

Bundesanzeiger

Name	Bereich	Information	V.-Datum
ACG Air Cargo Germany GmbH Hahn(Hunsrück)	Rechnungslegung/ Finanzberichte	Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2011 bis zum 31.12.2011	12.02.2013

ACG Air Cargo Germany GmbH

Hahn(Hunsrück)

Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2011 bis zum 31.12.2011**Lagebericht 2011****A. Wirtschaftsbericht****I. Marktumfeld**

2011 war ein erneut schwieriges Jahr für die Luftfahrt. Der politische Veränderungsprozess in Nordafrika („Arabischer Frühling“ oder „Arabellion“) einschließlich des Bürgerkrieges in Libyen, das schwere Erdbeben in Japan mit anschließender nuklearer Katastrophe, die sich verschärfende Schuldenkrise in Europa, der im Jahresverlauf stark angestiegene Rohölpreis sowie die nachlassende Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft und besonders der Volkswirtschaften im Euro-Raum haben die Entwicklung der kommerziellen Luftfahrt sehr negativ geprägt.

Der Internationale Währungsfonds (IWF) berichtet für das Jahr 2011 einen Zuwachs der realen globalen Wertschöpfung, gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP), von 3,8 %. Im Vorjahr lag die Wachstumsrate der Weltwirtschaft dank Nachholeffekte aufgrund der schweren Weltwirtschaftskrise noch bei 5,2 %. Das Wachstum wurde erneut getragen von den großen Volkswirtschaften China (+ 9,2 %) und Indien (+ 7,1 %), wengleich sich das Wachstum im Vergleich zum Vorjahr sowohl in China (von + 10,3 %) als auch in Indien (von + 10,4 %) aufgrund von Maßnahmen zur Straffung der Geldpolitik mit dem Ziel der Inflationseindämmung deutlich verlangsamt hat. Die Volkswirtschaften der Europäischen Union wuchsen dagegen nur mit 1,6 % nach 1,8 % im Vorjahr – trotz Rückgang des BIP im vierten Quartal und dank einer sehr positiven Entwicklung zu Jahresbeginn. Deutschland ist wiederholt Konjunkturmotor in Europa mit einem BIP-Wachstum von 3,0 %, der allerdings nach 3,6 % im Vorjahr ebenfalls nachlassende Dynamik zeigt; im vierten Quartal schrumpfte das deutsche BIP saison- und kalenderbereinigt sogar um 0,2 % gegenüber dem Vorquartal.

Die europäische Wirtschaftsleistung leidet insbesondere unter der Krise ausufernder Staatsschulden im Euro-Raum. In den Krisenländern steigt der Konsolidierungsdruck, das Vertrauen der Investoren und Konsumenten geht weiter zurück und die Finanzierungsbedingungen für die Unternehmen verschlechtern sich zunehmend.

Neben der Euro-Schuldenkrise wirkt der hohe Ölpreis konjunkturell hemmend, der sich im Jahresverlauf 2011 erneut unter hoher Volatilität aufwärts bewegte, nachdem dieser bereits in 2010 gegenüber dem Vorjahr um +30 % angestiegen ist. Der Preis der Nordseeölsorte Brent startete mit 94 US-Dollar/Barrel (USD/bbl) in das Jahr 2011, stieg Ende April auf einen Höchststand von über 127 USD/bbl und fiel – nach einem Zwischentief von 104 USD/bbl zu Anfang Oktober – auf 109 USD/bbl zum Jahresende. Der Ölpreis stieg damit im Jahresverlauf um 16 %; unter Berücksichtigung des gegenüber dem US-Dollar abgeschwächten Euro sogar um 19 %. Im Jahresdurchschnitt beläuft sich der Preisanstieg sogar auf 39 %. Problematisch ist, dass der Preisanstieg nicht allein nachfrageinduziert ist, sondern auf ein verknapptes Angebot aufgrund der politischen Unruhen im arabischen Raum sowie einer zusätzlichen Risikoprämie zurückzuführen ist. Im Zuge steigender Rohölpreise sind auch die Preise für Kerosin angestiegen. Der Kerosinpreis bewegte sich in einem Korridor von 945 USD bis 1.145 USD pro Tonne und lag im Jahresmittel bei ca. 1.010 USD nach 720 USD pro Tonne im Vorjahr. Im Vergleich zum Vorjahr ist der Kerosinpreis im Jahresmittel um 290 USD/Tonne bzw. 40 % angestiegen; gegenüber 2009 beträgt der Preisanstieg sogar rund 80 %.

Der Luftfrachtverkehr reagiert sehr sensibel und zeitnah auf Veränderungen in der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung und wird deshalb auch als Frühindikator wirtschaftlicher Veränderungen gesehen. Mehr als ein Drittel des international gehandelten Warenwerts wird durch die Luft transportiert.

Wie der internationale Luftfahrtverband IATA (International Air Transport Association) berichtet, welcher nach eigenen Angaben rund 240 Fluggesellschaften weltweit repräsentiert, die 84 % des internationalen Flugverkehrs abdecken, fielen im Jahr 2011 die Entwicklung im Passagiertransport und im Frachtverkehr unterschiedlich aus. Während die Passagiernachfrage weltweit um + 5,9 % gewachsen ist, war die Nachfrage im internationalen Frachtverkehr im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr leicht um - 0,6 % rückläufig. Da das Angebot im internationalen Luftfrachtverkehr um + 5,2 % ausgeweitet wurde - die weltweite Reduzierung der Nurfrachtflugzeuge wurde durch die Inbetriebnahme neuer Großraumpassagierflugzeuge mit entsprechendem Frachtraum überkompensiert -, fiel der durchschnittliche Ladefaktor von 53,8 % im Vorjahr auf 50,8 % in 2011. Die Fluggesellschaften im Passage- und Luftfrachtverkehr haben weltweit das Jahr 2011 in Summe mit geschätzt USD 7,9 Mrd. Gewinn zwar positiv abgeschlossen, allerdings mit einer sehr niedrigen Gewinnmarge von unter 2 %.

