

# Geschäftsbericht 2011

SXF, TXL & BER



# Bitte beachten Sie, dass der Eröffnungstermin für den Flughafen Berlin Brandenburg verschoben wurde.

## Please note that the opening date for Berlin Brandenburg Airport has been postponed.

Der Flughafen Berlin Brandenburg kann aufgrund von technischen Problemen an der Brandschutzanlage noch nicht eröffnet werden. Ein neuer Eröffnungstermin wird noch festgelegt.

Technical problems with the fire protection system have forced a delay in the opening of Berlin Brandenburg Airport. A new opening date has yet to be set.

### Für diese Publikation gelten damit folgende Aktualisierungen:

#### The following updates published here therefore apply:

- Die Schließung der Flughäfen Tegel und Schönefeld (alt) erfolgt mit Eröffnung des neuen Flughafens.  
The closure of airports Tegel and Schoenefeld (old) will coincide with the opening of the new airport.
- Prof. Dr. Rainer Schwarz, seit 2006 Sprecher der Geschäftsführung und kaufmännischer Geschäftsführer, wurde auf der Aufsichtsratssitzung am 16. Januar 2013 mit sofortiger Wirkung abberufen.  
Prof. Dr. Rainer Schwarz, CEO and Commercial Director since 2006, was dismissed with immediate effect at the Supervisory Board meeting on 16 January 2013.
- Die Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) sind:
  - Hartmut Mehdorn, Vorsitzender der Geschäftsführung
  - Horst Amann, Geschäftsführer Technik/BetriebPresenting the board of management of Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB):
  - Hartmut Mehdorn, Chief Executive Officer
  - Horst Amann, Chief Operating Officer

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Pressestelle | Press Office

Ralf Kunkel

Tel.: +49 (0)30 | 6091-70 100

Fax: +49 (0)30 | 6091-70 070

[www.berlin-airport.de](http://www.berlin-airport.de)

[www.facebook.com/berlinairport](http://www.facebook.com/berlinairport)

**BER** BERLIN  
BRANDENBURG  
AIRPORT



## Die Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel

### Passagiere 2011

Berlin gesamt	24.033.809
Berlin-Schönefeld	7.113.989
Berlin-Tegel	16.919.820

### Flugzeugbewegungen 2011

Berlin gesamt	242.961
Berlin-Schönefeld	73.577
Berlin-Tegel	169.384

### Geschäftsführung

Prof. Dr. Rainer Schwarz

Dr. Manfred A. Körtgen



### Gesellschafter

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

**Airlines** **86**

**Flugziele** **175**

### Mitarbeiter

Gesamt	1.436
Berlin-Schönefeld	1.001
Berlin-Tegel	435
Auszubildende	70

### Kontakt

Flughafeninfo Tel. 01805 000186

Internet [www.berlin-airport.de](http://www.berlin-airport.de)

[www.facebook.com/berlinairport](http://www.facebook.com/berlinairport)

# Inhalt

	Editorial .....	4
→ 01	Hier startet Berlin .....	6
	Alles auf Anfang .....	8
	Rückblick 2011 – Rekordjahr in SXF und TXL .....	10
	BER 2011 – Meilensteine .....	12
	BER – Die wichtigsten Schritte 2011 .....	14
	Ausblick .....	20
→ 02	Unsere Geschäftsfelder .....	22
	Interview mit Andreas Deckert .....	24
	Interview mit Dr. Till Bunse .....	26
	Destinationen .....	28
	Verkehrsstatistik Berlin .....	30
	Cargo .....	34
	Interview mit Dr. Norbert Minhorst .....	36
	Interview mit Harald Siegle .....	38
→ 03	Das sind wir .....	40
	Personal .....	42
	Umwelt .....	44
	Umland .....	48
	Dialog .....	50
	Struktur .....	52
→ 04	Unsere Zahlen .....	56
	Konzernbilanz .....	58
	Konzerngewinn- und -verlustrechnung .....	60
	Konzernkapitalflussrechnung .....	61
	Konzerneigenkapitalspiegel .....	62
	Konzernanhang .....	63
	Entwicklung des Anlagevermögens .....	76
	Konzernlagebericht .....	78
	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers .....	123
	Impressum .....	124



