



Geschäftsbericht 2010

Berliner Flughäfen

Passagiere 2010

Berlin gesamt	22.323.511
Berlin-Schönefeld	7.297.911
Berlin-Tegel	15.025.600

Flugzeugbewegungen 2010

Berlin gesamt	235.165
Berlin-Schönefeld	76.595
Berlin-Tegel	158.570

Geschäftsführung

Prof. Dr. Rainer Schwarz

Dr. Manfred A. Körtgen

Gesellschafter

Bundesrepublik Deutschland	26%
Land Berlin	37%
Land Brandenburg	37%

Airlines 88

Flugziele 171

Mitarbeiter

Gesamt	1.468
Berlin-Schönefeld	958
Berlin-Tegel	510
Auszubildende	69

Kontakt

Flughafeninfo

Internet

Tel. 0180 - 5000 186

www.berlin-airport.de

Inhalt

Editorial	2
Hier startet Berlin	4
	6 Rückblick 2010
	8 Hauptstadt-Airport BBI
Unsere Geschäftsfelder	14
	16 Aviation
	18 Marketing
	20 Flugziele und Airlines
	22 Verkehrsstatistik
	25 Cargo
	26 Non Aviation
	30 Real Estate
Das sind wir	34
	36 Personal
	38 Umwelt
	40 Umland
	42 Dialog
	44 Struktur
Unsere Zahlen	48
	50 Konzernbilanz
	52 Konzerngewinn- und -verlustrechnung
	53 Konzernkapitalflussrechnung
	54 Konzerneigenkapitalspiegel
	55 Konzernanhang
	62 Entwicklung des Anlagevermögens
	64 Konzernlagebericht
	84 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Editorial



Sehr geehrte Damen und Herren,

2010 war ein sehr erfolgreiches Jahr für unser Unternehmen. Erstmals konnten wir 22 Millionen Passagiere auf den Berliner Flughäfen begrüßen. Mit diesem Verkehrsergebnis und mittlerweile zwölf Langstrecken haben wir bereits jetzt die Ziele erreicht, die wir uns eigentlich erst für das Eröffnungsjahr des neuen Hauptstadt-Airports gesetzt hatten. Auch die Umsätze haben mit rund 506 Millionen Euro einen neuen Höchststand erreicht, das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) liegt bei rund 109 Millionen Euro. Trotz aller Erfolge – das vergangene

Jahr war auch durch einige Turbulenzen geprägt. Der Vulkanausbruch auf Island, verschiedene Streiks sowie lange Schnee- und Frostperioden im Januar und Dezember 2010 haben den Flugverkehr häufig behindert. Für die Berliner Flughäfen waren ansonsten die Verschiebung des Eröffnungstermins des BBI und die Diskussion um die Flugrouten wichtige und besonders kontroverse Themen. Im Ergebnis bleibt festzuhalten: Wir sind auf Wachstumskurs, mit attraktiven Langstreckenverbindungen, dem Aufbau von Drehkreuzverkehren in Tegel sowie vielen starken, verlässlichen Partnern. Auch unser wichtigstes Projekt, der Bau des neuen Flughafens Berlin Branden-

burg International BBI, nimmt weiter Fahrt auf. Dieses Jahr werden wir alle wichtigen Gebäude für den BBI fertigstellen und mit dem Probebetrieb starten. Am 3. Juni 2012 wird der neue Flughafen dann eröffnet. Ein Flughafen, der sowohl eine herausragende Infrastruktur als auch Platz für weiteres Wachstum bietet. Damit sichert der BBI die Zukunftsfähigkeit der deutschen Hauptstadtregion.

*Prof. Dr. Rainer Schwarz
Sprecher der Geschäftsführung
der Berliner Flughäfen*

*Dr. Manfred A. Körtgen
Geschäftsführer Betrieb/BBI
der Berliner Flughäfen*



Hier
startet
Berlin

2010 ist ein Jahr der Rekorde bei den Berliner Flughäfen: Zum ersten Mal wurden in Schönefeld und Tegel über 22 Millionen Passagiere gezählt. Dies ist ein Anstieg gegenüber 2009 um 6,4 Prozent. Damit liegen die Berliner Flughäfen auch im achten Jahr in Folge besser als der Durchschnitt der internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland. Zugleich konnten sie ihren dritten Platz unter den deutschen Verkehrsflughäfen behaupten.

Rückblick

Neuer Rekord: Erstmals über 22 Millionen Passagiere



Gute Ergebnisse bei Passagier- und Geschäftszahlen

2010 wird als Rekordjahr in die Geschichte der Berliner Flughäfen eingehen. Zum ersten Mal konnten an den Flughäfen Schönefeld und Tegel in einem Jahr über 22 Millionen Passagiere gezählt werden. Im Vergleich zu 2009 ist das ein Anstieg um 6,4 Prozent. Mit diesem Wachstum sind wir auch im abgelaufenen Jahr unserer Rolle als Schwungrad für die Wirtschaft in der Region Berlin-Brandenburg gerecht geworden. Im Vergleich zu anderen internationalen Verkehrsflughäfen in

Deutschland haben sich die Berliner Flughäfen schon zum achten Mal in Folge besser als der Markt entwickelt (+ 5 Prozent gegenüber 2009). Damit konnten wir unseren dritten Platz unter den deutschen Verkehrsflughäfen behaupten und den Marktanteil bei knapp zwölf Prozent stabilisieren. Die beliebtesten Ziele 2010 waren München, London und New York. Den größten Zuwachs konnten die Berliner Flughäfen bei den Passagieren auf den außereuropäischen Strecken verzeichnen. Das zeigt, dass die Berliner Flughäfen nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ

auf den für Geschäftsleute wichtigen Strecken wachsen. Mit insgesamt 22,32 Millionen Passagieren und zwölf Langstrecken haben wir die Ziele erreicht, die wir uns eigentlich erst für das Eröffnungsjahr des BBI gesetzt hatten.

Umsätze erreichen Höchststand

Auch die finanziellen Kennzahlen für das abgelaufene Jahr stimmen: Die Umsätze haben mit rund 506 Millionen Euro einen neuen Höchststand erreicht, das EBITDA (Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) liegt bei rund 109 Millionen Euro.

2010

airberlin-Drehkreuz in Tegel

Aber nicht nur die Passagier- und Geschäftszahlen des vergangenen Jahres können sich sehen lassen. Uns freut besonders, dass auch der Drehkreuzaufbau in Tegel bereits im Mai 2010 und somit vor der BBI-Eröffnung begonnen hat. airberlin bietet mittlerweile mehr als 6 000 wöchentliche Verbindungen von und nach Berlin an. Von besonders großer strategischer Bedeutung: Seit Beginn des Drehkreuzaufbaus im Mai 2010 hat sich die Zahl der Passagiere, die das airberlin-Drehkreuz in Tegel zum Umsteigen nutzen, verdoppelt.



Die Berliner Flughäfen im Jahr 2011

Nach einem Rekordjahr 2010 hoffen wir auf ein ebenso erfolgreiches Jahr 2011: Die Verkehrsentwicklung wird sich dieses Jahr voraussichtlich auf dem hohen Niveau von 22 Millionen Passagieren stabilisieren. In jedem Fall werden wir dieses Jahr nutzen, uns für die Inbetriebnahme des neuen Flughafens für die Hauptstadtregion hervorragend aufzustellen. Im Juni 2012 betritt mit dem BBI ein neuer Player den europäischen Luftverkehrsmarkt. Mit dem neuen

Hauptstadt-Airport bietet Berlin den Airlines einzigartige Wachstumschancen in einem der vielversprechendsten Märkte Europas. Nur Berlin kann mit dem BBI seine Luftverkehrskapazitäten verdoppeln und damit Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit für die nächsten Jahrzehnte sichern. Ziel ist es, mit dem BBI in die Top 10 der europäischen Flughafenstandorte aufzusteigen. 2010 hat gezeigt, dass sich die Potenziale

des neuen Flughafens auch schon vor seiner Eröffnung zeigen. Rekorde bei den Passagier- und Geschäftszahlen, ein erfolgreicher Drehkreuzaufbau in Tegel – das alles gibt uns weiteren Rückenwind für den Hauptstadtflughafen als neue Ost-West-Drehscheibe im Herzen Europas.

*Prof. Dr. Rainer Schwarz
Sprecher der Geschäftsführung
der Berliner Flughäfen*



BBI

Weiter auf Kurs: Der neue Flughafen für Berlin und Brandenburg



Mit dem BBI bauen wir das wichtigste Zukunftsprojekt der Hauptstadtregion und sind damit 2010 ein großes Stück vorangekommen. Heute ist mit dem Terminal, der neuen Start- und Landebahn Süd sowie dem Tower für die Fluglotsen gut zu erkennen: Hier entsteht ein Flughafen. In etwas mehr als einem Jahr, am 3. Juni 2012, wird der erste Flieger vom neuen Hauptstadt-Airport abheben.

Auf der BBI-Baustelle konnten 2010 wichtige Meilensteine erreicht werden. Im Mai wurde Richtfest für das BBI-Terminal gefeiert, Ende des Jahres konnte die Fassade des

Terminals geschlossen werden. Der unterirdische Bahnhof ist vorfristig zum Ausbau an die Bahn übergeben worden, in der Gepäcksortieranlage und den Energiezentralen läuft bereits der Probetrieb. Im September fiel außerdem der Startschuss für den Baubeginn der Airport City direkt vor dem BBI-Terminal. Trotz dieser Erfolge war 2010 für uns aber auch ein Jahr der Herausforderungen. Mit der Verschiebung des Eröffnungstermins und der Diskussion um die Flugrouten hatten wir im letzten Jahr zwei wichtige und besonders kontroverse Themen auf der Agenda.

Über zwei Milliarden Euro Vergaben

Schon vor seiner Inbetriebnahme ist der BBI eine Erfolgsstory für die Wirtschaft in Berlin und Brandenburg. Insgesamt wurden bis Ende 2010 Aufträge im Wert von über zwei Milliarden Euro vergeben. 360 Unternehmen aus der Region Berlin-Brandenburg haben bei der bisherigen Auftragsvergabe Ausschreibungen für sich entscheiden können. Damit konnten Aufträge im Wert von 1,2 Milliarden Euro an regionale Unternehmen vergeben werden. Ein Zeichen dafür, dass unser Mittelstandskonzept aufgegangen ist.



2011 wird der BBI auf die Probe gestellt

Auf der BBI-Baustelle werden 2011 entscheidende Bauabschnitte fertiggestellt. So wird insbesondere der Innenausbau des Terminals vorangetrieben und mit dem Bau der zusätzlichen Pavillons begonnen. Ende November beginnt dann der Probebetrieb. Bis dahin werden alle wesentlichen Elemente des neuen Flughafens einsatzbereit sein. Während des sechsmonatigen Probebetriebs erhalten Interessierte die Möglichkeit, den BBI selbst zu testen. Vom Check-In über die Sicherheitskontrolle bis hin zur

Gepäckabfertigung kommen alle Prozesse auf den Prüfstand – nur so kann gewährleistet werden, dass der neue Flughafen für die Hauptstadtregion am 3. Juni 2012 möglichst störungsfrei in Betrieb genommen werden kann.

BBI: Ein Flughafen für Berlin und Brandenburg

Im Moment ist er noch die größte Flughafenbaustelle Europas. Mit der Inbetriebnahme des BBI im Juni 2012 wird daraus der neue Flughafen für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Ein Flughafen, der modern, flexibel, kosteneffizient

und architektonisch in der Region verankert ist. Und ein Flughafen, der im Gegensatz zu anderen Flughäfen seiner Größe das Potenzial bietet, weiter wachsen zu können. Am BBI werden alle Verkehre – von Low-Cost-Airlines bis hin zu den klassischen Netzwerk-Carriern – unter einem Dach Platz finden. Nach dem Check-In geht es für die Passagiere durch die zentrale Sicherheitskontrolle in den Marktplatz mit Gastronomie und Shopping-Angeboten und von dort direkt zu den Abfluggates. Das Prinzip der kurzen Wege gilt für die Reisenden aber auch schon bei der Fahrt zum Flughafen. Mit dem Bahnhof direkt unter dem Terminal und einer eigenen Autobahn- und Bundesstraßenanbindung ist der BBI nicht nur aus der Luft schnell zu erreichen. Mit dem BBI erhält die Hauptstadtregion den zukunftsfähigen Flughafen, den sie verdient.

*Dr. Manfred A. Körtgen
Geschäftsführer Betrieb/BBI
der Berliner Flughäfen*

BBI

Die wichtigsten Schritte 2010



Terminal

Das BBI-Terminal ist das Herzstück des neuen Flughafens. Am 7. Mai 2010 wurde mit dem Richtfest ein wichtiger Meilenstein auf Europas größter Flughafenbaustelle erreicht. Der Rohbau des BBI-Terminals ist fertiggestellt, anschließend wurde mit dem Innenausbau begonnen. Seit Ende 2010 ist das Äußere des Terminals geschlossen: An der zentralen Zufahrt des Terminals wurden die letzten Glasscheiben in die Seilbindefassade gesetzt. Damit konnte der Innenausbau in diesem Winter unabhängig von der Witterung weitergehen.

Gepäcksortierhalle

Am 1. Februar 2010 wurde die Gepäcksortierhalle des neuen Hauptstadt-Airports Berlin Brandenburg International BBI an die Firma Vanderlande Industries übergeben. Vanderlande begann umgehend mit dem Einbau der hochmodernen

Gepäcksortieranlage. Die ersten Probeläufe fanden bereits im Herbst 2010 statt.

Bahnhof

Bereits vor dem vereinbarten Fertigstellungstermin haben die Berliner Flughäfen den westlichen Bahntunnel und damit den letzten Teil der unterirdischen BBI-Bahnanlagen an die DB Netz AG übergeben. Die Deutsche Bahn hat bereits auf der unterirdischen Strecke mit dem bahntechnischen Ausbau begonnen. Die drei Bahnsteige des Bahnhofs wurden errichtet, drei Kilometer Gleis sind bereits verlegt.

Straßenanbindung

Im August wurde die letzte von insgesamt neun Straßenbrücken auf dem BBI betoniert. Über die circa 50 Meter lange Spannbetonbrücke werden Passagiere und Besucher fahren, die zum BBI-Terminal und in die davor liegende Airport City möchten.

Mieter für Gastronomie, Einzelhandel und Service ausgewählt

Im Mai 2010 stellten die Berliner Flughäfen die Mieter für die 23 Gastronomie-Flächen am neuen Hauptstadt-Airport BBI vor. Das gastronomische Angebot reicht von Fast Food bis hin zum Business-Essen. Über die Hälfte der Flächen konnte regionalspezifisch vermietet werden. Seit Oktober stehen zudem die Mieter für 69 Einzelhandels- und Serviceflächen fest. Rund ein Viertel der Anbieter präsentieren sich mit typischen Konzepten aus der Region Berlin-Brandenburg.

Airport City

Am 28. September 2010 starteten die Bauarbeiten in der Airport City, die sich direkt vor dem BBI-Terminal befindet. Auf einer Gesamtfläche von 16 Hektar entsteht hier ein modernes, urbanes Dienstleistungszentrum. Bis zur Eröffnung des BBI werden vier Parkhäuser, ein Mietwagencenter, ein Vier-Sterne-Hotel sowie ein Büro- und Dienstleistungszentrum gebaut. Zusätzlich entsteht nordöstlich der Airport City ein modernes Luftfrachtzentrum für Beiladefracht.

Business Park Berlin

Die Vermarktung des Business Park Berlin ist 2010 weiter vorangeschritten. Die Berliner Flughäfen haben im September eine 16.000 Quadratmeter große Fläche an den Nürnberger Projektentwickler PROJECT PI Immobilien AG veräußert. Das Grundstück befindet sich im Eingangsbereich des Business Park Berlin. Die PROJECT Immobilien Gruppe plant, vier Büro- und Geschäftshäuser mit insgesamt rund





38.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche zu realisieren.

Energie

Pünktlich zum vereinbarten Fertigstellungstermin hat EWE NETZ im April 2010 das rund 700 Meter lange Gasnetz sowie zwei Gasdruckregelanlagen für zwei der drei Energiezentralen in Betrieb genommen und an die Berliner Flughäfen zur Nutzung übergeben. Im Juni 2010 konnte der Probebetrieb in den neuen Energiezentralen für den BBI starten. Die hochmodernen Gebäude und Anlagen liefern dem Airport BBI künftig Wärme, Kälte und Strom aus dem Blockheizkraftwerk sowie Notstrom.

Neues Kommunikationsnetz für den BBI

Am neuen Hauptstadt-Airport BBI wurde im September mit der Installation des Kommunikationsnetzes begonnen. Die gesamte Sprach- und Datenkommunikation sowie sicherheitsrelevante Dienste wie Videoüberwachung oder Leitstellenkommunikation werden hier in einer einzigen Infrastruktur zusammengeführt.

Feuerwachen

Der Rohbau für die Hauptfeuerwache West wurde im Frühsommer 2010 fertiggestellt, die Fassaden wurden zum Jahresende geschlossen. Neben den feuerwehrspezifischen Einsatzräumen beinhaltet diese zwei Hallen für Großfahrzeuge, die Feuerwehrleitstelle, das Airport Control Center, die Notfalleinsatzzentrale, die Sicherheitsleitstelle und die Leitstelle Technik. Die Feuerwache Ost beinhaltet u.a. drei Fahrzeughallen und dient neben der Brandabwehr bei Luftfahrzeugen in erster Linie dem Gebäudebrandschutz des Terminals.

Technische Instandhaltung

Die Fassade des Gebäudes der technischen Instandhaltung wurde Ende 2010 geschlossen. Nach Fertigstellung wird das Gebäude Verwaltungsbereiche und Werkstätten für das Technische Facility Management, Aviation und Informations- und Kommunikationstechnik beherbergen. Außerdem ist das zentrale Rechenzentrum des neuen Flughafens dort angesiedelt. Bis zu 500 Rechner versorgen künftig

den neuen Hauptstadtflughafen mit Rechenleistung.

Kunst am Bau

Die Auswahl der ersten Kunstwerke für den neuen Hauptstadt-Airport BBI ist im September erfolgt. Das Preisgericht, ein unabhängiges Expertengremium, hat drei Entwürfe für die Kunst am Bau prämiert. Diese sollen bis zur BBI-Eröffnung im Juni 2012 realisiert werden. Die Auswahl der Kunstwerke erfolgte über Einladungs- sowie offene Wettbewerbe. Verbindendes Thema ist der Gegensatz Land-Luft.

Inbetriebnahme BBI

Der BBI wird am 3. Juni 2012 seinen Betrieb aufnehmen. Einer entsprechenden Vorlage der Geschäftsführung der Berliner Flughäfen hat der Aufsichtsrat des Unternehmens in seiner Sitzung am 25. Juni 2010 zugestimmt. Grund sind neue Sicherheitsvorschriften ab 2013 sowie Planungsverzüge aufgrund der Insolvenz eines am Bau beteiligten Ingenieurbüros. Es wurde mit den Planungen für zwei Pavillons nördlich und südlich des Terminals begonnen.

Ausblick

Die nächsten Schritte zum BBI

Auf der BBI-Baustelle

2011 werden auf der BBI-Baustelle wesentliche Bauabschnitte fertiggestellt. Wichtige Meilensteine sind die Fertigstellung der Feuerwachen West und Ost, der Winterdiensthalle, der Betriebsspezifischen Gebäude, der Zugangskontrollstellen, der Betriebstankstellen, der Gebäude für die Sicherheitsdienste und die Bodenverkehrsdienste sowie der Parkhäuser in der Airport City und des Mietwagencenters. Zudem beginnt der Bau der Pavillons für die zusätzlichen Sicherheitskontrollstellen.

Probetrieb am BBI

Bis zum Beginn des Probetriebs im November 2011 werden die wichtigsten Elemente des neuen Flughafens einsatzbereit sein. Dann werden in einem sechsmonatigen Probetrieb alle Abläufe intensiv auf Herz und Nieren geprüft: Kofferbänder werden in Bewegung gesetzt, Check-In-Counter werden probenhalber besetzt, Sicherheitskontrollen getestet und alle nur erdenklichen Situationen simuliert. Dazu werden die Berliner Flughäfen ab Mitte dieses Jahres Statisten suchen, die den neuen Flughafen an zahlreichen Probetagen dem ersten Hätetest unterziehen.

Die Umzugsnacht

Am 2. Juni 2012 folgt die spektakuläre Umzugsnacht. Aus zwei wird eins: Die Flughäfen Tegel und Schönefeld schließen abends. Über Nacht werden alle mobilen Geräte, Maschinen und Anlagen zum neuen Hauptstadt-Airport BBI gebracht. Dort startet am Morgen des 3. Juni 2012 die erste Linienmaschine.



Neues CD/CI

Neuer Flughafen, neue Marke: Mit Inbetriebnahme wird der BBI nicht nur den Namen „Flughafen Berlin Brandenburg“ tragen. Zusätzlich wird Berlin unter dem Drei-Letter-Code BER firmieren. Der Flughafen erhält auch ein neues Corporate

Design. Dieses beinhaltet ein neues Logo sowie neue Farben, die das Unternehmen auf der Internetseite, in Publikationen, auf Geschäftspapieren oder Berufsbekleidung nach außen repräsentieren. Das neue Corporate Design wird Mitte 2011 vorgestellt.



BBI in Zahlen

- Der Flughafen Schönefeld wird im Zuge des Ausbaus zum BBI um eine Fläche von 970 Hektar erweitert. Insgesamt wird der neue Airport 1.470 Hektar groß, das entspricht rund 2.000 Fußballfeldern.
- Midfield Airport BBI: Das Terminalgebäude des BBI wird sich zwischen zwei parallel angelegten Start- und Landebahnen, die aufgrund des seitlichen Abstandes von 1.900 Meter unabhängig voneinander betrieben werden können, befinden. Terminal, Gate-Positionen und Parkplätze liegen ebenfalls kompakt zwischen den Runways. Ein Großteil des Bodenlärms bleibt dadurch innerhalb des Flughafenzauns.
- Das Midfield-Terminal wird sechs Geschossebenen haben und in der Startversion zunächst bis zu 27 Millionen Passagieren Platz bieten.
- BBI-Nordbahn: Die bereits bestehende, derzeit südliche Start- und Landebahn des Flughafens Schönefeld wird zur BBI-Nordbahn und von 3.000 auf 3.600 Meter verlängert.
- BBI-Südbahn: Der BBI erhält eine völlig neue Start- und Landebahn mit einer Länge von 4.000 Meter und einer Breite von 60 Meter.
- Ausbaumodule: In Modulen kann der BBI schrittweise für bis zu 45 Millionen Passagiere erweitert werden.
- Das Terminal verfügt in der Startversion über 16 Fluggastbrücken am Haupt-Pier. Weitere neun Brücken befinden sich am Süd-Pier. Am Nord-Pier sind die Luftfahrzeuge über Walk-Boarding zu erreichen.
- Der BBI wird über 85 Flugzeug-Abstellpositionen verfügen.
- Die Passagiere werden auf dem BBI alle Flugangebote von innerdeutschen über innereuropäische bis hin zu Interkontinentalflügen unter einem Dach im zentralen Terminal finden („One-Roof-Konzept“).



Unsere Geschäfts- felder

Die drei Geschäftsbereiche
Aviation Management,
Non Aviation Management
und Real Estate Management
sorgen für die Umsätze an den
Berliner Flughäfen.
Der Bereich Marketing bringt die
Airlines nach Berlin und
sichert beste Verbindungen für
die deutsche Hauptstadtregion.

Aviation

Alle beteiligten Mitarbeiter haben Unglaubliches geleistet



Andreas Deckert, Leiter des Geschäftsbereichs Aviation Management der Berliner Flughäfen

22 Millionen Passagiere, an beiden Flughäfen gab es so viele Fluggäste wie noch nie. Wie haben Sie es im Verkehrsbereich geschafft, diese hohe Passagierzahl zu bewältigen?

Trotz maximal ausgelasteter Ressourcen, wie wir sie in Schönefeld und Tegel haben, läuft der Betrieb unter normalen Bedingungen ganz gut. Schwierig wird es allerdings, wenn zusätzliche Herausforderungen, wie ein strenger Winter, auftreten. Das ist ein echter Kraftakt. Dann versuchen wir vor allem, Beeinträchtigungen zu vermeiden oder so gering wie möglich zu

halten. Dazu braucht es Motivation der Mitarbeiter, die Aussicht auf Besserung sowie das Verständnis der Kunden. Auf all das können wir zum Glück zählen. Denn bis zur Eröffnung des BBI dauert es ja nicht mehr lange.

Wie lief die Einführung des neuen Drehkreuzes von airberlin?

Das war eine riesige Leistung von allen Beteiligten, von der Verkehrsleitung, Sicherheit über Feuerwehr und die anderen Dienstleister, wie Globeground, Securitas oder der Bundespolizei. Wir haben das Drehkreuz in der alten Infrastruktur mit

kleinen Umbaumaßnahmen realisiert. Zudem war die Vorbereitungszeit mit acht Wochen sehr knapp, andere brauchen da ein ganzes Jahr oder länger. Wir schaffen hier die verkehrliche Rampe für den BBI. So ein Drehkreuz ist doch etwas ganz anderes als Punkt-zu-Punkt-Verkehr. Da kann ein verspäteter Flug leicht 30 weitere Verspätungen nach sich ziehen. Auch die Spitzenzeiten haben sich verändert. Früher haben etliche Maschinen hier übernachtet, um sechs Uhr morgens ging es mit rund 20 Starts los. Jetzt scheidet es so richtig ab halb neun. In einer dreiviertel Stunde kommen 20 Flieger



rein, 25 starten. Wir hatten dazu natürlich die Pläne gemacht, aber das in der Praxis zu stemmen, ist doch eine andere Nummer. Alle beteiligten Mitarbeiter haben Unglaubliches geleistet. Das macht mich stolz.

Wie sah die Vorbereitung auf den BBI im letzten Jahr aus?

2010 haben wir die gesamten Prozesse in der neuen Infrastruktur simuliert und geprüft, was wirklich machbar ist. Dazu haben wir dann Betriebskonzepte für Terminal, Verkehrssteuerung, Landseite, Luftseite und Gepäck entwickelt. Darauf

baut jetzt die weitere Planung auf. Zudem haben alle Mitarbeiter im Verkehrsbereich bereits die Grundlagenschulung absolviert. Jetzt starten die fachspezifischen Schulungen, die bis zum Probebetrieb abgeschlossen sein werden.

Sie führen auch die Gespräche mit den Airlines. Hat sich schon jeder einen Bereich im Terminal ausgesucht?

Wir haben den Airlines die zukünftigen Prozesse und die Infrastruktur präsentiert und deren Vorstellungen eingesammelt. Anschließend haben wir geprüft, was machbar ist und

Ressourcen, wie Check-In-Schalter, Gates und Standplätze verteilt. Das ist natürlich ein dynamischer Prozess, der abhängig vom jeweiligen Flugplan ist. Dennoch ist allen Beteiligten, sowohl den Airlines als auch den Bodenabfertigern bereits klar, wo sie sich am BBI ungefähr wiederfinden werden.

Der Probebetrieb startet im November. Welche Aufgabe hat der Aviation-Bereich?

Das ORAT-Team der Berliner Flughäfen steuert den gesamten Probebetrieb. ORAT steht für Operational Readiness and Airport Transfer, also den Umzug und die Inbetriebnahme des neuen Flughafens. Rund 70 Prozent sind dabei betriebliche und verkehrliche Themen, insofern stellen wir für das Team natürlich entsprechend viele wichtige Leute. Zudem haben wir jeweils eine Schicht an Mitarbeitern, die ausschließlich für Schulung und Probebetrieb freigestellt ist. Alle Mitarbeiter sind extrem gefordert. Mit Dienst nach Vorschrift würde das nicht funktionieren.

Was ist die größte Herausforderung im Eröffnungsjahr des BBI 2012?

Wir stehen extrem im Fokus der Öffentlichkeit. Anlage und Prozesse müssen zur Eröffnung funktionieren. Gleichzeitig weiß jeder, der ein neues Haus bezieht, dass am Anfang nicht alles klappen kann, und sei es, dass ein Lichtschalter nicht funktioniert. Kleinere Fehler werden auch bei uns auftreten. Unsere Aufgabe ist es, die Auswirkungen auf die Kunden zu minimieren.

Ansonsten ist es mir sehr wichtig, dass wir vor allem drauf achten, alle Mitarbeiter mitzunehmen. Es stehen große Veränderungen an, lange Gewohnheiten werden sich ändern. Sie müssen sich vorstellen, abends gehen Sie nach Hause, am nächsten Tag haben Sie ein neues Büro, einen anderen Parkplatz, eine andere Garderobe, betreuen neue Anlagen. Das ist eine sehr große Herausforderung. Hierbei müssen wir die Leute unterstützen.

Marketing

Neue Langstrecken für Berlin-Brandenburg



Dr. Till Bunse, Leiter des Bereichs Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Das letzte Jahr brachte einen neuen Passagierrekord für die Berliner Flughäfen. Was waren die Erfolgsfaktoren?

Die anziehende Wirtschaft hat insgesamt bei den deutschen Flughäfen eine sehr positive Wirkung gezeigt. Wir konnten jedoch auch dieses Jahr wieder überdurchschnittlich gut abschneiden. Ich nenne das mal den „Berlin-Faktor“. Die Nachfrage, sowohl bei Touristen als auch Geschäftsreisenden, nimmt weiter zu. Berlin ist in. Zudem sehen wir schon jetzt, dass sich die Airlines für den Start des neuen Hauptstadtflughafens positionieren.

Die Berliner Flughäfen können jetzt schon mit attraktiven Langstrecken punkten. Welche kommen mit dem BBI noch dazu?

Zunächst einmal haben wir mit den neuen Verbindungen nach Dubai, Miami und Mombasa neue Langstrecken zu höchst attraktiven Zielen hinzugewinnen können.

Zu laufenden Verhandlungen gebe ich keine Wasserstandsmeldungen ab, doch eins ist klar: Durch das neue Drehkreuz von airberlin und den Beitritt der Fluggesellschaft zur Allianz Oneworld sind neue Langstrecken – spätestens zur BBI-Eröffnung – die logische Konse-

quenz. Schwerpunkt werden dabei Strecken nach Nordamerika und Asien sein.

Wie entwickelt sich denn das neue Drehkreuz von airberlin in Berlin-Tegel bislang?

Wir sind sehr zufrieden, die Umsteigerverkehre haben sich mehr als verdoppelt. Dabei nutzen die Passagiere zunehmend die Verbindungen nach Nord- und Osteuropa. Bemerkenswert ist, dass wir das Drehkreuz-Projekt sehr kurzfristig realisieren konnten, obwohl die Infrastruktur am Flughafen Tegel dafür eigentlich nicht ausgelegt ist.

Sind die Berliner Flughäfen das Tor zum Osten?