Wie die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen ADV meldet, betrug das gesamte Luftfracht- und Luftpostaufkommen (inkl. Transit) an den deutschen Flughäfen im Jahr 2011 4,6 Mio. Tonnen nach 4,4 Mio. Tonnen in 2010. Dies entspricht einer Zunahme gegenüber Vorjahr um 4,7 %. Dabei stiegen vor allem die Einladungen mit 7,9 %, während die Ausladungen nur um 1,4 % zulegen. Die Passagierzahl stieg im Vergleich hierzu um 4,8 % an. Die größten Flughäfen für Luftfracht sind in Deutschland, gemessen am Frachtaufkommen im Jahr 2011, Frankfurt mit 2,3 Mio. Tonnen, Leipzig/Halle mit 760 tsd. Tonnen, Köln/Bonn mit 742 tsd. Tonnen, München mit 320 tsd. Tonnen sowie Frankfurt-Hahn mit 286 tsd. Tonnen. Mehr als 95 % des gesamten Luftfrachtaufkommens in Deutschland werden über diese fünf Flughäfen abgewickelt. Das stärkste Wachstum dieser fünf Flughäfen erzielte Frankfurt-Hahn mit 25,3 %. Getragen wurde das Wachstum an den deutschen Flughäfen gemäß Angaben des Statistischen Bundesamtes von der positive Entwicklung der Importe aus Indien mit + 7 % und der Exporte in die USA (+ 8 %), nach Mexiko (+ 49 %) und nach Brasilien (+ 18

%). Dagegen sind Mengenrückgänge aus den bedeutenden asiatischen Märkten, insbesondere aus China mit -8 % und den Vereinigten Arabischen Emiraten mit -10 %, zu verzeichnen. Aufgrund des exorbitanten Anstiegs des Ölpreises sind die Preise für Lufttransporte von deutschen Flughäfen im Berichtsjahr um 23 % angestiegen.

Im Jahresverlauf hat der Wachstumstrend stark nachgelassen. Nach +12,9 % im ersten Quartal und +9,9 % im zweiten Quartal fiel die Wachstumsrate im dritten Quartal auf +1,2 % und im vierten Quartal war sogar ein Schrumpfen der Nachfrage mit -2,4 % zu registrieren.

II. Darstellung und Analyse des Geschäftsverlaufs und des Geschäftsergebnisses 2011

Die ACG Air Cargo Germany GmbH (ACG) ist im interkontinentalen Luftfrachtverkehr tätig und befördert im Liniendienst wie auch im Charterverkehr sowohl Standardfracht als auch Spezialfracht, wie beispielsweise Pferde, Maschinenteile, Sportwagen etc.

Zudem bietet ACG sog. „Road Feeder Services“ per Lkw zwischen dem Flughafen Frankfurt-Hahn und europäischen Metropolen an. Zu den Kunden zählen weltweit agierende, namhafte Logistikunternehmen wie auch Frachtkonsolidatoren bzw. Verkaufsagenten. Mit Logistikunternehmen sind auf den regelmäßig bedienten Verbindungen sog. „Blockspace Agreements“ (BSA) abgeschlossen, die über eine bestimmte Laufzeit, in der Regel sechs bis zwölf Monate, eine Festabnahmemenge zu festen Frachtraten garantieren und damit eine hohe Grundauslastung der Flugzeuge sicherstellen. Der auf diesen Strecken verbleibende Frachtraum wird im freien Verkauf zu Marktraten über Konsolidatoren europaweit wie auch in den Destinationen verkauft. Aufgrund ihrer Flexibilität, Zuverlässigkeit und günstigen Kostenstrukturen konnte ACG darüber hinaus solide Kundenbeziehungen im Chartergeschäft aufbauen.

Das Liniennetz umfasst Interkontinentalverbindungen zwischen der Homebase am Flughafen Frankfurt-Hahn und Shanghai, Hongkong, Johannesburg und Nairobi, Dubai und Mumbai. Im Berichtsjahr wurden die im November 2010 aufgenommenen Linienverbindungen nach Südafrika fest etabliert. Mit dem Ziel, unterjährige Nachfrageschwankungen auszugleichen und die Produktivität der Flotte zu steigern, wurden im Chartersegment verschiedene „Kettencharter“ aus Europa nach Afghanistan, Südamerika und Japan sowie zwischen Hongkong und Paraguay durchgeführt.

Nach dem schnellen Aufbau des Flugbetriebs im Jahr 2009 mit zwei B747-400SF und dem Ausbau des Kundenstamms und der Flotte auf vier Flugzeuge in 2010 stand das Jahr 2011 gänzlich im Zeichen der Konsolidierung. Im Berichtsjahr wurden ganzjährig vier Flugzeuge betrieben gegenüber durchschnittlich 2,9 im Vorjahr. Sämtliche Flugzeuge sind in Form eines Operating Leases mittel- bis langfristig angemietet. Im Jahr 2011 wurde ein D-Check an einem Flugzeug der ACG bei AMECO in Beijing durchgeführt. Die geplante Dauer des D-Checks wurde signifikant überschritten, woraufhin ACG zahlreiche Flüge stornieren und einen Umsatzausfall verkraften musste. Darüber hinaus wurde am 29. Januar 2011 das Triebwerk mit der Seriennummer 727555 in Folge eines technischen Defektes so stark beschädigt, dass ein wirtschaftlicher Totalschaden vorliegt. Ein Flugzeug konnte daraufhin für ca. eine Woche nicht eingesetzt werden. Das Triebwerk wird seitdem durch einen geleasten Motor ersetzt. Der Ersatz des Triebwerkes steht für das Geschäftsjahr 2012 an.

Aufgrund der weiteren deutlichen Ausweitung der Kapazität sind die Kennzahlen zum Vorjahr nur sehr eingeschränkt vergleichbar. Mit einer Flotte von ganzjährig 4 Flugzeugen wurden im Geschäftsjahr 2011 2.910 Flüge mit insgesamt 15.261 Flugstunden durchgeführt. Dies sind 29 % mehr Flüge und 31 % mehr Flugstunden als im Vorjahr.

Die im Berichtsjahr angebotene entfernungsgewichtete Frachtkapazität, die sog. angebotenen Tonnenkilometer, lag bei 1.392,7 Mio. Tonnenkilometern ggü. 1.023,2 Mio. in 2010 (+36,1 %). Rund drei Viertel hiervon entfielen auf das Liniengeschäft, ein Viertel auf Charter. Die entfernungsgewichtete Auslastung der Frachtkapazität stieg leicht um 1,6 %-Punkte von 70,0 % in 2010 auf 71,6 % im Berichtsjahr. Insgesamt wurden in 2011 123.347 Tonnen Fracht befördert; im Jahr 2010 waren es noch 92.600 Tonnen (+33,2 %).

III. Lage des Unternehmens

1. Ertragslage

Die sehr ungünstigen Rahmenbedingungen im Jahr 2011 – Schwäche des asiatischen Frachtmarktes sowie der exorbitant angestiegene Kerosinpreis – haben tiefe Spuren in der Ergebnisentwicklung hinterlassen. Der Jahresfehlbetrag belief sich im Berichtsjahr auf EUR -22,2 Mio. und fiel damit um EUR -18,7 Mio. höher aus als im Vorjahr.