## Editorial

Sehr geehrte Damen und Herren,  
  
mit 2011 blicken wir auf eines der erfolgreichsten Jahre in unserer Unternehmensgeschichte. Erstmals stieg die Zahl der Passagiere an den Flughäfen der Hauptstadtregion in Tegel und Schönefeld im Jahr 2011 über die 24-Millionen-Marke. Gegenüber

dem Vorjahr ist dies ein Anstieg um 7,7 Prozent. Damit entwickelte sich der Luftverkehr in Berlin-Brandenburg auch im neunten Jahr in Folge besser als der Durchschnitt der internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland. Diese Zahlen geben uns Rückenwind für die Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt.

## „24 Millionen Passagiere geben uns Rückenwind für die Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt.“

Prof. Dr. Rainer Schwarz,  
Sprecher der Geschäftsführung  
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Mit dem Verkehrsergebnis haben wir bereits vor Inbetriebnahme unsere ursprünglichen Pläne für das Eröffnungsjahr übertroffen. Besonders erfreulich ist auch die steigende Auslastung der Flugzeuge – ein Beleg für einen gesunden Luftverkehrsmarkt in der Hauptstadtregion. Auch die finanziellen Kennzahlen der Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel für das Jahr 2011 stimmen: Die Umsätze liegen mit rund 263 Millionen Euro im Plan, das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) liegt bei rund 86,4 Millionen Euro und damit über Plan.

2011 als das Jahr vor der Inbetriebnahme des BER war für uns ein besonders wichtiges Jahr. Mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu Flügen in den Randzeiten und dem Start des Probebetriebs sind wichtige Meilensteine erreicht worden. Und auch die Bauarbeiten am Flughafen Berlin Brandenburg gehen in die letzte Phase: Rund 5.000 Bauarbeiter sind mit der Fertigstellung des Flughafens beschäftigt. Die betriebsrelevanten Ge-

bäude und Anlagen wie Terminal und Fluggastbrücken, Straßenanbindung und Betriebsgebäude waren Ende 2011 bereits zu weit über 90 Prozent fertiggestellt.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten: Wir sind auf Wachstumskurs. Mit attraktiven Verbindungen, starken Airline-Partnern, die ihr Engagement in Berlin verstärken, und einem neuen Flughafen mit einer hervorragenden Infrastruktur und Wachstumskapazitäten für die nächsten Jahrzehnte. Mit dem BER – so der IATA-Code – geht am 3. Juni 2012 der modernste Flughafen Europas an den Start. Mit seiner Eröffnung beginnt für die Hauptstadtregion eine neue Ära.

Prof. Dr. Rainer Schwarz  
Sprecher der Geschäftsführung  
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Dr. Manfred A. Körtgen  
Geschäftsführer Betrieb/BB1  
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

→ 01

## Hier startet Berlin

2011 ist ein Rekordjahr für die Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel: Zum ersten Mal konnten über 24 Millionen Passagiere gezählt werden. Ein Anstieg gegenüber 2010 um 7,7 Prozent. Damit sind die Flughäfen in Berlin auch im neunten Jahr in Folge besser als der Durchschnitt der internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland. Zugleich konnten sie ihren dritten Platz unter den deutschen Verkehrsflughäfen behaupten.

# Alles auf Anfang Aus drei mach eins: Berlin hat ab 3. Juni 2012 den modernsten Flughafen Europas

Von Gerd Appenzeller,  
Herausgeber des Tagesspiegels

Es ist schon eine verrückte Geschichte. Während die Zeitungen voll sind mit Meldungen über Flugroutenproteste im Südwesten Berlins, wachsen im Norden der Stadt Gefühle der Resignation und der Nostalgie, über die man nur wenig liest. Am neuen Flughafen „Willy Brandt“ strengen sich 5000 Bauarbeiter und Handwerker aller Fachrichtungen an, Berlins neues Tor zur Welt rechtzeitig für den Start am 3. Juni fertig zu stellen, im Bezirk Reinickendorf sieht man hingegen mit Bangen den Abendstunden des 2. Juni entgegen und den Tagen, Wochen und Monaten danach, kurz, der Zeit, von der an in Tegel keine Flugzeuge mehr starten oder landen. Hier rechnet man mit dem Verlust und der Abwanderung von 30.000 Arbeitsplätzen Richtung Schönefeld, dort aber haben viele in der Umgebung noch nicht begriffen, dass ihnen mit dem neuen, künftig einzigen Flughafen der Region Berlin-Brandenburg eine Jobmaschine erwächst, die wie ein Konjunkturprogramm wirken könnte.

