 1. Januar 2020 wird durch die Flughafen Leipzig/Halle GmbH klimaneutraler Grünstrom bezogen. Hierdurch wurden die Klimawirkungen des Flughafenbetriebs am Flughafen Leipzig/Halle signifikant gesenkt. Für das zum Betrieb des Blockheizkraftwerkes verbrauchte Erdgas erfolgt eine Kompensation der Klimawirkungen der CO₂-Emissionen durch Erwerb von Zertifikaten. Für die betrieblichen Aktivitäten der Unternehmensgruppe der Mitteldeutschen Airport Holding am Standort Leipzig/Halle wird jährlich eine CO₂-Bilanz erstellt. Die aus dem Flughafenbetrieb (ohne Flugverkehrsemissionen) resultierenden, durch die FLH direkt beeinflussbaren CO₂-Emissionen konnten von 22.626 t im Jahre 2012 auf 2.923 t im Jahre 2021 und damit bereits um ca. 87 % reduziert werden. Die genaue Quantifizierung für 2022 erfolgt im Rahmen der laufenden Aktualisierung des Emissionskatasters (voraussichtlich im Juni 2023).

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.

Durch die Flughafen Leipzig/Halle GmbH wird ein Grundwasser- sowie Oberflächenwassermonitoring durchgeführt, um den Vorgaben aus den Planfeststellungsbeschlüssen sowie der Pflicht zur Eigenkontrolle gerecht zu werden.

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1. 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 die FLH ergeben sich aus Sicht der Geschäftsführung keine.

3.2 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

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

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 gestrafft 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

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)

Weiterhin 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 werden Kurzstreckenflüge hinsichtlich ihrer Frequenz reduziert oder gar komplett eingestellt werden. Damit wird es weniger Flugaufkommen und Verbindungen zu Umsteigeflughäfen 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 musste zuletzt nur leichte Einbußen hinnehmen. 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 Luftraumsperren 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.

3.3 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 langfristige 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 weiterhin 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 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 hat sich im Jahr 2022 verringert. Dazu trug neben konzerninternen Betriebsübergängen auch die Fluktuation durch Eigenkündigungen von Beschäftigten bei und dass Ersatz Einstellungen verschoben wurden. 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.

3.4 Chancen

Der Flughafen Leipzig/Halle kann 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.

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

Bezogen auch auf beide Standorte der MFAG 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.

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

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.

3.5 Prognosebericht

Die Ertragslage der Gesellschaft folgt insbesondere der Verkehrsentwicklung und damit der aktuellen Situation im Passagierverkehr sowie der deutlich positiven Entwicklung des Frachtssektors. Dem wirken inflationsbedingte, zum Teil signifikante Kostensteigerungen, insbesondere verursacht durch den Energiesektor, entgegen. Dies wird durch striktes Kostenmanagement teilweise kompensiert.

Die FLH erwartet für das Geschäftsjahr 2023 auf Grundlage des Budgets Umsatzerlöse in Höhe von 142,2 Mio. EUR. Es wird von einem budgetierten EBITDA in Höhe von -0,9 Mio. EUR ausgegangen. Zudem ist ein negativer Cashflow mit -12,0 Mio. EUR geplant.

Aufgrund des wachsenden Bedarfs im Fracht- und Logistikbereich plant die Flughafen Leipzig/Halle GmbH grundsätzlich in den Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur zu investieren. Hierzu zählen alle Projekte, die zur Aufrechterhaltung des Betriebes am Flughafen Leipzig/Halle zwingend erforderlich sind oder die mit konkreten Geschäftschancen im Kerngeschäft im Zusammenhang stehen.

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

- der Ausbau des Nordbereiches,
- das Medienkonzept
- die Erschließung von Gewerbegebieten sowie
- der Neubau der Feuerwache Nord.

Die Erhaltungs- und Erweiterungsinvestitionen belaufen sich in den Geschäftsjahren 2023 und 2024 auf insgesamt 211,6 Mio. EUR sowie im 5-Jahres-Planungszeitraum (2023 bis 2027) auf insgesamt 644,0 Mio. EUR. Gegenwärtig sind hiervon 12,6 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.

In diesem Zusammenhang werden mittelfristig Mittel in Höhe von rund 260 Mio. EUR an die Flughafen Leipzig/Halle GmbH weitergegeben.