Im Zuge der Ausweitung der Kapazität wurden im Berichtsjahr die Umsatzerlöse auf EUR 216,4 Mio. gesteigert. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Zunahme um EUR 60,3 Mio. bzw. 38,6 %. Circa 72 % der Umsatzerlöse entfallen auf regelmäßig bedienten Flugverbindungen („Linienverkehr“) und 25 % auf Charterflüge. Der verbleibende Anteil beinhaltet Erlöse aus der Weiterbelastung von Versicherungs- und Speditionsleistungen. Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten in Wesentlichen Erträge aus Kursdifferenzen und aus Entschädigungsleistungen und belaufen sich im Berichtsjahr auf EUR 5,2 Mio. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr um EUR 1,4 Mio. ist vor allem auf höhere Erträge aus Kursdifferenzen zurückzuführen.

Der Materialaufwand belief sich in 2011 auf insgesamt EUR 223,6 Mio. Innerhalb des Materialaufwands betrug der Aufwand für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (RHB) EUR 125,0 Mio. und damit EUR 49,4 Mio. bzw. 65 % mehr als im Vorjahr. Der wesentliche Anteil, EUR 119,5 Mio., ist auf die Kerosinbeschaffung zurückzuführen. Diese Position erhöht sich ggü. Vorjahr aufgrund der Ausweitung der Kapazität um 36 % und des Anstiegs des Kerosinpreises um insgesamt EUR 44,0 Mio. bzw. 58 %. Darüber hinaus wurde der Aufwand für technisches Material in Höhe von EUR 5,5 Mio. aus dem Aufwand für bezogene Leistungen in den Aufwand aus RHB umgliedert.

Zum Materialaufwand zählen zudem die Aufwendungen für bezogene Leistungen, welche insbesondere die Aufwendungen für Flugzeugleasing und -versicherung, sog. „Maintenance Reserves“ im Rahmen der Flugzeugleaseverträge, Flugzeugwartung, Navigations-, Flughafen- und Handlings-Gebühren umfassen. Diese beliefen sich im Berichtsjahr auf EUR 98,6 Mio. und stiegen damit im Zuge der Flotten- und Produktionserweiterung gegenüber Vorjahr um EUR 22,7 Mio. (+29,9 %) an.

Gegenüber dem Bilanzstichtag des Vorjahrs wurde der Personalkörper von 120 Mitarbeitern auf Vollzeitbasis um 5 auf 125 Mitarbeiter aufgebaut. Im gleichen Zuge wurde die Anzahl der freien Mitarbeiterverträge von 8 auf 2 reduziert. Da im Jahresmittel die Anzahl der beschäftigten Arbeitnehmer von 91 in 2010 auf 122 im Berichtsjahr angewachsen ist, ist auch der Personalaufwand inkl. der Sozialabgaben und der Aufwendungen für Altersversorgung von EUR 7,7 Mio. in 2010 auf EUR 11,7 Mio. in 2011 angestiegen.

Die anderen betrieblichen Aufwendungen belaufen sich auf EUR 9,2 Mio. ggü. EUR 4,4 Mio. im Vorjahr und umfassen im Wesentlichen wechselkursinduzierte Aufwendungen, Einzelwertberichtigungen auf Forderungen und administrativen Aufwand. Der Anstieg ggü. dem

Vorjahr in Höhe von EUR 4,9 Mio. ist auf im Rahmen der Risikovorsorge durchgeführte Einzelwertberichtigungen auf Forderungen aus dem Fluggeschäft sowie aus Erstattungsleistungen aus Maintenance Reserves von insgesamt EUR 2,6 Mio. sowie auf um EUR 1,8 Mio. angestiegene Fremdwährungseffekte zurückzuführen.

Das Finanzergebnis verschlechtert sich ggü. Vorjahr aufgrund des gestiegenen Fremdkapitalvolumens sowie aufgrund von Zinsen auf Zahlungspläne mit Kreditoren um EUR 0,8 Mio. auf EUR - 1,2 Mio.

Unter Berücksichtigung des positiven Steuerergebnisses in Höhe von EUR 2,3 Mio. im Zusammenhang mit aktiven latenten Steuern beträgt der Jahresfehlbetrag EUR - 22,2 Mio. gegenüber EUR - 3,5 Mio. im Vorjahr.

2. Vermögens- und Finanzlage

Gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag ist die Bilanzsumme um EUR 29,5 Mio. auf EUR 58,4 Mio. angestiegen.

Auf der Aktivseite beläuft sich das Anlagevermögen zum Bilanzstichtag auf EUR 3,4 Mio. Vor dem Hintergrund des vertraglich vereinbarten Verkaufs und Zurückmietens der Transportpaletten mit der Unitpool AG / CHEP Aerospace Solutions zum 01. April 2012 wird der bilanzielle Ausweis der Transportpaletten in das Umlaufvermögen umgegliedert. Insbesondere hierdurch reduziert sich das Anlagevermögen gegenüber dem Bilanzstichtag des Vorjahres um EUR 0,8 Mio.

Das Umlaufvermögen ist gegenüber dem Vorjahresstichtag deutlich um EUR 5,3 Mio. auf EUR 14,6 Mio. angewachsen.

Neben der Umgliederung und Neubewertung der Transportpaletten mit EUR 1,2 Mio. erhöhen vor allem zusätzliche Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die um EUR 5,3 Mio. auf EUR 11,0 Mio. angestiegen sind, das Umlaufvermögen. Dieser Anstieg des Forderungsbestandes ist zum einen auf zusätzliche Forderungen gegenüber Drittkunden im Zuge der Geschäftsausweitung zurückzuführen; zum anderen sind die Forderungen gegenüber den Geschäftspartnern im Flugzeugleasing aus Erstattungsansprüchen aus Maintenance Reserves für geleistete Wartung an den geleasten Flugzeugen angestiegen. Der Forderungsbestand wurde zum Bilanzstichtag unter Berücksichtigung der Realisierungswahrscheinlichkeiten um EUR 2,6 Mio. einzelwertberichtigt.

Der Kassenbestand fällt mit EUR 0,6 Mio. um EUR 0,2 Mio. leicht geringer aus und bewegt sich zum Bilanzstichtag damit auf sehr niedrigem Niveau.

Der Ansatz der im Jahresabschluss zum 31.12.2010 erstmalig aktivierten latenten Steuern erhöht sich aufgrund der höheren steuerlich nutzbaren Verlustvorträge und der mittelfristig positiven Ergebnisaussichten um EUR 2,3 Mio.

