

**Beihilfeberichterstattung
der Flughafen Berlin
Brandenburg GmbH (FBB)
über ihre Aktivitäten zur
Erreichung der EU- Ziele**

1. Beihilfe

In Übereinstimmung mit dem Beschluss der Europäischen Kommission C(2002) 659 vom 01.02.2022 veröffentlicht der Flughafen Berlin Brandenburg hiermit Informationen über die Verwendung der vom Bund und den Ländern Berlin und Brandenburg im Rahmen der Rekapitalisierung 2022 erhaltenen Beihilfen, insbesondere darüber, wie die Beihilfen die grüne und digitale Transformation unterstützt haben.

Der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH wurden am 29.06.2022 von ihren Gesellschaftern Beihilfen in Höhe von EUR 1,717 Mrd. zur Rekapitalisierung gewährt. Die Beihilfen dienen dem Ausgleich der Verluste in den durch die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägten Jahre 2020 bis 2022.

2. Einleitung

Als Teil der Umsetzung des Green Deal hat die Europäische Kommission im Juli 2021 das Klimaschutzpaket „Fitfor55“ vorgestellt. Mit dem Paket soll der EU-Rechtsrahmen für Klima- und Energiepolitik mit dem Ziel einer klimaneutralen EU bis 2050 sowie dem Ziel, die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu senken, in Einklang gebracht werden.¹

Mit ihrer nachhaltigen Unternehmensführung will die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH die ökonomischen, ökologischen und sozialen Herausforderungen mit dem Flughafenbetrieb in Einklang bringen und den Interessen von Nutzern und Beschäftigten des Flughafens sowie Anwohnern und Gemeinden im Umfeld des Flughafens gerecht werden. Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ist als Unternehmen der Wirtschaftlichkeit verpflichtet und der Verantwortung gegenüber den Menschen, der Umwelt, dem Klima und den Interessen seiner Nachbarn bewusst. Wesentliche Themen im Flughafenkontext sind beim Umweltschutz vor allem der Schall- und Immissionsschutz sowie der Wasserhaushalt, die Biodiversität und die Kreislaufwirtschaft. Die Dekarbonisierung der Energieversorgung mit Strom und Wärme sowie die Umstellung der Bodenmobilität auf alternative Antriebe sollen u.a. zu einem zukunftsweisenden Flughafenbetrieb führen.

¹ <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2022/06/27/fit-for-55-council-agrees-on-higher-targets-for-renewables-and-energy-efficiency/>

3. Aktivitäten im Zusammenhang mit den EU-Zielen der grünen Transformation und der Klimaneutralität bis 2050

Nachhaltigkeit am BER

Das Nachhaltigkeitsmanagement der FBB ist aufgrund seiner übergreifenden und überragenden Bedeutung 2022 als zentrale Stelle bei der Vorsitzenden der Geschäftsführung eingerichtet worden. Ein wesentlicher Aufgabenschwerpunkt ist die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie, deren Umsetzung und das fortlaufende Monitoring aktueller und geplanter Projekte sowie die entsprechende Berichterstattung.

Den Betrieb des BER schrittweise nachhaltiger zu gestalten, ist aber nicht allein Aufgabe des neu geschaffenen Nachhaltigkeitsmanagements. Den Flughafen ökonomisch selbstständig, ökologisch verantwortungsbewusst und sozial zukunftsfähig zu gestalten, ist der Leitgedanke der FBB-Unternehmensstrategie. Die Umsetzung dieser Zielsetzung wurde in den Arbeitsschwerpunkten aller Unternehmensbereiche fest verankert.

Die FBB will die Infrastruktur des BER spätestens bis zum Jahr 2045 CO₂-neutral betreiben (Scope 1 und 2).² Dies entspricht sowohl der Zielsetzung der Bundesregierung als auch dem Ziel der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV).

Hierbei stehen die Reduktion des Energieverbrauchs und die Dekarbonisierung der Energieversorgung mit Strom und Wärme für einen zukunftsorientierten Flughafenbetrieb im Mittelpunkt. Das Zwischenziel zum Jahr 2030 ist die Reduzierung der CO₂-Emissionen um 65 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2010 im Vergleich zu den Emissionen der Flughäfen Tegel und Schönefeld. Im Hinblick auf die Klimaziele der FBB wurde eine „CO₂-Roadmap“ mit möglichen Maßnahmen entwickelt.