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
Geschäftsführer

Ingo Ludwig
Geschäftsführer

Flughafen Leipzig/Halle GmbH, Leipzig

Bilanz 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	5.112.918,82	5.113
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	86.981,23	144	II. Kapitalrücklage	<u>381.266.502,12</u>	<u>398.627</u>
2. Geleistete Anzahlungen	<u>246,51</u>	<u>221</u>		<u>386.379.420,94</u>	<u>403.740</u>
	<u>87.227,74</u>	<u>365</u>	B. Rückstellungen		
II. Sachanlagen			1. Rückstellungen für Pensionen	1.680.376,00	1.668
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	460.085.276,34	467.138	2. Steuerrückstellungen	653.443,86	617
2. Technische Anlagen und Maschinen	90.360.786,20	103.138	3. Sonstige Rückstellungen	<u>14.321.143,06</u>	<u>14.780</u>
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	8.886.914,65	9.195		<u>16.654.962,92</u>	<u>17.065</u>
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	<u>36.377.203,86</u>	<u>21.350</u>	C. Verbindlichkeiten		
	<u>595.710.181,05</u>	<u>600.821</u>	1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.877.827,33	11.577
III. Finanzanlagen			2. Verbindlichkeiten gegenüber anderen Gesellschaftern	582.043,81	576
Beteiligungen	<u>227.500,00</u>	<u>228</u>	3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	234.209.511,20	202.187
	<u>596.024.908,79</u>	<u>601.414</u>	4. Sonstige Verbindlichkeiten		
B. Umlaufvermögen			davon aus Steuern: EUR 267.013,67		
I. Vorräte			(Vorjahr: TEUR 229)		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	<u>957.500,29</u>	<u>628</u>	davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 115.162,18		
			(Vorjahr: TEUR 30)	<u>6.240.730,38</u>	<u>5.238</u>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				<u>249.910.112,72</u>	<u>219.578</u>
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19.982.053,51	19.521	D. Rechnungsabgrenzungsposten	17.766.451,57	2.532
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.400.677,50	5.473			
3. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>610.575,82</u>	<u>489</u>			
	<u>22.993.306,83</u>	<u>25.483</u>			
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	<u>46.227.990,57</u>	<u>13.979</u>			
	<u>70.178.797,69</u>	<u>40.090</u>			
C. Rechnungsabgrenzungsposten	<u>4.507.241,67</u>	<u>1.411</u>			
	<u>670.710.948,15</u>	<u>642.915</u>		<u>670.710.948,15</u>	<u>642.915</u>

Flughafen Leipzig/Halle GmbH, Leipzig

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

	2022 EUR	Vorjahr TEUR
1. Umsatzerlöse	129.718.277,06	115.508
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.095.290,04	1.962
3. Sonstige betriebliche Erträge	10.055.715,86	13.965
	<u>141.869.282,96</u>	<u>131.435</u>
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.758.837,27	3.878
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	79.921.280,63	74.610
	<u>83.680.117,90</u>	<u>78.488</u>
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	19.782.027,29	19.430
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung: EUR 397.977,30 (Vorjahr: 426 TEUR)	4.111.408,24	4.406
	<u>23.893.435,53</u>	<u>23.836</u>
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegen- stände des Anlagevermögens und Sachanlagen	32.866.801,51	34.732
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	17.466.145,33	11.159
	<u>-16.037.217,31</u>	<u>-16.780</u>
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen: EUR 0,00 (Vorjahr: TEUR 1) davon aus Abzinsung: EUR 3.624,99 (Vorjahr: TEUR 2)	46.034,36	316
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen: EUR 5.379.424,71 (Vorjahr: TEUR 2.290) davon aus Aufzinsung: EUR 67.363,24 (Vorjahr: TEUR 183)	5.454.561,66	2.556
	<u>-5.408.527,30</u>	<u>-2.240</u>
10. Ergebnis vor sonstigen Steuern und Verlustübernahme	<u>-21.445.744,61</u>	<u>-19.020</u>
11. Sonstige Steuern	918.526,51	911
12. Erträge aus Verlustübernahme	22.364.271,12	19.931
13. Jahresergebnis	<u>0,00</u>	<u>0</u>
14. Entnahmen aus der Kapitalrücklage	18.930.735,33	17.824
15. Ausschüttung	<u>-18.930.735,33</u>	<u>-17.824</u>
16. Bilanzergebnis	<u>0,00</u>	<u>0</u>

**Flughafen Leipzig/Halle GmbH,
Leipzig
Jahresabschluss für das Geschäftsjahr
vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022
Anhang**

I. ALLGEMEINE ANGABEN ZUM JAHRESABSCHLUSS

Der Jahresabschluss der Flughafen Leipzig/Halle GmbH (FLH), Leipzig, eingetragen unter der HRB Nr. 1874 im Handelsregister des Amtsgerichts Leipzig, ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches für Kapitalgesellschaften §§ 242 ff. und 264 ff. HGB, den einschlägigen Vorschriften des GmbHG sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftervertrages erstellt worden.

Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt.

Die Gesellschaft ist nach den Größenmerkmalen des § 267 HGB als große Kapitalgesellschaft einzuordnen.

Die Gliederung der Bilanz entspricht den Vorschriften des § 266 HGB. Der Posten „Ergebnis nach Steuern“ in der Gewinn- und Verlustrechnung wird aufgrund nicht vorhandener Steuern vom Einkommen und Ertrag zum besseren Verständnis als „Ergebnis vor sonstigen Steuern und Verlustübernahme“ bezeichnet.

Als gesonderter Posten werden Verbindlichkeiten gegenüber anderen Gesellschaftern ausgewiesen.

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH ist Eigentümer und Betreiber von Energieanlagen, welche durch die zuständige Landesregierungsbehörde als Objektnetz beschieden worden sind. Seit dem 4. August 2011 gilt ein novelliertes EnWG, welches unter anderem den Begriff des „Objektnetzes“ nicht mehr verwendet. Nach rechtsgutachterlicher Würdigung sämtlicher relevanter Sachverhalte und Tatbestandsvoraussetzungen wird davon ausgegangen, dass nach der neuen Rechtslage die Energieanlagen eine „Kundenanlage“ gemäß § 3 Nr. 24a EnWG darstellen. Damit unterliegt die Flughafen Leipzig/Halle GmbH nicht der erweiterten Rechnungslegungspflicht nach § 6b EnWG. Mit Wirkung zum 1. Januar 2023 wird der rechtliche Status in den eines geschlossenen Verteilnetzes nach § 110 EnWG geändert.

II. BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Bei der Bilanzierung und Bewertung wurde von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen.

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren im Wesentlichen unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

1. 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 Festlegungen der betriebsüblichen Nutzungsdauer. 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. Im Ergebnis der grundlegenden Erneuerung der Start- und Landebahn Nord sowie zugehöriger Rollwege werden diese Flugbetriebsflächen über einen Zeitraum von 25 Jahren abgeschrieben.

Die Abschreibungen auf Zugänge des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögensgegenstände werden zeitanteilig vorgenommen

2. Umlaufvermögen

Die Bewertung der Vermögensgegenstände des Vorratsvermögens erfolgt zum gewogenen Durchschnittswert i. S. v. § 240 Abs. 4 HGB bzw. beschaffungsmarktorientiert zum 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.

3. 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, laufenden Rentenanpassungen von 2,00 % p.a. und eines Zinssatzes von 1,78 % p.a. (Vorjahr: 1,87 %; Zehn-Jahres-Durchschnitt) bei einer pauschalen Restlaufzeit von 15 Jahren ermittelt.

Die Rückstellung für Altersteilzeit wurde auf der Grundlage eines versicherungsmathematischen Gutachtens unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck sowie erwarteten Einkommenssteigerungen von 2,00 % p.a. ermittelt. Für abgeschlossene Altersteilzeitverträge wurden eine mittlere Restlaufzeit von zwei Jahren und ein Zinssatz von 0,51 % (Vorjahr: 0,34 %) berücksichtigt.

Die ausschließlich der Erfüllung der Altersversorgungspflichten dienenden, dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogenen Vermögensgegenstände (Deckungsvermögen i.S.d. § 264 Abs. 2 HGB) wurden mit ihrem beizulegenden Zeitwert mit den Rückstellungen verrechnet.

Verbindlichkeiten wurden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

4. Rechnungsabgrenzungsposten

Als Rechnungsabgrenzungsposten sind auf der Aktivseite Ausgaben und auf der Passivseite Einnahmen vor dem Abschlussstichtag und abgegrenzte Zuschüsse angesetzt, soweit sie Aufwand bzw. Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

5. Latente Steuern

Für die Ermittlung latenter Steuern aufgrund von temporären oder quasi-permanenten Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten und ihren steuerlichen Wertansätzen oder aufgrund steuerlicher Verlustvorträge werden diese mit unternehmensindividuellen Steuersätzen im Zeitpunkt des Abbaus der Differenzen bewertet und die Beträge der sich ergebenden Steuererbe- und-entlastung nicht abgezinst. Die Gesellschaft ist in den ertragsteuerlichen Organkreis der Mitteldeutschen Flughafen AG, Leipzig, einbezogen. Die Berücksichtigung der Steuerlatenzen erfolgt auf der Ebene des Organträgers.