Auf der Passivseite steigen die Rückstellungen im Stichtagsvergleich leicht an von EUR 1,0 Mio. im Vorjahr auf EUR 1,4 Mio. im Berichtsjahr.

Mit der Geschäftsausweitung und der Verlustsituation im Jahr 2011 nehmen die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um EUR 21,7 Mio. auf EUR 34,0 Mio. zu. Mit wesentlichen Lieferanten wurden hierbei entsprechende Zahlungspläne über eine Stundung und ratierte Rückzahlung der ausstehenden Beträge vereinbart. Zahlungsziele und Ratenvereinbarungen wurden im Wesentlichen eingehalten.

Die im Geschäftsjahr 2010 durch das Bankhaus Hauck und Aufhäuser gewährte und vollständig in Anspruch genommene Kreditlinie in Höhe von EUR 5,0 Mio. wurde im Jahr 2011 vollständig zurückgeführt. Zeitgleich wurde ein neues Darlehen der Investitions- und Strukturbank des Landes Rheinland-Pfalz (ISB) in gleicher Höhe gewährt. Der Kredit wird in der Bilanz unter den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ausgewiesen. Darüber hinaus wurden durch den Gesellschafter City Leasing Ltd, Dublin weitere Gesellschafterdarlehen in Höhe von EUR 7,0 Mio. in mehreren Tranchen gewährt. Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern betragen zum Bilanzstichtag - inklusive der bis dahin kumulierten Zinsen - EUR 16,2 Mio und sind vollständig mit qualifizierten Rangrücktritten versehen.

Aufgrund der aufgelaufenen Verluste der Geschäftsjahre 2008 bis 2010 in Höhe von EUR 14,3 Mio. und des Jahresfehlbetrages des Berichtsjahres in Höhe von EUR 22,2 Mio. beläuft sich der nicht durch Eigenkapital gedeckte Fehlbetrag auf EUR 33,7 Mio. Unter Berücksichtigung der Gesellschafterdarlehen mit qualifiziertem Rankrücktritt reduziert sich der nicht durch Eigenkapital gedeckte Fehlbetrag auf EUR 17,4 Mio.

B. Bericht über die zukünftige Entwicklung sowie Chancen und Risiken des Unternehmens

I. Chancen- und Risikobericht

Die Profitabilität von Fluggesellschaften wird in nicht unwesentlichem Maße von exogenen Faktoren beeinflusst. Diese Faktoren sind neben der weltwirtschaftlichen Leistungsfähigkeit die Entwicklung des Rohölpreises, die Wechselkursentwicklung des Euro-US-Dollar-Währungspaares sowie Veränderungen in den politischen Rahmenbedingungen.

Die Entwicklung des Rohöl- bzw. des Kerosinpreises ist für ACG von besonderer Bedeutung. Der Anteil der Kerosinkosten am Gesamtaufwand beträgt rund 50 %. Die Preise für Rohöl entwickelten sich in den letzten Jahren stark ansteigend bei hoher Volatilität. Nachdem bereits im Verlauf des Vorjahres der Preis für ein Barrel der Rohölsorte Brent um 30 % angestiegen ist, folgte im Berichtsjahr eine Fortsetzung des Trends um weitere 16 %. Bis Ende März 2012 ist der Rohölpreis um weitere 14 % angestiegen. ACG kann nur kurzfristig reagieren; eine Absicherung über klassische Hedging-Geschäfte ist ACG derzeit nicht möglich. Über Monatskontrakte mit Kerosinlieferanten versucht ACG, die volatile Entwicklung etwas zu glätten. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund von Bedeutung, dass zumindest ein Anteil des Preisanstiegs über Kerosinzuschläge an die Kunden weitergegeben werden kann; dies ist allerdings nur zeitverzögert und in Phasen eines starken Anstiegs nicht in vollem Umfang möglich. In diesem Zusammenhang hat ACG zur Kalkulation der Kerosinzuschläge - wie in der Luftfrachtbranche üblich - ein Indexsystem eingeführt, anhand dessen die Zuschläge in den wesentlichen Märkten in Abhängigkeit von der Ölpreisentwicklung ermittelt werden. Um die zusätzliche Kostenbelastung zu reduzieren, werden regelmäßig Flugrouten und Zwischenlandepunkte zur Aufnahme günstigen Treibstoffes überprüft.

Die Risiken auf der Währungsseite sind im Vergleich zu den Ölprieffekten dagegen vergleichsweise gering. Rund 60 % der Umsatzerlöse werden in US-Dollar fakturiert. Auf der Kostenseite beträgt der US-Dollar-Anteil ca. 70 %. Durch die Umstellung weiterer Kerosinlieferverträge von Euro auf US-Dollar besteht seit dem Jahr 2011 ein Überhang auf der Kostenseite. Damit konnten

im Jahr 2011 knapp 80 % des gesamten US-Dollar-Bedarfes durch Einnahmen in US-Dollar abgedeckt werden, so dass Schwankungen im Euro-US-Dollar-Währungspaar in Form eines „natürlichen Hedgings“ in großem Maße abgesichert sind.

Die Nachfrage im Luftfrachtmarkt reagiert sehr sensibel und kurzfristig auf konjunkturelle Entwicklungen. Nach der intensiven Erholungsphase mit hohen Wachstumsraten nach Beendigung der Wirtschaftskrise in der ersten Jahreshälfte 2010 hat sich die Konjunktur im Jahresverlauf 2011 merklich abgekühlt. Die Konjunkturprognosen für 2012 sind mit hoher Unsicherheit belegt und fallen gegenüber der Entwicklung des Vorjahres insbesondere in der Eurozone aber auch weltweit geringer aus. Die Risiken eines Rückfalls in eine Rezession sind für viele Industrieländer erhöht. Zudem ist deutlich mehr Kapazität im Luftfrachtmarkt, da Flugzeuge, die während der Wirtschaftskrise stillgelegt wurden, reaktiviert wurden. Diese Entwicklung wirkt sich negativ auf die Frachtraten aus, die unter zunehmendem Druck stehen.