Unbedingt. Die größten Metropolen von Mittel- und Osteuropa sind bereits jetzt gut angeschlossen, nun gilt es auch kleinere Märkte an Berlin anzubinden. Mit Dnipro Petrowsk und Krakau haben wir zum Beispiel im vergangenen Jahr einen weiteren Schritt in diese Richtung gemacht. 2011 wird die Entwicklung mit Novosibirsk und Vilnius weiter gehen.



Wie verändern sich die Aktivitäten des Marketings, wie die Wahrnehmung bei den Airlines im Jahr vor der BBI-Eröffnung?

Psychologisch gesehen ist die Marke „Nur noch ein Jahr bis zur Eröffnung“ ganz wichtig. Die Airlines bringen sich in Stellung, wir werden unsere steigenden Kapazitäten noch intensiver kommunizieren. Uns kommt dabei zugute, dass wir nicht mehr nach dem Gießkannenprinzip vorgehen müssen, sondern uns vor allem auf diejenigen Airlines konzentrieren können, die bereits Absichtserklärungen für den BBI abgegeben haben. Zudem sind wir mit den handfesten Vorbereitungen jetzt schon viel weiter. Wir haben den Airlines die BBI-Entgelte rechtzeitig vorgestellt, damit geben wir ihnen Planungssicherheit. Sie wissen jetzt ganz genau, was welche Leistung am BBI kosten wird.

In diesem Oktober kommt mit der World Routes das wichtigste Aviation-Forum weltweit nach Berlin. Was werden die Delegierten im Gedächtnis behalten?

Die Routes ist für uns eine tolle Gelegenheit, mit den Entscheidern der Airlines direkt in Berlin zu sprechen

und sie vor Ort von den Vorteilen des BBI zu überzeugen. Gemeinsam mit unseren Partnern wollen wir nicht nur für den Flughafen, sondern für die gesamte Region Begeisterung wecken. Der Zeitpunkt ist ideal, da für den Sommerflugplan 2012 noch Flüge eingeplant werden können. Ansonsten rechnen wir auch mit mittelfristigen Auswirkungen. Die Routes soll noch mal verdeutlichen, was wir in den vergangenen Jahren konsequent kommuniziert haben: Der Flughafen Berlin Brandenburg bietet nicht nur ausreichende Kapazitäten, sondern ist auch der Flughafen der deutschen Hauptstadt. An uns kommt so schnell keiner vorbei.

Was planen Sie für Passagiere und Interessierte?

Mit dem klassischen Marketing starten wir ein Jahr vor der Eröffnung. Wir werden die neue Marke und die Vorteile des BBI an alle Berliner und Brandenburger, insbesondere die heutigen Tegel-Nutzer, kommunizieren: bessere Verkehrsanbindung, mehr Auswahl

an Flugzielen, weitere Langstrecken, genügend Kapazitäten für die Zukunft. Kurz, die Berliner und Brandenburger bekommen einen modernen Flughafen, der wesentlich mehr Service bieten wird. Auch das Baustellenmarketing werden wir Schritt für Schritt durch ein Flughafenmarketing ablösen. Beim Probebetrieb werden alle Interessierten den Flughafen selbst auf Herz und Nieren prüfen können. Wir freuen uns auf viele freiwillige Tester.

Was wird die größte Herausforderung im Jahr 2011?

Erstens muss natürlich der BBI auf die Inbetriebnahme 2012 weiter vorbereitet werden. Zweitens arbeiten wir weiter am reibungslosen Übergang von den Flughäfen Tegel und Schönefeld zum neuen Flughafen. Hier haben wir vor allem Airlines, Passagiere sowie Berliner und Brandenburger im Blick. Und drittens wollen wir den starken Wachstumstrend aus dem Jahr 2010 trotz Einführung der Luftverkehrsabgabe beibehalten.

Flugziele

Berliner Flughäfen: 171 Destinationen in 52 Ländern

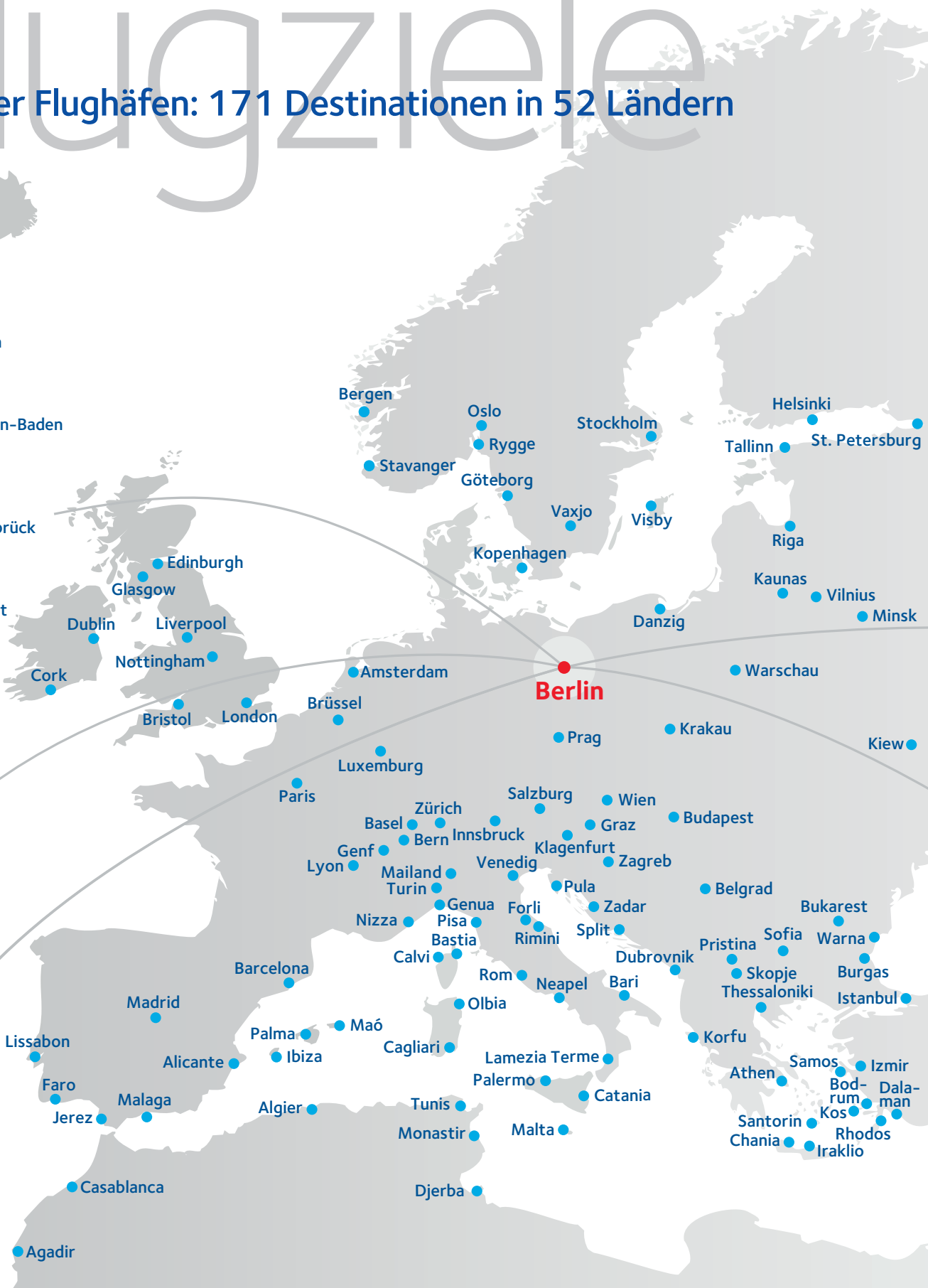


Deutschland

- Bremen
- Düsseldorf
- Frankfurt/Hahn
- Frankfurt/Main
- Friedrichshafen
- Hamburg
- Karlsruhe/Baden-Baden
- Köln/Bonn
- Mannheim
- Memmingen
- München
- Münster/Osnabrück
- Nürnberg
- Saarbrücken
- Stuttgart
- Westerland/Sylt
- Weeze
- Zweibrücken

- Miami
- New York
- Punta Cana
- Varadero

- Fuerteventura
- Funchal
- La Palma
- Lanzarote
- Las Palmas
- Teneriffa



Airlines

Berliner Flughäfen: 88 Airlines

Moskau

- Bangkok
- Peking
- Ulaanbaatar
- Phuket

● Dnipropetrowsk

- Doha
- Dubai
- Hurghada
- Luxor
- Mombasa
- Sharm El Sheik

Samsun Çarsamba

Eriwan

● Ankara

● Kayseri

● Adana

● Gaziantep

● Hatay

● Aleppo

● Larnaka

● Paphos

● Beirut

● Damaskus

● Tel Aviv

● Kairo

BER



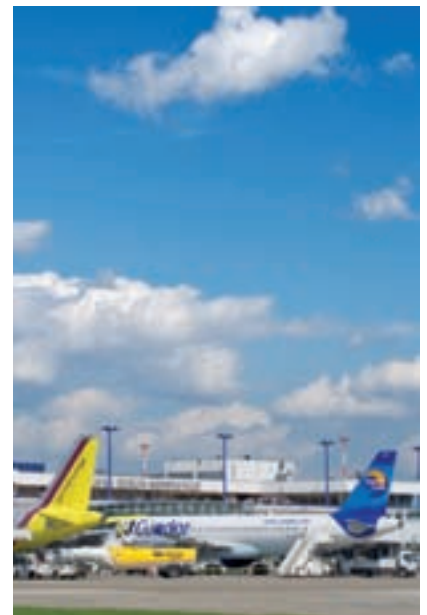
Verkehrsstatistik Berlin

		2010	Veränderungen zum Vorjahr in %
A.	FLUGGÄSTE GESAMT	22.323.511	6,4
I.	Lokalverkehr	22.261.107	6,3
1.	Linienverkehr	21.490.304	6,5
	a) Inland	8.150.444	1,7
	b) Ausland	13.339.860	9,7
2.	Gelegenheitsverkehr	770.803	1,1
	a) Pauschalverkehr	731.113	1,6
	b) Tramp- und Anforderungsverkehr	33.927	-8,4
	c) Sonstiger Verkehr	5.763	-3,8
II.	Transit	62.404	42,5
B.	FLUGZEUGBEWEGUNGEN GESAMT	235.165	1,5
I.	Gewerblicher Verkehr	220.749	2,4
1.	Linienverkehr	203.296	3,3
	a) Passagierverkehr	201.042	3,3
	b) Frachtverkehr	2.254	-3,2
2.	Gelegenheitsverkehr	17.453	-6,3
	a) Pauschalflugverkehr	5.605	2,0
	b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	5.835	-4,5
	c) Frachtverkehr	113	24,2
	d) Sonstiger Verkehr	5.900	-15,0
II.	Nichtgewerblicher Verkehr	14.416	-11,6
C.	LUFTFRACHT (KG) GESAMT	36.674.794	25,2
I.	Lokalverkehr	26.277.799	34,4
	a) Ausladung	13.059.194	20,0
	b) Zuladung	13.218.605	52,4
1.	Linienverkehr	25.348.400	31,8
	a) Frachter	5.298.036	11,0
2.	Gelegenheitsverkehr	929.399	183,0
	a) Frachter	905.613	199,8
II.	Transit	609.819	-22,7
III.	Trucking	9.787.176	9,3
D.	LUFTPOST (KG) GESAMT	4.806.275	-14,6
I.	Lokalverkehr	4.803.807	-14,6
1.	Nachtpostverkehr	4.744.907	-14,7
II.	Transit	2.468	-67,7

SXF

Verkehrsstatistik Schönefeld

		2010	Veränderungen zum Vorjahr in %
A.	FLUGGÄSTE GESAMT	7.297.911	7,4
I.	Lokalverkehr	7.269.992	7,2
1.	Linienvverkehr	6.878.924	6,7
	a) Inland	1.424.122	1,3
	b) Ausland	5.454.802	8,2
2.	Gelegenheitsverkehr	391.068	17,8
	a) Pauschalverkehr	362.112	19,8
	b) Tramp- und Anforderungsverkehr	25.844	-2,0
	c) Sonstiger Verkehr	3.112	-5,6
II.	Transit	27.919	51,2
B.	FLUGZEUGBEWEGUNGEN GESAMT	76.595	1,4
I.	Gewerblicher Verkehr	67.801	3,8
1.	Linienvverkehr	57.722	6,1
	a) Passagierverkehr	56.279	5,9
	b) Frachtverkehr	1.443	14,6
2.	Gelegenheitsverkehr	10.079	-7,7
	a) Pauschalflugverkehr	2.799	18,5
	b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	3.260	-6,5
	c) Frachtverkehr	81	30,6
	d) Sonstiger Verkehr	3.939	-21,3
II.	Nichtgewerblicher Verkehr	8.794	-14,1
C.	LUFTFRACHT (KG) GESAMT	4.907.821	15,6
I.	Lokalverkehr	4.737.465	18,8
	a) Ausladung	2.385.309	10,1
	b) Zuladung	2.352.156	29,1
1.	Linienvverkehr	4.254.924	11,3
	a) Frachter	3.361.185	11,8
2.	Gelegenheitsverkehr	482.541	192,4
	a) Frachter	470.271	192,6
II.	Transit	89.707	-46,1
III.	Trucking	80.649	-11,4
D.	LUFTPOST (KG) GESAMT	4.751.515	59,5
I.	Lokalverkehr	4.749.128	59,5
1.	Nachtpostverkehr	4.744.907	59,6
II.	Transit	2.387	81,7



Spitzentage

08.10.2010
29.265 Passagiere

08.10.2010
225 Flugzeugbewegungen

Spitzenstunden

07.04.2010
18 bis 19 Uhr
3.064 Passagiere

07.04.2010
18 bis 19 Uhr
27 Flugzeugbewegungen

TXL

Verkehrsstatistik Tegel

		2010	Veränderungen zum Vorjahr in %
A.	FLUGGÄSTE GESAMT	15.025.600	6,0
I.	Lokalverkehr	14.991.115	5,9
1.	Linienverkehr	14.611.380	6,5
	a) Inland	6.726.322	1,8
	b) Ausland	7.885.058	10,8
2.	Gelegenheitsverkehr	379.735	-11,9
	a) Pauschalverkehr	369.001	-11,6
	b) Tramp- und Anforderungsverkehr	8.083	-24,1
	c) Sonstiger Verkehr	2.651	-1,7
II.	Transit	34.485	36,2
B.	FLUGZEUGBEWEGUNGEN GESAMT	158.570	1,5
I.	Gewerblicher Verkehr	152.948	1,8
1.	Linienverkehr	145.574	2,2
	a) Passagierverkehr	144.763	2,4
	b) Frachtverkehr	811	-24,1
2.	Gelegenheitsverkehr	7.374	-4,4
	a) Pauschalflugverkehr	2.806	-10,4
	b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	2.575	-1,7
	c) Frachtverkehr	32	10,3
	d) Sonstiger Verkehr	1.961	1,4
II.	Nichtgewerblicher Verkehr	5.622	-7,4
C.	LUFTFRACHT (KG) GESAMT	31.766.973	26,8
I.	Lokalverkehr	21.540.334	38,4
	a) Ausladung	10.673.885	22,5
	b) Zuladung	10.866.449	58,5
1.	Linienverkehr	21.093.476	36,9
	a) Frachter	1.936.851	9,8
2.	Gelegenheitsverkehr	446.858	173,5
	a) Frachter	435.342	208,1
II.	Transit	520.112	-16,4
III.	Trucking	9.706.527	9,5
D.	LUFTPOST (KG) GESAMT	54.760	-97,9
I.	Lokalverkehr	54.679	-97,9
1.	Nachtpostverkehr		-100,0
II.	Transit	81	-98,7



Spitzentage

08.10.2010
63.814 Passagiere

02.07.2010
545 Flugzeugbewegungen

Spitzenstunden

08.10.2010
17 bis 18 Uhr
5.953 Passagiere

30.09.2010
09 bis 10 Uhr
55 Flugzeugbewegungen

Cargo

Beiladung auf Langstrecken boomt



Der schnelle Transport von Personen und Gütern in alle Welt ist ein entscheidender Standortfaktor im Wettbewerb der Regionen. Auch in Berlin erhält die Luftfracht einen immer höheren Stellenwert: Gerade die Frachtbeiladung auf Passagier-Langstrecken konnte im vergangenen Jahr fast verdoppelt werden, so dass heute rund zwei Drittel der Frachtzuladung auf Passagierflugzeugen in Langstreckenfliegern erfolgt.

Luftfrachtentwicklung 2010

Auf den Berliner Flughäfen wurden im letzten Jahr 36.675 Tonnen Luftfracht umgeschlagen (+25,2 Prozent). 26.278 Tonnen Luftfracht wurden dabei per Flugzeug transportiert (+34,4 Prozent), 9.787 Tonnen als Luftfrachtersatzverkehr per Lkw zu den Europahubs der Airline-Allianzen getruckt (+9,3 Prozent). Die Luftpost ist um 14,6 Prozent

auf 4.806 Tonnen gesunken, v.a. da die Nachtluftpostflüge von Tegel nach Frankfurt am Main eingestellt wurden.

Spitzenreiter bei der Beiladefracht ist die Nonstop-Verbindung von Hainan Airlines nach Peking, gefolgt von der New-York-Beiladung auf Delta Air Lines und Continental Airlines. Das größte Wachstum kann die airberlin verzeichnen, bei der sich die Frachtbeiladung durch die neuen Langstreckendestinationen Dubai, Miami und Mombasa um 200 Prozent erhöhte.

Cargo Center Schönefeld auf DRK-Hilfsgüterflüge spezialisiert

Ein Schwerpunkt waren 2010 die Hilfsgüterflüge des DRK für die Erdbebenopfer in Haiti sowie die Flutopfer in Pakistan. Das DRK hat am Flughafen SXF sein Krisenreaktionszentrum, von dem unter anderem mobile Krankenhäuser schnell

verladen werden können. SXF bietet mit seinem 24-Stunden-Betrieb, dem modular erweiterbaren Cargo Center, einer Unterdruck-Simulationskammer und Komplettpreispaketen für Frachtcharterkunden beste Voraussetzungen für die Ansiedlung von Luftfrachtkunden.

Luftfracht in Tegel

In Berlin-Tegel, dem Flughafen mit den meisten Linien-Flugverbindungen in Berlin, wurden 31.767 Tonnen (+26,8 Prozent) Luftfracht umgeschlagen. Durch eine enge Zusammenarbeit mit dem Zoll und dem Landeslabor Berlin-Brandenburg konnte die Wochenendabfertigung verderblicher Waren ermöglicht werden.

BBI-Frachthalle

Neben der bestehenden Frachthalle in Schönefeld Nord, welche auch nach Inbetriebnahme des BBI weiterhin für Nur-Frachter genutzt werden soll, konnte durch eine europaweite Ausschreibung die Dietz AG gewonnen werden, ein erstes Modul einer Frachthalle für Beiladefracht, speziell für die Umladungen der Langstrecken-Carrier im Midfield-Bereich zu bauen und zu betreiben. Hier können auf einer Hallenumschlagsfläche von 10.000 Quadratmetern rund 100.000 Tonnen Fracht abgefertigt werden. Die Frachthalle wird auch über ein Kühlzentrum für die Abfertigung verderblicher Waren verfügen. Erweiterungsflächen für die Abfertigung von bis zu 600.000 Tonnen pro Jahr sind bereits planfestgestellt.



Non Aviation

Erleben und Genießen – BBI-Konzept setzt neue Maßstäbe für Reisende



Interview mit Dr. Norbert Minhorst, Leiter des Geschäftsbereichs Non Aviation Management der Berliner Flughäfen

2010 war ein Jahr mit vielen Turbulenzen: Erst die Wirtschaftskrise, dann mit dem Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull die Aschewolke, Streiks sowie ein langer, harter Winter. Wie haben sich diese Ereignisse auf das Non-Aviation-Geschäft ausgewirkt?

In den letzten Jahren hat sich das Non-Aviation-Geschäft als eines der drei Kerngeschäftsfelder der Berliner Flughäfen zu einer Erfolgsgeschichte entwickelt. Trotz der Turbulenzen konnte dieser positive Trend auch in 2010 fortgesetzt werden. Die zeitweisen Einschränkungen

im Flugverkehr haben wir natürlich deutlich gespürt, dennoch konnten wir im Jahresverlauf die negativen Auswirkungen in fast allen Non-Aviation-Segmenten kompensieren. Die überaus positive Entwicklung der Passagierzahlen und die Optimierung der Verkehrssteuerung hatten einen wesentlichen Anteil an dem erfolgreichen Ergebnis des Non-Aviation-Geschäfts. Ebenso wirkte sich die strategische Weiterentwicklung und die stetige Optimierung der einzelnen Segmente der letzten Jahre positiv auf die Ertragslage des Non-Aviation-Bereichs aus, wie

beispielsweise die Implementierung der Walk-Through Duty Free/Duty Paid Shops.

Um die Aufenthaltsqualität der Passagiere weiter zu erhöhen, wurden die Mystery-Shopping-Maßnahmen, die bereits 2009 angelaufen sind, erfolgreich weitergeführt. In einer weiteren Testwelle haben wir im Rahmen des Qualitätsmanagements die Prozesse sowie Angebote der Non-Aviation-Einrichtungen aus Kundensicht bewerten lassen und gemeinsam mit den Mietern evaluiert. Gezielte mehrsprachige Verkaufsschulungen schlossen sich an.

Ist die Vermietung der rund 150 Flächen für Gastronomie, Einzelhandel und Services im BBI abgeschlossen?

2010 konnten wir bekannt geben, welche Gastronomie-, Einzelhandels- und Serviceeinrichtungen am BBI eröffnet werden. Alle Mieter – vom großen internationalen Anbieter bis zum regionalen Einzelbetreiber – haben sich in einem europäischen Vermietungsverfahren gegen starke Wettbewerber durchgesetzt. Internationale, nationale und insbesondere lokale Marken werden dem BBI ein unverwechselbares Gesicht geben. Die Verkaufsfläche wird mit rund 20.000 Quadratmetern doppelt so groß sein wie in Schönefeld und Tegel zusammen.

2011 werden die Non-Aviation-Verträge mit dem Parkraumbewirtschafter und dem Konzessionär für Flughafenwerbung sowie den mobilen Gastronomieangeboten und Service-Automaten abgeschlossen.

Welche Aufgaben stehen im Hinblick auf die BBI-Eröffnung bei Ihnen an?

Die Kräfte können jetzt in enger Abstimmung mit den Mietern rund um den Ausbau der Mieterflächen gebündelt werden. Darüber hinaus müssen die operativen Prozesse sowie die Betriebskonzepte stetig

angepasst und optimiert werden. Die Probeläufe beginnen Ende November 2011. Die Verkaufsmitarbeiter werden bis zur Eröffnung geschult, damit sie einerseits wissen, wo sich was befindet, und andererseits von Beginn an einheitliche Service- und Qualitäts-Standards seitens der Berliner Flughäfen umsetzen.

Der Grundsatz für alle Ausarbeitungen und Non-Aviation-Konzepte ist, dass die Kundengruppen, mit ihren Erwartungen sowie Bedürfnissen im Fokus aller Entscheidungen stehen. Der Reisende als Hauptzielgruppe wird differenziert angesprochen. Nach eigenen Erhebungen sind über 90 Prozent der Reisenden mindestens eine Stunde vor Abflug am Flughafen. In der zur Verfügung stehenden Zeit gilt es, die Passagiere am Point of Sale anzusprechen und Impulskäufe anzustoßen. Das BBI-Konzept ist deutlich auf den Reisenden ausgerichtet. Daher ist das Herzstück der Retailkonzeption ein 9.000 Quadratmeter großer Marktplatz im Zentrum des Hauptterminals direkt nach den Sicherheitskontrollen, der von allen abfliegenden Passagieren durchlaufen wird. Zusätzlich gehören Gäste, Mitarbeiter sowie Abholer und Bringer zur erweiterten Kundengruppe, denen wir beim BBI ein gutes Angebot zu fairen Preisen bieten werden.

Wie ist Ihr Bereich im Hinblick auf den BBI aufgestellt?

Das Team von Spezialisten aus vielen verschiedenen Bereichen ist für die Eröffnung nunmehr komplett und optimal aufgestellt. Unabhängig davon, aus welcher Branche die Mitarbeiter kommen und welche Erfahrungen sie im Detail mitbringen, eines ist allen in diesem Team gemein: Sie verfolgen zusammen die gleiche Vision und ergreifen voller Tatendrang die einmalige Chance, das Non-Aviation-Geschäft von Grund auf mit zu gestalten und ihren Beitrag zu leisten, ohne den nötigen Respekt vor dieser herausfordernden Aufgabe außer Acht zu lassen.





Eckpfeiler des Non-Aviation-Konzeptes

Der neue Hauptstadt-Airport Berlin Brandenburg wird als einer der modernsten Flughäfen Europas alle Annehmlichkeiten zeitgemäßen Reisens sowie eine sehr hohe Aufenthaltsqualität bieten. Richtschnur sind fünf Eckpfeiler, die fest im Non-Aviation-Konzept verankert sind:

- Der BBI ist optimal auf die Bedürfnisse des Reisenden ausgerichtet
- und sorgt mit seiner einzigartigen **Shopping- und Erlebniswelt** für einen angenehmen Aufenthalt.
- Die **Unverwechselbarkeit** der Einzelhandels-, Gastronomie- und Service-Einrichtungen ist für den zukünftigen Erfolg des Non-Aviation-Konzeptes essentiell. Internationale Marken, erstklassige Konzepte und regionale Angebote werden aus dem BBI eine unverwechselbare Destination machen.
- Um die unterschiedlichen Bedürfnisse und Erwartungen der verschiedenen Kundengruppen optimal abzudecken, wird es einen **umfassenden Branchen-Mix** geben. Bewährtes und bereits Bekanntes steht neben innovativen und neuen Konzepten.
- Neben den Reisenden gehören die Bringer, Abholer, Gäste und Mitarbeiter zur Kundengruppe. Die **Grundversorgung** auf der Landsei-



te wird hier durch ein Angebot zu fairen Preisen sichergestellt.

- Mit dem BBI werden auch im Hinblick auf die **Kundenorientierung** Maßstäbe für die Zukunft gesetzt. Neben äußerst nachfrageorientierten Angeboten sollen Kompetenz, Mehrsprachigkeit, Serviceorientierung, ausgedehnte Öffnungszeiten und besondere Freundlichkeit des Verkaufspersonals die Erwartungen der Reisenden übertreffen.

Einzelhandel, Gastronomie und Services am BBI

Auf mehr als 20.000 Quadratmetern sind 120 Flächen hinter der Sicherheitskontrolle (Luftseite) sowie 30 Flächen im öffentlichen Bereich (Landseite) vermietet worden. Der Marktplatz auf der Luftseite des Terminals wird von allen abfliegenden Passagieren durchquert. Mit dem Marktplatz unterscheidet sich der BBI von anderen nationalen und den meisten internationalen Flughäfen. Das Entrée in den Marktplatz direkt nach den Sicherheitskontrollen ist ein 1.800 Quadratmeter großer Duty Paid Shop. Duty Paid und Duty Free sind beim BBI als „Walk-Through-Konzepte“ angelegt und werden vom Hamburger Handelshaus Gebr. Heinemann betrieben.

Der Passagier erhält über das vielfältige Angebot aus Einzelhandel, Gastronomie und Services im Marktplatz einen schnellen Überblick. Regionale Gastronomie-Konzepte sind beispielsweise mit den traditionsreichen Restaurants Borchardt und Lutter & Wegner vertreten. Abgerundet wird die Gastronomie mit einem zentralen Food Court, der weitere sieben Gastronomie-Flächen auf 2.000 Quadratmeter vereint, darunter internationale Marken wie McDonald's und Juiceland.

Auch für vielfältige Shopping-Möglichkeiten ist beim BBI gesorgt. Die Positionierung der Angebote innerhalb des Marktplatzes reicht von mittelpreisigen Konzepten bis hin zu Premium-Angeboten. Internationale Marken wie Montblanc, Marc O'Polo, PICARD, Massimo Dutti, Boss & Burberry sorgen ebenso für Abwechslung wie regionale Konzepte: Die Kinderboutique „Die kleine Gesellschaft“, das neue Shop-

Konzept „my berlin“ mit klassischen Souvenirartikeln oder die Confiserie Felicitas mit süßen Köstlichkeiten aus der Lausitz.

Die Grundversorgung auf der Landseite wird mit gastronomischen Angeboten wie dem Frische-konzept „auf die Hand“ oder der Bäckerei Kamps mit einem neuen Backstuben-Konzept gesichert. Zusätzlich werden mit Buch- und Presseerzeugnissen die Erwartungen der verschiedenen Kundengruppen erfüllt, ein speziell für den Standort Berlin-Brandenburg adaptiertes RELAY-Konzept erwartet die Reisenden gleich siebenmal auf allen Ebenen des Flughafens. Darüber hinaus sind diverse Reisebüros wie Thomas Cook, TUI oder die Touristik der REWE Group vertreten. Das Service-Angebot wird mit dem DB-Reisezentrum, einer Apotheke, einem Friseurgeschäft, einem Blumenladen, einer Bankfiliale und diversen Geldwechseleinrichtungen abgerundet.

Autovermieter wie Sixt, Europcar, Avis und Hertz werden südlich der Ankunftsebene auf dem direkten Weg zum terminalnahen Mietwagen-Service-Center ihren Counter haben, das auf über 60.000 Quadratmetern rund 1.800 Stellplätze bietet. Vier Parkhäuser und zusätzlich zwei ebenerdige Parkplätze bieten insgesamt etwa 10.300 Stellplätze. Neue Vermarktungsstrategien im Bereich der Flughafenwerbung werden beim BBI implementiert, und ein marktorientiertes, integriertes Gesamtkonzept sorgt für einen eigenständigen selbstbewussten Auftritt innerhalb der Flughafen-Architektur. Weitere Informationen zum Non-Aviation-Geschäft unter: non-aviation.berlin-airport.de.

Real Estate

Perspektiven und Potentiale – Entwicklung des Investitionsstandortes BBI



Harald Siegle, Leiter des Bereichs Real Estate Management der Berliner Flughäfen

Im Geschäftsjahr 2010 hat der Bereich Real Estate Management neben dem laufenden immobilienwirtschaftlichen Betrieb der beiden bestehenden Flughäfen Tegel und Schönefeld ein enormes Arbeitspensum mit Blick auf den BBI gemeistert. Welche Projekte standen dabei im Fokus Ihres Bereiches?