III. 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 in voller Höhe Beteiligungen an Kapital- bzw. Personengesellschaften:

	<u>Beteiligungsquote</u>	<u>Beteiligungswert</u>
Flughafen 1. Objektgesellschaft mbH, Leipzig	50 %	EUR 50.000,00
Flughafen 2. Objektverwaltungsgesellschaft mbH, Leipzig	50 %	EUR 12.500,00
Flughafen 2. Objektgesellschaft mbH & Co KG, Leipzig	50 %	EUR 165.000,00

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Zusammensetzung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände enthält folgende Übersicht:

	Bestand am 31.12.2022 TEUR
Forderungen	
aus Lieferungen und Leistungen	19.982
gegen verbundene Unternehmen	2.401
Sonstige Vermögensgegenstände	610
	<u>22.993</u>

In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen gegen die Mitteldeutsche Flughafen AG mit TEUR 1.073 (Vorjahr: TEUR 4.845), Forderungen gegen die PortGround GmbH mit TEUR 1.316 (Vorjahr: TEUR 627) und Forderungen gegen die Flughafen Dresden GmbH mit TEUR 12 (Vorjahr: TEUR 1) enthalten.

Bei Nichteinbeziehung in die Forderungen gegen verbundene Unternehmen wären TEUR 1.619 (Vorjahr: TEUR 2.440) unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und die übrigen TEUR 782 (Vorjahr: TEUR 3.033) unter den sonstigen Vermögensgegenständen auszuweisen.

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

2. Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft (TEUR 5.113; DM 10.000.000,00) ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Es ist voll erbracht. Die Gesellschafter halten zum Bilanzstichtag folgende Stammeinlagen:

	EUR	%
Mitteldeutsche Flughafen AG	4.806.143,68	94,00
Freistaat Sachsen	281.210,54	5,50
Landkreis Nordsachsen	12.782,30	0,25
Stadt Schkeuditz	12.782,30	0,25
	<u>5.112.918,82</u>	<u>100,00</u>

Die Kapitalrücklage hat sich wie folgt entwickelt:

	<u>EUR</u>
Stand 1. Januar 2022	398.626.950,03
Entnahmen zur Vorwegausschüttung 2022	-18.930.735,33
Zuführung Gesellschafter	<u>1.570.287,42</u>
Stand 31. Dezember 2022	<u>381.266.502,12</u>

Der Kapitalrücklage wurden zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen EUR 1.570.287,42, teilweise durch Verrechnung mit bestehenden Gesellschafterdarlehen, zugeführt.

In der Gesellschafterversammlung vom 5. Dezember 2022 ist unter Berücksichtigung der verbliebenen Verbindlichkeit der FLH aus Verlustausgleich für das Geschäftsjahr 2021 eine disquotale Vorwegausschüttung in Höhe von EUR 18.930.735,33 an die Mitteldeutsche Flughafen AG entsprechend § 17 Abs. 5 des Gesellschaftervertrages der Flughafen Leipzig/Halle GmbH mit Fälligkeit zum 31. Dezember 2022 beschlossen worden.

3. Rückstellungen

a) Rückstellungen für Pensionen

Die Rückstellung in Höhe von TEUR 1.680 beinhaltet vertragliche Zusagen, welche aus der Pensionsverpflichtung gegenüber einem ehemaligen Geschäftsführer resultieren.

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Pensionsrückstellungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen sieben Geschäftsjahren und dem Ansatz der Pensionsrückstellungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren beträgt TEUR 113.

b) Steuerrückstellungen

Die Rückstellungen betreffen Grundsteuern (TEUR 47) sowohl für das laufende Jahr als auch für Vorjahre und Nachzahlungen von Umsatzsteuer für Vorjahre sowie hierauf entfallende Zinsen aufgrund von Feststellungen der steuerlichen Betriebsprüfung (TEUR 606).

c) Sonstige Rückstellungen

Die Zusammensetzung der sonstigen Rückstellungen enthält folgende Übersicht:

	<u>TEUR</u>
Rückstellungen für ausstehende Rechnungen	4.974
Rückstellungen für Lärmschutzmaßnahmen	4.690
Rückstellungen für Urlaubsverpflichtungen/Gleizeitguthaben/LAZ	1.957
Rückstellungen für Altersteilzeit	1.332
Sonstige Personalrückstellungen	306
Rückstellungen für Tantiemen/Ergebnisbeteiligungen	256
Rückstellungen für Abfindungen	214
Rückstellungen für Abfindungen	184
Rückstellungen sonstige Rechtsstreitigkeiten	150
Rückstellungen für die Aufbewahrung von Geschäftsunterlagen	90
Rückstellung für Abschluss- und Prüfungskosten/Steuerberatung	81
Rückstellung für unterlassene Instandhaltung	36
Rückstellungen für Beiträge zur Berufsgenossenschaft	34
Rückstellungen für Abgabe Schwerbehindertengesetz	17
	<u>14.321</u>

Die Gesellschaft hat ihre Verpflichtungen aus bestehenden Altersteilzeitverträgen gemäß § 8 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 2.966) mit den zugehörigen Vermögensgegenständen (TEUR 1.634) verrechnet. Der Zeitwert des Deckungsvermögens entspricht den fortgeschriebenen Anschaffungskosten. Entsprechend wurden die zugehörigen Aufwendungen mit den vereinnahmten Erträgen aus dem Deckungsvermögen (TEUR 0,2) saldiert.

Bei der Ermittlung der Altersteilzeitrückstellung fand die Fassung des IDW RS HFA 3 vom 19. Juni 2013 Berücksichtigung.

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 Lebensarbeitszeitkonto ergibt sich insoweit ein Rückstellungsbetrag in Höhe von TEUR 793. 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, sodass der Zeitwert des Deckungsvermögens zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 noch mit TEUR 0 bilanziert wird.

4. Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind in Höhe ihres Erfüllungsbetrages angesetzt und nicht besichert.

Die Zusammensetzung der Verbindlichkeiten und ihre Fälligkeit enthält folgende Übersicht:

	Gesamt TEUR	Restlaufzeit		
		bis zu 1 Jahr TEUR	von 1 bis 5 Jahre TEUR	mehr als 5 Jahre TEUR
Verbindlichkeiten				
aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	8.878 (11.577)	8.878 (11.577)	0 (0)	0 (0)
gegenüber anderen Gesellschaftern (Vorjahr)	582 (575)	292 (11)	290 (42)	0 (522)
gegenüber verbundenen Unternehmen (Vorjahr)	234.210 (202.187)	50.176 (115.316)	89.755 (36.570)	94.279 (50.301)
Sonstige Verbindlichkeiten (Vorjahr)	6.241 (5.238)	6.241 (5.238)	0 (0)	0 (0)
	<u>249.911</u>	<u>65.587</u>	<u>90.045</u>	<u>94.279</u>
(Vorjahr)	<u>(219.577)</u>	<u>(132.142)</u>	<u>(36.612)</u>	<u>(50.823)</u>

Die Verbindlichkeiten gegenüber anderen Gesellschaftern in Höhe von TEUR 582 (Vorjahr: TEUR 575) betreffen Verbindlichkeiten gegenüber dem Freistaat Sachsen mit TEUR 543 (Vorjahr: TEUR 537), gegenüber der Stadt Schkeuditz mit TEUR 19 (Vorjahr: TEUR 19) und gegenüber dem Landkreis Nordsachsen mit TEUR 19 (Vorjahr: TEUR 19). Die Verbindlichkeiten entfallen auf Darlehen (einschließlich Zinsen) zur Finanzierung von Investitionen am Flughafen Leipzig/Halle.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (TEUR 234.210) beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der Mitteldeutschen Flughafen AG (Gesellschafter) in Höhe von TEUR 227.959 (Vorjahr: TEUR 198.968), Verbindlichkeiten gegenüber der PortGround GmbH in Höhe von TEUR 6.219 (Vorjahr: TEUR 3.214) und Verbindlichkeiten gegenüber der Flughafen Dresden GmbH in Höhe von TEUR 32 (Vorjahr: TEUR 5). Davon betreffen TEUR 4.636 (Vorjahr: TEUR 8.069) Verbindlichkeiten aus der Verlustübernahme des Geschäftsjahres 2022.

Bei Nichteinbeziehung in die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen wären TEUR 13.634 (Vorjahr: TEUR 12.886) unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und die übrigen TEUR 220.575 (Vorjahr: TEUR 189.301) unter den sonstigen Verbindlichkeiten auszuweisen.