ACG ist in der Lage, Markttendenzen frühzeitig zu erkennen und auf Nachfrageveränderungen relativ kurzfristig flexibel zu reagieren. Insbesondere die ausgeprägte Kompetenz im Geschäft mit Charterflügen, das mitunter durch ein hohes Maß an Kurzfristigkeit geprägt ist, kann ACG auf Nachfrageveränderungen im Liniengeschäft flexibel reagieren. Auf die enttäuschende Nachfrage im letzten Quartal des Berichtsjahres, das schwache Asiengeschäft aufgrund des chinesischen Neujahrsfestes in den ersten zwei Monaten und die unsicheren Marktaussichten im ersten Halbjahr 2012 hat ACG reagiert und sehr kurzfristig für die Laufzeit von ca. sechs Monaten ein Flugzeug auf Basis einer sogenannten Wetlease-Vereinbarung zu einer festen Rate pro Blockstunde und einer monatlich garantierten Mindestblockstundenanzahl an Ethiopian Airlines, Äthiopien verleast und dadurch die im eigenen Risiko vermarktete Kapazität um 25 % reduziert. Um die Abhängigkeit vom chinesischen Markt zu reduzieren, hat ACG Ende 2010 das Streckennetz mit zwei wöchentlichen Frequenzen zwischen Hahn und Johannesburg, Südafrika, bzw. Nairobi, Kenia erweitert und diese Verbindung in 2011 im Markt etabliert. Darüber hinaus wird das geografische Portfolio im Jahr 2012 um Nordamerika erweitert werden. Im Liniengeschäft verfügt ACG mit BSA-Kontrakten über eine hohe Grundauslastung, die vertraglich abgesichert ist. Allerdings reduziert der gestiegene Anteil an Linienverbindungen die Möglichkeit, kurzfristige Veränderungen im Streckennetz vorzunehmen.

Auch im Berichtsjahr bestand - wenn auch reduziert - eine hohe Abhängigkeit von einem Großkunden. Diese wird im Jahr 2012 durch den Ausbau des sog. „freien Verkaufs“ über General Sales Agents weiter reduziert werden, womit einerseits die Frachtraten gesteigert werden, andererseits allerdings auch eine Reduzierung des BSA-Geschäftes und damit auch der Festabnahmen einhergeht.

Das schnelle und ausgeprägte Wachstum sowie die zunehmende Etablierung geben der ACG die Möglichkeit, volumenabhängige Einkaufsvorteile zu nutzen und damit die Kosten zu senken. Im Fixkostenbereich verfügt ACG ohnehin über vergleichsweise schlanke Kostenstrukturen.

Auf der politischen Seite bestehen insbesondere Risiken hinsichtlich der Verschärfung der Probleme in der Euro-Zone, der Ausweitung des Iran-Konfliktes und einer erneuten Destabilisierung in Nordafrika.

Zum 1. Januar 2012 werden nach Beschlussfassung der Europäischen Union sämtliche Fluggesellschaften, die in der EU starten oder landen, unabhängig von ihrer Herkunft, in den EU-Emissionshandel (European Union Emission Trading System, EU ETS) einbezogen. Für ACG ist auf Basis der aktuellen Planung davon auszugehen, dass die zugeteilten Emissionszertifikate nicht ausreichen werden und weitere Emissionsrechte hinzugekauft werden müssen.

Die Kapitalausstattung der Gesellschaft ist zum Ende des Berichtsjahres unbefriedigend. Die negative Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr hat die Situation - trotz Zuführung weiterer Gesellschafterdarlehen mit qualifiziertem Rangrücktritt - weiter verschärft. Das Eigenkapital ist aufgezehrt, die Liquiditätssituation angespannt. Zur Verbesserung der Eigenkapital- und Liquiditätsausstattung wurde bereits zu Beginn des Berichtsjahres mit potentiellen Fremdkapitalgebern wie auch mit strategischen und Finanzinvestoren intensiv gesprochen und verhandelt; dies auch unter Einbeziehung des Landes Rheinland-Pfalz. Mit wichtigen Vertragspartnern wurden Zahlungsvereinbarungen getroffen, welche einen wertvollen Beitrag leisten, die Liquiditätsseite zu entlasten. Mit der russischen Volga-Dnepr Gruppe wurde Ende Februar 2012 ein strategischer Partner gefunden, der sich über eine Minderheitsbeteiligung von 49 % an der ACG beteiligt. Zeitgleich wurden der Gesellschaft die notwendige Liquidität in Form neuer Darlehen zur Verfügung gestellt.

Aufgrund der Geschäftsentwicklung in den ersten fünf Monaten des neuen Geschäftsjahres müssen wir derzeit von einem operativen Verlust auch in 2012 ausgehen. Außerordentliche Erträge aus Darlehnsverzichten und der Neustrukturierung des Leaseportfolios werden das Ergebnis zwar signifikant verbessern, es ist allerdings zum heutigen Zeitpunkt noch nicht absehbar, ob der operative Verlust hierdurch vollständig kompensiert werden kann. Um die Zahlungsfähigkeit der ACG zu gewährleisten, sind konkrete Maßnahmen zur Liquiditätsbeschaffung in Planung.

Zur Früherkennung und dem Management der Risiken wurde im Berichtsjahr das Controlling-Instrumentarium ausgebaut. ACG verfügt über ein abgestuftes Planungssystem. Es werden Mehrjahrespläne und Jahresbudgets erstellt und unterjährig die Ergebnisprognosen anhand von Forecasts aktualisiert. Das Berichtswesen ist hierarchisch abgestuft und umfasst neben den monatlichen Finanzberichten auch eine Streckenergebnisrechnung.

II. Prognosebericht

Die ersten zwei Monate des Jahres sind in der Luftfracht erfahrungsgemäß durch eine schwache Nachfrage geprägt, insbesondere aufgrund reduzierter Produktion in der (Nach-) Weihnachtszeit und während des chinesischen Neujahrsfestes. Mit zusätzlichen Charterflügen wird das reduzierte Linienflugprogramm soweit möglich ausgeglichen.

Im Vorgriff auf die Neustrukturierung des Flugzeugleaseportfolios erhielt ACG im Januar 2012 ein weiteres Gesellschafterdarlehen der City Leasing in Höhe von USD 1,5 Mio.

Am 29. Februar 2012 hat die russische Volga-Dnepr Gruppe über die niederländische Volga-Dnepr Logistics B. V. den 49 %-Anteil der irischen City Leasing Ltd. an der ACG übernommen. Mehrheitsgesellschafter bleibt unverändert die ACG Beteiligungsgesellschaft mbH. Im Vorfeld und im weiteren Zuge dieser Transaktion wurden mehrere Schritte einer umfassenden Rekapitalisierung der ACG ergriffen. Der ACG wurden durch die Volga-Dnepr Gruppe mehrere Darlehen mit einem Gesamtvolumen von EUR 29,0 Mio. zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus hat City Leasing gegen eine Tilgungszahlung von EUR 4,0 Mio. auf die in der Vergangenheit gewährten Gesellschafterdarlehen, inkl. der aufgelaufenen Zinsen, in Höhe von umgerechnet EUR 13,4 verzichtet. Es wurden Zahlungsvereinbarungen mit Lieferanten erneuert und teilweise verlängert. Darüber hinaus wurden im März die Transportpaletten an die CHEP Aerospace Solutions / Unitpool AG, Schweiz verkauft und ein ULD Supply and Management Service-Vertrag abgeschlossen.