Rund 95 Prozent des FBB-Emissionsinventars resultiert aus der Versorgung der Gebäude und Anlagen mit Wärme, Kälte und Strom. Daher ist die Transformation des Energiesystems zum Erreichen der Klimaziele elementar. Zu den wesentlichen Verbrauchsquellen zählen neben den Terminalgebäuden das Rechenzentrum und die Flugzeugwartung in den Hangars. Hinzu kommt die gesetzlich vorgeschriebene Beleuchtung der Vorfelder und Rollwege sowie die Befeuerung der beiden Start- und Landebahnen.

Die Energieversorgung des Flughafens wird größtenteils über erdgasbetriebene Blockheizkraftwerke (BHKWs) sichergestellt, die Wärme, Strom und nachgelagerte Kälte über Absorptionskältemaschinen erzeugen. Kompressionskältemaschinen ergänzen die Kälteversorgung und Heizkessel decken den restlichen Wärmebedarf zu Spitzenlastzeiten ab. Rund 40 Prozent des Strombedarfs deckt der BHKW-Betrieb ab, die anderen 60 Prozent werden über den Strombezug aus dem öffentlichen Netz sichergestellt. Seit 2012 bezieht die FBB zertifizierten Ökostrom über Herkunftsnachweise. Verglichen mit dem Bezug aus dem deutschen Strommix konnte auf diese Weise im Betriebsjahr 2021 rund 23.000 Tonnen CO₂ eingespart werden. Auf der Basis der bisher vorliegenden Daten für das Berichtsjahr 2022 mit einem reduzierten Einsatz der BHKW und einem damit einhergehenden höheren Ökostrombezug, lässt

² Sowohl hinsichtlich eigener Emissionen (Scope 1) als auch der Emissionen der Energielieferanten (Scope 2).

sich abschätzen, dass die CO₂-Ersparnis gegenüber dem deutschen Strommix trotz stark gestiegener Passagierzahlen weiter angewachsen ist.

Auch die von der Bundesregierung im Herbst 2022 erlassenen Maßnahmen zur Sicherung der Energieversorgung (EnSikuMaV) haben dazu beigetragen, die Energieeffizienz der FBB weiter zu steigern. Im Geltungszeitraum der Verordnung von September 2022 bis April 2023 haben die zur Umsetzung der Verordnung getroffenen Maßnahmen zu einer Reduzierung des Wärme- und Stromverbrauchs und somit zur Senkung des Gasverbrauchs am gesamten Campus BER geführt. Im Jahr 2022 verringerte sich der Gasverbrauch der BHKWs um 31 GWh (-21 Prozent ggü. 2021), was einer CO₂-Reduzierung von rund 5.500 Tonnen CO₂ entspricht.

Neben der Wärme- und Stromproduktion steht die Weiterentwicklung der Energieeffizienz im Fokus. Dazu gehören die weitere, sukzessive Umstellung der Beleuchtungsanlagen auf LED sowohl in den Gebäuden als auch auf den Flugbetriebsflächen, die angepasste und intelligente Steuerung und Regelung von technischen Anlagen, die Einführung von E-Mobilität im Carpool der FBB sowie weitere Maßnahmen im Rahmen des Energiemanagements.

Umwelt und Schallschutz

Die Flughafengesellschaft verantwortet den Natur- und Artenschutz auf ca. 1.600 Hektar Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und überwacht rund um die Uhr die Luftqualität am BER und im Umfeld des Flughafens.

Fluglärm wird am BER nicht nur penibel gemessen und ausgewertet, mit einem weltweit neuen Entgeltmodell versucht die FBB darüber hinaus Anreize für ein leiseres Starten und Landen der Flugzeuge zu schaffen. Zwar wurden lärmabhängige Entgelte an den alten Flughäfen Schönefeld und Tegel bereits seit 2005 erhoben. Aufgrund der dort gemachten Erfahrungen wurde das neue Entgeltmodell entwickelt, das in 2019 mit den Airlines konsultiert und von der Aufsichtsbehörde genehmigt wurde und seit September 2022 am BER zum Einsatz kommt. Die Lärmrentgelte werden mit dem neuen Lärmrentgeltmodell anhand des tatsächlich verursachten Lärms eines konkreten Start- oder Landevorgangs erhoben. Airlines, die u.a. auf leisere Flugzeuge und lärmarme Flugverfahren setzen, zahlen im Vergleich zu Airlines, die laute Flugzeuge nutzen oder Flugverfahren nutzen, die zu mehr Lärm führen, geringere Lärmrentgelte.

Für dennoch unvermeidbaren Lärm hat die Flughafengesellschaft vor vielen Jahren das Schallschutzprogramm BER aufgesetzt. Davon können mehr als 26.000 Haushalte auf einer Fläche von rund 155 km² rund um den BER profitieren und umfangreiche Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungszahlungen erhalten. Bis Ende 2022 wurden im Schallschutzprogramm BER bereits 462 Millionen Euro investiert. Weitere diesbezügliche Anträge und signifikante Investitionen werden auch in den kommenden Jahren erwartet.