Die Erfolge des Jahres 2010 zeigen, dass sich das Geschäftsfeld Real Estate Management zu einem festen Standbein des Unternehmens entwickelt hat. Für vierzehn Drittinvestobjekte mit insgesamt rund 450.000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche und einem

Gesamtinvestitionsvolumen von etwa 415 Millionen Euro wurden 2010 die Verträge unterzeichnet. Auf Erbbaurechtsbasis entstehen ein 4-Sterne Steigenberger Superior Hotel mit 322 Zimmern, ein 23.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche umfassendes Büro- und Dienstleistungsgebäude, ein Frachtzentrum für Beiladefracht mit 21.000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche sowie zwei Wartungshangars für die Fluggesellschaften Lufthansa, airberlin und Germania mit insgesamt 18.500 Quadratmetern Hallenfläche. Ein Immobilien-Leasingpaket sichert die Realisierung von vier

Parkhäusern, einem Mietwagencenter, einem Gebäude für Sicherheitsdienste sowie drei Gebäuden für die Bodenverkehrsdienste. Mit Ausnahme des Lufthansa-Wartungshangars, der erst Ende 2010 notariell beurkundet wurde, liegen für alle Projekte die Baugenehmigungen vor bzw. wurde bereits mit dem Bau begonnen. Bis zur Inbetriebnahme des BBI werden alle Drittinvestprojekte fertiggestellt.

Darüber hinaus haben wir 2010 die Verträge für den Bau des Regierungsflughafens am BBI unterschiftsreif verhandelt sowie den Bereich Real Estate Management organisatorisch neu aufgestellt.



Der Bau der Airport City wurde im September 2010 symbolisch mit dem Einbau der ersten Kranfundamente begonnen. Wie sehen die nächsten Schritte aus?

Der Fokus unserer Aktivitäten liegt auf der Realisierung der ersten Drittinvestobjekte am BBI, die wir gemeinsam mit unseren Partnern Fay Projects, ECE, der Dietz AG sowie der DAL vorantreiben. Diese Projekte bilden den Auftakt für die Projektentwicklungen des Bereichs Real Estate Management in der Airport City. Parallel werden bis zur Eröffnung des BBI das Straßennetz und der zentral gelegene Willy-Brandt-Platz fertiggestellt.

Darüber hinaus werden wir an den strategischen und operativen Grundlagen für weitere Projektentwicklungen arbeiten. Dazu gehören die Bauleitplanungen bis zur Baureife in Selchow und Kienberg Nord in enger Abstimmung mit der Gemeinde Schönefeld, die Konversionsplanungen für das Areal um das bestehende Flughafenterminal in Schönefeld, die Grundlagenplanungen und die Erarbeitung der langfristigen Vermarktungsstrategie für das Quartier Midfield Gardens, ein bis zwei zusätzliche Projektentwicklungen im Umfeld der Airport City sowie die kompetente Vermarktung der Flächen im Business Park Berlin. Die personelle Neuaufstellung des Bereiches Real Estate Management wird 2011 fortgeführt, nachdem wir in 2010 die organisatorischen Grundlagen gelegt haben.

Die Berliner Flughäfen sind der größte Anbieter qualifizierter Gewerbeflächen am und um den neuen Hauptstadtflughafen. Welche langfristigen Ziele haben Sie für den Immobilienstandort BBI?

Das Immobilienportfolio am Standort Schönefeld umfasst insgesamt 1.825 Hektar Grundfläche und über eine Million Quadratmeter Gebäudelfläche. Davon sind rund 380 Hektar Grundfläche langfristig nicht betriebsnotwendig und stehen für Projektentwicklungen zur Verfügung. Diese Flächen zeichnen sich durch eine hohe Lagequalität, die außergewöhnliche Infrastrukturanbindung des Standortes, die Nähe zum Terminal, Zugangsmöglichkeiten zum Flughafen sowie eine exzellente wirtschaftliche Perspektive aus. Unser langfristiges Ziel ist es daher, den BBI zum Top-Investitionsstandort zu entwickeln.

Bis Mitte 2012 werden wir uns auf die laufenden Projekte, die Eröffnung des BBI und die systematische Vorbereitung unserer Vermarktungsstrategie konzentrieren. Die Inbetriebnahme des BBI mit einer Startkapazität von bis zu 27 Millionen Passagieren wird für den Immobilienstandort BBI zur Initialzündung und der Start der proaktiven Vermarktung unseres Immobilienportfolios. Aufgrund der öffentlich-rechtlichen Gesellschafterstruktur werden sich die Berliner Flughäfen bei der Vermarktung dieser Flächen auf die Erstellung von Nutzungskonzepten, die Baurechtschaffung sowie

die Nutzer- und Investorenansprache konzentrieren.

Im Business Park Berlin laufen die Entwicklungsaktivitäten weiter. Im Jahr 2010 haben wir eine weitere Fläche erfolgreich verkauft. Die ersten Bauanträge unserer Investoren sind gestellt. Im Jahr 2011 werden wir die Erschließung des Quartiers vorantreiben und erwarten erste Hochbautätigkeiten unserer Investoren. Zur Inbetriebnahme des BBI wollen wir gemeinsam mit unseren Investoren erste Ansiedlungen im Business Park Berlin realisieren.

Im November startet der Probebetrieb am BBI. Was sind dabei die Aufgaben des Real Estate Managements?

Dem Bereich Real Estate Management obliegt die Eigentümerfunktion für alle Liegenschaften und Immobilien der Berliner Flughäfen. Wir sind Auftraggeber für die Facility Management-Leistungen und verantworten das Asset Management, Property Management und Development für die Immobilien.

Für das Projekt BBI sichert das Real Estate Management die notwendigen Grundstücks- und Ausgleichsflächen. Nach Fertigstellung des Flughafens wird der Bereich Real Estate Management die baulichen Anlagen des BBI in die Eigentümerverantwortung übernehmen und immobilienseitig bewirtschaften. Darauf bereiten wir uns organisatorisch und personell gegenwärtig vor.



Top-Investitionsmöglichkeiten am neuen Hauptstadt-Airport BBI

Airport City

Direkt vor dem Terminal des neuen Hauptstadt-Airports BBI gelegen, entsteht die Airport City. Das urbane Dienstleistungszentrum bietet Investoren wie Nutzern die einmalige Chance eines Investments direkt im Herzen des Zukunftsstandortes der Region. Auf variablen Bau-
feldern des 16 Hektar großen Areals können sechsgeschossige Gebäude mit einer Gesamtfläche von rund 148.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche realisiert werden. Die städtebaulichen Planungen sehen ein anspruchsvolles Ensemble vor, das

sich entlang einer zentralen Plaza erstrecken wird. Die gestalteten Freiflächen mit Begrünung sorgen für eine hohe Aufenthaltsqualität und bilden eine besondere Adresse. Bis zur Eröffnung des BBI werden hier neben einem Hotel und einem Bürogebäude ein Mietwagencenter und vier Parkhäuser entstehen. Der Projektentwickler ECE realisiert gemeinsam mit der Steigenberger-Gruppe ein Vier-Sterne-Hotel mit Konferenzzentrum. Eine Kapazität von 322 Zimmern, ein umfangreiches Tagungsangebot, exzellente

Gastronomie sowie ein großzügiger Wellness-Bereich zeichnen das erste Hotelprojekt der Airport City aus. Die Fay Projects entwickelt ein sechsgeschossiges Bürozentrum mit 18.700 Quadratmeter Bürofläche. Das Gebäude, das Berlin-Brandenburg Airport Center (BAC), wird sich harmonisch in die Umgebung einfügen und durch eine hochwertige Repräsentanz mit moderner, anspruchsvoller und funktionsgerechter Architektur beeindrucken. Die Vermietung der Büroflächen ist bereits weit fortgeschritten.



Business Park Berlin

Der Business Park Berlin ist der größte zusammenhängende Gewerbepark Berlins. Am Nordostrand des BBI gelegen umfasst er eine Gesamtfläche von rund 109 Hektar. Das großzügig durchgrünte Areal bietet maßgeschneidert arrundierte, voll erschlossene Grundstücke für Unternehmen aller Art.

Der Business Park Berlin ist ein äußerst attraktiver Investitionsstandort. Rund 41 Hektar konnten bereits an Investoren verkauft werden. Diese führen derzeit Gespräche mit potenziellen Nutzern. Bauanträge für

erste Projekte sind eingereicht, eine Baugenehmigung liegt bereits vor. Mit der Realisierung eines Hotelprojektes wird im Frühjahr 2011 begonnen.

Der erste Erschließungsabschnitt wurde Ende 2009 fertiggestellt. Die Erschließung des zweiten Abschnittes soll im Jahr 2011 realisiert werden.

Die Gesamterschließung des Business Park Berlin erfolgt in drei Abschnitten und wird sukzessive zur Entwicklung und dem Verkauf noch verfügbarer Grundstücke vorgenommen.

Im Fokus der Vermarktung der Berli-

ner Flughäfen steht der Eingangsbereich des Business Park Berlin. Direkt an der B96a gelegen, hervorragend infrastrukturell angebunden und vollständig erschlossen soll er zum urbanen Zentrum für Büros, Hotels und Dienstleistungen werden. Das städtebauliche Konzept sieht zwei städtisch geprägte Bereiche mit einem Business- und einem Service-Quartier vor. Große Teile des Entrées sind bereits an Investoren verkauft. Rund sechs Hektar sind in diesem Teil des Business Park Berlin noch verfügbar.

Das
sind
wir

Die Berliner Flughäfen sichern mit den Flughäfen Schönefeld und Tegel die Luftverkehrsinfrastruktur für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg.

Derzeit befinden wir uns in einem spannenden Prozess – ab 2012 wird der gesamte Verkehr auf dem neuen Hauptstadt-Airport Berlin Brandenburg International BBI konzentriert.

Dafür gibt es gute Gründe: Arbeitsplätze, Wirtschaftsmotor, Standortfaktor. Über die Kehrseite der Medaille, Belastungen für die Anwohner und die Umwelt, sprechen die Berliner Flughäfen im offenen Dialog mit ihren Nachbarn.

Personal

Attraktiver Arbeitgeber

Die Berliner Flughäfen sind ein attraktiver Arbeitgeber, der zusammen mit seinen Beschäftigten die große Herausforderung meistert, einen neuen Flughafen zu bauen und parallel dazu dem laufenden Betrieb auf den bestehenden zwei Berliner Flughäfen nachzukommen. Das Unternehmen zeichnet sich dabei durch eine hohe Motivation der Mitarbeiter aus – Grund dafür ist sicherlich auch die gezielte Einbindung der Mitarbeiter in den Veränderungsprozess zur Inbetriebnahme des BBI.



Beschäftigte

Bei den Berliner Flughäfen arbeiteten am 31.12.2010 1.468 Beschäftigte, 958 davon in Schönefeld und 510 in Tegel. Hinzu kommen 93 Beschäftigte, die sich in passiver Altersteilzeit befinden sowie 69 Auszubildende bzw. BA-Studenten.

Beschäftigtenzahlen in Köpfen (jeweils am 31.12. d.J.)

Standort	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
SXF	623	622	624	680	720	750	794	862	918	958
TXL	613	614	617	559	539	537	527	587	548	510
THF*	328	313	291	258	242	223	173	38	1	0
Gesamt	1.564	1.549	1.532	1.497	1.501	1.510	1.494	1.487	1.467	1.468

(aktive Mitarbeiter, Freigestellte Mitarbeiter, Mitarbeiter in aktiver Altersteilzeit, Mitarbeiter, die während der aktiven Phase der Altersteilzeit freigestellt sind, Ex-Auszubildende, geringfügig Beschäftigte, Studenten, Praktikanten, Volontäre, Aushilfen)

* Angabe 2008: FMT GmbH, Angabe 2009: FMT i. L.

Arbeitsplatzentwicklung

Durch beinahe unveränderte Strukturen gegenüber dem Vorjahr sind die Mitarbeiterzahlen 2010 fast identisch mit den Vorjahresangaben. Im Jahr 2010 konnten 42 Neueinstellungen auf 70 Stellenausschreibungen (Praktikanten und Diplomanden unberücksichtigt)

verzeichnet werden. Die Mitarbeiterproduktivität verbessert sich seit Jahren kontinuierlich, so auch 2010 mit 61,26 Mitarbeitern je eine Million Passagiere (2009: 65,53).

Personalbetreuung

Der Schwerpunkt der Personalbetreuung lag im Jahr 2010 bei der

detaillierten Unterstützung der Fachbereiche zur Erstellung von Personalkonzepten für den BBI. Bereits anderthalb Jahre vor Inbetriebnahme des BBI wurde jeder Mitarbeiter, der auch am BBI beschäftigt ist, mit einer personalisierten Bordkarte begrüßt. Zum Ausklang des Jahres 2010 konnten bereits 33 Arbeits-



verträge entfristet werden, um den steigenden Personalanforderungen gerecht zu werden.

Personalentwicklung

Auch 2010 wurden Trainings für die operative Leiterebene im Rahmen der Führungskräfteentwicklung durchgeführt. Parallel dazu wurde erstmalig das sogenannte FKE-Starter-Programm für neu ernannte Führungskräfte aufgesetzt. Darüber hinaus startete das zweite Entwicklungsprogramm für Fach- und Führungskräfte nachwuchs (Take Off II). In vier Assessment-Centern wurden dazu 14 Kandidaten aus insgesamt 46 Bewerbern mit hervorragenden Qualifikationen ausgewählt.

Personalgrundsätze

Die begleitenden betrieblichen und tariflichen Regelungen zum Übergang der Mitarbeiter auf den BBI wurden konstruktiv verhandelt und vereinbart. So wurden der Vergütungstarifvertrag und ein neuer Tarifvertrag zur temporären Anwendung der Regelungen von außertariflichen Arbeitsverhältnissen verhandelt und abgeschlossen.

Ausbildung

Mit 69 Auszubildenden gehören die Berliner Flughäfen zu den größten Ausbildern in der Region. Im August 2010 begannen 21 Jugendliche in sieben verschiedenen Richtungen ihre Ausbildung. 14 junge Menschen

beendeten 2010 ihre Ausbildung und wurden bei guten Leistungen in ein befristetes oder unbefristetes Arbeitsverhältnis übernommen.

Flugplan zum BBI

Bei einer groß angelegten Mitarbeiterbefragung wurden Aspekte der Zusammenarbeit innerhalb der Berliner Flughäfen näher beleuchtet. Dabei bestätigte sich eine hohe Mitarbeitermotivation, welche auch mit der starken Einbindung der Mitarbeiter in den Veränderungsprozess in Verbindung gebracht wurde. Konkrete Handlungsfelder aus der Befragung konnten identifiziert werden und sind bereits für das Jahr 2011 vorgemerkt.

Umwelt

Negative Auswirkungen vermeiden, Emissionen senken



Mit der Zunahme des Luftverkehrs werden auch die Anforderungen der Flughäfen an den Umweltschutz immer anspruchsvoller. Die Flughafengesellschaft hat ein umfassendes Umweltmanagementsystem aufgebaut, das die Flughafenstandorte Schönefeld und Tegel umfasst und die Verantwortlichkeiten exakt regelt. Die Verantwortung für den Umweltschutz des Unternehmens liegt bei der Geschäftsführung. Die Kernaufgabe im Umweltschutz besteht

darin, die Umweltauswirkungen aus den Betriebsabläufen soweit es geht zu minimieren. In allen Bereichen – vom Lärmschutz über Energiemanagement und Abfallwirtschaft bis hin zum Gewässerschutz – hat der Umweltgedanke, und damit auch der Klimaschutz, höchste Priorität.

Klimaschutz

Die Berliner Flughäfen haben es sich zum Ziel gesetzt, die Emissionen klimarelevanter Gase auf das

unvermeidbare Maß zu beschränken. Daher erstellt das Unternehmen seit 2008 jährlich Treibhausgas-Emissionsinventare in Anlehnung an das Greenhouse Gas Protocol der Vereinten Nationen. Im letzten Jahr wurde das Rechenzentrum des neuen Airports BBI als Finalist des Best Practice Award 2010 der Initiative Green IT-BB ausgezeichnet. Die Klimaanlage nutzt die Außenluft zur Kühlung und hilft auf diesem Weg, wertvollen Strom einzusparen.

Fluglärm

Lärmschutz für die Anwohner ist den Berliner Flughäfen ein wichtiges Anliegen. Grundlage dafür bildet die genaue Erfassung der Lärmbelastungen an den Flughäfen.

Schönefeld

Ohne Berücksichtigung der Flüge während der Internationalen Luftfahrtausstellung (ILA) im Jahr 2010 ist der im Mittel über alle Messstellen berechnete Jahresdauerschallpegel in etwa gleich geblieben. Der Jahresdauerschallpegel für den Nachtzeitraum stieg aufgrund des Zuwachses nächtlicher Flugbewegungen um 14 Prozent um 0,6 dB(A) an. Berücksichtigt man die Flüge der alle zwei Jahre stattfindenden Internationalen Luftfahrtausstellung (ILA) im Jahr 2010, so ergibt sich aufgrund der lärmintensiven Flugvorführungen eine Steigerung des äquivalenten Dauerschallpegels L_{eq} im Tagzeitraum um 2 dB(A).

Tegel

Der mittlere äquivalente Dauerschallpegel an den Messstellen in der Umgebung des Flughafens Tegel ist im Vergleich zum Vorjahr trotz eines

geringen Anstiegs der Flugbewegungen im Mittel um fast ein dB(A) gestiegen. Der Grund hierfür liegt in der im September begonnenen Umrüstung der Tegeler Messstellen auf neue Technik, die den Dauerschallpegel nach der im Februar 2011 erschienenen neuen Version der DIN 45.643 berechnet.

Der Rückgang der nächtlichen Flugbewegungen im Jahr 2009 wurde im Jahr 2010 fast wieder kompensiert. Der mittlere Dauerschallpegel blieb hingegen trotz der neuen Berechnungsvorschrift auf etwa gleichem Niveau.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Berliner Flughäfen führen im Rahmen des Schönefeld-Ausbaus gleich eine ganze Reihe von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch. Sie ziehen sich wie ein Band rund um den Airport. So werden beispielsweise für jeden gefälltten Baum neue Bäume gepflanzt, für jede versiegelte Fläche wird ein Ausgleich geschaffen. Zudem wird durch ein Biotop-Monitoring verhindert, dass es während der Bauzeit zu Beeinträchtigungen in der Flughafenumgebung kommt.

2010 wurde die Wiederherstellung der historischen Parks in Dahlewitz und Großziehten abgeschlossen. Drei weitere Parkanlagen werden 2011 fertiggestellt. Auch die übrigen Pflanzungen wurden 2010 nahezu abgeschlossen. Hier liegt der Schwerpunkt jetzt auf der Pflege. In der Airport City begannen zum Jahresende 2010 die Bauarbeiten an den Frei- und Grünflächen. Neben der hochwertigen Gestaltung der Airportcity Plaza entsteht im Bereich Midfield Garden ein Landschaftsraum, der die typischen Elemente der märkischen Landschaft aufgreift und diese als grünes Band aus der Landschaft bis zum Terminal führt. Mit der Pflanzung von ca. 1.300 Bäumen erfährt dieser Raum eine weitere ökologische und gestalterische Aufwertung.

Das größte Einzelprojekt bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist die ökologische Aufwertung der Zülowniederung. 2011 wird voraussichtlich der Planfeststellungsbeschluss für die geplante Umsetzung erteilt, so dass hier begonnen werden kann, durch eine Vielzahl miteinander verzahnter Maßnahmen die Lebensbedingungen für Flora und Fauna spürbar zu verbessern.



	SXF		TXL	
	2009	2010 ohne ILA	2010	2010
Flugzeugbewegungen in Tsd.	75,5	76,6	156,3	158,6
Passagiere in Mio.	6,8	7,3	14,2	15,0
Jahres-Leq, Tag [dB(A)]	56,6	56,8	58,8	62,7
Jahres-Leq, Nacht [dB(A)]	52,6	53,2	53,2	52,5

Umland

Guter Nachbar Flughafen

Die deutsche Hauptstadtregion braucht den neuen Flughafen Berlin Brandenburg International BBI. Viele tausend Arbeitsplätze sind vom Flugverkehr abhängig, die Wirtschaft und der Tourismus können nur durch schnelle Verbindungen in alle Welt weiter wachsen. Gleichzeitig ist klar, dass ein Flughafen auch Belastungen, insbesondere für das direkte Umfeld, mit sich bringt. Den Berliner Flughäfen ist es deswegen sehr wichtig, ein gutes Verhältnis zu den Nachbarn zu pflegen und sich der Verantwortung für die Region zu stellen.

Schallschutz

Parallel zum Bau des Hauptstadt-Airports BBI setzen die Berliner Flughäfen das Schallschutzprogramm für die Anwohner des Airports BBI um. Dies beinhaltet den Einbau von Vorrichtungen zum Schallschutz, z.B. Schallschutzfenster und/oder geeigneten Belüftungseinrichtungen sowie die Entschädigung von Außenwohnbereichen, z.B. Terrassen, Balkone. Bauliche Maßnahmen zum Schallschutz werden sowohl an den sogenannten Besonderen Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen,

Altenheime und Krankenhäuser als auch für die Privathaushalte durchgeführt bzw. erstattet. Insgesamt haben 42.000 Anwohner in ca. 25.500 Haushalten Anspruch auf Schallschutz. Anfang 2011 lagen bereits von rund der Hälfte aller anspruchsberechtigten Flughafennachbarn vollständige Anträge vor. Davon werden durch die Berliner Flughäfen bereits mehr als 90 % bearbeitet. Für ca. 7.000 Anwohner liegen die Kostenerstattungsvereinbarungen vor. Auf dieser Grundlage können nun die Baumaßnahmen ausgeführt werden.



Pressekonferenz im Anschluss an das BBI-Dialogforum am 15.10.2010



Alle Informationen für Anwohner zum Antragsverfahren sind im Internet zu finden, zudem finden regelmäßig Vor-Ort-Gespräche statt. Rechtsgrundlage des BBI-Schallschutzprogramms sind der Planfeststellungsbeschluss sowie der ergänzende Planfeststellungsbeschluss zum BBI. Daher wird das Schallschutzprogramm trotz der aktuellen Diskussionen um die BBI-Flugrouten weitergeführt. Wenn die BBI-Flugrouten nach ihrer endgültigen Festlegung von der bisherigen Grobplanung der Deutschen Flugsicherung (DFS) abweichen, kann dies gegebenenfalls auch Auswirkungen auf die Schutzzonen für die Anwohner haben.

Dialogforum

Das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg stellt sich der Aufgabe, die Interessen der Anrainer in kommunaler Verantwortung, der Umwelt und des Flughafens abzugleichen und durch gemeinsame Beschlüsse im Sinne eines Interessenausgleichs die Umfeldentwicklung des Flughafens voranzubringen. Der 8. Sitzung

des Dialogforums im Oktober 2010 gingen 16 Monate intensiver Arbeit voraus. Der Arbeitsausschuss als steuernde Beratungsgruppe und die Facharbeitsgruppen trafen sich regelmäßig. Die verabschiedeten Beschlüsse und viele weitere Informationen können Sie auf unserer Internetseite www.dialogforum-bbi.de nachlesen.

Aktive Förderung

Die Berliner Flughäfen haben das Sponsoring- und Spendenengagement im nahen Flughafenumfeld 2010 weiter ausgebaut. Im Bereich Sponsoring lag der Schwerpunkt auf Sportvereinen im Kinder- und Jugendbereich. Die Flughäfen haben rund 70 Sponsoringprojekte realisiert, durch die beispielsweise neue Trikots oder Sportgeräte angeschafft werden konnten. Weitere 50 Projekte, vorrangig von sozialen Einrichtungen, wurden in Form von Sach- oder Geldspenden unterstützt. So konnten beispielsweise in Kitas und Schulen Kinderfeste realisiert oder neue Unterrichtsma-

terialien erworben werden. Etwas über die Hälfte der Sponsoring- und Spendenaktivitäten entfielen auf das Land Brandenburg, vorrangig auf die Landkreise Dahme-Spreewald und Teltow-Fläming. Die andere Hälfte der Mittel kam Berlin, vorrangig dem Bezirk Treptow-Köpenick, zu Gute.



Dialog

So sprechen Sie uns an

„Mit welcher Airline kann ich nach Miami fliegen? Wie komme ich am schnellsten in die Stadt? Wo kann ich Tickets für die BBI-Baustellentouren buchen?“ Diese und viele weitere Fragen landen täglich bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Ob per Telefon, E-Mail, Kontaktformular oder persönlich in unserem Besucherzentrum, der airportworld bbi – wir versuchen alle Ihre Fragen schnellstmöglich zu beantworten.

Baustellenmarketing

Eine Fläche so groß wie 2.000 Fußballfelder, rollende Bagger, Tausende von Bauarbeitern – die BBI-Baustelle ist derzeit die größte und spannendste Baustelle der Hauptstadtregion und die größte Flughafenbaustelle Europas. Unter dem Motto „Wir bauen, Sie schauen“ stellen die Berliner Flughäfen jedem Interessierten die Baustelle vor. Auch von zu Hause aus lässt sich der Baustellenfortschritt verfolgen – via Webcam und Baustellentagebuch. Mehr Infos unter www.berlin-airport.de

Erlebnis Baustelle und Erlebnis Flughafen

Um das Baugeschehen aus nächster Nähe verfolgen zu können, bieten die Berliner Flughäfen geführte Touren mit dem Bus direkt über die Baustelle an. Luftfahrtfans können bei einer geführten Tour einen Blick hinter die Kulissen des bestehenden Flughafens Schönefeld werfen. Bei beiden Touren wird der BBI-Infotower besucht.

Eine Anmeldung für die rund zweistündigen Touren ist unbedingt erforderlich. Gebucht werden kann



montags bis freitags von 10 bis 15 Uhr unter der Telefonnummer 030 6091-2250 oder direkt im Internet unter armin.berlin-airport.de

Die Baustellentour kostet für Einzelpersonen 10 Euro, ermäßigt 5 Euro. Preise für Gruppen finden Sie im Internet.

BBI-Infotower

Der 32 Meter hohe Turm bietet einen tollen Ausblick auf die Flughafenbaustelle. Zusätzliche Informationen zum Hauptstadt-Airport BBI gibt es im Info-Pavillon am Fuße des Towers.

Öffnungszeiten: täglich, im Winter von 10 bis 16 Uhr, im Sommer von 10 bis 18 Uhr. Die Aussichtsplatt-





form kann über die Wendeltreppe oder den Aufzug erreicht werden. Der Eintritt kostet zwei Euro, ermäßigt (für Kinder unter 14 Jahren) einen Euro. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

airportworld bbi

Besucher, Geschäftspartner, Fluggäste und Nachbarn der Berliner Flughäfen finden in der airportworld bbi ein breites Informations- und Unterhaltungsangebot: Film- und Vortragsreihen zur Berlin-Brandenburger Luftfahrt, den Besucherdienst der Berliner Flughäfen, kompetente Information und Beratung zum Ausbau des Flughafens Schönefeld zum BBI sowie die aktuellen Stellenangebote der BBI-Jobbörse. Wechselausstellungen und ein Konferenzzentrum ergänzen das Spektrum.

Öffnungszeiten:

Montag bis Freitag von 10 bis 18 Uhr

*airportworld bbi
Besucherzentrum
der Berliner Flughäfen
Flughafen Schönefeld
12521 Berlin*

Tel. +49 30 6091-2070

Fax +49 30 6091-2071

Flughafeninfo und Buchung

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unseres Callcenters helfen Ihnen sieben Tage in der Woche rund um die Uhr mit allen Informationen zu An- und Abflügen, Anfahrt und Aufenthalt

am Flughafen oder vermitteln Sie an den richtigen Ansprechpartner.
Tel. 01805 000186
(Festnetzpreis 14 ct/min; andere Preise aus Mobilfunknetzen möglich)

Unterstützung bei der Buchung Ihrer Flüge:

Tel. 01805 694569

(Festnetzpreis 14 ct/min; andere Preise aus Mobilfunknetzen möglich)

Online

Auf der Homepage der Berliner Flughäfen finden Sie Informationen für Reisende und Besucher, Geschäftskunden und Partner sowie Neuigkeiten rund um den neuen Hauptstadt-Airport BBI und das Unternehmen Berliner Flughäfen.
www.berlin-airport.de

Auch für mobile Endgeräte gibt es die wichtigsten Informationen unter www.berlin-airport.de.

Information für Medienvertreter

Alle Pressemitteilungen, Basisinformationen, Fotos und Videos sowie



die aktuellen Publikationen zum Bestellen finden Sie als Pressevertreter im Internet unter:
www.berlin-airport.de

Ansprechpartner für die Presse

- Ralf Kunkel, Leiter der Pressestelle und Pressesprecher
- Leif Erichsen, Pressesprecher

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
Pressestelle
Flughafen Schönefeld
12521 Berlin
Tel. +49 30 6091-2055
Fax +49 30 6091-1643



Struktur

Geschäftsführung der Berliner Flughäfen

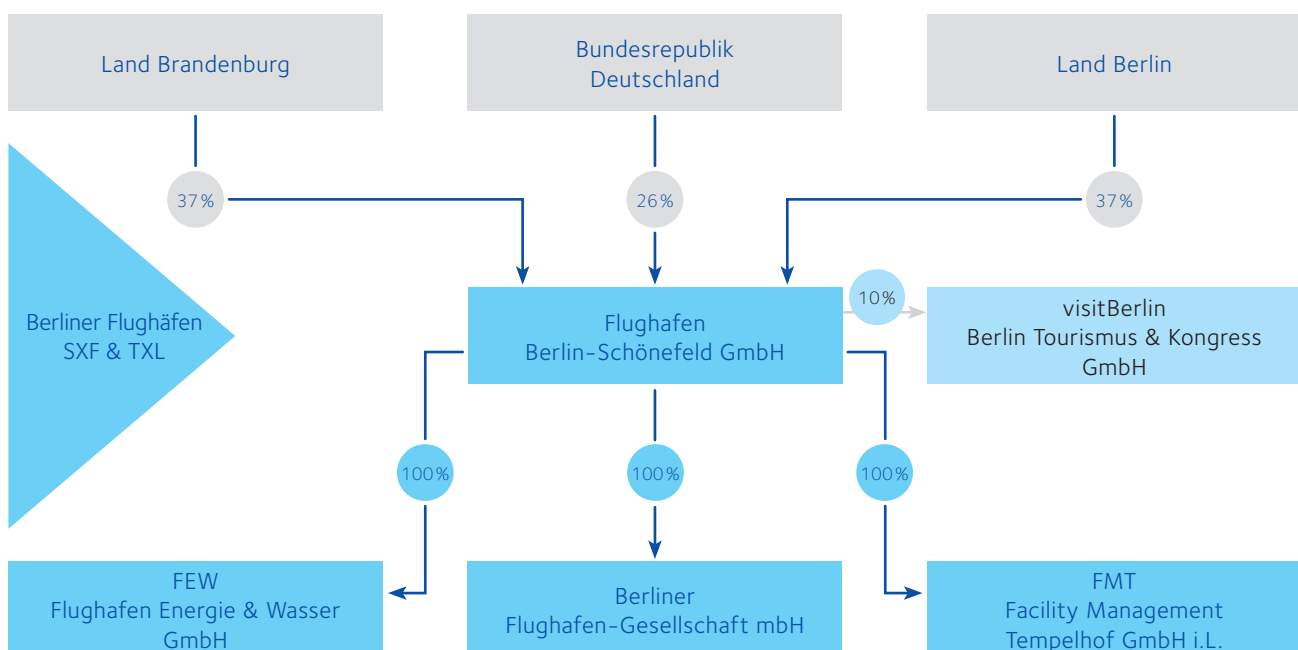


Prof. Dr. Rainer Schwarz
Sprecher der Geschäftsführung

Dr. Manfred A. Körtgen
Geschäftsführer Betrieb/BBI

(Von rechts nach links)

Beteiligungsverhältnisse





Mitglieder des Aufsichtsrates

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH im Jahr 2010

Anteilseigner

Vertreter des Landes Berlin

**Herr Regierender Bürgermeister
Klaus Wowereit**

Regierender Bürgermeister von Berlin

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Herr Michael Zehden

Geschäftsführer A-Z Hotelmanagement und
Beratungs GmbH & Co. KG, Berlin

Herr Senator Harald Wolf

Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie
und Frauen, Berlin

**Herr Staatssekretär
Dr. Christian Sundermann**

Senatsverwaltung für Finanzen, Berlin

Vertreter des Landes Brandenburg

**Herr Ministerpräsident
Matthias Platzeck**

Landesregierung Brandenburg, Potsdam

**Stellvertretender Vorsitzender des
Aufsichtsrates**

Herr Minister Ralf Christoffers

Ministerium für Wirtschaft und
Europaangelegenheiten des Landes

Brandenburg, Potsdam

ab 26.03.2010

Herr Rainer Speer

Minister a.D. des Landes Brandenburg,
Potsdam

Herr Günther Troppmann

Vorstandsvorsitzender Deutsche Kreditbank
AG, Berlin

Vertreter der Bundesrepublik Deutschland

Herr Staatssekretär Rainer Bomba

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und

Stadtentwicklung, Berlin

ab 26.03.2010

Herr Henry B. Cordes

Ministerialdirektor a.D.