Weitere Maßnahmen zur Stärkung der Liquiditäts- und Eigenkapitalsituation sind in konkreter Planung und umfassen die Neustrukturierung der Lease-Verträge zweier Flugzeuge sowie die Aufnahme zusätzlichen Fremdkapitals. Gemeinsam mit dem neuen Gesellschafterkreis werden Verhandlungen mit inländischen Banken geführt.

Im Zuge der strategischen Partnerschaft mit der Volga-Dnepr Gruppe werden auf der Beschaffungsseite im Jahresverlauf Einkaufsvorteile angestrebt. Auf der Absatzseite wird mit einer Abstimmung der Flugpläne und einer Zusammenarbeit auf Interline-Basis die Kooperation mit AirBridgeCargo Airlines, einer Tochtergesellschaft der Volga-Dnepr Gruppe, welche im Luftfrachtlinienverkehr tätig ist und ebenfalls Boeing 747-400 betreibt, intensiviert.

In diesem Zusammenhang hat ACG bereits zum Sommerflugplan ihr Liniennetzwerk adjustiert und neue Verbindungen nach Chicago (von Frankfurt), nach Mexico-Stadt und von Dallas nach Hahn aufgenommen. Darüber hinaus verbindet ACG viermal pro Woche Hahn bzw. Frankfurt mit Moskau.

Die zu Beginn des Geschäftsjahres aufgestellte Planung für das Geschäftsjahr 2012 geht, auf Basis einer Flotte von 4 B747-400SF und unter Berücksichtigung von positiven Sondereffekten aus der Neustrukturierung des Flugzeug-Lease-Portfolios, von einem moderaten Gewinn aus. Chancen, die sich aus der Zusammenarbeit mit der Volga-Dnepr Gruppe im Rahmen von gemeinsamen Beschaffungsaktivitäten ergeben, sind hierbei noch nicht berücksichtigt.

Aufgrund des in der Spitze um nahezu 20 % angestiegenen Ölpreises, der verzögerten Umsetzung des Sommerflugplanes insb. aus verkehrs- und wettbewerbsrechtlichen Gründen sowie einem weiterhin schwierigen Marktumfeld blieb die Umsatz- und Ergebnisentwicklung im ersten Quartal hinter den Erwartungen aus der Planung zurück. Anfang Juni wird voraussichtlich der Wetlease-Vertrag mit Ethiopian Airlines beendet und das Flugzeug in das ACG-Flugprogramm reintegriert werden. Darüber hinaus ist geplant, dass ACG im Verlauf der zweiten Jahreshälfte ihre Flotte um zwei bis drei weitere Flugzeuge, die von AirBridgeCargo Airlines übernommen werden, erweitert wird. Durch das Flottenwachstum, Synergieeffekte auf der Beschaffungsseite sowie einer erwarteten Erholung des Luftfrachtmarktes im Verlauf des dritten Quartals wird in der zweiten Jahreshälfte von einer positiven Ergebnisentwicklung ausgegangen. Es ist allerdings derzeit noch nicht absehbar, ob durch die erwartete positive Entwicklung im zweiten Halbjahr sowie die positiven Sondereffekte der operative Verlust der ersten fünf Monate vollständig kompensiert werden kann.

In den kommenden Jahren wird im Zuge der zunehmenden Etablierung der ACG im Luftfrachtmarkt, der Zusammenarbeit mit dem strategischen Partner Volga-Dnepr Gruppe bzw. AirBridgeCargo Airlines und dem weiteren Ausbau von Flotte und Streckennetz von einer positiven Ergebnisentwicklung mit moderaten Gewinnen ausgegangen.

Aufgrund der hohen Volatilität des Ölpreises und der unsicheren Konjunkturaussichten unterliegt die Prognose für den weiteren Ergebnisverlauf allerdings einem hohen Maß an Unsicherheit.

Hahn-Flughafen, 28. Juni 2012

Michael Bock

Thomas R. Homering

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2011

AKTIVA

	31.12.2011 EUR	31.12.2010 EUR
A. AUFWENDUNGEN FÜR DIE INGANGETZUNG UND ERWEITERUNG DES GESCHÄFTSBETRIEBS	119.323,00	238.646,00
B. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	38.308,54	139.715,87
II. Sachanlagen		
1. Technische Anlagen und Maschinen	299.785,34	348.310,34
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	118.774,33	986.036,71
	418.559,67	1.334.347,05
III. Finanzanlagen	2.953.195,59	2.718.122,42
	3.410.063,80	4.192.185,34
C. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte	1.918.963,65	864.712,46
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	12.098.673,82	7.634.898,76
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	600.412,58	841.288,91
	14.618.050,05	9.340.900,13
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	1.167.642,23	585.035,42
E. AKTIVE LATENTE STEUERN	5.409.018,73	3.086.983,01
F. NICHT DURCH EIGENKAPITAL GEDECKTER FEHLBETRAG	33.678.895,45	11.449.668,79
	58.402.993,26	28.893.418,69

PASSIVA

31.12.2011 EUR	31.12.2010 EUR
-------------------	-------------------

	31.12.2011 EUR	31.12.2010 EUR
A. EIGENKAPITAL		
I. Gezeichnetes Kapital	500.000,00	500.000,00
II. Gewinnrücklagen	2.334.639,05	2.334.639,05
III. Verlustvortrag	- 14.284.307,84	- 10.766.804,25
IV. Jahresfehlbetrag	- 22.229.226,66	- 3.517.503,59
V. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag	33.678.895,45	11.449.668,79
	0,00	0,00
B. RÜCKSTELLUNGEN	1.364.108,47	1.029.284,71
C. VERBINDLICHKEITEN		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.021.529,08	5.063.532,75
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34.025.912,47	12.362.162,11
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	16.247.950,00	8.910.000,00
4. Sonstige Verbindlichkeiten	1.743.493,24	1.528.439,12
	57.038.884,79	27.864.133,98
	58.402.993,26	28.893.418,69

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2011

	2011 EUR	2010 EUR
1. Rohergebnis	- 1.913.814,36	8.496.019,78
2. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	- 10.575.705,10	- 6.901.318,28
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	- 1.161.895,09	- 771.684,73
	- 11.737.600,19	- 7.673.003,01
3. Abschreibungen		
a) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	- 483.653,02	- 380.694,45
	- 483.653,02	- 380.694,45
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 9.237.184,12	- 4.360.133,79
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	197.373,85	103.415,72
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 1.374.142,62	- 454.804,99
7. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 24.549.020,46	- 4.269.200,74
8. Außerordentliche Erträge	0,00	1.507.719,96
9. Außerordentliche Aufwendungen	0,00	- 1.505.282,81
10. Außerordentliches Ergebnis	0,00	2.437,15
11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.322.759,38	751.923,68
12. Sonstige Steuern	- 2.965,58	- 2.663,68
13. Jahresfehlbetrag	- 22.229.226,66	- 3.517.503,59

Anhang für das Geschäftsjahr 2011

I. Angaben zum Jahresabschluss

A. Allgemeines

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2011 wurde auf der Grundlage der Rechnungslegungsvorschriften des Dritten Buches des Handelsgesetzbuches sowie der ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung erstellt. Die Gliederung des Jahresabschlusses erfolgt nach den Vorschriften §§ 266 ff. HGB.