Zu lange hatten sich die Berliner wohl in den Zustand geschickt, dass die

Hauptstadtregion einer der größten Industrienationen der Welt aus der Luft nur sehr behelfsmäßig zu erreichen ist, vom weitgehenden Fehlen interkontinentaler Verbindungen einmal ganz abgesehen. Nur wer öfter rund um den Erdball unterwegs ist, hat mit einem von Jahr zu Jahr wachsenden Unbehagen gespürt, wie angestaubt, abgewohnt und überlastet die Berliner Flughafenwelten in Tegel, Tempelhof und Schönefeld doch sind oder waren. Das wird sich nun schlagartig ändern. Die Region bekommt mit dem Flughafen Berlin Brandenburg oder, im Kürzel der Internationalen Zivilluftfahrt, mit BER, den modernsten Flughafen Europas und einen der schönsten weltweit. Dass sich die Architekten des Büro gmp im weiten Sinne am Bauhausstil und sehr nah an der Klassischen Moderne der Neuen Nationalgalerie von Mies van der Rohe orientierten, kam ja nicht von ungefähr. Meinhard von Gerkan und Volkwin Marg betteten das Bauwerk in die märkische Landschaft und in die deutsche Architekturgeschichte ein. Sie setzen diesen Flughafen fast wie einen Schlussstein eines architek-

tonischen Gesamtschaffens, an dessen Anfang der Flughafen Tegel stand – der erste große Auftrag des damals jungen Büros, der als Flughafen der kurzen Wege ohne große Kontrollen in einer Zeit frei von terroristischen Bedrohungen Luftfahrtgeschichte schrieb.

Der Flughafen Tempelhof ist schon seit 2008 still gelegt. Mit der Schließung von Tegel und Schönefeld-alt hat die Hauptstadt dann statt bislang deren drei künftig nur noch einen Flughafen. Dass dies so geschah beziehungsweise geschieht, war und ist keine Willkürentscheidung. Ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom März 2006, das den Weg für den Bau des neuen Flughafens frei machte, legte gleichzeitig fest, dass Tempelhof und Tegel zeitnah zur Eröffnung des neuen Airports geschlossen werden müssen. Die Politik hatte und hat da keinen Spielraum. Sie argumentierte im übrigen ja auch immer damit, dass zwar künftig in der Umgebung des neuen Flughafens mehr Menschen durch Lärm belästigt würden, dass aber im Gegenzug weit größere Teile



der Bevölkerung durch die Schließung von Tegel und Tempelhof vom Fluglärm befreit wären.

Welche weitreichenden Auswirkungen die geographische Lage eines Flughafens und die Mentalität der ihn Benutzenden haben, hat man in den letzten zehn oder 20 Jahren an der völlig unterschiedlichen Entwicklung von Tegel und Schönefeld gesehen. Alle Versuche, nach der Wiedervereinigung die großen Airlines dazu zu bringen, Verbindungen von Tegel nach Schönefeld zu verlagern, scheiterten. Nicht nur West-Berliner liebten die stadtnahe Lage von Tegel. Das realsozialistische Interieur von Schönefeld und die Schabrigkeit des Baus stieß sie genauso wie die Fluggäste aus dem westeuropäischen Ausland ab. Und erst, als die Billigflieger den Flughafen im Süden der Stadt ins Auge fassten, boomte es dort in einem ungeahnten Ausmaß. Nach dem weltweiten Einbruch des Flugverkehrs in Folge der Terroranschläge von New York und Washington am 11. September 2001 erlebten die drei Berliner Flughäfen in den zehn Jahren von 2002 bis 2011

einen in Deutschland beispiellosen Aufschwung. Hatten sich 2002 noch 12,1 Millionen Menschen auf den Weg von oder nach Berlin begeben, verdoppelte sich diese Zahl bis 2011 auf über 24 Millionen Passagiere. Allein in Tegel wurden im letzten Jahr mehr als doppelt so viele Menschen abgefertigt, wie die Flughafenplaner vor 40 Jahren als oberste Kapazitätsgrenze berechnet hatten. Schon 2005 kamen 45 Prozent aller Flugreisenden mit Low-Cost-Carriern und trugen ganz erheblich zum Aufschwung des Tourismus in dieser Stadt bei.