Bundesministerium der Finanzen, Berlin

ab 30.03.2006 bis 01.10.2010



Mitglieder des Aufsichtsrates

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH im Jahr 2010

Arbeitnehmervertreter

Herr Holger Rößler

ver.di e.V., Berlin

Frau Franziska Hammermeister

Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH
Flughafen Tegel, Berlin

Frau Claudia Heinrich

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
Flughafen Schönefeld, Berlin

Herr Sven Munsonius

Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH
Flughafen Tegel, Berlin

Herr Peter Lindner

Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH
Flughafen Tegel, Berlin

FBS-Geschäftsführung

Herr Prof. Dr. Rainer Schwarz

Herr Dr. Manfred A. Körtgen



Mitglieder des Aufsichtsrates

Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH im Jahr 2010

Anteilseignervertreter

Herr Michael Zehden

A-Z Hotelmanagement und Beratungs
GmbH & Co. KG, Berlin
Vertreter des Landes Berlin

Vorsitzender des Aufsichtsrates**Herr Ministerialdirigent
Hartmut Spickermann**

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Stadtentwicklung, Bonn
Vertreter des Bundes

**Herr Ministerialrat
Dr. Carsten Enneper**

Ministerium für Wirtschaft des Landes
Brandenburg, Potsdam
Vertreter des Landes Brandenburg
ab 06.06.2005 bis 14.04.2010

Frau Maike Melloh

Regierungsdirektorin
Ministerium für Wirtschaft und
Europaangelegenheiten des Landes
Brandenburg, Potsdam
Vertreter des Landes Brandenburg
ab 14.04.2010

Arbeitnehmervertreter

Frau Franziska Hammermeister

Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH
Flughafen Tegel, Berlin

Herr Peter Lindner

Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH
Flughafen Tegel, Berlin

BFG-Geschäftsführung

Herr Prof. Dr. Rainer Schwarz**Herr Dr. Manfred A. Körtgen**

Unsere Zahlen

Die finanziellen Kennzahlen der Berliner Flughäfen für das Jahr 2010 stimmen: Die Umsätze haben mit rund 506 Millionen Euro einen neuen Höchststand erreicht, das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) liegt bei rund 109 Millionen Euro.

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Schönefeld

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2010

AKTIVA	31.12.2010 EUR	31.12.2009 EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Software und Rechte	2.373.851,60	2.204.948,49
2. Geleistete Anzahlungen	2.384.481,15	399.114,37
	4.758.332,75	2.604.062,86
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	443.963.648,84	479.383.297,24
2. Technische Anlagen und Maschinen	59.540.643,24	59.657.873,36
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.663.879,20	17.787.241,35
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.537.582.090,78	964.099.394,48
	2.055.750.262,06	1.520.927.806,43
III. Finanzanlagen		
1. Beteiligungen	93.500,00	51.200,00
2. Sonstige Ausleihungen	4.386,00	4.728,00
	97.886,00	55.928,00
	2.060.606.480,81	1.523.587.797,29
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.355.705,87	1.373.690,80
2. Noch nicht abgerechnete Leistungen	18.136.300,54	197.818.622,55
	19.492.006,41	199.192.313,35
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	47.465.499,39	37.840.723,99
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	15.461.357,76	0,00
3. Sonstige Vermögensgegenstände	37.039.778,36	38.249.935,97
	99.966.635,51	76.090.659,96
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	20.372.745,65	75.214.840,79
	139.831.387,57	350.497.814,10
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	19.429.360,96	17.583.222,13
	2.219.867.229,34	1.891.668.833,52

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Schönefeld

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2010

PASSIVA		31.12.2010	31.12.2009
		EUR	EUR
A.	EIGENKAPITAL		
I.	Gezeichnetes Kapital	11.000.000,00	11.000.000,00
II.	Kapitalrücklage	967.568.966,41	924.578.358,41
III.	Gewinnrücklagen	2.335.861,17	0,00
IV.	Bilanzgewinn	35.712.615,30	31.658.116,23
		1.016.617.442,88	967.236.474,64
B.	SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE	80.221.929,43	42.061.973,89
C.	RÜCKSTELLUNGEN		
1.	Rückstellung für Pensionen	5.643.169,00	4.678.166,00
2.	Steuerrückstellungen	944.800,00	6.208.394,01
3.	Sonstige Rückstellungen	85.919.560,85	74.871.078,33
		92.507.529,85	85.757.638,34
D.	VERBINDLICHKEITEN		
1.	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	893.295.442,95	451.468.679,07
2.	Erhaltene Anzahlungen	18.206.849,00	291.065.898,98
3.	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	41.031.960,52	29.698.647,47
4.	Sonstige Verbindlichkeiten	25.727.756,89	17.880.575,47
		978.262.009,36	790.113.800,99
E.	RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	52.258.317,82	6.498.945,66
		2.219.867.229,34	1.891.668.833,52

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Schönefeld

Konzerngewinn- und -verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010

	2010 EUR	2009 EUR
1. Umsatzerlöse	506.360.038,87	243.861.311,67
2. Bestandsveränderung	-179.682.322,01	81.963.976,60
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	9.506.494,73	8.499.874,81
4. Sonstige betriebliche Erträge	15.282.853,26	13.192.942,60
	351.467.064,85	347.518.105,68
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	9.159.961,93	11.296.658,02
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	73.834.765,53	106.582.748,74
	82.994.727,46	117.879.406,76
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	73.588.349,13	77.299.882,03
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung – davon für Altersversorgung EUR 4.675.975,45 (Vj. TEUR 4.443) –	17.563.544,86	17.583.143,03
	91.151.893,99	94.883.025,06
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	49.672.419,87	57.924.834,38
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	65.934.178,21	49.951.097,18
9. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	422,99	662,12
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus der Abzinsung langfristiger Verbindlichkeiten EUR 476.512,21; 2009: EUR 0)	7.233.512,23	1.051.357,63
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon aus der Aufzinsung langfristiger Verbindlichkeiten EUR 1.925.883,58; 2009: EUR 0)	59.250.742,07	25.531.028,01
12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	9.697.038,47	2.400.734,04
13. Außerordentliche Aufwendungen	1.655.476,00	0,00
14. Außerordentliches Ergebnis	-1.655.476,00	0,00
15. Steuern v. Einkommen und Ertrag	920.175,32	78.548,37
16. Sonstige Steuern	3.066.888,08	1.459.702,02
17. Jahresüberschuss	4.054.499,07	862.483,65
18. Gewinnvortrag	31.658.116,23	30.795.632,58
19. Bilanzgewinn	35.712.615,30	31.658.116,23

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Schönefeld

Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2010

	2010	2009
	TEUR	TEUR
Periodenergebnis vor außerordentlichem Ergebnis	5.710	862
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	49.672	57.925
Zunahme der Rückstellungen	7.203	4.898
Zunahme des Sonderpostens für Investitionszuschüsse	38.160	14.228
Verlust aus Anlagenabgängen (nach Verlustverrechnung)	20	1.511
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge	-260	0
Abnahme (Vj. Zunahme) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	156.522	-89.044
Abnahme (Vj. Zunahme) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	-207.055	106.449
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	49.972	96.829
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	4.499	1.279
Einzahlungen aus Abgängen des Finanzanlagevermögens	0	1
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-589.364	-506.869
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-3.247	-1.438
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-5.051	0
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-593.163	-507.027
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen durch Gesellschafter	48.000	49.000
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	440.349	570.000
Auszahlungen für die Tilgung von Krediten	0	-200.000
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	488.349	419.000
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-54.842	8.802
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	75.215	66.413
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	20.373	75.215

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Schönefeld
**Konzerneigenkapitalspiegel für die Zeit vom
 1. Januar bis 31. Dezember 2010**

	01.01.2010	Jahresergebnis	Ergebnisneutrale	Entnahmen	31.12.2010
	EUR	EUR	Einstellungen EUR	EUR	EUR
Gezeichnetes Kapital	11.000.000,00	0,00	0,00	0,00	11.000.000,00
(Vorjahr)	(11.000.000,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(11.000.000,00)
Kapitalrücklage	924.578.358,41	0,00	48.000.000,00	-5.009.392,00	967.568.966,41
(Vorjahr)	(854.383.954,62)	(0,00)	(70.194.403,79)	(0,00)	(924.578.358,41)
Gewinnrücklage	0,00	0,00	2.335.861,17	0,00	2.335.861,17
(Vorjahr)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)
Bilanzverlust/-gewinn	31.658.116,23	4.054.499,07	0,00	0,00	35.712.615,30
(Vorjahr)	(30.795.632,58)	(862.483,65)	(0,00)	(0,00)	(31.658.116,23)
Konzerneigenkapital	967.236.474,64	4.054.499,07	50.335.861,17	-5.009.392,00	1.016.617.442,88
(Vorjahr)	(896.179.587,20)	(862.483,65)	(70.194.403,79)	(0,00)	(967.236.474,64)

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Schönefeld

Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2010

Allgemeine Hinweise

Der vorliegende Konzernabschluss wurde gemäß §§ 290 ff. HGB aufgestellt.

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

Die Gesellschaft hat die Neuregelungen durch das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) zum 01. Januar 2010 umgesetzt. Eine Anpassung von Vorjahreswerten an das neue Recht ist in Übereinstimmung mit Art. 67 Abs. 8 EGHGB nicht erfolgt.

Konsolidierungskreis

Der Konzernabschluss wird von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) aufgestellt.

Die Konsolidierung umfasst die Muttergesellschaft FBS, die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH, Schönefeld (BFG), die Flughafen Energie & Wasser GmbH (FEW), Schönefeld sowie die FMT Facility Management Tempelhof GmbH i.L. (FMT), Berlin.

Die FBS hält sämtliche Anteile an der BFG, die mit einem Stammkapital von TEUR 38.347 ausgestattet ist. Das Eigenkapital der BFG beläuft sich auf TEUR 143.789.

Die FBS ist alleiniger Gesellschafter der FEW, die mit einem Stammkapital von TEUR 25 ausgestattet ist. Das Eigenkapital der FEW beläuft sich auf TEUR 29.

Die FBS ist alleiniger Gesellschafter der FMT, die mit einem Stammkapital von TEUR 25 ausgestattet ist. Das Eigenkapital entspricht dem Stammkapital.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Abschlüsse der in den Konzernabschluss der FBS einbezogenen Unternehmen wurden nach einheitlichen, gegenüber dem Vorjahr mit Ausnahme der Änderungen nach BilMoG unveränderten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen erstellt.

Die Bewertung der **immateriellen Vermögensgegenstände** erfolgte zu Anschaffungskosten abzgl. Anschaffungskostenminderungen unter Berücksichtigung von Abschreibungen (lineare Methode).

Das **Sachanlagevermögen** ist zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzgl. Anschaffungskostenminderungen angesetzt und wird, soweit abnutzbar, um planmäßige Abschreibungen (lineare Methode) vermindert. In die in den Herstellungskosten berücksichtigten

aktivierten Eigenleistungen sind neben den Einzelkosten auch anteilige Gemeinkosten einbezogen.

Die Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens und die immateriellen Vermögensgegenstände werden nach Maßgabe der voraussichtlichen Nutzungsdauer abgeschrieben. Geringwertige Anlagegüter bis zu einem Wert von EUR 150,00 werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben; ihr sofortiger Abgang wird im Anlagenpiegel unterstellt. Die Abschreibungen auf Zugänge des Sachanlagevermögens erfolgen grundsätzlich zeitanteilig. Für Anlagegüter deren Anschaffungskosten für das einzelne Anlagegut EUR 150,01 bis EUR 1.000,00 beträgt, wird jährlich ein Sammelposten gebildet, der über 5 Jahre aufgelöst wird. Der Abgang der Anlagegüter im Anlagenpiegel wird am Ende der fünfjährigen Nutzungsdauer gezeigt. Der Kaufpreis für zum Abriss bestimmte Gebäude, die sich auf erworbenen Flächen für den BBI befinden, wurde dem Kaufpreis der Grundstücke zugeordnet.

Mit der Eröffnung des Airports Berlin Brandenburg International BBI ist gemäß Konsensbeschluss die Schließung des Flughafens Tegel vorgesehen. Gemäß der zwischen der Gesellschaft und dem Land Berlin bzw. dem Bund geschlossenen Erbpachtverträge ist eine verkehrswertorientierte Entschädigung vorgesehen, soweit die Gebäude und Anlagen für Landes- bzw. Bundesaufgaben einer weiteren Verwendung zugeführt werden können. Da zurzeit keine konkreten Konzepte für eine Nachnutzung der bilanzierten Anlagen und Einrichtungen vorliegen, wurden die Nutzungsdauern auf den erwarteten Eröffnungstermin des BBI angepasst. Das Ende der Nutzungsdauer für Tegel wurde im Berichtsjahr nach Verschiebung des Eröffnungstermins des BBI um sieben Monate auf den 30. Juni 2012 festgelegt. Die zusätzlichen Abschreibungen betragen TEUR 7.987 (Vj. TEUR 12.060).

Mit Inbetriebnahme des Airports Berlin Brandenburg International (BBI) am Standort Schönefeld ist auch die Neuerrichtung wesentlicher Infrastrukturelemente des Flughafens verbunden. Bei den Nutzungsdauern für wesentliche Infrastrukturelemente des bestehenden Flughafens Schönefeld wurde das voraussichtliche Inbetriebnahmedatum des BBI berücksichtigt und die Nutzungsdauern im Berichtsjahr auf den 30. Juni 2012 angepasst. In 2010 wurden zusätzliche Abschreibungen in Höhe von TEUR 1.112 (Vj. TEUR 411) vorgenommen. Das Anlagevermögen beinhaltet Investitionen in 2010 für die Planung und den Bau des BBI in Höhe von Mio. EUR 582,8. Die Gesamtinvestitionen betragen Mio. EUR 593,5.

Bei den **Finanzanlagen** werden die Anteilsrechte und Ausleihungen zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

Die Bestände an **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen** in den **Vorräten** sind zu durchschnittlichen Anschaffungskosten oder zu niedrigeren Wiederbeschaffungskosten am Bilanzstichtag angesetzt.

Alle erkennbaren Risiken im **Vorratsvermögen** sind durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Als **noch nicht abgerechnete Leistungen** werden, wie bereits im Vorjahr, im Wesentlichen erbrachte Bauleistungen für in Zusammenhang mit BBI-Maßnahmen durchzuführende Fremdinvestitionen ausgewiesen. Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch anteilige Gemeinkosten. Die verlustfreie Bewertung wird beachtet.

Abgesehen von handelsüblichen Eigentumsvorbehalten sind die Vorräte frei von Rechten Dritter.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt. Allen risikobehafteten Posten ist durch die Bildung angemessener Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen; das allgemeine Kreditrisiko ist durch pauschale Abschläge berücksichtigt. Die unter den **sonstigen Vermögensgegenständen** ausgewiesenen zum Verkauf bestimmten Grundstücke für den Business Park Berlin (bisher Baufeld-Ost) sind zum niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt, der sich am Marktwert für unerschlossenes Bauerwartungsland orientiert. Dieser Wert wurde unter der Annahme der Erschließung und Verwertung als Gewerbegebiet ermittelt.

Die **liquiden Mittel** sind zum Nominalbetrag bilanziert.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten Ausgaben, soweit sie Aufwand für eine bestimmte Zeit nach dem Abschlussstichtag darstellen.

Im Rahmen der Kreditvereinbarungen zur Finanzierung des BBI wurde in 2009 eine Zahlung an die Kreditgeber von ursprünglich EUR 14,0 Mio. geleistet. Dieser Zahlung stehen zukünftige Zinersparnisse gegenüber. Die Gesellschaft hat diesen Betrag als zinsähnlichen Aufwand abgegrenzt, um diesen Aufwand über die Laufzeit der Kredite zu verteilen.

Gezeichnetes Kapital, Kapitalrücklage und Gewinnrücklagen sind zum Nennbetrag angesetzt.

Investitionszulagen und Investitionszuschüsse für Gegenstände des Anlagevermögens werden als Sonderposten passiviert. Sie werden entsprechend dem Abschreibungsverlauf aufgelöst. Der Auflösungsbetrag wird unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Bei der Bemessung der **Rückstellungen** wurden alle erkennbaren Risiken berücksichtigt.

Die **Rückstellungen für Pensionen** und ähnliche Verpflichtungen werden mit den Barwerten für laufende Renten angesetzt, die nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem durch die Deutsche Bundesbank ermittelten laufzeitäquivalenten Zinsfuß von 5,15 % ermittelt werden. Dabei wurde von dem Wahlrecht des § 253 Abs. 2 S. 2 HGB Gebrauch gemacht, pauschal den Marktzins für eine Restlaufzeit von 15 Jahren heranzuziehen. Als Bewertungsverfahren wurde die Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) verwendet, die Rechnungsgrundlagen basieren auf den Wahrscheinlichkeitswerten nach den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck. Künftige Lohn- und Gehaltssteigerungen sind mit 1,0 % p.a. berücksichtigt.

Der Unterschiedsbetrag gemäß Artikel 67 Abs. 1 EGHGB aufgrund der erstmaligen Anwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) wurde in voller Höhe zugeführt. Die Zuführung wird im außerordentlichen Aufwand ausgewiesen.

Die **Steuerrückstellungen und sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und Verpflichtungen. Sie sind in der Höhe angesetzt, die nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung dem Erfüllungsbetrag entspricht. Soweit die Restlaufzeit über einem Jahr liegt, erfolgt eine Abzinsung mit dem durch die Deutsche Bundesbank ermittelten Zinssatz für die jeweilige Laufzeit. Die Rückstellungen für Altersteilzeitregelungen beinhalten aufgrund des bestehenden Tarifvertrages zur Regelung der Altersteilzeit Verpflichtungen aus Erfüllungsrückstand und voraussichtlich entstehende Verpflichtungen, basierend auf dem ab 01.01.2010 geltenden Tarifvertrag zur Zahlung von Aufstockungsbeträgen, die unter Verwendung eines Rechnungszinsfußes von 5,15 % auf den Barwert abgezinst sind.

Die Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten Einnahmen, soweit sie Erträge für eine bestimmte Zeit nach dem Abschlussstichtag darstellen.

Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt für die Altfälle weiterhin nach der Buchwertmethode. Dabei wird der in der Bilanz der FBS aktivierte Buchwert der Anteile an den konsolidierten Unternehmen mit dem zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung in den Bilanzen dieser Tochterunternehmen ausgewiesenen Eigenkapital verrechnet. Bei der Kapitalkonsolidierung der BFG ergibt sich ein passiver Unterschiedsbetrag in Höhe von EUR 16,2 Mio. (Vj. EUR 21,2 Mio.), der im Berichtsjahr den Kapitalrücklagen zugeordnet wurde. Im Vorjahr wurde dieser unter den

Gewinnrücklagen ausgewiesen. Die Vorjahreszahl wurde entsprechend angepasst. Die Reduzierung des Unterschiedsbetrages resultiert daraus, dass der Wert der Anteile an der BFG in 2010 um nachträgliche objektbezogene Anschaffungsnebenkosten in Höhe von TEUR 5.009 erhöht wurde. Dabei handelt es sich um Grunderwerbsteuer, die für die im Rahmen der Verschmelzung im Jahr 2003 auf die FBS übertragenen Grundstücke und Erbbaurechtsflächen von TXL und THF im Berichtsjahr angefallen ist.

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den konsolidierten Unternehmen werden gegeneinander aufgerechnet. Umsatzerlöse und andere Erträge wurden mit entsprechenden Aufwendungen verrechnet.

Der Abschlussstichtag sämtlicher einbezogener Unternehmen entspricht dem des Mutterunternehmens. Sämtliche einbezogene Jahresabschlüsse lauten auf EURO.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist unter Angabe der Abschreibungen des Geschäftsjahres im Anlagenspiegel dargestellt.

	31.12.2010	31.12.2009
	TEUR	TEUR
Immaterielle Vermögensgegenstände	4.758	2.604
Sachanlagen	2.055.750	1.520.928
– davon Grundstücke und Bauten	(443.964)	(479.383)
– davon Anzahlungen und Anlagen im Bau	(1.537.582)	(964.099)
Finanzanlagen	98	56
Gesamt	2.060.606	1.523.588

Unfertige Leistungen

Die FBS erbringt im Hinblick auf bauliche Anlagen für den BBI Bauleistungen im Auftrag von Dritten. Die aktivierten Herstellungskosten (TEUR 18.136, Vj. TEUR 197.819) sind in vollem Umfang durch erhaltene Anzahlungen gedeckt. Diese beinhalten im Wesentlichen erbrachte Bauleistungen für die Unterflurbetankung, die im Auftrag der Total Deutschland GmbH erbracht werden. Der Rückgang der unfertigen Leistungen resultiert aus der Übergabe des letzten Teils der unterirdischen BBI-Bahnanlagen an die DB Netz AG und der damit einhergehenden Schlussabrechnung im Jahr 2010.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, und die sonstigen Vermögensgegenstände haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

	31.12.2010	31.12.2009
	TEUR	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	47.465	37.841
– davon kurzfristige Forderungen	38.593	29.343
– davon langfristige Forderungen	8.872	8.498
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	15.461	0
Sonstige Vermögensgegenstände	37.040	38.250
Gesamt	99.966	76.091

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Forderungen aus der Weiterverrechnung von Bauleistungen gegenüber den Dalandi Objekt KGs. Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen die Grundstücke des Business Park Berlin (TEUR 30.410, Vj. TEUR 30.029).

Gezeichnetes Kapital

Das Stammkapital beträgt wie im Vorjahr TEUR 11.000. Die **Kapitalrücklage** entwickelte sich wie folgt:

	TEUR
Kapitalrücklage 01.01.2010	924.578
Einlagen in die Kapitalrücklage	48.000
Reduzierung Unterschiedsbetrag aus Kapitalkonsolidierung	-5.009
Kapitalrücklage 31.12.2010	967.569

Die Erhöhung der Kapitalrücklage ist auf eine Bareinlage der Gesellschafter (TEUR 48.000) zurückzuführen. Die Zuzahlung wurde entsprechend der Geschäftsanteile gewährt.

Seit dem Berichtsjahr wird der Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung der BFG (EUR 16,2 Mio.; Vj. EUR 21,2 Mio.) unter der Kapitalrücklage ausgewiesen. Die Vorjahreszahl wurde entsprechend angepasst.

Gewinnrücklagen

Im Berichtsjahr wurden gemäß Art. 67 Abs. 1 EGHGB Erträge aus der erstmaligen Abzinsung von Rückstellungen nach den Vorschriften des BilMoG in Höhe von TEUR 2.336 direkt in die Gewinnrücklagen eingestellt.

Bilanzgewinn

Der Konzernüberschuss beträgt im Geschäftsjahr TEUR 4.054 (Vj. TEUR 862). Zuzüglich des Konzerngewinnvortrags aus dem Vorjahr (TEUR 31.658) ermittelt sich ein Konzernbilanzgewinn in Höhe von TEUR 35.713.

Investitionszuschüsse und Investitionszulagen

Investitionszulagen und Investitionszuschüsse für Gegenstände des Anlagevermögens (TEUR 80.222, Vj. TEUR

42.062) werden als Sonderposten passiviert. Sie werden entsprechend dem Abschreibungsverlauf aufgelöst.

Steuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen beinhalten ungewisse Grundsteuerverpflichtungen für die Standorte Schönefeld und Tegel (TEUR 945, Vj. TEUR 4.794).

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen wurden im Wesentlichen

- für noch zu erbringende Leistungen für die Schienenanbindung des BBI (TEUR 18.822; Vj. TEUR 0),
- für Altersteilzeit (TEUR 22.746, Vj. TEUR 21.591),
- für Erfüllungsrückstände für Erschließungsmaßnahmen (TEUR 3.594; Vj. TEUR 9.996),
- für die Schließung Tegel (TEUR 4.908; Vj. TEUR 5.143),
- für ausstehende Rechnungen (TEUR 4.897, Vj. TEUR 4.680),
- für Restitutionsansprüche (TEUR 4.200, Vj. TEUR 4.200),
- für Personal (TEUR 4.098, Vj. TEUR 3.996) und
- für das Personalkonzept TransFair BBI TEUR 11.398 (Vj. TEUR 10.415) gebildet.

Verbindlichkeiten

Die Restlaufzeiten sind im Verbindlichkeitspiegel im Einzelnen dargestellt.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von TEUR 893.295 resultieren aus der Inanspruchnahme der Kreditlinien der BBI-Langfristfinanzierung.

Die Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen betreffen im Wesentlichen Teilzahlungen für die Baumaßnahmen, die von der FBS für Drittinvestoren durchgeführt werden.

Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Bei dem passiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um erhaltene Vorauszahlungen von Erbbauzinsen und Zuschüsse für Investitionen in

Gebäude oder Investitionen zur Erschließung von Flächen sowie Zuschüsse für Wartungs- und Instandhaltungsverpflichtungen. Die erhaltenen Vorauszahlungen wurden auf den vertraglich vereinbarten Barwert abgezinst. Die Zuschüsse wurden entsprechend der Nutzungsdauer der betreffenden Anlagengegenstände ertragswirksam vereinnahmt.

Latente Steuern

Latente Steuern ergeben sich aus handels- und steuerrechtlich voneinander abweichenden Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten. Im Jahresabschluss zum 31.12.2010 wurden die passiven latenten Steuern von TEUR -24, die im Wesentlichen auf unterschiedlichen Ansätzen von Sachanlagen und sonstigen Rückstellungen beruhen, mit aktiven latenten Steuern von TEUR 3.161 verrechnet. Diese Saldierung wurde in Ausübung des Wahlrechts gemäß § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB nicht aktiviert.

Die aktiven latenten Steuern resultieren überwiegend aus dem unterschiedlichen Ansatz von Sach- und Finanzanlagen, Vorräten, Pensionsrückstellungen und sonstigen Rückstellungen. Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge werden nicht angesetzt, da diese entsprechend der Unternehmensplanung innerhalb der nächsten fünf Jahre nicht verrechnet werden können. Den latenten Steuern liegt ein Steuersatz von 25,25 % zugrunde.

Haftungsverhältnisse

Im Verkauf der GGB hat die BFG einem begrenzten, marktüblichen Garantiekatalog zugestimmt, der Standardgarantien und -risiken beinhaltet. Die wesentlichen Garantien sind: Pensionsrückstellungen, die Wirksamkeit der Rückwirkung des Zukunftssicherungstarifvertrags der GGB und die Richtigkeit offengelegter Informationen. Es wurde eine ausgewogene Steuerfreistellungsverpflichtung, abgegrenzt zum 31. Dezember 2007, gegeben. Die Haftung ist auf den Wert von TEUR 2.053 begrenzt.

Verbindlichkeitspiegel in TEUR

Art der Verbindlichkeit	Restlaufzeit			Gesamt	
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2010	31.12.2009
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Vorjahr)	2.946 (1.469)	35.476 (6.300)	854.873 (443.700)	893.295	451.469
2. Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen (Vorjahr)	0 (275.062)	18.207 (16.004)	0 (0)	18.207	291.066
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	41.032 (29.699)	(0)	(0)	41.032	29.699
4. Sonstige Verbindlichkeiten (Vorjahr) davon aus Steuern: (1.258; Vj. 23)	25.728 (17.880)	(0)	(0)	25.728	17.880
Gesamt (Vorjahr)	69.706 (324.110)	53.683 (22.304)	854.873 (443.700)	978.262	790.114

Außerbilanzielle Geschäfte

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

	31.12.2010 TEUR	31.12.2009 TEUR
Zahlungsverpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	1.273	1.475
Zahlungsverpflichtungen für Ausgleichsabgabe für Versiegelung gem. Planfeststellungsbeschluss	12.849	16.275
Zahlungsverpflichtungen aus den Leasingverträgen mit den Dalandi Objekt KGs ¹	240.000	0
Zahlungsverpflichtungen aus Versicherungsverträgen	0	1.510
Bestellobligo aus erteilten Investitions-/Beratungsaufträgen	511.211	561.847
Gesamt	765.333	581.107

¹ Dieser Wert entspricht dem Barwert der zukünftigen maximalen Zahlungsverpflichtungen (Miete bzw. Zinsen und Tilgung), wenn als Diskontierungszinssatz der von FBS implizit über die Leasingrate zu zahlende Zinssatz verwendet wird. Die genauen Zahlungsverpflichtungen sind erst nach Abschluss der Baumaßnahmen bekannt.

Die Miet- und Leasingverträge enden zwischen 2011 und 2013 und betreffen überwiegend IT-Ausstattung, Fahrzeuge und Büromöbel.

Die erteilten Investitionsaufträge für das Jahr 2011 betreffen im Wesentlichen Maßnahmen für den BBI, u.a. Terminal (TEUR 253.867), Drittinvestitionen (TEUR 144.445), Tiefbau (TEUR 39.616), Technische Infrastruktur (TEUR 12.788).

Derivative Finanzinstrumente

Die Zinsen für die langfristige Fremdfinanzierung stellen einen wesentlichen Bestandteil der künftigen Zahlungsverpflichtungen der FBS dar.