5. Latente Steuern

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH ist als Organgesellschaft in den ertragsteuerlichen Organkreis der Mitteldeutschen Flughafen Aktiengesellschaft, Leipzig, einbezogen. Die Berücksichtigung der Steuerlatenzen erfolgt auf der Ebene des Organträgers.

6. Haftungsverhältnisse

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

Im Februar des Geschäftsjahres 2022 wurde die erste Inanspruchnahme aus dem im Dezember 2021 geschlossenen Konsortialkreditvertrag über ein Gesamtvolumen von Mio. EUR 370,0 aufgenommen. Dieser Vertrag dient der Deckung von mittelfristigen Investitionen in die allgemeine Standortentwicklung der Unternehmensgruppe.

Für die Erfüllung der Verpflichtung der MFAG aus diesen Kreditverträgen tritt die FLH im Rahmen einer gesamtschuldnerischen Haftung als Mithaftende im Wege des Schuldbeitritts bzw. Garantiegeber im Wege eines selbstständigen Zahlungsverprechens auf. Hierbei wurde eine Beschränkung der Haftung auf Grundlage der Kapitalerhaltungsvorschriften des GmbH-Gesetzes vereinbart. Mit einer Inanspruchnahme als Mithaftender bzw. Garantiegeber wird nicht gerechnet, da die Verpflichtungen der Kreditverträge derzeit in allen Fällen erfüllt sind.

Die auf den Flughafen Leipzig entfallenden Investitionen werden über ein Gesellschafterdarlehen, kongruent zum Konsortialkreditvertrag, an diese weitergeleitet. Dieses valutiert zum Stichtag 31. Dezember 2022 auf Mio. EUR 112,5.

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

Die FLH hat insgesamt acht Erbbaurechtsverträge (Vorjahr: acht Verträge) als Erbbaurechtsgeber abgeschlossen, auf deren Grundlage Investitionen in luftverkehrs- bzw. logistikaffines Gewerbe realisiert wurden bzw. werden. Die Vorteile für die Gesellschaft bestehen vor allem in der gemeinsamen Standortentwicklung sowie der Bindung von Schlüsselkunden. Die Erbbaurechtsverträge haben Laufzeiten von 50 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 FLH geht derzeit von einer vertragsgemäßen Erfüllung der Erbbaurechtsverträge aus.

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

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen setzen sich wie folgt zusammen:

	Restlaufzeit		
	bis zu 1 Jahr	von 1 bis 5	mehr als
	TEUR	Jahre	5 Jahre
	TEUR	TEUR	TEUR
Obligo aus Investitionen	16.343	0	0
Mieten	3.310	9.414	11.104
Pachten	42	167	522
Leasing	51	83	0
Sonstige Verpflichtungen	12.934	48.362	13.245
	<u>32.680</u>	<u>58.026</u>	<u>24.871</u>

9. 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.

IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

1. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse werden nur im Inland erzielt und setzen sich wie folgt zusammen:

	2022 TEUR	Vorjahr TEUR
Erlöse aus		
Verkehrsleistungen	93.529	83.790
Vermietung und Verpachtung verbundenen Unternehmen	22.672	19.115
	6.414	5.340
Sonstige Entgelte	7.103	7.263
	<u>129.718</u>	<u>115.508</u>

Die Umsatzerlöse in 2022 enthalten mit TEUR 1.686 periodenfremde Erlöse. Diese betreffen im Wesentlichen Erlöse aus Enteisung des Vorjahres.

2. Aktivierte Eigenleistungen

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

3. Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (TEUR 3.734), Erträge aus Aufwandszuschüssen (TEUR 3.062), Erträge aus Weiterberechnungen von Lieferungen und Leistungen (TEUR 2.002), Erträge aus Schadenersatz (TEUR 257), sonstige betriebliche Erträge (TEUR 130), Erträge aus der Erstattung von Versicherungen (TEUR 96), Erträge aus der Erstattung der Bundesagentur für Arbeit bzw. von Sozialversicherungsbeiträgen (TEUR 73), Erträge aus Bearbeitungsgebühren/Verwaltungskosten (TEUR 44), Erträge aus Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen (TEUR 36), Erträge aus verrechneten Sachbezügen (TEUR 36), Erträge aus der Herabsetzung PWB zu Forderungen (TEUR 33) sowie Erträge aus Buchgewinnen bei Anlagenverkauf (TEUR 29). Darüber hinaus sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen periodenfremde Erträge in Höhe von TEUR 518 enthalten.