Der Jahresabschluss wurde unter der Annahme des Fortbestands des Unternehmens gemäß § 252 Abs. 1 Nr. 2 HGB erstellt. Aufgrund der bilanziellen Überschuldung der Gesellschaft ist der Fortbestand des Unternehmens jedoch nur sicher gestellt, soweit aus dem Kreis der Gesellschafter weiterhin der notwendige Liquiditätsbedarf zur Verfügung gestellt wird.

Soweit für Pflichtangaben Wahlrechte bestehen, diese in der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung oder im Anhang darzustellen, sind diese aus Gründen der Übersichtlichkeit im Anhang dargestellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren gegliedert.

Die Ausweisstetigkeit wurde grundsätzlich gewahrt, ein grundlegender Bewertungswechsel gegenüber dem Vorjahr fand nicht statt. Soweit sich hiervon Abweichungen ergeben, werden diese im Folgenden erläutert.

Das Beibehaltungswahlrecht nach Art. 67 Abs. 5 EGHGB bezüglich der Aktivierung von Aufwendungen für die Inangangsetzung und Erweiterung des Geschäftsbetriebs nach § 269 HGB a. F. wurde in Anspruch genommen.

B. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Bilanzierungswahlrechte

Bilanzierungswahlrechte werden durch den Ansatz eines aktiven latenten Steuerüberhangs (§ 274 Abs. 1 S. 2 HGB) in Anspruch genommen.

Des Weiteren wurden im handelsrechtlichen Jahresabschluss gemäß § 269 HGB in der bis zum 28. Mai 2009 geltenden Fassung Aufwendungen für die Ingangsetzung des Geschäftsbetriebs aktiviert. Das Beibehaltungswahlrecht nach Art. 67 Abs. 5 EGHGB wurde dafür in Anspruch genommen. Im Jahr 2011 entfallen daher auf diese Bilanzierungshilfe Abschreibungen gemäß § 282 HGB a. F. in Höhe von 25 %.

Währungsumrechnung (§ 284 Abs. 2 Nr. 2 HGB)

Auf fremde Währung lautende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten werden grundsätzlich zum Devisenkassamittelkurs am Transaktionstag erfasst. Am Bilanzstichtag ausgewiesene, auf fremde Währung lautende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten mit Laufzeiten von einem Jahr oder weniger werden zum Devisenkassamittelkurs am Abschlussstichtag bewertet. Bei Vermögensgegenständen mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr nach Abschlussstichtag erfolgt die Bewertung mit dem niedrigeren Kurs am Abschlussstichtag sowie bei den Verbindlichkeiten mit dem höheren Kurs am Abschlussstichtag.

Der Währungsumrechnung nach § 256a HGB wurden zum Bilanzstichtag folgende Kurse zugrunde gelegt:

Vereinigte Staaten	US-Dollar (USD)	1,2939
Hongkong	Hongkong-Dollar (HKD)	10,0510
Japan	Yen (JPY)	100,20
Südafrika	Rand (ZAR)	10,4830
China	Renminbi Yuan (CNY)	8,1588
Schweden	Schwedische Krone (SEK)	8,9120
Vereinigtes Königreich	Pfund Sterling (GBP)	0,83530
Russische Föderation	Rubel (RUB)	41,7650
Schweiz	Schweizer Franken (CHF)	1,2156
Singapur	Singapur-Dollar (SGD)	1,6819

Immaterielle Vermögensgegenstände

Die entgeltlich erworbenen immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens werden zu Anschaffungskosten zuzüglich Anschaffungsnebenkosten abzüglich Anschaffungspreisminderung aktiviert. Die planmäßigen Abschreibungen werden nach der linearen Methode vorgenommen.

Sachanlagen

Die entgeltlich erworbenen Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens werden grundsätzlich zu Anschaffungskosten zuzüglich Anschaffungsnebenkosten abzüglich Anschaffungspreisminderungen aktiviert. Für abnutzbare Vermögensgegenstände des Anlagevermögens werden planmäßige Abschreibungen nach der linearen Methode vorgenommen.

Finanzanlagen

Die Bewertung des Finanzanlagevermögens erfolgt grundsätzlich zu Anschaffungskosten.

Die zum Bilanzstichtag hinterlegten unverzinslichen Kauttionen wurden unter Anwendung der von der Bundesbank gemäß § 253 Abs. 2 HGB veröffentlichten Marktzinssätze abgezinst. Unter Berücksichtigung der Restlaufzeiten von 1,5 bis 7 Jahren haben sich dabei Abzinsungssätze von 3,88 % bis 4,60 % ergeben.

Vorräte

Die Roh-, Hilfs und Betriebsstoffe werden zu Anschaffungspreisen einschließlich Nebenkosten abzüglich Preisnachlässen bewertet, die unter Beachtung des Niederstwertprinzips nicht über den Wiederbeschaffungskosten am Bilanzstichtag liegen.

Unter den Handelswaren werden zur Veräußerung vorgesehene Flugzeugpaletten ausgewiesen. Diese wurden zuvor aus dem Anlagevermögen umgegliedert und es erfolgte eine Zuschreibung auf den späteren Veräußerungspreis, der nicht über den Anschaffungskosten liegt.

Forderungen und sonstige Aktiva

Die Bewertung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfolgt zum Nennwert.

Der Bestand an liquiden Mitteln wird mit Nominalwerten bewertet.

Der Ansatz der sonstigen Aktiva erfolgt zu Nennwerten.

Rückstellungen

Die Rückstellungen werden nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung mit den notwendigen Erfüllungsbeträgen angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre abgezinst.

Verbindlichkeiten

Die Bewertung der Verbindlichkeiten erfolgt zum Erfüllungsbetrag.