Die Gesellschaft hat sich daher im Dezember 2006 durch den Abschluss von insgesamt drei Zinsswaps gegen einen Anstieg des Zinsniveaus und damit einhergehender ansteigender Finanzierungskosten abgesichert. Es handelt sich hierbei jeweils um eine Absicherung künftiger Cash Flows. Das zu sichernde Risiko ist die Wertänderung der Zinszahlungen für die langfristige Fremdfinanzierung aufgrund sich ändernder 3-Monats-Euribor Zinssätze. Das Ziel der Zinssicherungsgeschäfte ist es, einen Festsatz für die Serien von erwarteten Zinszahlungen (3-Monats-Euribor) zu etablieren.

Als antizipatives Grundgeschäft für die Sicherung sollen während des Zeitraums bis 2013 etwa 70 % des Gesamtkreditbedarfs gemäß aktueller Liquiditätsplanung und Business Plan gelten. Im Zeitraum von 2013 bis

2026 sollen etwa 50 % des jeweiligen Gesamtkreditbedarfs gemäß Business Plan abgesichert werden. Für die künftigen Zinszahlungen dieser Grundgeschäfte sind Risiken aus Zahlungsstromschwankungen in der vorgenannten Höhe somit ausgeschlossen. Bei derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich um schwebende Geschäfte. Diese werden deshalb in der Bilanz zum 31. Dezember 2010 nicht ausgewiesen. Die Zinsswaps und die Kredite zur Finanzierung des Baus des BBI bilden eine Bewertungseinheit nach HGB. Die bilanzielle Abbildung erfolgt nach der Einfrierungsmethode. Die Wertänderungen der Zinsswaps werden soweit nicht bilanziert, wie sie durch Wertänderungen des Grundgeschäfts ausgeglichen werden. Für einen gegebenenfalls entstehenden Verlustüberhang wäre eine Drohverlustrückstellung zu bilden.

Die beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente sind in folgender Übersicht dargestellt:

	Nominal 31.12.2010 TEUR	Marktwert 31.12.2010 TEUR
Swap Deutsche Bank AG	372.966,7	-34.841,3
Swap Landesbank Hessen-Thüringen	372.966,7	-35.539,9
Swap UBS AG	372.966,7	-35.939,3
Gesamt	1.118.900,1	-106.320,5

Die Ermittlung des Marktwerts der Swaps erfolgte mit Hilfe der Discounted Cash Flow-Bewertung. Dabei wurden die zukünftigen Zinszahlungen mit der Zinsstrukturkurve vom 31. Dezember 2010 diskontiert. Der Barwert dieser Zahlungen stellt den Wert der Swaps dar. Bei den drei Swaps handelt es sich um „Rollercoaster-Swaps“. Die ausstehenden Bezugsbeträge der Swaps lagen zum Bewertungsstichtag insgesamt bei TEUR -106.320,5. Der negative Barwert wird besichert durch Avale der Investitionsbank des Landes Brandenburg in Höhe von TEUR 160.320,5 und stellt eine Kreditziehung unter der Langfristfinanzierung dar.

Die prospektive Effektivität der Sicherungsbeziehung wurde auf der Grundlage einer Regressionsanalyse kalkuliert. In dieser Szenarioanalyse wurden die Zinsen in einer Bandbreite von -2 % bis +2 % parallel verschoben. Im Ergebnis zeigt die Analyse, dass eine hohe Effektivität der Sicherungsbeziehung erwartet werden kann.

Für das Berichtsjahr wurde die Effektivität retrospektiv überprüft. Diese wird auf der Grundlage der Dollar-Offset-Methode unter Annahme eines hypothetischen Derivats ermittelt. Bei der Gegenüberstellung der antizipierten Darlehensaufnahme mit dem Zinssicherungsniveau wurde eine wirtschaftliche Untersicherung festgestellt. Vor diesem Hintergrund wurden die Drohverlustrückstellungen in Höhe von TEUR 4.964 erfolgswirksam aufgelöst.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2010		2009	
	TEUR	%	TEUR	%
Umsatzerlöse				
Aviation	168.245	33,2	164.373	67,4
Non Aviation	43.805	8,7	41.602	17,1
Real Estate	27.413	5,5	23.842	9,8
Umsatzerlöse				
Bauleistungen	259.466	51,2	3.521	1,4
Umsatzerlöse				
Services	3.158	0,6	2.951	1,2
Sonstige	4.273	0,8	7.572	3,1
Gesamt	506.360	100,0	243.861	100,0

Periodenfremde Aufwendungen und Erträge

Im Berichtsjahr sind periodenfremde Erträge in Höhe von TEUR 7.472 (Vj. TEUR 4.486) angefallen. Diese setzen sich im Wesentlichen aus Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (TEUR 6.334; Vj. TEUR 1.738) und aus Kostenerstattungen für Vorjahre (TEUR 579; Vj. TEUR 720) zusammen.

Die periodenfremden Aufwendungen in Höhe von TEUR 5.753 (Vj. TEUR 6.419) beinhalten im Wesentlichen TEUR 3.404 Aufwendungen aus Rückstellungszuführungen für strittige Regelungen der bestehenden Entgeltordnung, TEUR 941 (Vj. TEUR 875) sonstige Kosten für Vorjahre und TEUR 878 (Vj. TEUR 22) Steuern für Vorjahre. Im Vorjahr waren zudem TEUR 2.248 Personalaufwendungen für die Beteiligung der Mitarbeiter am EBITDA für das Jahr 2007 in Form einer Einmalzahlung in den periodenfremden Aufwendungen enthalten.

Außerordentliche Aufwendungen

Die außerordentlichen Aufwendungen des Berichtsjahres i.H.v. TEUR 1.655 resultieren aus der Zuführung zu den Pensionsrückstellungen und den Rückstellungen für Altersteilzeitregelungen, die aufgrund der Änderungen durch das BilMoG notwendig geworden sind.

Zinsen aus Auf- bzw. Abzinsung von Rückstellungen

Im Berichtsjahr sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen in Höhe von TEUR 1.926 angefallen. Dem gegenüber stehen Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen in Höhe von TEUR 477.

Nahe stehende Personen

Bestehende Geschäftsbeziehungen mit nahe stehenden Personen werden zu marktüblichen Konditionen vereinbart. Bei Institutionen, die an den Flughäfen hoheitliche Aufgaben erfüllen sowie weiteren öffentlichen Institutionen, werden gesetzlich vorgeschriebene Selbstkostenmieten erhoben.

Honorar Abschlussprüfer

Im Berichtsjahr wurden von PricewaterhouseCoopers Ak-

tiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, Honorare von insgesamt TEUR 439 abgerechnet. Diese Honorare beinhalten die Leistungen aller Gesellschaften und teilen sich wie folgt auf:

	2010	2009
	TEUR	TEUR
Abschlussprüfungsleistungen	102	99
Andere Bestätigungsleistungen	169	4
Steuerberatungsleistungen	151	133
Sonstige Leistungen	17	0
Gesamt	439	236

Sonstige Angaben

Aufsichtsrat

Klaus Wowereit
-Vorsitzender-
Regierender Bürgermeister von Berlin

Harald Wolf
Senator
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen

Dr. Christian Sundermann
Staatssekretär
Senatsverwaltung für Finanzen

Matthias Platzeck
-stellvertretender Vorsitzender-
Ministerpräsident
Landesregierung Brandenburg

Ralf Christoffers
Minister
Ministerium für Wirtschaft und Europaangelegenheiten
des Landes Brandenburg
ab 26.03.2010

Rainer Speer
Minister a.D. des Landes Brandenburg

Rainer Bomba
Staatssekretär
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Stadtentwicklung
ab 26.03.2010

Henry B. Cordes
Ministerialdirektor a.D.
Bundesministerium der Finanzen
bis 1.10.2010

Günther Troppmann
Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Kreditbank AG

Michael Zehden
Geschäftsführer
A-Z Hotelmanagement und Beratungs GmbH & Co. KG

Holger Rößler
Gewerkschaftssekretär der ver.di
Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft Bezirk Berlin

Franziska Hammermeister
Angestellte der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH
Flughafen Tegel

Claudia Heinrich
Vorsitzende des Betriebsrats der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
Flughafen Schönefeld

Peter Lindner
Vorsitzender des Betriebsrats der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH
Flughafen Tegel

Sven Munsonius
Angestellter der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH
Flughafen Tegel

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats

Die Erstattungen für Sitzungsgelder an den Aufsichtsrat beliefen sich auf TEUR 15,1 (Vj. TEUR 16,7).

Geschäftsführung

Prof. Dr. Rainer Schwarz
-Sprecher der Geschäftsführung-

Dr. Manfred A. Körtgen
-Geschäftsführer Betrieb/BBI-

Gesamtbezüge der Geschäftsführung

Die Geschäftsführerbezüge beliefen sich im Berichtsjahr auf TEUR 843 (Vj. TEUR 784).

TEUR	Grund- vergütung	Erfolgs- abhängige Vergütung	Gesamt
Prof. Dr. Rainer Schwarz	300	50	350
Dr. Manfred A. Körtgen	230	45	275
Gesamt	530	95	625

Darüber hinaus wurden für Herrn Prof. Dr. Schwarz TEUR 178 für Altersvorsorge und TEUR 22 sonstige Bezüge gezahlt. Herr Dr. Körtgen bezog TEUR 18 sonstige Bezüge.

Gesamtbezüge ehemaliger Mitglieder der Geschäftsführung

Für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung betragen die Bezüge aus Pensionen TEUR 462 (Vj. TEUR 463). Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen sind in voller Höhe gebildet und belaufen sich zum 31. Dezember 2010 auf TEUR 5.513 (Vj. TEUR 4.550).

Mitarbeiter

Durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter:

	2010	2009
Arbeitnehmer	1.397	1.399
Auszubildende	62	62
Gesamt	1.459	1.461

Schönefeld, 28. Februar 2011

*Prof. Dr. Rainer Schwarz
Dr. Manfred A. Körtgen*

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Schönefeld

Entwicklung des Anlagevermögens für das Geschäftsjahr 2010

FBS-Konzern		Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	31.12.2009 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2010 EUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände						
1.	Software und Rechte	17.579.654,87	1.362.179,94	362.230,57	59.480,00	18.639.084,24
2.	Geleistete Anzahlungen	399.114,37	1.884.546,78	6.061,60	106.881,60	2.384.481,15
	17.978.769,24	3.246.726,72	368.292,17	166.361,60		21.023.565,39
II. Sachanlagen						
1.	Grundstücke und Bauten	915.692.513,05	8.294.781,89	9.123.127,73	-10.265.926,98	904.598.240,23
2.	Technische Anlagen und Maschinen	203.706.722,38	1.735.020,07	697.744,20	8.028.710,84	212.772.709,09
3.	Betriebs- und Geschäftsausstattung	89.754.354,86	2.308.389,55	5.281.416,80	42.266,14	86.823.593,75
4.	Geringwertige Wirtschaftsgüter	1.218.437,93	702.031,08	0,00	19,05	1.920.488,06
5.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	968.490.553,01	577.209.406,70	5.835.756,56	2.028.569,35	1.541.892.772,50
	2.178.862.581,23	590.249.629,29	20.938.045,29	-166.361,60		2.748.007.803,63
III. Finanzanlagen						
1.	Beteiligungen	51.200,00	42.300,00	0,00	0,00	93.500,00
2.	Sonstige Ausleihungen	6.469,29	0,00	645,98	0,00	5.823,31
	57.669,29	42.300,00	645,98	0,00		99.323,31
	2.196.899.019,76	593.538.656,01	21.306.983,44	0,00		2.769.130.692,33

darunter BBI		Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	31.12.2009 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2010 EUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände						
1.	Software und Rechte	350.385,86	1.070.518,81	0,00	0,00	1.420.904,67
2.	Geleistete Anzahlungen	0,00	665.375,81	0,00	175.000,00	840.375,81
	350.385,86	1.735.894,62	0,00	175.000,00		2.261.280,48
II. Sachanlagen						
1.	Grundstücke und Bauten	282.180.036,52	2.907.734,34	399.352,80	8.698.215,81	293.386.633,87
2.	Technische Anlagen und Maschinen	37.878.305,82	240.648,50	0,00	12.840.542,49	50.959.496,81
3.	Betriebs- und Geschäftsausstattung	644.048,47	1.042.416,19	0,00	-6.626,24	1.679.838,42
4.	Geringwertige Wirtschaftsgüter	124.981,07	236.147,91	0,00	-793,80	360.335,18
5.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	967.708.043,92	576.641.278,35	5.810.906,56	2.567.759,60	1.541.106.175,31
	1.288.535.415,80	581.068.225,29	6.210.259,36	24.099.097,86		1.887.492.479,59
	1.288.885.801,66	582.804.119,91	6.210.259,36	24.274.097,86		1.889.753.760,07

Kumulierte Abschreibungen						Buchwerte		
31.12.2009 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	Zuschrei- bungen EUR	31.12.2010 EUR	31.12.2010 EUR	31.12.2009 EUR	
15.374.706,38	1.243.541,46	353.015,22	0,00	0,00	16.265.232,62	2.373.851,62	2.204.948,49	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.384.481,15	399.114,37	
15.374.706,38	1.243.541,46	353.015,22	0,00	0,00	16.265.232,62	4.758.332,77	2.604.062,86	
436.309.215,81	32.580.354,92	8.254.979,34	0,00	0,00	460.634.591,39	443.963.648,84	479.383.297,24	
144.048.849,02	9.942.816,56	647.534,50	0,00	112.065,23	153.232.065,85	59.540.643,24	59.657.873,36	
72.765.554,18	5.439.733,56	4.943.652,19	0,00	0,00	73.261.635,55	13.561.958,20	16.988.800,68	
419.997,26	398.569,80	0,00	0,00	0,00	818.567,06	1.101.921,00	798.440,67	
4.391.158,53	67.403,57	0,00	0,00	147.880,38	4.310.681,72	1.537.582.090,78	964.099.394,48	
657.934.774,80	48.428.878,41	13.846.166,03	0,00	259.945,61	692.257.541,57	2.055.750.262,06	1.520.927.806,43	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	93.500,00	51.200,00	
1.741,29	0,00	303,98	0,00	0,00	1.437,31	4.386,00	4.728,00	
1.741,29	0,00	303,98	0,00	0,00	1.437,31	97.886,00	55.928,00	
673.311.222,47	49.672.419,87	14.199.485,23	0,00	259.945,61	708.524.211,50	2.060.606.480,83	1.523.587.797,29	

Kumulierte Abschreibungen						Buchwerte		
31.12.2009 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	Zuschrei- bungen EUR	31.12.2010 EUR	31.12.2010 EUR	31.12.2009 EUR	
149.965,06	157.227,81	0,00	0,00	0,00	307.192,87	1.113.711,80	200.420,80	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	840.375,81	0,00	
149.965,06	157.227,81	0,00	0,00	0,00	307.192,87	1.954.087,61	200.420,80	
13.210.657,44	6.839.204,75	0,00	361.906,09	0,00	20.411.768,28	272.974.865,59	268.969.379,08	
2.930.738,00	2.161.420,70	0,00	2.236.977,25	112.065,23	7.217.070,72	43.742.426,09	34.947.567,82	
226.141,12	206.161,90	0,00	2.696,95	0,00	434.999,97	1.244.838,45	417.907,35	
34.845,07	72.338,91	0,00	793,80		107.977,78	252.357,40	90.136,00	
4.298.930,99	67.403,57	0,00	0,00	147.880,38	4.218.454,18	1.536.887.721,13	963.409.112,93	
20.701.312,62	9.346.529,83	0,00	2.602.374,09	259.945,61	32.390.270,93	1.855.102.208,66	1.267.834.103,18	
20.851.277,68	9.503.757,64	0,00	2.602.374,09	259.945,61	32.697.463,80	1.857.056.296,27	1.268.034.523,98	

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Schönefeld

Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 01.01. bis 31.12.2010

A. DIE BERLINER FLUGHÄFEN

1. Organisation und Geschäftstätigkeit

Die Berliner Flughäfen sichern mit den Flughäfen Schönefeld und Tegel die Luftverkehrsinfrastruktur für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Ab dem 3. Juni 2012 wird der gesamte Verkehr auf den Hauptstadt-Airport Berlin Brandenburg International BBI konzentriert.

Gesellschafter der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) sind das Land Berlin (37 % der Stammeinlage), das Land Brandenburg (37 %) und die Bundesrepublik Deutschland (26 %).

Die Berliner Flughäfen haben sich in einer Matrixorganisation aufgestellt, in der die drei Geschäftsbereiche Aviation Management, Non Aviation Management und Real Estate Management durch die mit übergeordneten unternehmerischen Querschnittsfunktionen versehenen Zentralbereiche (Recht, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, Personal und Organisation, Kaufmännische Steuerung und Unternehmensentwicklung sowie Planung und Bau BBI) verknüpft werden. Unterstützend und ergänzend sind die Servicebereiche (Informations- und Kommunikationstechnik, Safety und Security sowie Technisches Facility Management) tätig. Finanzierung, Interne Revision, Pressestelle und Umwelt sind als Stabsstellen direkt der Geschäftsführung zugeordnet.

Der Geschäftsbereich Aviation Management gewährleistet den reibungslosen Abfertigungsbetrieb und trägt die Gesamtverantwortung für die permanente Optimierung der Abfertigungsprozesse für Luftfahrzeuge, Passagiere und Gepäck. Weiterhin ist er verantwortlich für sämtliche luftseitigen Belange des Frachtumschlags. Der Bereich Non Aviation Management steht für die optimale Immobiliennutzung über Einzelhandel, Gastronomie, Parkraum und Werbung. Er verantwortet die Entwicklung eines aus Kundensicht attraktiven Branchen- und Dienstleistungsmixes. Der Bereich Real Estate Management zeichnet für die langfristige Planung der Flughafeninfrastruktur, die Realisierung sowie den Erhalt der Betriebsfähigkeit verantwortlich und stellt eine an die strategische Ausrichtung des Unternehmens angepasste und auf die betrieblichen und wirtschaftlichen Anforderungen hin optimierte Infrastruktur zur Verfügung.

Die Gesellschafterversammlung der FBS fasste im Berichtsjahr den Beschluss, dass für die FBS die im „Corpo-

rate Governance Kodex für die Beteiligungen des Landes Brandenburg an privatrechtlichen Unternehmen“ enthaltenen Regeln und Handlungsempfehlungen für Unternehmen anzuwenden sind. Im Laufe des Jahres 2010 haben die zuständigen Gremien den von der Geschäftsführung der FBS vorgeschlagenen Maßnahmen zur Umsetzung des Corporate Governance Kodex zugestimmt.

2. Projekt Airport Berlin Brandenburg International (BBI)

Der Airport BBI nimmt immer mehr Gestalt an. Seit dem ersten Spatenstich im Jahr 2006 sind bedeutende Meilensteine erreicht worden. Bisheriger Höhepunkt war das Terminal-Richtfest im Mai 2010.

2.1 Investitionen 2010

Mit EUR 593,5 Mio. lag das Gesamt-Investitionsvolumen 2010 um EUR 83,0 Mio. über dem Vorjahreswert (EUR 510,5 Mio.). Der größte Anteil der Investitionsmaßnahmen betraf den BBI, im Einzelnen für:

- Teilprojekt Hochbau (EUR 320,8 Mio.), darunter EUR 293,0 Mio. für das Fluggastterminal und EUR 25,5 Mio. für die betriebsspezifischen Gebäude
- Teilprojekt Tiefbau (EUR 186,8 Mio.), darunter EUR 151,4 Mio. Maßnahmen betreffend Start- und Landebahn, Vorfelder, großräumigen Erdbau und Entwässerungssysteme sowie EUR 23,6 Mio. für den Straßenbau
- Teilprojekt Technische Infrastruktur (EUR 25,7 Mio.), davon EUR 24,1 Mio. für Leitungsnetze (Trink-, Abwasser-, Regenentwässerung-, Wärme- und Klimaanlage etc.) sowie EUR 1,6 Mio. für Kabelnetze
- übergeordnete Maßnahmen für alle Teilprojekte (EUR 16,9 Mio.)
- Teilprojekt Planung (EUR 8,6 Mio.), darunter EUR 2,4 Mio. für die Planung luftseitiger Flächenbauwerke und Freiflächen sowie EUR 2,5 Mio. für die Umsetzung landesplanerischer Maßnahmen
- Teilprojekt Schallschutzprogramm BBI (EUR 6,8 Mio.)
- Teilprojekt Drittinvestitionen (EUR 5,1 Mio.), im Wesentlichen Leistungen für die Erschließung
- Grundstücke inklusive Erschließung (EUR 1,4 Mio.)

Über zwei Milliarden Euro Vergaben

Bei den im Jahr 2010 erfolgten Vergaben für den Bau des BBI konnten wie in den Vorjahren erfolgreich regionale Unternehmen – sowohl hinsichtlich der Anzahl der beteiligten Unternehmen als auch des Auftragsvolumens – berücksichtigt werden. Mehr als 350 Unternehmen

aus der Region Berlin-Brandenburg haben bei der bisherigen Auftragsvergabe für den BBI Ausschreibungen für sich entscheiden können. Wertmäßig gingen nahezu zwei Drittel aller Vergaben an regionale Unternehmen. Insgesamt wurden bis Ende 2010 Aufträge im Wert von über zwei Milliarden Euro vergeben. Gegen keinen der vergebenen Aufträge für den BBI wurde Vergabeklage erhoben.

Gepäcksortierhalle

Am 1. Februar 2010 wurde die Gepäcksortierhalle an die Firma Vanderlande Industries übergeben. Vanderlande begann umgehend mit dem Einbau der hochmodernen Gepäcksortieranlage. Die ersten Probeläufe fanden bereits im Herbst 2010 statt.

Energie

Pünktlich zum vereinbarten Fertigstellungstermin hat die EWE NETZ GmbH im April 2010 das rund 700 Meter lange Gasnetz sowie zwei Gasdruckregelanlagen für zwei der drei Energiezentralen in Betrieb genommen und an die Berliner Flughäfen zur Nutzung übergeben. Im Juni 2010 konnte dann bereits der Probetrieb in den neuen Energiezentralen für den BBI starten. Die hochmodernen Gebäude und Anlagen liefern dem BBI künftig Wärme, Kälte und Strom aus dem Blockheizkraftwerk sowie Notstrom. Damit steht eine leistungsfähige Infrastruktur für die Wärme- und Kälteversorgung für den BBI bereit. Der Innenausbau des neuen Terminals im Winter 2010/2011 konnte zum Beispiel schon mit eigener Wärmebereitstellung realisiert werden.

Terminal

Das BBI-Terminal ist das Herzstück des neuen Flughafens. Am 7. Mai 2010 wurde mit dem Richtfest ein wichtiger Meilenstein erreicht. Der Rohbau des BBI-Terminals ist fertiggestellt. Seit Ende 2010 ist das Äußere des Terminals geschlossen: Dort wurden an der zentralen Vorfahrt des Terminals die letzten Glasscheiben in die Seilbinderfassade gesetzt. Damit kann der Innenausbau in diesem Winter unabhängig von der Witterung weitergehen.

Mieter Gastronomie, Einzelhandel und Service ausgewählt

Im Mai 2010 stellten die Berliner Flughäfen die Mieter für die 23 Gastronomie-Flächen am BBI vor. Das gastronomische Angebot reicht von Fast Food und Snacks auf die Hand bis hin zum Business-Essen in gehobenem Ambiente. Über die Hälfte der Flächen konnte regional-spezifisch vermietet werden. Seit Oktober 2010 stehen zudem die Mieter für 69 Einzelhandels- und Serviceflächen fest. Rund ein Viertel der Anbieter präsentieren sich mit typischen Konzepten aus der Region Berlin-

Brandenburg. Alle Mieter – vom großen Anbieter bis zum Einzelbetreiber – haben sich mit ihren Konzepten in einem europaweiten Vermietungsverfahren gegen starke Wettbewerber durchgesetzt.

Bahnhof

Bereits vor dem vereinbarten Fertigstellungstermin haben die Berliner Flughäfen den westlichen Bahntunnel und damit den letzten Teil der unterirdischen BBI-Bahnanlagen an die DB Netz AG übergeben. Die Deutsche Bahn hat bereits auf der unterirdischen Strecke mit dem bahntechnischen Ausbau begonnen. Die drei Bahnsteige des Bahnhofs wurden errichtet, zwei Fern- und Regionalbahnsteige sowie ein S-Bahnsteig. Drei Kilometer Gleis sind bereits verlegt. Die Ausbauarbeiten der Bahn erfolgen termingerecht, sodass eine leistungsgerechte Bahnanbindung zur Eröffnung des BBI am 03. Juni 2012 zur Verfügung stehen wird.

Feuerwachen

Der Rohbau für die Hauptfeuerwache West wurde im Frühsommer 2010 fertiggestellt, die Fassaden wurden zum Jahresende geschlossen. Neben den feuerwehrspezifischen Einsatzräumen beinhaltet die Hauptfeuerwache West zwei Hallen für Großfahrzeuge, die Feuerwehrleitstelle, das Airport Control Center, die Notfalleinsatzzentrale, die Sicherheitsleitstelle und die Leitstelle Technik. Die Feuerwache Ost beinhaltet unter anderem drei Fahrzeughallen mit 14 Stellplätzen für Einsatzfahrzeuge und dient neben der Brandabwehr bei Luftfahrzeugen in erster Linie dem Gebäudebrandschutz des Terminals. Die Fassade der Feuerwache Ost wurde ebenfalls Ende 2010 fertiggestellt.

Gebäude für Technische Instandhaltung

Die Fassade des Gebäudes der technischen Instandhaltung wurde Ende 2010 geschlossen. Nach Fertigstellung wird das Gebäude Verwaltungsbereiche und Werkstätten der Bereiche Technisches Facility Management, Aviation Management und Informations- und Kommunikationstechnik beherbergen. Außerdem ist das zentrale Rechenzentrum des neuen Flughafens dort angesiedelt. In dem neuen Rechenzentrum versorgen künftig bis zu 500 Server den neuen Hauptstadtflughafen mit Rechenleistung. Auf den Servern laufen die vitalen Dienste des Flughafens von der Leitstelle bis zum Check-In-Counter.

Straßenanbindung

Im August 2010 wurde die letzte von insgesamt neun Straßenbrücken auf dem BBI betoniert. Über die circa 50 Meter lange Spannbetonbrücke werden Passagiere und Besucher fahren, die zum BBI-Terminal und in die davor liegende Airport City möchten.

Kunst am Bau

Die Auswahl der ersten Kunstwerke für den neuen Airport BBI ist im September 2010 erfolgt. Das Preisgericht, ein unabhängiges Expertengremium, hat drei Entwürfe für Kunst am Bau prämiert. Diese sollen bis zur BBI-Eröffnung im Juni 2012 realisiert werden. Die Auswahl der Kunstwerke erfolgte über Einladungs- sowie offene Wettbewerbe. Verbindendes Thema ist der Gegensatz Land-Luft.

Neues Kommunikationsnetz für den BBI

Im September 2010 wurde mit der Installation des Kommunikationsnetzes begonnen. Die gesamte Sprach- und Datenkommunikation sowie sicherheitsrelevante Dienste, wie Videoüberwachung oder Leitstellenkommunikation, werden hier in einer einzigen Infrastruktur zusammengeführt.

2.2 Inbetriebnahme

Auch wenn wichtige Meilensteine beim Bau des BBI zeitgerecht erreicht wurden, war es erforderlich, den geplanten Inbetriebnahmetermin zu verschieben. Statt im Oktober 2011, wird der BBI nun am 3. Juni 2012 seinen Betrieb aufnehmen. Dies hat der Aufsichtsrat des Unternehmens in seiner Sitzung am 25. Juni 2010 entschieden. Grund für die Verschiebung sind neue, ab 2013 geltende, Sicherheitsvorschriften sowie Planungsverzüge aufgrund der Insolvenz eines am Bau beteiligten Ingenieurbüros.

B. ENTWICKLUNG DES ABGELAUFENEN GESCHÄFTSJAHRES

1. Gesamtwirtschaftliche Lage und Entwicklung der Luftverkehrsbranche

Die deutsche Wirtschaft hat im Jahr 2010 eine unerwartet starke Dynamik entfaltet. Sie hat mit einem Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts von deutlich über drei Prozent den Weg aus der Krise nach dem schockartigen konjunkturellen Einbruch im Winterhalbjahr 2008/2009 gefunden. Die starke und schnelle Erholung ist etwa zu gleichen Teilen auf außenwirtschaftliche Impulse und, darauf aufbauend, auf eine Belebung der Binnennachfrage zurückzuführen.

Die Anzahl der registrierten Arbeitslosen lag im Dezember 2010 bei 3 Millionen Personen und damit 7,9 % unter dem Wert des Vorjahresmonats. Der private Konsum stieg 2010 um 0,5 % gegenüber dem Vorjahr und erreicht damit das höchste Niveau seit der deutschen Einheit. Maßgeblich trug der Anstieg der verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte bedingt durch den anhaltenden Beschäftigungsaufbau, durch Lohnzuwächse und durch die moderate Entwicklung des Preisniveaus zur Ankurbelung des privaten Konsums bei.

Die wirtschaftliche Erholung im Euro-Raum gestaltet sich uneinheitlich. Sie reicht von der deutlich positiven Entwicklung in Deutschland bis zu weiterhin problematischen Finanzsituationen insbesondere in Griechenland, Irland und Portugal.

Die anhaltend optimistische Stimmung bei Unternehmen und Verbrauchern in Deutschland deutet auf eine Fortsetzung der gesamtwirtschaftlichen positiven Entwicklung auch in den kommenden Monaten hin.

Die Luftverkehrsbranche hat von der wirtschaftlichen Erholung profitiert. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen ist im Geschäftsjahr 2010 bei einer gleichbleibenden Anzahl von Flugbewegungen stetig gewachsen. Gingen im Vorjahr die Passagierzahlen um 4,6 % zurück, ist im Berichtsjahr ein Anstieg um 4,7 % auf 190,7 Millionen Fluggäste zu verzeichnen. Auch bei der Luftfracht ist ein deutliches Wachstum der umgesetzten Frachtmenge fest zu stellen. Gegenüber 2009 stieg die geladene Frachtmenge um 21,4 %.

2. Geschäftsverlauf 2010

2.1 Aviation Management/Verkehrsentwicklung

Auch 2010 lag die Verkehrsentwicklung an den Berliner Flughäfen über dem Bundesdurchschnitt – mittlerweile zum achten Mal in Folge.

Erstmals konnten in Schönefeld und Tegel über 22 Millionen Passagiere pro Jahr gezählt werden. Die Fluggastzahlen stiegen 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 6,4 %. Die deutschen Verkehrsflughäfen verzeichneten im gleichen Zeitraum ein Wachstum von 4,7 %.