Im neuen Flughafen erhält dieser Bereich, der vor allem durch die Gesellschaft easyJet betrieben wird, seinen eigenen Abfertigungsflügel. Aber auch Lufthansa und airberlin haben einen deutlichen Ausbau des Berlinverkehrs angekündigt. Diese Airlines tragen sehr stark den lukrativen Geschäftsverkehr. Der Flughafenbetreiber erhofft sich ab Juni damit zusätzlich einen steigenden Anteil am Umsteige- und Fernverkehr. Die Manager blicken dabei vor allem auf die Frankfurtstrecke. Zwei Drittel

der zuletzt 1,794 Millionen Passagiere nutzten Frankfurt zum Umsteigen in Richtung auf Fernziele. Das heißt aber auch, dass tagtäglich 3200 Passagiere von Berlin aus direkt in die weite Welt fliegen könnten – wenn es diese Direktverbindungen denn gäbe. Da liegt also gewaltiges Entwicklungspotential.

Das lässt sich auch in einer anderen Richtung, nämlich ostwärts, erschließen. Berlin wird für Westpolen der Flughafen Nummer eins werden. Der Flughafen Berlin Brandenburg liegt für Reisende aus Breslau oder Stettin deutlich günstiger als der Warschauer Airport. Vor diesem Hintergrund bietet die Bahn ab Juni direkte Verbindungen zwischen dem BER und diesen Städten an.

Und wie geht es weiter? Auf dem neuen Flughafen können in der Endausbaustufe bis zu 45 Millionen Passagiere im Jahr abgefertigt werden. Zwischen den 24 Millionen Fluggästen des Jahres 2011 und der neuen Obergrenze ist also noch viel Entwicklungsraum...



Prof. Dr. Rainer Schwarz, Sprecher der Geschäftsführung

## Rückblick 2011 Rekordjahr in SXF und TXL

Interview Prof. Dr. Rainer Schwarz,  
Sprecher der Geschäftsführung

**2011 war ein Rekordjahr für die Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel. Was bedeutet das für die Inbetriebnahme des BER?**

Schwarz: Das ist eine ganz wichtige Basis für die Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg, wir sind damit weit über Plan – und auch ein bisschen stolz darauf. Laut Business Plan wollten wir im Jahr nach der Inbetriebnahme 22 Millionen Passagiere haben. Jetzt hatten wir 2011 bereits über 24 Millionen – das ist eine Verdoppelung der Passagierzahlen in den letzten zehn Jahren. Nicht zuletzt deshalb beginnen ja alle

Fluggesellschaften damit, sich am BER in Stellung zu bringen. Berlin hat sich neun Jahre hintereinander besser entwickelt als der Branchendurchschnitt.

**Woran liegt das Ihrer Meinung nach?**

Schwarz: Das sind drei wesentliche Faktoren. Es ist zum einen historisch begründet: Wir befinden uns nach der Maueröffnung immer noch in einer Aufholjagd gegenüber anderen westdeutschen Städten, die boomartige Entwicklung hat ja erst in den letzten zehn Jahren eingesetzt. Das zweite ist die enorme Attraktivität Berlins als

Zielort für Touristen und Geschäftsreisende, nicht umsonst sind 50 Prozent aller Fluggäste Incoming-Passagiere. Und das dritte ist eindeutig die Orientierung auf den neuen Flughafen. Wir sind der einzige Standort in Deutschland, an dem Lufthansa, airberlin und easyJet mit gleichen Anteilen um den Markt buhlen. Das wird auch in Zukunft das Geschehen stark beflügeln. Wir haben ein Angebotswachstum der hier in den Markt gestellten Sitze um zwölf Prozent – das ist ungefähr die Größenordnung an Passagieren, die Leipzig und Dresden in einem Jahr abfertigen. Hier ist es allein das Wachstum, das mit dem neuen Flughafen in den Markt gestellt wird.