4. Material- und Personalaufwendungen

Die Materialaufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von TEUR 44 sowie die Personalaufwendungen periodenfremde Aufwendungen in Höhe von TEUR 127.

5. Abschreibungen

Die Abschreibungen beinhalten ausschließlich planmäßige Abschreibungen auf das Anlagevermögen (TEUR 32.867).

Durch die in früheren Geschäftsjahren vorgenommenen Sonderabschreibungen ist der Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme um TEUR 622 entlastet.

6. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für Öffentlichkeitsarbeit und Marketing (TEUR 4.617), Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen (TEUR 2.556), Aufwendungen für Weiterberechnungen aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 2.136), periodenfremden Aufwand (TEUR 2.045), Aufwendungen für Versicherungen (TEUR 1.121), Aufwendungen für Prüfungs- und Beratungskosten (TEUR 1.026), sonstige Verwaltungskosten (TEUR 930), Personalnebenkosten (TEUR 906), Aufwendungen aus der Zuführung von Wertberichtigungen und Abschreibungen auf Forderungen (TEUR 841), Aufwendungen für nicht aktivierungsfähige Leistungen (TEUR 452), Aufwendungen für Mitgliedschaften in Vereinen und Verbänden (TEUR 231) sowie Aufwendungen für Informationstechnologie (TEUR 231).

Auf die Angabe zum Abschlussprüferhonorar gemäß § 285 Nr.17 HGB wird verzichtet, da diese Angabe im Konzernabschluss der Mitteldeutschen Flughafen AG, Leipzig, enthalten sein wird.

7. Finanzergebnis

Die Zinserträge 2022 enthalten TEUR 1 periodenfremde Erträge.

V. SONSTIGE ANGABEN

1. Anzahl der beschäftigten Arbeitnehmer

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

	2022	Vorjahr
Angestellte	288	341
Gewerbliche Mitarbeiter	83	89
Auszubildende	26	23
	<u>397</u>	<u>453</u>

2. Gesellschaftsorgane

Geschäftsführung

Als Geschäftsführer waren im Geschäftsjahr

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

bestellt.

Herr Götz Ahmelmann und Herr Ingo Ludwig sind zudem als Vorstand der Mitteldeutschen Flughafen AG tätig.

Die Geschäftsführer erhielten keine Bezüge von der Gesellschaft.

Aufsichtsrat

Im Geschäftsjahr gehörten dem Aufsichtsrat folgende Mitglieder an:

Tätigkeit/Dienststelle	Name	Vorname	Mitglied von	bis	Funktion im Aufsichtsrat
Generalbevollmächtigter					
Mitteldeutsche Flughafen AG	Köhler	Dieter	01.01.	31.12.	Vorsitzender
Staatssekretärin					
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	Fröhlich	Ines	01.01.	31.12.	Stellvertretende Vorsitzende
Leiter des Amtes für Wirtschaftsförderung					
Stadt Leipzig	Schülke	Clemens	01.01.	31.12.	Stellvertretender Vorsitzender
Oberbürgermeister					
Stadt Schkeuditz	Bergner	Rayk	01.01.	31.12.	Mitglied
Beigeordneter					
Landratsamt Nordsachsen	Dr. Rexroth	Eckhard	01.01.	31.12.	Mitglied
Referatsleiterin					
Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen- Anhalt	Düring	Daniela	01.01.	31.12.	Mitglied
Abteilungsleiter					
Sächsisches Staatsministerium der Finanzen	Dr. Engelsberger	Bernd	01.01.	31.12.	Mitglied
Beigeordneter für Stadtentwicklung und Umwelt					
Stadt Halle (Saale)	Rebenstorf	René	18.03.	31.12.	Mitglied

Tätigkeit/Dienststelle	Name	Vorname	Mitglied		Funktion im Aufsichtsrat
			von	bis	
Gemeinschaftsbetriebsrat					
Leipzig/Halle Airport					
Mitarbeiterin Controlling Flughafen Leipzig/Halle GmbH	Hoffbauer	Katja	01.01.	13.06.	Mitglied
Sachbearbeiter Betriebsgrundlagen Flughafen Leipzig/Halle GmbH	Brunzel	René	13.06.	31.12.	Mitglied

Bis zum Bilanzaufstellungstag haben sich keine Änderungen ergeben.

Für den Aufsichtsrat wurden TEUR 1 für Sitzungsgelder aufgewendet.

3. Angaben der Muttergesellschaft

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH ist in den Konzernabschluss der Mitteldeutschen Flughafen AG, Leipzig, einbezogen, die den Konzernabschluss für den kleinsten und größten Kreis von Unternehmen aufstellt.