Diese positive Entwicklung konnte trotz eines nicht einfachen Jahres mit Flugausfällen aufgrund der Aschewolke nach dem isländischen Vulkanausbruch, aufgrund von Streiks und des teilweise heftigen Winterwetters sowohl zum Jahresbeginn als auch zum Jahresende erreicht werden. Dies zeigt, wie robust das Verkehrswachstum in Berlin ist. In den vergangenen zehn Jahren haben sich die Fluggastzahlen im Berlin-Verkehr verdoppelt. Bereits 2010 wurden an beiden Berliner Flughäfen mit 22,3 Millionen Passagieren und zwölf Langstrecken die Ziele erreicht, die sich die Berliner Flughäfen ursprünglich erst für das Eröffnungsjahr des BBI gesetzt hatten. Die Berliner Flughäfen zählten im Jahr 2010 235.165 Flugbewegungen (+1,5%). Die Auslastung der Flugzeuge stieg auf 71,1%.

Den größten Zuwachs können die Berliner Flughäfen bei den Passagieren auf den außereuropäischen Strecken vermelden: Die Zahl der Passagiere im weltweiten Luftverkehr stieg im Jahr 2010 um rund ein Viertel auf 1.097.948 (etwa 5 % des Gesamtaufkommens). Besonders sticht dabei das Wachstum auf den zwölf Langstreckenverbindungen von 23,9 % auf nunmehr 523.144 Passagiere hervor.

8.181.149 Passagiere flogen an den Berliner Flughäfen 2010 mit innerdeutschen Verbindungen. Dies ist ein Wachstum um 1,6 % gegenüber dem Vorjahr. 13.044.414 Passagiere wählten ein innereuropäisches Flugziel (+8,3 % gegenüber 2009).

Die meisten Passagiere nutzten im Jahr 2010 innerhalb Deutschlands die Strecke nach München (1.817.727 Passagiere; +1,4 %) und innerhalb Europas nach London (1.282.294 Passagiere). London ist für die Berliner Flughäfen zugleich der größte Wachstumsmarkt des Jahres 2010 (+229.759 Passagiere; +21,8 %). Bei den Langstrecken wählten die meisten Passagiere die Verbindungen nach New York (208.394 Passagiere).

Die Zahlen verdeutlichen, dass die Berliner Flughäfen nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ robust auf den auch für Geschäftsleute wichtigen Strecken wachsen.

An den Berliner Flughäfen wurden 2010 insgesamt 26.888 t Luftfracht befördert. Das sind 6.542 t mehr als im Jahr 2009 (+32,2 %). Zwei Drittel der Beiladefracht an den Berliner Flughäfen wird mittlerweile über die Langstreckenverbindungen transportiert (vor allem nach Peking und New York).

Der Flughafen Schönefeld (SXF) registrierte 7.297.911 Passagiere, 500.753 Passagiere mehr als 2009. Dies ist eine Steigerung um 7,4 %. Damit stieg das Passagieraufkommen am Flughafen Schönefeld erstmals über die 7-Millionen-Grenze.

Die Flugbewegungen in SXF sind 2010 um 1,4 % auf 76.595 Starts und Landungen (Vorjahr 75.538) gestiegen. Das Luftfrachtaufkommen stieg von 4.155 t im Jahr 2009 auf 4.827 t im Jahr 2010 um 16,2 %. Bei der Luftpostfracht war eine Steigerung um 59,5 % auf 4.752 t (Vorjahr 2.979 t) zu verzeichnen.

Der Flughafen Tegel registrierte 15.025.600 Passagiere, 845.363 Passagiere mehr als 2009. Dies ist eine Steigerung um 6,0 %. Damit stieg das Passagieraufkommen am Flughafen Tegel erstmals über die 15-Millionen-Grenze.

Die Flugbewegungen gesamt sind 2010 um 1,5 % auf 158.570 (Vorjahr 156.262) Starts und Landungen gestiegen. Das Luftfrachtaufkommen stieg von 16.191 t im Jahr 2009 auf 22.060 t im Jahr 2010 um 36,2 %. Bei der Luftpostfracht war eine Verringerung um 97,9 % auf 55 t (Vorjahr 2.651 t) zu verzeichnen.

Gemessen an der Anzahl der Fluggäste ist der Anteil der Berliner Flughäfen am deutschen Luftverkehrsmarkt leicht gestiegen und liegt nun bei 11,7 % (Vorjahr: 11,6 %).

An den Berliner Flughäfen entwickelte sich das Verkehrsaufkommen wie folgt:

Gewerbliche Flugbewegungen	2010	2009	2008
Flughafen Tegel	152.948	150.190	154.896
Flughafen Schönefeld	67.801	65.303	60.185
Flughafen Tempelhof	-	-	20.699
Gesamt	220.749	215.493	235.780

Fluggäste (in Tausend)	2010	2009	2008
Flughafen Tegel	15.026	14.180	14.487
Flughafen Schönefeld	7.298	6.797	6.638
Flughafen Tempelhof	-	-	279
Gesamt	22.324	20.977	21.404

Der Betrieb des General Aviation Terminals (GAT) am Flughafen Berlin-Schönefeld wurde im Januar 2010 an die ExecuJet Europe GmbH übergeben. Mit der Vergabe des GAT wird die Branche der Business Aviation in der deutschen Hauptstadtregion gestärkt.

2.2 Non Aviation Management

Das Jahr 2010 ist aus Sicht des Non Aviation Managements sehr positiv verlaufen. Die Auswirkungen der Finanzkrise konnten in fast allen Non Aviation-Segmenten überwunden werden.

Der Ausbruch des isländischen Vulkans im April 2010 und die damit verbundene Aschewolke haben sich negativ auf das Non Aviation-Geschäft der Berliner Flughäfen ausgewirkt. Durch den Einbruch der Passagierzahlen in dieser Zeit haben insbesondere die Segmente Duty Free/Duty Paid und Parkierung Ertragseinbußen hinnehmen müssen.

Dieser negative Effekt konnte im weiteren Jahresverlauf in den meisten Segmenten aber mehr als kompensiert werden. Dies liegt sowohl an der sehr positiven Entwicklung der Passagierzahlen und der Optimierung der Verkehrssteuerung der Passagiere am Flughafen Schönefeld als auch an der Optimierung und der erfolgreichen Entwicklung der einzelnen Non Aviation-Segmente in den letzten Jahren. Hier wurde das Angebot für den Passagier stetig erweitert und die Attraktivität der einzelnen Shops deutlich gesteigert. Auch im Bereich der Parkierung konnten die negativen Auswirkungen der Finanzkrise nahezu egalisiert werden. Lediglich die aufgrund der Aschewolke im April 2010 gesunkenen Passagierzahlen haben verhindert, dass das Ertragsniveau nicht noch positiver ausgefallen ist. Darüber hinaus wurde am Parkhaus P6 eine Anpassung am Preissystem vorgenommen.

Sehr positiv auf das Non Aviation-Geschäft wirkt sich auch die Etablierung des Flughafens Tegel als Air Berlin-Hub aus. Hier konnte in fast allen Segmenten von den steigenden Passagierzahlen profitiert werden. Zudem hat die Implementierung des Walk-Through-Duty Free/Duty Paid-Shops und der gastronomischen Einrichtung von

Marché im Terminal C2 einen positiven Einfluss auf die Ertragslage des Non Aviation-Bereiches.

Um dem Passagier das Einkaufen an den Berliner Flughäfen noch angenehmer zu gestalten, wurde 2010 wieder ein Mystery-Shopping in Verbindung mit einer gezielten Verkaufsschulung der Mitarbeiter in den einzelnen Shops durchgeführt.

Im Segment der Flughafenwerbung sind die Auswirkungen der Finanzkrise noch deutlicher als im Vorjahr zu spüren. Hier wirken sich insbesondere die gekündigten Langfristverträge negativ auf die Ertragsentwicklung aus. Der Werbemarkt erholt sich nur langsam. Erst im letzten Quartal 2010 ist ein leichter Anstieg bei den Buchungszahlen zu vermelden. Hierbei handelt es sich jedoch meist um kurzfristige Verträge mit jeweils geringem Volumen.

2.3 Real Estate Management Business Park Berlin

Der Business Park Berlin ist der größte zusammenhängende Gewerbepark Berlins und somit ein entscheidender Bestandteil der Umfeldentwicklung des BBI. Der Business Park Berlin umfasst eine Gesamtfläche von rund 109 Hektar und liegt am Nordostrand des Flughafens. Das großzügig durchgrünte Areal bietet maßgeschneidert arrandierte, voll erschlossene Grundstücke für Unternehmen aller Art.

Der direkt an der B 96a gelegene rund 14 Hektar große Eingangsbereich des Business Park Berlin soll zum urbanen Mittelpunkt für Büros, Hotels und Dienstleistungen entwickelt werden. Das städtebauliche Konzept sieht zwei städtisch geprägte Bereiche mit einem Business- und einem Service-Quartier mit jeweils eigenem Profil und Übergang zum dahinterliegenden großflächigen Gewerbepark vor.

Die Gesamterschließung des Business Park Berlin erfolgt in drei Abschnitten. Sukzessive erfolgen die Entwicklung und der Verkauf noch verfügbarer Grundstücke. Der erste Erschließungsabschnitt mit einer vierspurigen Haupteerschließungsstraße sowie zwei weiteren Verbindungsstraßen ist fertiggestellt. Der Baubeginn für den zweiten Erschließungsabschnitt ist für Mitte 2011 geplant.

Der Business Park Berlin zeichnet sich durch seine hohe Lagequalität sowie eine außergewöhnliche regionale und internationale Verkehrsanbindung aus. Neben dem Zugang zum Flughafen ist der Business Park Berlin mit eigenem S-Bahn-Anschluss exzellent an das Nah- und Fernverkehrssystem angebunden. Die Deutsche Bahn wird den BBI in ihr Streckennetz aufnehmen, in den Regional- und Fernverkehr einbinden und auch für internationale Verbindungen nach Polen und Tschechien sorgen.

Die FBS konnte im August 2010 einen weiteren Verkauf von rund 16.000 qm Fläche im Eingangsbereich des Business Park Berlin verzeichnen. Der Erwerber plant, auf dieser Fläche vier Büro- und Geschäftshäuser mit insgesamt rund 38.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche zu realisieren.

Der im Jahr 2009 baulich realisierte erste Erschließungsabschnitt wurde im Juli 2010 vertragsgemäß an das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin übergeben. Mit dem Förderbescheid der Berliner Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen für den weiteren Erschließungsabschnitt wurden Fördermittel aus der Bund-Länder Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ bewilligt, so dass die Finanzierung der bevorstehenden Erschließungsmaßnahmen gesichert ist.

Der Bebauungsplan für das Gebiet wurde im September 2010 festgesetzt, so dass Investoren nunmehr über die erforderliche Planungssicherheit verfügen.

Airport City

Direkt vor dem Terminal des BBI entsteht die Airport City. Auf variablen Baufeldern des 16 Hektar großen Areals können sechsgeschossige Gebäude mit einer Gesamtfläche von rund 148.000 qm Bruttogeschossfläche realisiert werden. Die städtebaulichen Planungen sehen ein anspruchsvolles Ensemble vor, das sich entlang einer zentralen Plaza erstrecken wird. Die gestalteten Freiflächen mit Begrünung sorgen für eine hohe Aufenthaltsqualität.

Die Besonderheiten der Airport City sind neben der exzellenten wirtschaftlichen Perspektive die Lagequalität und die außergewöhnliche regionale und internationale Verkehrsanbindung des Standortes. Bis zur Eröffnung des BBI werden hier neben einem Vier-Sterne-Hotel und einem Büro- und Dienstleistungszentrum ein Mietwagencenter sowie vier Parkhäuser entstehen.

Zur Eröffnung des neuen Hauptstadt-Airports stehen ankommenden und abreisenden Passagieren insgesamt rund 10.000 Parkplätze zur Verfügung. Das Stellplatzangebot verteilt sich auf insgesamt vier Parkhäuser mit jeweils rund 2.200 Stellplätzen. Über eine Verteilerebene wird das Terminal in nur wenigen Minuten von der Airport City aus fußläufig erreichbar sein. Südöstlich des Terminals wird ein modernes Mietwagencenter errichtet. Exzellente Erreichbarkeit und kurze Laufwege für Passagiere und Mietwagenkunden vom und ins Terminal zeichnen das Mietwagencenter aus.

Für die Airport City konnte die FBS zwei namhafte Investoren gewinnen. Die Fay Projects GmbH wird in unmittelbarer Nachbarschaft auf rund 4.300 qm Grundfläche das sechsgeschossige Berlin Brandenburg Airport Center erbauen. Es wird das erste Bürogebäude in der Airport

City und deckt unter anderem den über das Terminal hinausgehenden Bürobedarf. Gemeinsam mit der Steigenberger Hotels AG wird direkt gegenüber dem Terminal der Projektentwickler ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG auf einer Grundfläche von ca. 4.300 qm ein 4-Sterne Superior Steigenberger Hotel mit über 300 Zimmern und einem Konferenzzentrum realisieren. Am 28. September 2010 starteten die Bauarbeiten in der Airport City.

Leasingobjekte

Die DAL Deutsche Anlagen-Leasing GmbH & Co. KG wird in der Airport City vier Parkhäuser und ein Mietwagencenter errichten. Darüber hinaus ein Gebäude für die Sicherheitsdienstleister und drei Gebäude für die Bodenverkehrsdienstleister in der Service Area South. Das gesamte Investitionsvolumen beläuft sich auf rund EUR 240 Mio. Die Bautätigkeiten wurden im Berichtsjahr gestartet und sollen Ende 2011 abgeschlossen sein. 2010 wurden Maßnahmen im Wert von EUR 30,8 Mio. durchgeführt.

Weitere Drittinvestprojekte

Auch für die Realisierung des Frachtgebäudes in der Service Area North wurde durch die FBS ein Investor gebunden. Die Dietz AG wird auf einer Grundfläche von rund 32.000 qm ein Luftfrachtzentrum für Beiladefracht bauen.

Der Immobilieninvestor J.B. Harder Verwaltung GmbH & Co. KG baut im Westen des BBI einen 12.000 qm großen Wartungshangar. Die beiden Fluggesellschaften Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG und Germania Fluggesellschaft mbH werden den Wartungshangar gemeinsam nutzen.

Ebenfalls im Westen des BBI baut die Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH einen Wartungshangar, der durch die Deutsche Lufthansa AG selbst genutzt werden wird.

Bestandsflughafen Tegel

Die nutzbaren Vermietungsflächen des Flughafens Tegel sind nahezu vollständig vermietet. Im Berichtsjahr konnten auf Grund der Abgabe der Passagierbeförderung an zwei externe Unternehmen zusätzliche Flächen vermietet werden. Ein geringfügiger Leerstand ist ausschließlich in Tegel Nord zu verzeichnen. Die positive Entwicklung der Umsatzerlöse ist auf die Anpassung der Nettokaltmiete Ende 2009 und auf die Vergütung der Entsorgung witterungsbedingt höherer Abwassermengen durch den Einsatz von Enteisungsmitteln zurückzuführen.

Nachnutzung des Bestandsflughafens Schönefeld

Die Bundesrepublik Deutschland nutzt zurzeit Flächen und Einrichtungen des Flughafens Tegel für den Protokollendienst der Bundesregierung sowie für die Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung. Mit

Eröffnung des BBI wird der Flughafen Tegel geschlossen. Deshalb strebt die Bundesrepublik Deutschland eine möglichst zeitgleiche Verlagerung ihres Betriebes auf Flugflächen und Gebäude des Bestandsflughafens Schönefeld an.

In Vorbereitung darauf hat die FBS mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BlmA) als Bauherrn im Jahr 2009 eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, in der die Aufgabenverteilung zwischen FBS und BlmA geregelt wird. Die FBS beantragt und begleitet ein erforderliches Planänderungsverfahren, passt die landseitigen Verkehrsanlagen an und sichert die frühzeitige Baufeldübergabe an die BlmA. Darüber hinaus regelt die Vereinbarung die Kostenübernahme durch die BlmA für die von der FBS erbrachten Leistungen.

Eine Ergänzung und Erweiterung der bestehenden Vereinbarung sowie der Abschluss eines Erbbaurechtsvertrags sollen im Geschäftsjahr 2011 erfolgen. Die entsprechende Genehmigung durch den Aufsichtsrat der FBS liegt vor. Durch die Planungs- und Finanzierungsvereinbarung ist sichergestellt, dass weder der laufende Betrieb des Bestandsflughafens Schönefeld noch die Fertigstellung und Inbetriebnahme des BBI beeinträchtigt wird.

3. Wirtschaftliche Entwicklung

3.1 Ertragslage

Die Berliner Flughäfen haben im Jahr 2010 einen Jahresüberschuss von EUR 4,1 Mio. (Vorjahr: EUR 0,9 Mio.) erwirtschaftet. Die Umsatzerlöse sind auf EUR 506,4 Mio. gestiegen.

Umsatzerlöse in Mio. EUR	2010	2009	2008
Aviation	168,2	164,4	167,3
Non Aviation	43,8	41,6	46,0
Real Estate	27,4	23,8	30,0
Bauleistungen	259,5	3,5	1,4
Services	3,2	3,0	2,7
Sonstige	4,3	7,6	4,9
Gesamt	506,4	243,9	252,3

Die Steigerung des Verkehrsaufkommens an beiden Flughäfen sowie die auslaufenden Rabatte am Standort Schönefeld haben sich auch 2010 positiv auf die **Aviation**-Umsatzerlöse ausgewirkt. Am Standort Tegel dämpften höhere Gutschriften an die Airlines für die Aufnahme neuer Destinationen und die Erreichung vereinbarter Volumen- und Wachstumsziele gemäß Entgeltordnung sowie geringere Erlöse für die Abfertigung der Vorfeldbusse (EUR -3,2 Mio.), da diese Leistung nicht mehr durch die BFG selbst erbracht wird, einen noch stärkeren Anstieg der Umsatzerlöse.

Die Umsatzerlöse aus dem **Non Aviation**-Bereich sind von EUR 41,6 Mio. um 5,3 % auf EUR 43,8 Mio. ge-

stiegen. Die Steigerung ist insbesondere durch höhere Umsatzmieten aufgrund gestiegener Kundenzahlen im Retail-Bereich begründet. Bei den Umsatzerlösen im Bereich **Real Estate** wurde eine Steigerung um 15,0 % von EUR 23,8 Mio. auf EUR 27,4 Mio. verzeichnet. Die **sonstigen Umsatzerlöse** sind von EUR 7,6 Mio. auf EUR 4,3 Mio. um 43,6 % gesunken.

In den Umsatzerlösen sind Erlöse aus **Bauleistungen** für Dritte in Höhe von EUR 259,5 Mio. (Vj. EUR 3,5 Mio.) enthalten. Dieser Posten beinhaltet im Wesentlichen Erlöse aus den erbrachten Bauleistungen im Zusammenhang mit der Schienenanbindung des BBI, die in 2010 abgerechnet wurde. Ohne die Schlussrechnung der Schienenanbindung betragen die Umsatzerlöse aus Bauleistungen EUR 2,5 Mio.

In den **Bestandsveränderungen** (EUR -179,7 Mio.; Vj. EUR 82,0 Mio.) werden die im noch nicht fakturierten Erlöse der Betriebskostenabrechnung für 2010 sowie der Unterflurbetankung ausgewiesen. Die Veränderung zum Vorjahr ergibt sich maßgebend aus der Schlussrechnung des Teilprojekts Schienenanbindung (EUR 181,4 Mio.). Den noch nicht abgerechneten Leistungen stehen erhaltene Anzahlungen gegenüber.

Die **aktivierten Eigenleistungen** (EUR 9,5 Mio.; Vj. EUR 8,5 Mio.) resultieren im Wesentlichen aus Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Bau des BBI.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sind gegenüber dem Vorjahr von EUR 13,2 Mio. auf EUR 15,3 Mio. gestiegen. Darin enthalten sind EUR 6,3 Mio. Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Die **laufenden Aufwendungen** des Konzerns (EUR 289,8 Mio.) reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr (EUR 320,6 Mio.) um EUR 30,8 Mio. Dies entspricht einer Reduzierung von 9,6 %. Im Einzelnen sanken die Materialaufwendungen um EUR 34,9 Mio., die Abschreibungen um EUR 8,3 Mio. und die Personalaufwendungen um EUR 3,7 Mio. Dem steht ein Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um EUR 16,0 Mio. gegenüber.

Der Rückgang des Materialaufwands um 29,6 % auf EUR 83,0 Mio. ist hauptsächlich durch geringere Fremdleistungen/Bauleistungen für Dritte (EUR 43,3 Mio.; Vj. EUR 82,2 Mio.) begründet, im Wesentlichen für die Verkehrsanbindungen des BBI. Dem gegenüber stehen höhere Aufwendungen für Versorgungsleistungen (EUR +2,7 Mio.).

Der **Personalaufwand** ist von EUR 94,9 Mio. auf EUR 91,2 Mio. gesunken. Bei einer nahezu konstanten durchschnittlichen Mitarbeiterzahl im Berichtsjahr wurde einerseits die tarifliche Grundvergütung erhöht. Andererseits führte die Beteiligung der Mitarbeiter am

EBITDA für das Jahr 2007 in 2009 zu einer Einmalzahlung. Im Berichtsjahr entfiel dieser Effekt und führte deshalb zu einem Rückgang des Personalaufwands. Des Weiteren wirkten sich die Zuführungen zu den Rückstellungen TransFair BBI und zu den Pflichtrückstellungen für Aufstockungsbeträge altersteilzeitfähiger Mitarbeiter-Jahrgänge geringer aus als im Vorjahr. Die Aufzinsungsbeträge für bestehende Altersteilzeitverträge werden im Berichtsjahr im Zinsergebnis ausgewiesen.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** sind im Vergleich zum Vorjahr von EUR 50,0 Mio. auf EUR 65,9 Mio. um 32,0 % gestiegen. Dieser Anstieg ist auf die Initiierung des Projekts zur Vorbereitung der Inbetriebnahme des BBI (EUR +5,4 Mio.), höhere Aufwendungen für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit (EUR +3,5 Mio.) und für Versicherungsleistungen (EUR +2,9 Mio.) zurückzuführen.

Das **Ergebnis vor Ertragsteuern** beträgt EUR 5,0 Mio. Damit ist das Jahresergebnis um EUR 4,1 Mio. besser als der vergleichbare Vorjahreswert in Höhe von EUR 0,9 Mio. Ohne die schlussabgerechnete Schienenanbindung und ohne BBI-Sondereffekte (baubedingte Finanzierungs- und Beratungsleistungen etc.) liegt das Ergebnis vor Ergebnisübernahme und Ertragsteuern bei EUR 50,9 Mio.

Die nachfolgenden finanziellen Leistungsindikatoren zeigen die wirtschaftliche Entwicklung der FBS. Das handelsrechtliche Ergebnis wurde um neutrale Positionen bereinigt.

Finanzielle Leistungsindikatoren	2010	2009	2008
Jahresüberschuss in TEUR	4.054	862	25.025
EBIT in TEUR (ohne neutrales Ergebnis, Finanzergebnis und Steuern)	59.855	33.287	29.388
EBITDA in TEUR (EBIT ohne Abschreibung)	109.527	91.212	79.702

Der **Jahresüberschuss** beinhaltet neben dem Betriebsergebnis (EUR 59,9 Mio.) das Finanzergebnis (EUR -52,0 Mio.), neutrale Erträge (EUR 7,3 Mio.) und neutrale Aufwendungen (EUR 10,2 Mio.). Die Steuern vom Einkommen und Ertrag betragen für 2010 EUR 0,9 Mio. Ohne das Ergebnis aus der abgerechneten Schienenanbindung und den BBI-Sonderaufwendungen beträgt der Jahresüberschuss EUR 50,0 Mio., das EBITDA EUR 94,2 Mio.

Im **neutralen Ergebnis** (EUR -2,9 Mio.) werden unter anderem Aufwendungen und Erträge zu folgenden Positionen dargestellt: Veränderungen von Rückstellungen (EUR +3,5 Mio.), periodenfremde Aufwendungen inklusive Steuern für Vorjahre (EUR -1,8 Mio.), außerordentliche Aufwendungen aus der Anpassung an

das BilMoG (EUR -1,7 Mio.), periodenfremde Erträge (EUR +0,9 Mio.).

3.2 Vermögenslage

Die Zunahme des **Anlagevermögens** resultiert im Wesentlichen aus den Zugängen für die Realisierung des BBI (EUR 582,8 Mio.). Dem gegenüber stehen Anlagenabgänge (EUR 14,2 Mio.) sowie Abschreibungen (EUR 49,7 Mio.).

Die **Vorräte** sind im Berichtsjahr auf EUR 19,5 Mio. zurückgegangen, hauptsächlich weil die Schienenanbindung des BBI fertiggestellt und schlussgerechnet wurde.

Die Grundstücke des Business Park Berlin sind unverändert im **Umlaufvermögen** ausgewiesen. Die Bewertung wurde unter der Annahme einer künftigen Erschließung und Verwertung als Gewerbegebiet durchgeführt. Der Buchwert beträgt auf Grund von Aktivierungen im Geschäftsjahr nun EUR 30,4 Mio.

Die **langfristigen Verbindlichkeiten** enthalten neben Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (EUR 890,3 Mio.), erhaltene Anzahlungen (EUR 18,2 Mio.) auch Rückstellungen für Altersteilzeit- und Pensionsverpflichtungen (EUR 27,7 Mio.) sowie für das Personalkonzept TransFair BBI (EUR 8,0 Mio.). Darüber hinaus sind in den passiven Rechnungsabgrenzungsposten hinsichtlich der Schienenanbindung des BBI EUR 25,0 Mio. langfristige Zuschüsse für Wartung und Instandhaltung sowie für übergeordnete Maßnahmen enthalten.

Die **kurzfristigen Verbindlichkeiten** beinhalten neben Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

(EUR 41,0 Mio.) auch Rückstellungen, insbesondere für noch zu erbringende Leistungen für die Schienenanbindung des BBI (EUR 18,8 Mio.), für Personal einschließlich Altersteilzeit und TransFair BBI (EUR 8,2 Mio.) sowie für ausstehende Eingangsrechnungen (EUR 4,9 Mio.).

Die **Eigenkapitalquote** der Gesellschaft beträgt:

	2010	2009	2008
Eigenkapitalquote in % (Eigenkapital/Gesamtkapital x 100)	45,8	51,1	66,7

3.3 Finanzlage

3.3.1 Finanzmanagement

Ziel des Finanzmanagements der Berliner Flughäfen ist es insbesondere, die Finanzierung des Flughafenbaus jederzeit sicher zu stellen, die Finanzierungskosten gering zu halten und ein gewisses Maß an Flexibilität für die Zukunft zu gewährleisten.

BBI-Langfristfinanzierung

Die Liquidität ist durch den Abschluss der BBI-Langfristfinanzierung im Jahr 2009 langfristig gesichert. Das Vertragswerk inklusive der Bürgschaften ist konform mit der Genehmigung der EU-Kommission. Diese Genehmigung wurde am 13. Mai 2009 erteilt, am 30. Juni 2009 veröffentlicht und bis zum 30. September 2009 nicht beklagt. Damit ist sie rechtsgültig. Das zugehörige Vertragswerk besteht aus:

- Kreditlinie der Europäischen Investitionsbank über EUR 400 Mio. und einer Laufzeit bis 2034
- Kreditlinie der Europäischen Investitionsbank über EUR 600 Mio. und einer Laufzeit bis 2034
- Kreditlinie eines Bankenkonsortiums über EUR 1.400 Mio. und einer Laufzeit bis 2019 bestehend aus:

Die Vermögenslage stellt sich im Vorjahresvergleich wie folgt dar:

	31.12.2010		31.12.2009		Veränderung	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
Vermögen						
Anlagevermögen	2.060.606	92,8	1.523.588	80,6	537.018	35,2
Vorräte	19.492	0,9	199.192	10,5	-179.700	-90,2
Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	60.685	2,7	37.564	2,0	23.121	61,6
Langfristige Forderungen	8.872	0,4	8.498	0,4	374	4,4
Grundstücke Business Park Berlin	30.410	1,4	30.029	1,6	381	1,3
Flüssige Mittel	20.373	0,9	75.215	4,0	-54.842	-72,9
Übrige Aktiva	19.429	0,9	17.583	0,9	1.846	10,5
	2.219.867	100,0	1.891.669	100,0	328.198	17,3
Kapital						
Eigenkapital	1.016.617	45,8	967.236	51,1	49.381	5,1
Sonderposten	80.222	3,6	42.062	2,2	38.160	90,7
Langfristige Verbindlichkeiten	1.001.162	45,1	519.787	27,5	481.375	92,6
Kurzfristige Verbindlichkeiten	121.866	5,5	362.584	19,2	-240.718	-66,4
	2.219.867	100,0	1.891.669	100,0	328.198	17,3

Berliner Volksbank (EUR 70 Mio.), DZ Bank (EUR 100 Mio.), Investitionsbank Berlin (EUR 310 Mio.), Investitionsbank des Landes Brandenburg (EUR 310 Mio.), KfW (EUR 310 Mio.), Landesbank Berlin LBB (EUR 150 Mio.), Nord/LB Norddeutsche Landesbank (EUR 150 Mio.)

- Bürgschaften der Gesellschafter der FBS, die o.a. Kreditlinien zu 100 % auf erstes Anfordern abdecken. Die Anteile der Gesellschafter an den Bürgschaften entsprechen den Gesellschafteranteilen (Bund 26 %, Berlin und Brandenburg je 37 %). Die FBS entrichtet eine risikoadäquate Bürgschaftsgebühr auf die Bürgschaften.

Aus diesen Kreditlinien wurden bis Jahresende 2010 EUR 890 Mio. Barlinien in Anspruch genommen. Darüber hinaus waren aus diesen Linien zum Jahresende 2010 EUR 160 Mio. als Avale gezogen, um den Barwert der Swap-Verpflichtungen gegenüber den Swap-Banken abzusichern.

Leasingfinanzierung

Im April 2010 wurde eine Leasingfinanzierung von bis zu EUR 240 Mio. unterzeichnet, mit der die FBS als Leasingnehmer die Finanzierung der Errichtung und Inbetriebnahme folgender neun Gebäude im Umfeld des BBI sichergestellt hat: drei Parkhäuser in der Airport City, ein terminalnahes Parkhaus am südlichen Main Pier, ein Mietwagencenter, drei Gebäude für Bodenverkehrsdienstleister, ein Gebäude für Sicherheitsdienstleister.

Leasinggeber sind neun Kommanditgesellschaften aus der deutschen Sparkassen-Finanzgruppe. Die FBS ist bei jeder der Kommanditgesellschaften Kommanditistin.

Die Leasingfinanzierung konnte ohne Bürgschaft außerhalb der BBI-Langfristfinanzierung dargestellt werden, weil mit den zugehörigen Erbbaurechten ausreichend werthaltige Sicherheiten zur Verfügung gestellt werden konnten. Die Leasingverträge beinhalten, dass die FBS die Generalübernehmerfunktion für die Erschließungen und Erstellung der Immobilien übernimmt. Damit ist das Risiko von Bauablaufstörungen und Schnittstellenproblemen beim Bauablauf minimiert worden. Bis Jahresende 2010 waren für Generalübernehmer-Rechnungen der FBS aus der Leasingfinanzierung EUR 50 Mio. Mittel zur Verfügung gestellt worden.