#### **Was waren die wichtigsten Meilensteine 2011?**

Schwarz: Nachdem das Bundesverwaltungsgericht im Herbst 2011 das Urteil zu den Nachtflügen gefällt hat, hatten wir in allen Bereichen Rechtsicherheit. Darauf haben die Airlines schnell reagiert: airberlin mit dem Bekenntnis, den neuen Flughafen zu einem internationalen Drehkreuz aufzubauen. Und Lufthansa mit dem größten Erweiterungsprogramm, das sie jemals an einem Flughafen zu einem Zeitpunkt realisiert hat. Die Airline wird hier sechs weitere Flugzeuge stationieren und etwa 30 Ziele zusätzlich anbieten. Und auch easyJet hat mitgezogen und allein im letzten Jahr in Berlin ein Wachstum von rund 20 Prozent produziert.

#### **Was bedeutet die Eröffnung des BER für den Luftverkehr in Berlin?**

Schwarz: Für uns ist das der Sprung aus einer Infrastruktur der siebziger Jahre in einen Flughafen des 21. Jahrhunderts. Und – wenn man so will – ein letztes Puzzelstück in der Wieder-

vereinigung. Ich glaube, damit ist im Bereich der Infrastruktur die Wiedervereinigung in Berlin und Brandenburg endgültig abgeschlossen. Mit einem Flughafen des 21. Jahrhunderts hat die deutsche Hauptstadtregion erstmals die Chance, am Weltluftverkehr teilzunehmen, und zwar in einer Weise, wie man das von Hauptstädten großer Industrienationen auch erwartet. Mit dem Terminal bieten wir jetzt eine umsteigefähige Infrastruktur an, wie sie bisher mit dem zersplitterten Flughafenwesen überhaupt nicht möglich war.

#### **Was wird die Passagiere am BER begeistern?**

Schwarz: Zunächst einmal die Infrastruktur selbst, das merken wir ja schon bei den Komparsen, die am Probetrieb teilnehmen. Die erleben, wie sie aus den „Vereinigten Hüttenwerken“, wie wir sie in Tegel hatten, diesen kleinen Puppenstübchen, auf einmal in eine Anlage mit großzügiger Architektur kommen. Und wir haben eine ganz neue Funktionalität: Im Untergeschoss des Terminals wird die Intermodalität der Verkehrsträger in einer Weise verknüpft, wie es das nirgends sonst in Deutschland gibt. Ein Bahnhof, aus dem die Passagiere mit dem Aufzug sofort hoch zum Check-in fahren können. Auch eine Shopping- und Erlebniswelt mit 20.000 Quadratmetern wie auf dem Marktplatz hat es so ja in Berlin bisher nie gegeben.

#### **Was ist für Sie die größte Herausforderung 2012?**

Schwarz: Das sind drei Sachen: Das erste ist die bauliche Fertigstellung bis zur Inbetriebnahme am 3. Juni. Das zweite ist, im Probetrieb alle Anlagen und die dafür nötigen Mitarbeiter so geschult zu haben, dass im tatsäch-

lichen Flughafenbetrieb ab 3.6. alles reibungslos funktioniert, und drittens der gigantische Umzug, wo erstmals in der Geschichte zwei Flughäfen zu einem in einer Nacht umziehen. Die Praxis zeigt, da werden in der Logistik auch Probleme auftauchen, an die wir gar nicht gedacht haben, und die gilt es dann eben zu lösen. Aber ich bin sehr zuversichtlich: So, wie wir aufgestellt sind, schaffen wir das auch.