4. Aktivitäten im Zusammenhang mit den EU-Zielen der digitalen Transformation

Neben der guten Kooperation aller Partner am Flughafen und der Inbetriebnahme des stark auf Automatisierung und Digitalisierung setzenden Terminals 2 ist auch im Terminal 1 der konsequente Ausbau der Self-Service-Angebote wesentliche Grundlage der Verbesserung und Vereinfachung der Passagierprozesse. Sowohl die von der FBB geschaffenen technischen Möglichkeiten des selbstständigen Check-Ins als auch der automatisierten Gepäckaufgabe werden von immer mehr Airlines genutzt und ihren Passagieren angeboten.

„BER Runway“: Per Zeitfenster zur Sicherheitskontrolle

Die im August 2022 erstmals an einem europäischen Flughafen eingeführte Möglichkeit, einen festen Zeitslot für die Sicherheitskontrolle („BER Runway“) zu reservieren, hat den Abreiseprozess für die Passagiere planbarer gemacht. Der Service wird von den Reisenden am BER sehr gut angenommen, 2022 wurden am BER bereits 430.000 Slots gebucht. Aufgrund der guten Buchungszahlen und des positiven Feedbacks der Passagiere für den neuen Service wurden die Kapazitäten der BER Runway Anfang März 2023 deutlich erhöht. Für den Flughafen und die bei der Sicherheitskontrolle involvierten Prozesspartner ermöglicht die BER Runway aufgrund der besseren Planbarkeit eine effizientere Personalsteuerung und damit stabilere Prozesse.

Service-Check-in und Self Service bag Drop

Viele Airlines ermöglichen einen Self-Service-Check-in oder Self Service bag Drop off – dazu wurden von der FBB die Anzahl der Self-Service-Automaten am BER deutlich erhöht. Insgesamt standen den Passagieren 99 Automaten in Terminal 1 und 19 Automaten in Terminal 2 zur Verfügung. Zusätzlich wurde durch Umbauarbeiten in der Check-in-Halle in Terminal 1 mehr Platz für eine bessere Orientierung und zusätzliche Bereiche zur Vorbereitung auf die Sicherheitskontrollen geschaffen. Das Angebot wird von den Passagieren mit großem Interesse angenommen, weil damit Wartezeiten vermieden werden können. Auch diese Maßnahmen ermöglichen eine effizientere Personalsteuerung und damit stabilere Prozesse bei allen Prozesspartnern.

„BER Traveller“: Biometrischer Service für schnellen Zugang zur Priority Sicherheitskontrolle

Im Mai 2022 hat der Flughafen Berlin Brandenburg mit BER Traveller testweise einen digitalen Service zur biometrischen Zugangskontrolle eingeführt. Dabei können in der Testphase Passagiere ausgewählter Airlines komfortabel und reibungslos per Gesichtserkennung über eine separate Spur schnellen Zugang zur Sicherheitskontrolle erhalten.

In einem nächsten Schritt sollen auch die Nutzung der BER Self Service Automaten, das Boarding am Gate und der Zutritt zur Lounge per Gesichtserkennung möglich sein.

Mit dieser Teststellung möchte die FBB in Zusammenarbeit mit den Airlines herausfinden, wie Flughafenprozess noch zukunftsfähiger und digitaler gestaltet werden können, um Passagieren das Reisen zu erleichtern und Prozesse zu vereinfachen.

5. Weitere Aktivitäten im Kontext eines ökonomischen, ökologischen und sozialen Flughafenbetriebs

Sunflower

Der Flughafen Berlin Brandenburg hat im Februar 2023 als erster deutscher Flughafen das Sunflower-Umhängeband eingeführt. Die Sonnenblume (Sunflower) auf dem Band ist ein international anerkanntes Symbol für nicht sichtbare Beeinträchtigungen. Menschen mit versteckten Beeinträchtigungen sollen am BER alle Reisemöglichkeiten uneingeschränkt nutzen können. Mithilfe des Bandes bekommen die Trägerinnen und Träger am BER die Möglichkeit, gegenüber den Beschäftigten am Flughafen eindeutig zu signalisieren, dass sie eine nicht sichtbare Einschränkung haben. So können sich alle am Flughafen – das Personal genauso wie die Mitreisenden – darauf einstellen, dass diese Personen nach Bedarf Unterstützung, etwas mehr Zeit oder ein wenig Geduld während ihres Aufenthalts am BER benötigen.