Finanzierung der Anbindung des neuen ILA-Geländes

Anfang Juni 2010 beschloss der Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI), die Internationale Luft- und Raumfahrtausstellung (ILA) weiterhin in der Region Berlin-Brandenburg durchzuführen. Damit hat sich der Standort Schönefeld gegen mehrere nationale Bewerber in einem Ausschreibungsverfahren des BDLI erfolgreich durchgesetzt. 2012 wird die nächste ILA Berlin Air Show in Schönefeld/Ortsteil Selchow in unmittelbarer Nähe zum BBI stattfinden.

Im Dezember 2010 wurde eine Kreditlinie von EUR 11 Mio. für eine Laufzeit von zehn Jahren ohne Tilgung mit der Nord/LB unterzeichnet („ILA-Finanzierung“). Verwendungszweck für diese Linie ist ausschließlich die Verlängerung des Taxiways B und die Erstellung zweier Verbindungspunkte zu Taxiway A, um so das ILA-Gelände an den BBI anzubinden. Die Flächen wurden bereits für zehn Jahre an die Messe Berlin GmbH vermietet und sind nach Ablauf des Mietvertrags für den Eigenbedarf des BBI-Flugbetriebs (Erweiterung) vorgesehen.

Betriebsmittellinien

Darüber hinaus verfügt die FBS über Betriebsmittellinien i.H.v. EUR 25 Mio. (EUR 20 Mio. bei der Commerzbank, EUR 5 Mio. bei der HypoVereinsbank). Aus diesen Linien wurden zum Jahresende 2010 Avale i.H.v. EUR 11 Mio. gestellt, die der Absicherung von Fördermitteln im Rahmen der Bund-Länder Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ für Investitionen in die Verkehrserschließung des Business Park Berlin dienen.

Gesellschaftermittel

Die Finanzierung der Investitionen der FBS für den BBI erfolgte zudem plangemäß auch aus Mitteln der Gesellschafter. Die im Jahr 2010 zur Verfügung gestellten Mittel in Höhe von EUR 48 Mio. wurden in voller Höhe in die Kapitalrücklage eingestellt. Damit ist die letzte Rate der für den BBI geplanten, zusätzlichen Gesellschaftermittel erbracht.

EU-TEN-V-Mittel

Im Jahr 2009 konnte sich die FBS bei der Europäischen Union erfolgreich für Fördermittel aus dem TEN-V-Programm qualifizieren. Mit dem Programm „Transeuropäische Netze – Verkehr“ fördert die EU die Umsetzung und Entwicklung des Binnenmarktes und die Verbesserung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der Gemeinschaft im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Der positive Bescheid beläuft sich auf maximal EUR 29,6 Mio., die als Zuschuss zu den Baukosten der beantragten Maßnahme „Errichtung Fluggastterminal“ zur Senkung der Finanzierungskosten der FBS beiträgt. Im Februar 2010 erfolgte die erste Zahlung in Höhe von EUR 14,8 Mio. Die zweite Zahlung wird nach Abschluss der Baumaßnahmen, Erstellung eines Schlussberichts über die geförderte Maßnahme und unter Berücksichtigung der tatsächlich angefallenen Baukosten geleistet.

4. Investitionen an den Bestandsflughäfen

Am Bestandsflughafen Schönefeld wurden im Berichtsjahr folgende wesentliche Investitionen durchgeführt: Rechenzentrum Nord inklusive Sicherheitszelle (EUR 2,3 Mio.), Grunderneuerung eines Funktionsgebäudes (EUR 0,7 Mio.), Brandschutzmaßnahmen im Terminal A (EUR 0,7 Mio.) sowie Errichtung einer neuen Fahrzeughalle (EUR 0,6 Mio.).

Das Investitionsvolumen 2010 am Bestandsflughafen Tegel (EUR 2,7 Mio.) lag mit EUR 11,9 Mio. unter dem Vorjahreswert (EUR 14,6 Mio.). Wesentliche Investitionen waren in Tegel der Bau der Transfergepäckhalle (EUR 0,5 Mio.), die Errichtung von zwei Wetterschutzdächern inkl. Passagiergang Terminal C und B (EUR 0,4 Mio.) und eine Fluglärmüberwachungsanlage (EUR 0,2 Mio.).

5. Konzerngesellschaften

5.1 Berliner Flughafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Die FBS ist alleinige Gesellschafterin der Berliner Flughafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (BFG). Die BFG betreibt den Bestandsflughafen Tegel, der mit der Eröffnung des Flughafens BBI am 3. Juni 2012 seinen Betrieb einstellen wird. Im Berichtsjahr erwirtschaftete die BFG einen Jahresüberschuss von EUR 62,8 Mio.

5.2 Flughafen Energie & Wasser GmbH

Die FBS hält 100 % des Stammkapitals der Flughafen Energie & Wasser GmbH (FEW). Die Berliner Flughäfen haben ihre Aktivitäten der Energieversorgung an die FEW übertragen. Durch die rechtliche Entflechtung der Versorgungsaktivitäten konnte die Kostentransparenz gesteigert werden.

Die FEW schließt das Geschäftsjahr 2010 mit einem Jahresfehlbetrag von EUR 0,8 Mio. Im Frühjahr/Sommer 2010 fiel am Flughafen Tegel das Zentralkältesystem aus. Zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebs musste kurzfristig erhebliche Ersatzkühlleistung angemietet werden. Mit den hohen Mietkosten für die Kühlcontainer sowie für die fachgerechte Entsorgung alter Kältemittel gingen weitere Aufwendungen für die provisorische Anschlussherstellung und Betriebsführung der Ersatzkühlung einher. Außerdem beeinflussten Nachbelastungen aus der Abrechnung von FBS und BFG für die Überlassung der genutzten Betriebsanlagen das Ergebnis der FEW.

Der Geschäftsbetrieb der FEW wird zukünftig auch auf den Flughafen BBI ausgedehnt. In Vorbereitung darauf wurde im Mai 2008 ein Auftrag für ein Energieliefercontracting vergeben. Die E.ON edis AG hat nach europaweiter Ausschreibung den Zuschlag für die Lieferung von Energie über einen Zeitraum von 15 Jahren ab Oktober 2011 erhalten.

5.3 Berlin Tourismus & Kongress GmbH

Die FBS hält 10 % des Stammkapitals der Berlin Tourismus & Kongress GmbH (TEUR 51,2 Kapitaleinlage). Gegenstand des Unternehmens sind die weltweite Werbung für das touristische Angebot Berlins, die Förderung des Tourismus, des Geschäftsreiseverkehrs, von Veranstaltungen, Messen, Tagungen und Kongressen sowie die Information der Touristen der Region Berlin. Die Gesell-

schaft betreibt die damit im Zusammenhang stehenden Dienstleistungs- und Handelsgeschäfte.

5.4 Dalandi Grundstücksverwaltungsgesellschaften mbH & Co. Objekt KG

Seit 2010 ist die FBS an neun Kommanditgesellschaften beteiligt, die als Leasinggeber der fünf in der Airport City und vier in dem nahe gelegenen Area South zu errichtenden Gebäude auftreten.

Die FBS ist bei jeder der neun Kommanditgesellschaften die einzige Kommanditistin (jeweils 94 % des Eigenkapitals der KG, EUR 4.700,00 Kapitaleinlage und 10 % der Stimmrechte). Alleinige Komplementärin ist in allen neun Fällen die Dalandi Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH (6 % des Eigenkapitals der KG; EUR 300,00 Kapitaleinlage; 90 % der Stimmrechte).

Die FBS hat an die Kommanditgesellschaften Erbbaurechte über 60 Jahre an dem Grund und Boden auf dem BBI-Gelände vergeben. Die FBS errichtet im Auftrag der Kommanditgesellschaften als Generalübernehmer Gebäude auf den Erbbaurechtsgrundstücken und least die fertiggestellten Gebäude von den Kommanditgesellschaften für 25 Jahre.

5.5 FMT Facility Management Tempelhof GmbH i.L.

Die FBS hält sämtliche Stammeinlagen der FMT Facility Management Tempelhof GmbH i.L. (FMT i.L.). Am 11. November 2009 beschloss die Gesellschafterversammlung die Auflösung der FMT i.L. Die FMT i.L. weist zum 31.12.2010 einen Jahresfehlbetrag von TEUR 37,8 aus.

6. Personalwesen

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter der FBS entwickelte sich wie folgt:

Mitarbeiterzahlen (Jahresdurchschnitt)	2010	2009	2008
Mitarbeiter	1.397	1.399	1.447
Auszubildende	62	62	71
Gesamt	1.459	1.461	1.518

6.1 Ausbildungsstrukturen

Im Jahr 2010 wurden zum Jahresende 69 Auszubildende und BA-Studenten bei der FBS beschäftigt. Ein wesentlicher Ausbildungsschwerpunkt lag bei den kaufmännischen und technisch-gewerblichen Berufen wie Luftverkehrskaufleute, Kaufleute für Bürokommunikation, Bürokaufleute, Systeminformatiker/in, Elektroniker/in für Betriebstechnik, Konstruktionsmechaniker/in und Mechatroniker/in.

Das vom Unternehmen unterstützte duale Studium an der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin betrifft die Fachrichtungen BWL/Industrie, BWL/Facility Management sowie Wirtschaftsinformatik.

6.2 Personalentwicklung

Wie im Vorjahr war auch 2010 der Führungskräfteentwicklungsprozess ein Schwerpunktthema der Personalentwicklung. Die Ebene der operativen Leiter (Schichtleiter, Einsatzleiter etc.) wurde intensiv geschult.

Erstmalig wurde 2010 ein Entwicklungsprogramm für neue Führungskräfte („FKE-Starter“) aufgelegt. Ziel ist es, diese Führungskräfte in ihrer neuen Position zu unterstützen und deren Führungs- und Methodenkompetenz aufzubauen und zu erweitern.

Desweiteren wurde das Führungskräfteentwicklungprogramm fortgesetzt. Ziel des Programms „Take Off II“ ist es, den unternehmensweiten Fach- und Führungskräfteentwicklungsnachwuchs zu identifizieren und auf eine mögliche Übernahme einer unternehmensweiten Fach- oder Führungsposition vorzubereiten. In vier Assessment Centern wurden 14 Teilnehmer aus insgesamt 46 Bewerbern ausgewählt. Weiterhin wurde eine Vielzahl von Seminaren zu Methoden-, Sozial- und Fachkompetenzen durchgeführt. Insgesamt nahmen mehr als 600 Mitarbeiter an über 200 Schulungen (inkl. der Führungskräfte- und Sprachtrainings) teil.

6.3 Einstellungen und Versetzungen

Die Berliner Flughäfen konnten sich auch im Jahr 2010 als attraktiver Arbeitgeber am Markt behaupten, was sich vor allem in mehr als 2.000 Bewerbungen auf 68 ausgeschriebenen Stellen widerspiegelt. Insgesamt fanden 41 externe Einstellungen in fast allen Bereichen des Unternehmens statt. Die übrigen Stellen konnten intern besetzt werden, einige Stellen sind weiterhin ausgeschrieben.

6.4 Betriebliches Gesundheitsmanagement

Die Berliner Flughäfen haben seit drei Jahren ein betriebliches Gesundheitsmanagement implementiert. Es besteht aus einem System von Programmen, Maßnahmen und Methoden des Arbeitsschutzes und der Personalpflege, das über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus darauf abzielt, Krankheiten am Arbeitsplatz vorzubeugen (einschließlich arbeitsbedingter Erkrankungen, Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und Stress), unsere Mitarbeiter/innen zu einem gesundheitsförderlichen Verhalten zu motivieren sowie die Leistungsfähigkeit und das Wohlbefinden eines jeden Einzelnen über die tägliche Arbeit hinaus zu fördern und zu erhalten.

Im Vordergrund steht die Gesunderhaltung und Gesundheitsförderung unserer Mitarbeiter/innen. So werden besondere Maßnahmen angeboten, wie beispielsweise Seminare für Stressbewältigung in Zusammenarbeit mit dem Bereich Verkehr. Mit unserem Partner BKK VBU bieten wir betriebliche Maßnahmen zur Wiedereingliederung nach Krankheit in den Arbeitsprozess. Die FBS hat einen Arbeitskreis Gesundheit gegründet, dem sowohl Führungskräfte, Betriebsratsmitglieder als auch der Betriebsarzt angehören.

7. Umweltschutz

Die Berliner Flughäfen bekennen sich vorbehaltlos zu den Zielen eines nachhaltigen Wirtschaftens. Ein entscheidendes Element ihrer Nachhaltigkeitsstrategie ist ein wirksamer Umweltschutz an den Flughäfen. Die Kernaufgabe im Umweltschutz besteht darin, die Umweltauswirkungen aus den Betriebsabläufen soweit wie möglich zu minimieren. In allen Bereichen – vom Lärmschutz über Energiemanagement und Abfallwirtschaft bis hin zum Gewässerschutz – hat der Umweltgedanke höchste Priorität. Es wird stets nach neuen Wegen gesucht, Luft und Wasser noch weniger zu belasten, Boden zu schonen, Abfälle zu vermeiden und mit Energie sparsamer umzugehen.

Unter Berücksichtigung einheitlicher Kriterien werden mindestens einmal jährlich alle Umweltaspekte bewertet, die mit den Betriebsabläufen zusammenhängen. Dadurch werden die wesentlichen Themen ermittelt, welche die Grundlage für konkrete Zielsetzungen zur Verbesserung bilden.

Mit der Inbetriebnahme des neuen Hauptstadt-Airports BBI und der damit verbundenen Schließung des innerstädtischen Flughafens Tegel wird sich die ökologische Gesamtbilanz in der Region Berlin-Brandenburg grundlegend positiv verändern. Mit der Einführung eines modernen Umweltmanagements in Tegel und der Anwendung in Schönefeld wurden wichtige Erfahrungen gesammelt, die ab dem 3. Juni 2012 auf dem neuen Flughafen BBI zur Anwendung kommen.

Vermeidung von Fluglärm

Die Berliner Flughäfen widmen der Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte für Fluglärm eine besondere Aufmerksamkeit. Zur Erfassung der Fluglärmsituation werden Fluglärmmessungen gemäß Luftverkehrsgesetz durchgeführt. Neben der kontinuierlichen Erfassung der Messdaten erfolgt täglich die Kontrolle der Messstellen sowie die Aufbereitung der Daten. Die Ergebnisse der Messungen werden in Abhängigkeit von der Fragestellung ausgewertet und in Form von Tabellen und Diagrammen dargestellt. Monatlich wird eine zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse veröffentlicht. Empfänger der Berichte sind unter anderem verschiedene Behörden und Institutionen sowie die Fluglärmkommission. Im Jahr 2010 wurde die Fluglärmüberwachungsanlage erneuert. Sie erfüllt bereits die Anforderungen der zurzeit im Entwurfsstadium befindlichen DIN 45643.

Der mittlere äquivalente Dauerschallpegel an den Messstellen in der Umgebung des Flughafens Tegel ist im Vergleich zum Vorjahr trotz eines geringen Anstiegs der Flugbewegungen im Mittel um fast ein dB(A) gestiegen. Der Grund hierfür liegt in der im September begonnenen Umrüstung der Tegeler Messstellen auf neue Technik, die den Dauerschallpegel nach der im Februar 2011 erschienenen neuen Version der DIN 45643 berechnet.

Ohne Berücksichtigung der Flüge während der alle zwei Jahre stattfindenden ILA im Jahr 2010 ist der im Mittel über alle Messstellen berechnete Jahresdauerschallpegel in Schönefeld im Vergleich zum Vorjahr in etwa gleich geblieben. Der Jahresdauerschallpegel für den Nachtzeitraum stieg aufgrund des Zuwachses nächtlicher Flugbewegungen um 14 % oder 0,6 dB(A) an. Berücksichtigt man die Flüge der ILA im Jahr 2010, so ergibt sich aufgrund der lärmintensiven Flugvorführungen eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahr des äquivalenten Dauerschallpegels im Tagzeitraum um 2,3 dB(A).

Schallschutzprogramm BBI

Das Schallschutzprogramm für den BBI beinhaltet zwei Schutz- und zwei Entschädigungsgebiete, die durch Linien gleicher Schallpegel begrenzt werden. Die Ansprüche der Eigentümer auf Schallschutzmaßnahmen und auf Entschädigung ergeben sich je nach Lage ihres Objektes in einem der Schutz- oder Entschädigungsgebiete.

Schallschutzmaßnahmen werden für alle Wohn-, Büro-, Praxis- und sonstige nicht nur vorübergehend genutzte Räume sowie für zum Schlafen genutzte Räume gewährt. Als Außenwohnbereiche gelten Balkone und Terrassen, die einem Gebäude zugeordnet sind sowie Kleingärten. Sie dienen dem Wohnen im Freien und haben einen Freizeitwert. Neben den normalen Wohngebäuden werden auch die sogenannten besonderen Einrichtungen mit Schallschutzmaßnahmen ausgestattet. Es handelt sich dabei um Altenheime, Schulen, Kindertagesstätten, Krankenhäuser, Pflege- und Rehabilitationseinrichtungen. Diese Einrichtungen bekommen eine zusätzliche Raumbelüftung für Unterrichts-, Aufenthalts- und Ruheräume. Außerdem sind die Schutzziele im Rauminnen noch höher als bei anderen Gebäuden, das heißt die erlaubten Dauerschallpegel sind um weitere fünf bis sieben Dezibel niedriger.

Bei der Umsetzung des Schallschutzprogramms für den BBI wird die FBS von diversen Partnern unterstützt. Dabei handelt es sich größtenteils um Unternehmen aus der Region, die vor allem Planungs- und bauausführende Leistungen übernehmen.

Weitere Umweltaspekte

Die Berliner Flughäfen erfassen seit 1998 jährlich Kennzahlen zu den wichtigsten Umweltaspekten. Die Umweltkennzahlen liefern wichtige Erkenntnisse im Hinblick auf die Ausrichtung des Umweltprogramms des Unternehmens.

Der Trinkwasserverbrauch und das Abwasseraufkommen hängen von verschiedenen technischen Prozessen ab. Signifikante Einflussfaktoren sind die Anzahl der Flugbewegungen und das Wetter, weil ein großer Teil des Trinkwassers für die Enteisung von Flugzeugen und Betriebsflächen während des Winterbetriebs benötigt wird. Das mit Enteisungsmitteln belastete Abwasser wird in Schönefeld über eine Wurzelraumkläranlage geführt bzw.

bei zu hoher Schmutzfracht/Menge zur Kläranlage abgefahren. Die erhöhten Abwassermengen im Vergleich zum Trinkwasser resultieren vor allem aus der Einleitung von mit Enteisungsmitteln belastetem Niederschlagswasser.

Abfälle fallen im Fluggastbereich, bei der Instandhaltung und Reparatur von Flugbetriebsflächen, von Gebäuden und technischen Anlagen, in Büros und Werkstätten der Flughafenverwaltung, in Gastronomie und Handel an (Flughafenbetrieb). Weitere Quellen sind die Wartung von Luftfahrzeugen und anderem technischen Equipment, die Luftfahrzeug-Kabinenreinigung, die Cateringproduktion sowie die Frachtabfertigung (Flugbetrieb). Es wird zwischen gefährlichen Abfällen (z.B. Schlämme aus Öl- und Wasserabscheidern) und nicht gefährlichen Abfällen (z.B. Verpackungen, Beton) unterschieden. Teilweise unterliegen die Abfallfraktionen starken Schwankungen, die sich aus Abrissarbeiten oder der Entsorgung von Schlämmen aus Abscheidern ergeben, die nicht in einem jährlichen Turnus gereinigt werden.

Der Stromverbrauch am Standort Schönefeld ist trotz gestiegener Passagierzahlen nahezu konstant geblieben. Durch Energiesparmaßnahmen sank der relative Verbrauch pro Verkehrseinheit leicht.

C. RISIKOBERICHT

1. Risikomanagement

Risiken in der geschäftlichen Entwicklung werden durch den Konzern konsequent erfasst, bewertet und beobachtet. Dafür hat der Konzern ein Risikomanagementsystem etabliert, in das die gesamte FBS-Gruppe eingebunden ist.

Das Risikomanagementsystem wird durch das zentrale Controlling gesteuert. Die Zuarbeit aus den Bereichen wird jeweils durch Risikomanagement-Beauftragte in Abstimmung mit den Risiko-Verantwortlichen geleistet. Die Verantwortung für einzelne Risiken wird jeweils durch den zuständigen Abteilungs- und Bereichsleiter beziehungsweise Geschäftsführer übernommen und kann bei Bedarf nach Abstimmung auf andere Risiko-Verantwortliche weitergegeben werden. Der Risiko-Verantwortliche erarbeitet Maßnahmen zur Risikobewältigung. Die verschiedenen Risikomanagement-Beauftragten, die insbesondere für die richtlinienkonforme Koordination des Risikomanagements und die zeitnahe Risikopflege zuständig sind, arbeiten in einer bereichsübergreifenden Arbeitsgruppe zusammen. In diese Arbeitsgruppe ist auch die interne Revision eingebunden.

2. Einzelrisiken

2.1 Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die deutsche Wirtschaft hat ihren Weg aus dem weltweiten konjunkturellen Einbruch gefunden und alles deutet darauf hin, dass die positive Entwicklung auch im

Jahr 2011 anhalten wird. Auf den internationalen Märkten ist die wirtschaftliche Dynamik aber uneinheitlich ausgeprägt. Insgesamt geht die FBS von einer weiterhin robusten Entwicklung der Aviation- und Non Aviation-Umsätze aus. Die Attraktivität Berlins für den Touristikmarkt lässt auch in den kommenden Jahren eine positive Entwicklung der Erlöse erwarten. Sollte es – entgegen der Erwartungen, die dem Wirtschaftsplan für 2011 zu Grunde liegen – zu einem deutlichen Verkehrsrückgang im Jahr 2011 kommen, so ist auf Basis der Erfahrungen der jüngeren Vergangenheit davon auszugehen, dass solche Rückschläge eher vorübergehender Natur sind und das Verkehrswachstum mittelfristig fortgesetzt werden kann.

2.2 Vorbereitungen der Inbetriebnahme („ORAT-Projekt“)

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des BBI werden die Bestandsflughäfen Tegel und Schönefeld ihren Betrieb einstellen. Zur intensiven Vorbereitung starteten die Berliner Flughäfen im Jahr 2009 das Programm zur Inbetriebnahme des BBI mit dem Namen ORAT (Operational Readiness & Airport Transfer). 2009 und 2010 wurden vor allem die konzeptionellen Grundlagen für dieses umfangreiche Programm gelegt. Mit Unterstützung von international erfahrenen Experten wurden Konzepte zur Schulung der Flughafenmitarbeiter, ein genauer Plan für den ab Ende November 2011 startenden, sechsmonatigen Probetrieb sowie für den 2012 stattfindenden Flughafenumzug entwickelt. Die Verschiebung des Eröffnungszeitpunktes um sieben Monate hat für das ORAT-Projekt einige Umplanungen bedeutet (z.B. Probetrieb im Winter), aber auch im neuen Termingerüst läuft das Projekt planmäßig.

Neben der Vorbereitung der Mitarbeiter und dem Test von Schnittstellen und Systemen ist es ein erklärtes Ziel des Probetriebs, bislang gegebenenfalls verborgen gebliebene Fehler oder Probleme zu identifizieren und deren Abstellung konsequent zu verfolgen. Das ORAT-Programm eröffnet damit die Chance, die nicht zu vermeidenden operativen Schwierigkeiten der Inbetriebnahme einer neuen Infrastruktur mit derartigem Ausmaß abzufedern und besser zu beherrschen.

2.3 Flugrouten und Schallschutzprogramm

Die aktuelle Diskussion um Flugrouten

Am 6. September 2010 hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) als zuständige Bundesbehörde ihre Planung für die Flugrouten des neuen Flughafens BBI vorgestellt. Diese Flugrouten weichen erheblich von der bisher bekannten Grobplanung mit parallelen Flugrouten ab. Der Ausnahmefall „parallele Starts“ mit um 15 Grad voneinander abknickenden Routen wird zum Regelfall gemacht. Die Routen der parallel startenden Flugzeuge weichen dabei um bis zu 50 Grad von einander ab.

Diese Planungen haben viele Menschen in Berlin und Brandenburg erheblich verunsichert. Daraus resultieren

zahlreiche Transparenz- und Nachbesserungsforderungen an die DFS. Auch die FBS als Betreibergesellschaft des BBI sieht Optimierungsbedarf bei den von der DFS vorgestellten Flugrouten und strebt eine tragfähige Kompromisslösung an. Die Berliner Flughäfen haben folgende Kernforderungen formuliert:

1. Zügige Lösung: Im Interesse der Bürger und aller weiteren Beteiligten dringen die Berliner Flughäfen auf eine zügige Festlegung der Flugrouten. Die aktuell entstandene Verunsicherung muss schnellstmöglich beendet werden. Dazu werden die Berliner Flughäfen, wo immer möglich, ihren Beitrag leisten.
2. Transparentes Verfahren: Entscheidend für das Vertrauen der Bevölkerung in die festgelegten Flugrouten ist eine größtmögliche Transparenz des Verfahrens, möglicher Alternativen sowie nachvollziehbarer Begründungen für die von der DFS vorgesehenen Flugrouten.
3. Sichere Routenführung: sämtliche relevanten Sicherheitsaspekte – in der Luft und am Boden – müssen bei der Routenfestlegung berücksichtigt werden.
4. Lärmminimierende Lösung: Die Planung der Flugrouten muss sich klar an dem Prinzip orientieren, so wenig Menschen wie möglich zu belasten.

Die Berliner Flughäfen setzen sich für eine sachliche und konstruktive Diskussion über die Flugrouten für den BBI ein. Im Interesse aller Beteiligten sollte diese Diskussion transparent und zügig geführt werden, um entstandene Verunsicherungen schnellstmöglich zu beenden. Dafür ist die Fluglärmkommission das entscheidende Gremium.

Nur ein vollfunktionaler, leistungsfähiger BBI kann seine Rolle als Wirtschafts- und Jobmotor erfüllen und weiterhin wichtiger Impulsgeber für die Hauptstadtregion sein. Außerdem ist er Gewähr für die im Business Plan gesteckten Ziele. Deshalb unterstreichen die Berliner Flughäfen die Notwendigkeit eines unabhängigen Parallelbetriebs in Spitzenzeiten sowie von Flügen in Tagesrandzeiten.

Das Schallschutzprogramm BBI

Am 3. Juni 2012 wird der neue Flughafen in Betrieb gehen. Von diesem Zeitpunkt an werden etwa 25.500 Wohneinheiten und etwa 50 besondere Einrichtungen vom Fluglärm des BBI betroffen sein. Um die Anrainer vor den Auswirkungen des Fluglärms zu schützen, wurde das „Schallschutzprogramm BBI“ aufgelegt. Es ist die Umsetzung der Lärmauflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss von 2004. Dieser wurde durch die Bestimmungen des Planergänzungsbeschlusses vom 20. Oktober 2009 ergänzt.

Trotz der aktuellen Diskussionen um die BBI-Flugrouten wird das BBI-Schallschutzprogramm fortgeführt. Die Berliner Flughäfen empfehlen den anspruchsberechtigten Anwohnern, einen Antrag auf Schallschutz bis ein

Jahr vor BBI-Inbetriebnahme zu stellen. Dann kann der Schallschutz bis zur BBI-Eröffnung realisiert werden. Das Antragsverfahren ist klar, einfach und transparent. Bis fünf Jahre nach BBI-Eröffnung können Schallschutzanträge gestellt werden, also bis Juni 2017.

Wenn die BBI-Flugrouten nach ihrer endgültigen Festlegung von der bisherigen Grobplanung abweichen, kann dies gegebenenfalls auch Auswirkungen auf die Schutz-zonen für die Anwohner haben. Mit neuen Flugrouten könnte beispielsweise die Zahl der Betroffenen und somit die kalkulierten Ausgaben für das BBI-Schallschutzprogramm sinken, denn die aktualisierten Flugroutenplanungen der DFS dienen der Entlastung vor allem der Bürger im Nahbereich des Flughafens. Es entstehen folglich nicht notwendigerweise Mehrkosten.

2.4 Neue Entgeltordnung

Das BBI-Entgelt-Modell wird auf der Umsatzseite die Erfüllung der Vorgaben des Business Plans sicherstellen.

Der Antrag für die Aviation-Entgelte BBI ist am 1. November 2010 beim Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg eingereicht worden. Luftfahrtgesellschaften und Verbände haben – nach der mündlichen Anhörung am 5. Oktober 2010 – die Gelegenheit gehabt zu diesem schriftlichen Entgeltantrag Stellung zu nehmen. Die FBS wiederum hat diese Stellungnahmen erhalten und ihrerseits bis zum Jahresende 2010 kommentiert. Aktuell liegen demnach dem Ministerium alle erforderlichen Unterlagen zur Genehmigung der Entgelte vor. Die FBS rechnet mit einer Genehmigung der Entgelte im ersten Quartal 2011.

Die FBS hat nach ihrer Auffassung die formalen Anforderungen des Entgelt-Konsultationsprozesses nicht nur erfüllt, sondern insbesondere hinsichtlich der Information der Nutzer übererfüllt. Seitens der FBS besteht kein Anlass, an der Genehmigungsfähigkeit des eingereichten Entgeltantrags zu zweifeln. Eine weitere Informationsveranstaltung hinsichtlich der im Entgelt-Modell unterstellten Annahmen zusammen mit den Luftfahrtgesellschaften ist für Herbst 2011 geplant.

2.5 Strittige Regelungen der bestehenden Entgeltordnung

Die Streitigkeiten zwischen der BFG und Airlines zu den Entgelten wurden in 2010 fortgesetzt. Die Streitigkeiten mit verschiedenen Airlines über die seit 1. April 2002 gültigen Entgelte für die Nutzung zentraler Infrastruktureinrichtungen sowie die Anhebung der Passagierentgelte zum 1. August 2003 waren schon im Jahr 2005 mit nahezu allen beteiligten Airlines durch Vergleich beendet worden. Da aber mit dba Luftfahrtgesellschaft mbH (dba), Germania Fluggesellschaft mbH (Germania) und Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH keine Einigung erzielt werden konnte, hat die BFG zunächst gegen dba und Germania, später auch gegen Hapag-Lloyd Flugge-

sellschaft mbH den Klageweg beschritten. Die Verfahren sind beim Landgericht Berlin anhängig.

In den Verfahren BFG gegen dba und Germania hat das Landgericht Berlin am 25. November 2008 der Klage stattgegeben und die Entgeltkalkulation für die zentralen Infrastruktureinrichtungen sowie die Anhebung der Passagierentgelte zum 1. August 2003 für rechtmäßig erklärt. In einem weiteren Verfahren gegen die Germania hat das Landgericht Berlin am 5. Oktober 2010 die Auffassung auch für die Entgeltordnung von 2005 bestätigt und der Klage ebenfalls stattgegeben. Die Gegenseite hat gegen die Entscheidungen Berufung beim Kammergericht eingelegt.