Die Gesellschaft ist Organgesellschaft innerhalb der ertragsteuerlichen Organschaft der Mitteldeutschen Flughafen AG, Leipzig.

Der Konzernabschluss wird zur Offenlegung an das Unternehmensregister übermittelt und ist dort abrufbar.

4. Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag

Auf der Grundlage des zwischen der Gesellschaft und der Mitteldeutschen Flughafen AG am 6. Dezember 2000 (zuletzt aktualisiert mit Nachtrag vom 4. Dezember 2013) abgeschlossenen Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages wird der im Geschäftsjahr 2022 sonst eingetretene Jahresfehlbetrag in voller Höhe durch die Konzernmutter übernommen. Laufende Ertragsteuern sind daher nicht im Jahresabschluss der Gesellschaft zu erfassen.

VI. 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 3.5 Prognosebericht des Lageberichtes für das Geschäftsjahr 2022.

Leipzig, den 24. Mai 2023

Götz Ahmelmann
Vorsitzender der Geschäftsführung

Ingo Ludwig
Geschäftsführer

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2022

	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	1.125.119,56	11.008,67	31.750,00	302.907,01	864.971,22	981.276,36	83.998,96	287.285,33	777.989,99	86.981,23	144
2. Geleistete Anzahlungen	221.341,84	81.000,00	0,00	302.095,33	246,51	0,00	0,00	0,00	0,00	246,51	221
	<u>1.346.461,40</u>	<u>92.008,67</u>	<u>31.750,00</u>	<u>605.002,34</u>	<u>865.217,73</u>	<u>981.276,36</u>	<u>83.998,96</u>	<u>287.285,33</u>	<u>777.989,99</u>	<u>87.227,74</u>	<u>365</u>
II. Sachanlagen											
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken											
a) Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	321.036.043,84	88.205,91	0,00	9.673,57	321.114.576,18	300.733,59	394,16	0,00	301.127,75	320.813.448,43	320.735
b) Gebäude und Bauten	453.088.574,80	3.046.151,56	3.190.756,65	650.000,00	458.675.483,01	306.686.005,75	13.186.544,88	468.895,53	319.403.655,10	139.271.827,91	146.403
	774.124.618,64	3.134.357,47	3.190.756,65	659.673,57	779.790.059,19	306.986.739,34	13.186.939,04	468.895,53	319.704.782,85	460.085.276,34	467.138
2. Technische Anlagen und Maschinen	598.768.048,32	3.749.229,57	1.557.087,87	267.764,93	603.806.600,83	495.630.231,01	18.046.951,84	231.368,22	513.445.814,63	90.360.786,20	103.138
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	59.956.770,36	1.077.770,36	218.565,36	701.449,15	60.551.656,93	50.761.652,20	1.548.911,67	645.821,59	51.664.742,28	8.886.914,65	9.195
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	21.349.919,65	20.222.911,04	-4.998.159,88	197.466,95	36.377.203,86	0,00	0,00	0,00	0,00	36.377.203,86	21.350
	<u>1.454.199.356,97</u>	<u>28.184.268,44</u>	<u>-31.750,00</u>	<u>1.826.354,60</u>	<u>1.480.525.520,81</u>	<u>853.378.622,55</u>	<u>32.782.802,55</u>	<u>1.346.085,34</u>	<u>884.815.339,76</u>	<u>595.710.181,05</u>	<u>600.821</u>
III. Finanzanlagen											
Beteiligungen	227.500,00	0,00	0,00	0,00	227.500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	227.500,00	228
	<u>1.455.773.318,37</u>	<u>28.276.277,11</u>	<u>0,00</u>	<u>2.431.356,94</u>	<u>1.481.618.238,54</u>	<u>854.359.898,91</u>	<u>32.866.801,51</u>	<u>1.633.370,67</u>	<u>885.593.329,75</u>	<u>596.024.908,79</u>	<u>601.414</u>

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Flughafen Leipzig/Halle GmbH, Leipzig

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Flughafen Leipzig/Halle GmbH, Leipzig, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Flughafen Leipzig/Halle GmbH, Leipzig, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts 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 Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft 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 Jahresabschlusses 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 Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft 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 Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht 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 Jahresabschlusses und Lageberichts 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 Jahresabschluss und im Lagebericht 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 Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts 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 Jahresabschluss und im Lagebericht 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 die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht 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.