Latente Ertragssteuern

Latente Ertragssteuern werden für sämtliche Differenzen zwischen den steuerlichen und den bilanziellen Wertansätzen gebildet. Die aktiven latenten Steuern umfassen auch Steuererminderungsansprüche, die sich aus der erwarteten Nutzung bestehender Verlustvorträge in Folgejahren ergeben und deren Realisierung wahrscheinlich ist.

Die latenten Steuern werden auf Basis der für die Gesellschaft geltenden Steuersätze ermittelt. Nach Verrechnung der aktiven und passiven latenten Steuern wurde der sich ergebende Aktivüberhang angesetzt.

C. Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Summe der Bruttowerte (kumulierte Anschaffungs- und Herstellungskosten) und der kumulierten Abschreibungen je Anlageposten sowie die Zugänge und Abgänge des Berichtsjahres ergeben sich aus dem folgenden Anlagespiegel (ebenso sind dem Anlagespiegel die Abschreibungen des Geschäftsjahres zu entnehmen).

Anlagespiegel

Bitte Anlagespiegel einfügen!

Eigenkapital

Die Gewinnrücklage wurde im Vorjahr unter Anwendung des Art. 67 Abs. 6 EGHGB im Zusammenhang mit der erstmaligen Aktivierung von latenten Steuern nach dem BilMoG gebildet.

Ausschüttungsgesperrte Beträge: TEUR 5.528

	TEUR
- Aus der Aktivierung von Aufwendungen für die Inangasetzung des Geschäftsbetriebs	119
- Aus dem Ansatz aktiver latenter Steuern	5.409
	5.528

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr betragen TEUR 35.794 (Vorjahr TEUR 19.525); solche mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren sind in Höhe von TEUR 1.330 (Vorjahr TEUR 3.426) enthalten.

Als Sicherheit für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von TEUR 5.000 wurde eine Globalzession von Forderungen aus Warenlieferungen und sonstigen Leistungen sowie aus sonstigen Forderungen vereinbart (Sicherheitengeber: ACG Air Cargo Germany GmbH).

Für Gesellschafterdarlehen in Höhe von TEUR 15.910 bestehen qualifizierte Rangrücktrittserklärungen.

D. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Zuschreibungen

Gemäß § 253 Abs. 5 Satz 1 HGB erfolgte eine Zuschreibung in Höhe von TEUR 147 auf den Bestand der Handelswaren.

II. Sonstige Angaben

A. Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen zum Bilanzstichtag TEUR 130.439 und resultieren im Wesentlichen aus mittel- bis langfristigen Leasing-, Lizenz-, und Mietverträgen.

B. Organe und Aufwendungen Organe

Alleinvertretungsberechtigter Geschäftsführer:

Herr Michael Bock, Dipl.-Ing.

Gemeinsam mit einem zweiten vertretungsberechtigten Geschäftsführer:

Herr Thomas Homering, Rechtsanwalt

Auf die Angabe der Gesamtbezüge des Geschäftsführungsorgans wird unter Verweis auf § 286 Abs. 4 HGB verzichtet.

C. Durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer

Geschäftsführer	2
Angestellte	54
Piloten	66

Flughafen-Hahn, 31. März 2012**gez. die Geschäftsführung****Michael Bock****Thomas Homering****ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS IM GESCHÄFTSJAHR 2011**

	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN			
	01.01.2011 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2011 EUR
AUFWENDUNGEN FÜR DIE INGANGETZUNG UND ERWEITERUNG DES GESCHÄFTSBETRIEBS	477.293,44	0,00	0,00	477.293,44
ANLAGEVERMÖGEN				
Immaterielle Vermögensgegenstände	317.073,94	14.459,23	0,00	331.533,17
Sachanlagen				
Technische Anlagen und Maschinen	419.521,09	0,00	0,00	419.521,09
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.132.621,07	415.478,08	1.306.350,68	241.748,47
Finanzanlagen	2.718.122,42	276.552,74	41.479,57	2.953.195,59
	5.064.631,96	706.490,05	1.347.830,25	4.423.291,76
	AUFGELAUFENE ABSCHREIBUNGEN			
	01.01.2011 EUR	Zuführungen EUR	Auflösungen EUR	31.12.2011 EUR
AUFWENDUNGEN FÜR DIE INGANGETZUNG UND ERWEITERUNG DES GESCHÄFTSBETRIEBS	238.647,44	119.323,00	0,00	357.970,44
ANLAGEVERMÖGEN				
Immaterielle Vermögensgegenstände	177.358,07	115.866,56	0,00	293.224,63
Sachanlagen				
Technische Anlagen und Maschinen	71.210,75	48.525,00	0,00	119.735,75
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	146.584,36	199.938,46	223.548,68	122.974,14
Finanzanlagen	0,00	0,00	0,00	0,00
	633.800,62	483.653,02	223.548,68	893.904,96
	RESTBUCHWERTE			
			31.12.2011 EUR	31.12.2010 EUR
AUFWENDUNGEN FÜR DIE INGANGETZUNG UND ERWEITERUNG DES GESCHÄFTSBETRIEBS			119.323,00	238.646,00
ANLAGEVERMÖGEN				
Immaterielle Vermögensgegenstände			38.308,54	139.715,87
Sachanlagen				
Technische Anlagen und Maschinen			299.785,34	348.310,34
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung			118.774,33	986.036,71
Finanzanlagen			2.953.195,59	2.718.122,42
			3.529.386,80	4.430.831,34

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der ACG Air Cargo Germany GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2011 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Ohne diese Beurteilung einzuschränken, weisen wir auf die Ausführung im Lagebericht hin. Dort ist unter B. I. "Chancen und Risiken" ausgeführt, dass der Jahresabschluss eine bilanzielle Überschuldung ausweist. Der Fortbestand der Gesellschaft ist nicht bedroht, da zum Zeitpunkt des Bestätigungsvermerks ein Gesellschafterwechsel stattgefunden hat und der neue Gesellschafter der Gesellschaft die notwendige Liquidität verschafft hat. Aufgrund der vorliegenden Ertrags- und Liquiditätsplanung geht die Gesellschaft auch für das laufende Geschäftsjahr von einem operativen Verlust aus. Die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft soll durch weitere Maßnahmen zur Liquiditätsbeschaffung gewährleistet werden. Die Berichterstattung über bestandsgefährdende Risiken im Lagebericht ist angemessen. Die Annahme über die Fortführung der Unternehmenstätigkeit ist nach unserer Einschätzung zutreffend.

Mainz, 13. Juli 2012

DR. DORNBACH TREUHAND GMBH
Zweigniederlassung Mainz
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Dr. Christian Gans, Wirtschaftsprüfer

Gerhard Kopf, Wirtschaftsprüfer