In dem parallel anhängigen Verfahren gegen die Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH vor dem Landgericht Berlin wurde die Klage am 23. September 2009 abgewiesen. Die BFG hat in dem Verfahren Berufung beim Kammergericht eingelegt. Das verbleibende, aber geringe Risiko hat bei der Bemessung der Einzelwertberichtigung für die betreffenden Forderungen angemessene Berücksichtigung gefunden.

Im Rahmen des Verkaufs der GlobeGround Berlin GmbH (GGB) haben sich Streitgegenstände ergeben. Die BFG hat sich verpflichtet, geschuldete Nutzungsentgelte für Bodendienstleistungen von Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (Air Berlin) gegenüber der GGB aus abgetretenem Recht gerichtlich geltend zu machen. Neben der Überprüfung der Zulässigkeit und Billigkeit der von der BFG geforderten Nutzungsentgelte ist auch die Auslegung des zwischen der GGB und Air Berlin geschlossenen Vertrages Gegenstand des Verfahrens. In erster Instanz wurde am 18. Dezember 2008 die Klage der BFG gegen Air Berlin abgewiesen, weil das Gericht der Auffassung war, dass die Zahlung von Nutzungsentgelten nicht wirksam vereinbart wurde. Das Kammergericht Berlin hat die Berufung gegen diese Entscheidung am 26. Juli 2010 mit der Begründung abgewiesen, dass eine fehlerhafte Umsetzung der Bodenverkehrsrichtlinie durch den deutschen Gesetzgeber gegeben wäre und damit die Erhebung von Nutzungsentgelten in Deutschland unzulässig sei. Die BFG hat mittlerweile Revision zum Bundesgerichtshof eingelegt.

Des Weiteren hat sich die BFG im Rahmen des Verkaufs verpflichtet, einen Musterprozess gegen die GGB zu führen, der die Zulässigkeit und Billigkeit der von der BFG geforderten Nutzungsentgelte für Bodendienstleistungen klären soll. Gegenstand des Verfahrens sind Nutzungsentgelte, die der GGB für die Abfertigung von Hapag-Lloyd in Rechnung gestellt wurden. Das Landgericht Berlin hat am 12. Juli 2010 die Klage mit der Begründung abgewiesen, dass die FBS die Nutzungsentgelte nicht nach sachgerechten Kriterien festgelegt habe. Die BFG hat gegen die Entscheidung Berufung eingelegt.

Aufgrund dieser laufenden Rechtsstreitigkeiten zwischen der BFG und verschiedenen Luftfahrtgesellschaften besteht das Risiko, dass Teile der auch von der FBS erhobenen Nutzungsentgelte zurück gezahlt werden müssen. Die FBS hat das Risiko durch die Bildung von Rückstellungen angemessen berücksichtigt.

2.6 Schließung von Tegel

Mit der für 2012 geplanten Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg ist die Schließung des Flughafens Tegel verbunden. Der Widerruf der Betriebsgenehmigung der BFG für den Flughafen Tegel und die Entlassung der Anlagen und Flächen des Flughafens Tegel aus der luftrechtlichen Zweckbestimmung (Aufhebung der Planfeststellung) sind bestandskräftig. Die Verhandlungen über die Modalitäten der Rückgabe der Liegenschaft sind mit den Grundstückseigentümern aufgenommen worden. Gemäß den zwischen der Gesellschaft und dem Land Berlin beziehungsweise dem Bund geschlossenen Erbpachtverträgen ist eine verkehrswertorientierte Entschädigung vorgesehen, soweit die Gebäude und Anlagen einer weiteren Verwendung zugeführt werden können. Nach den derzeitigen Planungen werden bestehenden Anlagen (Terminal A, Verwaltungsgebäude) durch den Grundstückseigentümer Land Berlin einer Nachnutzung zugeführt. Die BFG trifft bei Beendigung der Erbbaurechts-/Nutzungsverträge keine Rückbauverpflichtung für die Gebäude, Anlagen und Verkehrsflächen. Die BFG erhält bei Erlöschen des Erbbaurechts eine Entschädigung in Höhe von 50 % des Verkehrswertes für die vorhandenen Gebäude, soweit die Bauwerke bei einer künftigen Verwendung der Grundstücke einer Nutzung zugeführt werden können.

Der Nutzungsvertrag/Erbbaurechtsvertrag mit dem Bund sieht vor, dass die Rückgabemodalitäten in einer gesonderten Vereinbarung zu regeln sind.

2.7 Rückgabe der Immobilie ehemaliger Flughafen Tempelhof

Der Flughafen Tempelhof wurde zum 31. Oktober 2008 geschlossen. Die Eigentümer der Immobilie des ehemaligen Flughafens Tempelhof hatten der BFG die Liegenschaft zum Betrieb des Flughafens Tempelhof mittels Überlassungsverträgen zur Verfügung gestellt. Dabei handelte es sich um einen Erbbaurechtsvertrag zwischen der BFG und dem Land Berlin und einen Nutzungsvertrag zwischen der BFG und der Bundesrepublik Deutschland (Eigentümerrechte nunmehr ausgeübt durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, die seit 2005 die Nachfolge der Bundesvermögensverwaltung übernommen hat). Nach Einstellung des Flugbetriebs am 30. Oktober 2008 hat die BFG die Immobilie des ehemaligen Flughafens Tempelhof an die Eigentümer, die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) und das Land Berlin, zurückgegeben.

Die BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH verwaltet die Immobilie seit dem 31. Oktober 2008 im Auftrag

der Eigentümer und vertritt diese bei allen die Immobilie betreffenden Angelegenheiten. Am 31. Oktober 2009 wurde Klage gegen die BFG erhoben. Auf Klägerseite tritt jedoch nicht die BIM GmbH auf, sondern die Eigentümer der Immobilie, die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und das Land Berlin.

Die Klage betrifft die Übergabe der Immobilie von der BFG an die Eigentümer im Oktober 2008. Mit der Klage wird die Feststellung begehrt, dass die BFG verpflichtet ist, sämtliche aktuellen und zukünftigen Schäden zu ersetzen, die daraus entstanden seien oder zukünftig dadurch entstehen, dass die BFG ihrer Verpflichtung aus den Überlassungsverträgen zur Wartung und Instandhaltung der Immobilie nicht nachgekommen sei und die Immobilie nicht in ordnungsgemäßem Zustand übergeben habe.

Nach Auffassung der BFG bestehen die geltend gemachten Ansprüche nicht und die Klage ist insoweit unbegründet. Die BFG ist ihren Verpflichtungen aus den Überlassungsverträgen stets nachgekommen. Am 5. Februar 2010 hat die BFG fristgemäß die Klageerwidern dem LG Berlin überstellt. Mittlerweile werden auch außergerichtliche Gespräche geführt.

2.8 Verbesserung der Wirtschaftlichkeit

Wesentliche Grundlage des Finanzierungskonzepts ist eine weitere Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens – zum einen an den Bestandsflughäfen bis Juni 2012, zum anderen am BBI ab Juni 2012. In den letzten Jahren ist es gelungen, die Profitabilität des operativen Geschäfts stetig zu steigern. Um die Zinsen bedienen zu können, ist es erforderlich, das Niveau für die Bestandsflughäfen zu halten und für den BBI unter den dann neuen Rahmenbedingungen eine weitere Verbesserung zu erreichen. Vor diesem Hintergrund werden Kosten und Erlöse an den Bestandsflughäfen und am BBI einem konsequenten Controlling unterzogen.

Ein wichtiger Aspekt ist dabei das konsequente Management der Betriebskosten am BBI. Hier wird darauf geachtet, dass die Betriebskonzepte und die vertraglichen Leistungen (z.B. für Wartung und Instandhaltung) den Vorgaben des Business Plans, der die Grundlage für das Finanzierungskonzept bildet, entsprechen.

2.9 Luftverkehrsabgabe

Im Jahr 2011 werden die Auswirkungen der Luftverkehrsabgabe zu beobachten sein. Den aktuellen Planungen der FBS liegt die Annahme zugrunde, dass die Verkehre durch die Luftverkehrsabgabe zwar stagnieren, aber nicht deutlich zurückgehen. Die tatsächlichen Auswirkungen der Abgabe müssen im Jahr 2011 analysiert und dann mit den bisherigen Planungsannahmen abgeglichen werden.

2.10 Vermarktung der Flächen des Business Park Berlin

Die FBS plant die Veräußerung der verfügbaren Baufelder des Business Park Berlin. Über eine Teilfläche des Areals bestand für einen Interessenten die vertraglich vereinbarte Optionsmöglichkeit des Grundstückserwerbs. Dieser Interessent hat Anfang 2011 den Verzicht auf diese Optionsmöglichkeit erklärt. Aus diesem Grund plant die FBS die Flächenvermarktung neu, wird die Vermarktungsaktivitäten intensivieren und geht deshalb davon aus, dass eine Vermarktung weiterhin erfolgreich sein wird.

2.11 Finanzierung

Mit der BBI-Langfristfinanzierung, der Leasingfinanzierung und der ILA-Finanzierung sind die finanziellen Bedarfe der FBS gemäß der Langfristplanung gedeckt und die FBS auf ein solides Fundament für die künftigen Entwicklungen gestellt. Die Kreditlinien beinhalten auch deutliche Reserven, um Risiken abzudecken.

Aus heutiger Sicht besteht in den kommenden Jahren kein weiterer Finanzierungsbedarf für die FBS.

2.12 Objektneuzugang

Des Weiteren stellen die ausstehende Erteilung der Bescheinigung der Objektneuzugang für den Standort Tegel als auch die bestehende Rechtsunsicherheit nach dem EuGH-Urteil vom 22. Mai 2008 sowie die derzeit unklaren Auswirkungen der noch ausstehenden Umsetzung der Elektrizitätsrichtlinie in nationales Recht bis zum 3. März 2011 ein weiteres Risiko dar.

Das EnWG verpflichtet Energieversorgungsunternehmen zur Entflechtung gem. §§ 6 bis 10 EnWG. Durch den Betrieb von Elektrizitätsverteilungsnetzen sowie den Vertrieb von Elektrizität ist die Gesellschaft gemäß § 3 Nr. 38 EnWG grundsätzlich als ein vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen anzusehen. Das zum 31.12.2010 betriebene Elektrizitätsversorgungsnetz der BFG ist nach Auffassung der Gesellschaft als Objektnetz gem. § 110 Abs. 1 Nr. 1 EnWG einzustufen.

Unter Verweis auf § 110 Abs. 1 EnWG vertritt der Konzern unverändert die Auffassung, dass die diesbezüglichen Regelungen zur erweiterten Rechnungslegungspflicht (§ 10 EnWG) für sie nicht einschlägig sind. Daran ändert auch die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 22. Mai 2008 nichts, da der Bundesgerichtshof - unter Bezugnahme auf den EuGH - in seinem Beschluss vom 24. August 2010 (EnVR 17/09) festgestellt hat, dass § 110 Abs. 1 EnWG richtlinienkonform dahingehend auszulegen ist, dass auf Objektnetze Teil 3 des Energiewirtschaftsgesetzes nur insoweit keine Anwendung findet, als dem nicht der Anspruch auf diskriminierungsfreien Netzzugang entgegensteht. Zudem ergebe sich aus der Entscheidung des EuGH weder etwas für eine Unionsrechtswidrigkeit der Objektnetz-

feststellung an sich noch verhält sich die Entscheidung dazu, ob und gegebenenfalls inwieweit die übrigen Rechtsfolgen einer solchen Feststellung mit Unionsrecht vereinbar sind. Aufgrund dieser Aspekte hat der Konzern eine Entflechtung der internen Rechnungslegung nicht vorgenommen.

2.13 Finanzinstrumente

Wesentliche Finanzinstrumente im Sinne des § 289 Abs. 2 Nr. 2 HGB bestanden bei der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2010 in der Form von Forderungen und Verbindlichkeiten. Der weitaus größte Teil der Verbindlichkeiten besteht gegenüber Kreditinstituten aus der BBI-Langfristfinanzierung. Die Forderungen machen nur einen kleinen Anteil der Bilanzsumme aus. Abgesehen von der BBI-Langfristfinanzierung und der Leasingfinanzierung ist die Gesellschaft daher bei der Verwendung der Finanzinstrumente nur in relativ geringem Maße Risiken aus Zahlungsstromschwankungen, Preisänderungs-, Ausfall- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt.

Die Zinsen für die BBI-Langfrist- und Leasingfinanzierung stellen einen wesentlichen Bestandteil der künftigen Zahlungsverpflichtungen der FBS dar. Da sich die Zinskosten der Kredite auf Basis des variablen 3-Monats-Euribors ermitteln, wäre die FBS bei einer Änderung des Zinsniveaus bedeutenden Risiken aus Zahlungsstromschwankungen ausgesetzt.

Die Gesellschaft hat sich daher mit Hilfe von drei Zinsswaps seit Ende 2006 zum Teil gegen einen Anstieg des Zinsniveaus und damit einhergehende ansteigende Finanzierungskosten abgesichert. Das zu sichernde Risiko ist die Wertänderung der Zinszahlungen für die langfristige Fremdfinanzierung aufgrund sich ändernder 3-Monats-Euribor Zinssätze.

Die Sicherung wurde jedoch nur für einen Teil der aus den Finanzierungen der FBS erwarteten Zinszahlungen etabliert, so dass die aktuell niedrigen Zinsen der FBS auch teilweise zugutekommen.

Diese Sicherungsstrategie wird kontinuierlich überprüft. So hat die FBS aktuell mit der HSBC einen Berater engagiert, der die Sicherungsstrategie im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Arrangierung einer weiteren Avallinie für die Swap-Sicherheiten einer grundsätzlichen Prüfung unterzieht.

2.14 BBI-Projektverlauf

Die Werthaltigkeit wesentlicher Teile des Sachanlagevermögens gründet auf der Annahme der erfolgreichen Realisierung des BBI. Nach aktuellem Planungsstand wird davon ausgegangen, dass der BBI am 3. Juni 2012 in Betrieb genommen wird. Um dies sicherzustellen, wurde die Steuerung von Kosten und Terminen in 2010 überprüft und noch einmal durch interne und externe Ressourcen verstärkt. Bauprojekte dieser Größe und Komplexität

bergen aber trotz konsequenter Controllingmaßnahmen stets Risiken hinsichtlich der Einhaltung von Kosten- und Terminplänen.

2.15 Würdigung des Gesamtrisikos

Das Risikomanagementsystem der FBS wies für das Geschäftsjahr 2010 weder eine Bestandsgefährdung durch Einzelrisiken noch durch aggregierte Risiken auf. Auch für das Jahr 2011 sind bestandsgefährdende Risiken nicht erkennbar.

D. AUSBLICK UND CHANCEN

1. Entwicklung des Geschäftsbetriebes

1.1 Aviation Management/Verkehrsentwicklung

Nach über acht Jahren überdurchschnittlich guter Verkehrsentwicklung wird die zum 1. Januar 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer voraussichtlich zu einer Stagnation der Verkehrszahlen führen.

Die Luftverkehrsteuer wird in Deutschland ab 2011 wie folgt erhoben: 8 Euro für Flüge bis 2.500 km, 25 Euro für Flüge bis 6.000 km, 45 Euro für Flüge über 6.000 km. Für jede innerdeutsche Hin- und Rückreise fallen somit 16 Euro an. Die Luftverkehrsteuer wird im Jahr 2011 Auswirkung auf den Streckenertrag der Airlines haben. Es ist zu erwarten, dass Luftfahrtgesellschaften unrentable Strecken kürzen beziehungsweise streichen oder die Ausweitung ihres Engagements zurückstellen. Die Steuer wird somit das für den Berliner Luftverkehr bisher prognostizierte Wachstum aufhalten. Die Berliner Flughäfen rechnen entsprechend mit stagnierenden Verkehrszahlen für das Jahr 2011.

Die ersten Folgen der Luftverkehrsteuer sind bereits zu erkennen: Die irische Ryanair Ltd. hat die Berliner Flughäfen im Dezember 2010 informiert, neben der Verbindung zum Flughafen Frankfurt-Hahn auch die beiden anderen innerdeutschen Verbindungen nach Bremen und Weeze zu streichen. Dies geschah mit Verweis auf die zusätzliche Kostenbelastung durch die neue Luftverkehrsteuer. Ryanair hat auf den drei innerdeutschen Strecken zwischen Berlin und Bremen, Weeze sowie Frankfurt-Hahn zuletzt rund 500.000 Passagiere jährlich befördert.

Dagegen hat Air Berlin angekündigt, dass das verstärkte Engagement und der Hub-Aufbau in Tegel nicht von Einschnitten aufgrund der neuen Steuer betroffen sein werden. Ganz im Gegenteil: Nach den neuen Langstrecken nach Dubai, Miami und Mombasa (seit November 2010) wird Air Berlin ab Frühjahr 2011 auch New York anfliegen.

Voraussichtliche Entwicklung der Anzahl der Flugbewegungen und der Fluggäste im Jahr 2011:

Verkehrsaufkommen	Plan		
	2011	2010	2009
gewerbliche Flugbewegungen Tegel	160.698	152.948	150.190
gewerbliche Flugbewegungen Schönefeld	61.925	67.801	65.303
Gesamt	222.623	220.749	215.493
Fluggäste Tegel (in tausend)	15.282	15.026	14.180
Fluggäste Schönefeld (in tausend)	6.931	7.298	6.797
Gesamt	22.213	22.324	20.977

1.2 Non Aviation Management

Im Geschäftsjahr 2011 werden voraussichtlich die Non Aviation-Verträge mit dem Parkraumbewirtschafter und dem Konzessionär für Flughafenwerbung sowie den mobilen Gastronomieangeboten und Service-Automaten am BBI abgeschlossen.

In enger Abstimmung mit den Mietern erfolgt 2011 der Ausbau der Mieterflächen im BBI. Darüber hinaus werden die operativen Prozesse sowie die Betriebskonzepte stetig angepasst und optimiert. Die Probeläufe beginnen Ende November 2011. Die Verkaufsmitarbeiter aller Einrichtungen werden bis zur Eröffnung geschult, um so einheitliche Service- und Qualitäts-Standards der Berliner Flughäfen zu gewährleisten. Auch die Bestandsmieter werden weiterhin intensiv betreut, so dass die Mieter-Performance gesteigert und aus Sicht der Kunden an den Bestandsflughäfen ein bestmöglicher Service geboten werden kann.

1.3 Real Estate Management

Aufgrund der positiven Marktnachfrage wird 2011 in der Airport City abhängig von den laufenden Planänderungsverfahren voraussichtlich ein weiteres Hotel ausgeschrieben. Als Ergänzung zu dem in Bau befindlichen Hotel der 4-Sterne-Kategorie mit großem Konferenzzentrum, wird das zweite Hotel in der 2 – 3-Sterne-Kategorie liegen.

Um einen möglichen weiteren Flächenbedarf von Unternehmen und Betrieben, die am Flughafen direkt angesiedelt sind, entsprechen zu können, wird gemeinsam mit der Gemeinde Schönefeld die Planrechtschaffung von zwei Gewerbegebieten eingeleitet.

Anfang 2011 werden die Planungsmaßnahmen zur Nutzungsänderung des Bestandsflughafens Schönefeld abgeschlossen. Damit soll die Grundlage für eine stadtplanerisch anspruchsvolle sowie ökonomisch attraktive Nachnutzung des Bestandsflughafens Schönefeld und die Integration des Protokollflughafens der Bundesregierung geschaffen werden.

Für den Business Park Berlin wird im Geschäftsjahr 2011 die Realisierung des zweiten Erschließungsabschnitts be-



gonnen und durchgeführt. Damit wären dann alle bereits veräußerten Flächen erschlossen.

2. Wirtschaftliche Entwicklung

Im Jahr 2011 wird mit einem Rückgang der Umsatzerlöse von 24,4 % gerechnet, im Wesentlichen begründet durch einen deutlichen Rückgang der Umsatzerlöse aus Bauleistungen und des Einmaleffektes im Jahr 2010 aus der Abrechnung der Schienenanbindung. Bereinigt um die Erlöse aus Bauleistungen liegen die geplanten Umsatzerlöse 2011 bei EUR 257,2 Mio.

Mit voraussichtlich EUR 411,6 Mio. wird 2011 das Niveau der laufenden Betriebsaufwendungen (ohne sonstige Steuern) des Jahres 2010 (EUR 289,8 Mio.) um 42,0 % überschritten. Dies ist im Wesentlichen begründet durch höhere Materialaufwendungen, höhere Abschreibungen in Folge der Inbetriebnahme von BBI-Anlagen sowie höhere Personalaufwendungen auf Grund von erwarteten Mehrarbeitszeiten im Rahmen der Vorbereitung auf den BBI-Betrieb. Auch die Finanzaufwendungen werden infolge des BBI-Investitionsvolumens weiter ansteigen.

Für das Jahr 2011 wird vor dem Hintergrund dieser Annahmen plangemäß mit einem Ergebnis nach Steuern von EUR -92,6 Mio. gerechnet.

2012 ergeben sich durch die Eröffnung des BBI sowohl bei den Erlösen als auch den Aufwendungen erhebliche

Veränderungen. Insbesondere Aufwendungen im Vorfeld der BBI-Eröffnung, z.B. für Probetrieb, Marketingmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit und andere Aktivitäten werden das Ergebnis des Jahres 2012 entscheidend prägen. Insofern ist mit einem negativen Ergebnis von EUR -127,6 Mio. zu rechnen.

Die Umsatzerlöse des Jahres 2011 sind wie folgt geplant:

Umsatzerlöse in Mio. EUR	Plan		
	2011	2010	2009
Aviation	180,1	168,2	164,4
Non Aviation	43,5	43,8	41,6
Real Estate	26,2	27,4	23,8
Bauleistungen	125,5	259,5	3,5
Services	3,2	3,2	3,0
Sonstige	4,2	4,3	7,6
Gesamt	382,7	506,4	243,9

3. Der neue Flughafen Berlin Brandenburg International

Wesentliche Maßnahmen 2011

Zentrale Zielsetzung im Projekt BBI in den Jahren 2011 und 2012 ist die Fertigstellung des BBI auf Basis des neuen Inbetriebnahmetermins zum 3. Juni 2012. Die Auswirkungen der späteren Inbetriebnahme und dadurch bedingte Verschiebungen im Investitionsprogramm wurden in den Wirtschaftsplan und den Business Plan der FBS eingearbeitet. Die Mehrkosten aus der Umsetzung der

EUSicherheitsverordnungen und der späteren Inbetriebnahme bewegen sich innerhalb des Finanzierungsrahmens i.H.v. EUR 2,4 Mrd.

Das jährliche Vergabevolumen für den BBI wird sich im Jahr 2011 erheblich reduzieren, weil der Großteil der Bauleistungen zur Errichtung des BBI bereits bis Ende 2010 vergeben wurde. Das Investitionsvolumen wird 2011 mit EUR 662,5 Mio. um EUR 79,7 Mio. über dem Vorjahresniveau liegen. Für die durch die Umsetzung der EU-Sicherheitsverordnungen bedingte Erweiterung des Fluggastterminals um zwei Pavillons stehen für das Jahr 2011 zusätzliche Vergaben an, die über das ursprünglich vorgesehene Bauprogramm des BBI hinausgehen. Ferner erfolgen zusätzliche Vergaben für das neue ILA-Messe-gelände und die Hangarvorfelder.

Für die Errichtung der Leasingobjekte Parkhäuser, Mietwagencenter sowie Bodenverkehrs- und Sicherheitsdienste wurden im Jahr 2010 vier weitere Generalunternehmer gebunden. Die Fertigstellung dieser Objekte ist Ende des Jahres 2011 vorgesehen.

Nach der derzeitigen Planung stehen für das Jahr 2011 folgende Meilensteine an:

- Fortführung des Probetriebs der Gepäckförderanlage
- Beginn des Mieterausbaus Retail/Gastronomie im Fluggastterminal
- Baubeginn des Rohbaus der Pavillons für die zusätzlichen Sicherheitskontrollstellen
- Fertigstellung der Feuerwachen, der Gebäude der Technische Instandhaltung sowie der Zugangskontrollstellen
- Gesamtfertigstellung der Flugbetriebsflächen
- Fertigstellung der technischen Ausrüstung der Flugbetriebsflächen
- Fertigstellung der privaten Straßen
- Fertigstellung der Erweiterung von Vorfeld und Rollbahnsystemen
- Funktionsfähige Fertigstellung der Leitungs- und Kabelnetze
- Baubeginn des Hangars für Air Berlin und des Hangars für Lufthansa durch Investoren
- Baubeginn des Hangarvorfelds und des Rollwegs T
- Teilfertigstellung der Frei- und Grünflächen für Bau- und Pflanzleistungen
- Baubeginn der Verlängerung des Rollwegs B und der Static Display Area für die ILA Berlin Air Show 2012
- Fertigstellung der drei Parkhäuser, des Mietwagencenters, des terminalnahen Parkens sowie der Gebäude der Bodenverkehrs- und Sicherheitsdienste
- Beginn des Probetriebs des Gesamtsystems BBI

Die Inbetriebnahme

Die zukünftigen Chancen der FBS sind wesentlich durch den neuen Flughafen geprägt. Am 3. Juni 2012 eröffnet der neue Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI). Der Airport wird das neue Entree für Berlin und bietet Kapazitäten für anhaltendes quantitatives und

qualitatives Wachstum. Dank der zentralen Lage sind alle wichtigen europäischen Destinationen schnell und einfach zu erreichen. Mit dem BBI soll die Region in die Top 10 der europäischen Flughafenstandorte geführt werden.

Das BBI-Konzept sieht einen modernen Flughafen mit kurzen Wegen vor, bei dem das Terminal zwischen den parallel angelegten Start- und Landebahnen liegt. Der BBI wird ein Flughafen der neuen Generation: kostengünstig, funktional, weltoffen mit moderner Architektur. Geschäftsreisenden, Touristen und Unternehmen bietet die Hauptstadtregion mit dem BBI einen High-Tech-Airport mit besten Verbindungen, mit internationalen Flügen, eigenem Autobahnanschluss und Bahnhof direkt unter dem Terminal. Nur eine halbe Stunde wird der Airport-Shuttle ins Berliner Stadtzentrum benötigen.

Vorgesehen ist 2012 eine Startkapazität von bis zu 27 Millionen Passagieren. Je nach Passagierentwicklung kann der Flughafen modular für bis zu 45 Millionen Passagiere ausgebaut werden. Der zukünftige Airport BBI wird der Region Berlin-Brandenburg für die nächsten Jahrzehnte die Luftverkehrskapazitäten zur Verfügung stellen, die sie so dringend benötigt. Die Region profitiert durch die Ansiedlung neuer Unternehmen und die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Bis zu 40.000 Arbeitsplätze werden durch den neuen Hauptstadt-Airport BBI entstehen.

Bevor der BBI eröffnet, werden in einem sechsmonatigen Probetrieb ab Ende November 2011 alle Abläufe intensiv geübt: Kofferbänder werden in Bewegung gesetzt, Check-in-Counter werden probeweise besetzt, Sicherheitskontrollen getestet und alle nur erdenklichen Situationen simuliert.

Am 2. Juni 2012 folgt die Umzugsnacht. Aus zwei wird eins: Die Flughäfen Tegel und Schönefeld schließen abends. Über Nacht werden alle mobilen Geräte, Maschinen und Anlagen zum neuen Hauptstadt-Airport BBI gebracht. Dort startet am Morgen des 3. Juni 2012 die erste Linienmaschine.

Schönefeld, 28. Februar 2011

*Prof. Dr. Rainer Schwarz
Dr. Manfred A. Körtgen*



Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

„Wir haben den von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Schönefeld aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang, Kapitalflussrechnung und Eigenkapitalpiegel – und den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der Geschäftsführer der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung 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 Konzernabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Konzernlagebericht 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 des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführer sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. 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 Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Berlin, den 28. Februar 2011

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wolfgang Wagner
Wirtschaftsprüfer

Harald Herrmann
Wirtschaftsprüfer

Hauptstadt-Airport BBI

Zeitachse

Probetrieb

November 2011

Eröffnung

03. Juni 2012

Größe

1.470 Hektar

Kapazität

Zur Eröffnung

bis zu 27 Millionen Passagiere

Ausbaustufen

bis zu 45 Millionen Passagiere

Terminal

Bruttogrundfläche

280.000 Quadratmeter

Dachfläche

49.000 Quadratmeter

Länge

220 Meter

Breite

180 Meter

Höhe

32 Meter

Hauptpier

Länge

715 Meter

Fluggastbrücken

16

Südpier

Länge

350 Meter

Fluggastbrücken

9

Nordpier

Länge

350 Meter

Walk-Boarding-Positionen

12

Start- und Landebahnen

Nordbahn

3.600 Meter

Südbahn

4.000 Meter

Seitlicher Abstand

1.900 Meter

Impressum



**Berliner
Flughäfen**

Herausgeber: Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
Pressestelle
Flughafen Schönefeld
12521 Berlin

V.i.S.d.P.: Ralf Kunkel

Redaktion: Verena Heydenreich, Nicole Dapper, Jana Preuß
Telefon: +49 30 6091 - 2055
Fax: +49 30 6091 - 1643
E-Mail: pressestelle@berlin-airport.de
Internet: www.berlin-airport.de

Grundlayout: Jung von Matt / Spree

Gestaltung, Realisation: andesee Werbeagentur GmbH & Co. KG
Fotos, Abbildungen: Joachim Gern (Seiten 2, 6, 8, 16, 18, 26, 44)
gmp Architekten, JSK International / Visualisierung: Björn Rolle (Seiten 3, 28, 31, 32, 81, 83)
Wicker / Ligatur (Seiten 7, 9 unten links, 17, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 27 unten, 30, 36 oben rechts und unten links, 37, 39 oben und unten, 40, 42, 43, 46 rechts, 47 rechts)
Ludwig (Seiten 9 oben rechts)
Marion Schmieding / Alexander Obst (Seiten 9 oben links und mitte rechts und unten, 10, 11, 12, 13, 36 oben links und unten rechts, 45, 46 links, 47 links)
P'NA (Seite 27 oben rechts)
Askania (Seite 27 mitte rechts)
Pysall.Ruge Architekten (Seite 33)
Becker Giseke Mohren Richard, Landschaftsarchitekten / Berliner Flughäfen (Seite 38)
Nicole Dapper (Seite 39 mitte)
Archiv (Seite 41 oben links und unten, 43 unten rechts)
Simone Kruppe (Seite 41 oben rechts)

Der Bau des BBI-Terminals wird durch das Programm Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) der Europäischen Union kofinanziert. Die alleinige Verantwortung für diese Veröffentlichung liegt beim Autor. Die Europäische Union haftet nicht für die Verwendung der darin enthaltenen Informationen.



Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

März 2011