#### **Was bedeutet die Eröffnung eines komplett neuen Flughafens für Sie und Ihre Arbeit?**

Schwarz: Das ist eine gigantische Herausforderung. Von den logistischen Aufgaben über die Bearbeitung des Marktes, der Frage der budgetgerechten kaufmännischen Steuerung und dem Thema: wie bereiten wir die Anwohner darauf vor, wie schützen wir die Anlieger, wie behaupten wir uns in den Diskussionen um Flugrouten und Nachtflug – das ist ein höchst komplexes Aufgabenfeld, mit dem man da zu tun hat. Da gibt es natürlich bei einer Neueröffnung noch wesentlich mehr Fragen, als wenn sie einen Flughafen im laufenden Betrieb steuern. Und gerade hier in Berlin und Brandenburg geschieht alles sehr im Blick der Öffentlichkeit und hat schnell eine politische Dimension.

#### **Was werden Sie am 4. Juni 2012 machen?**

Schwarz: Nur mit dem geglückten Umzug werden wir uns sicher noch nicht in den Urlaub verabschieden können. Wir werden gerade in der Anfangszeit, und da gehört der 4. Juni auch dazu, sehr genau überwachen müssen, ob sich die Anlagen und die ganze Infrastruktur auch im Praxistest bewähren. Der gelungene Umzug ist nur die erste Etappe.

# BER 2011

## Meilensteine

Interview Dr. Manfred A. Körtgen,  
Geschäftsführer Betrieb/BBi

*„Mit Eröffnung wird der Flughafen Berlin Brandenburg mit rund 20.000 Arbeitsplätzen die größte Arbeitsstätte der Region.“*

*Dr. Manfred A. Körtgen,  
Geschäftsführer Betrieb/BBi*

### **Was waren die wichtigsten Meilensteine auf der BER-Baustelle 2011?**

Körtgen: Das war vor allem die bauliche Fertigstellung der luftseitigen Verkehrsanlagen wie Vorfeldflächen, Rollwege und Start- und Landebahn. Die neue 4.000-Meter-Bahn steht damit für den Flugverkehr praktisch zur Verfügung – auch wenn dort aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses bisher noch nie ein Flugzeug gelandet ist. Insgesamt war das eine Herausforderung, denn diese Anlagen stellen ein Paket für einen hohen dreistelligen Millionenbetrag an Investitionen dar. Dann war natürlich der Beginn der Ausbauarbeiten für sämtliche Gebäude ein Meilenstein. Wir bauen ja eine neue kleine Stadt auf 1.500 Hektar – da sind neben dem Terminal auch die sogenannten betriebsspezifischen Gebäude sehr wichtig, etwa für Bodenverkehrsdienste oder technische Instandhaltung. Außerdem stand die infrastrukturelle Anbindung in 2011 im Fokus, wie zum Beispiel die Fertigstellung der Autobahn und der Schienenanbindung.

### **Wie ist denn der aktuelle Stand der Arbeiten, ist aus Ihrer Sicht alles im Plan?**

Körtgen: Wir sind fokussiert auf den 3. Juni. Natürlich ergeben sich an manchen Stelle noch Herausforderungen, etwa bei den zentralen Gebäudesteuerungen und Programmierungen. Aber alles in allem sind wir im Plan. Es wird natürlich noch Nacharbeiten geben, aber keine Sorge – das betrifft nichts, was den Passagier berührt.

### **Hat Ihnen das zusätzliche halbe Jahr bis zur Inbetriebnahme nicht etwas Luft verschafft?**

Körtgen: Es hatte im Gegenteil den Nachteil, dass wir aufholen mussten. Ein wichtiger Planer für die technischen Gebäudeausrüstungen hatte nicht die Leistungen gebracht, die er hätte bringen müssen. Das heißt, dort mussten wir nacharbeiten. Zusätzlich gab es die neuen EU-Kontrollvorschriften für Flüssigkeiten. Das haben wir für den neuen Flughafen gleich mit berücksichtigt, mussten so aber auf 40.000 Quadratmetern umplanen. Das halbe Jahr war also nicht wirklich Extrazeit.



Dr. Manfred A. Körtgen, Geschäftsführer Betrieb/BBI

### Was für Rückmeldungen bekommen Sie aus dem laufenden Probetrieb von Mitarbeitern und Komparsen?

Körtgen: Nachdem wir die Mitarbeiter in Schulungen und im Rahmen des Probetriebs auf ihren Arbeitsplatz am neuen Flughafen vorbereiten, zeigen sie jetzt wirklich Begeisterung für den BER. Es ist ja auch etwas Besonderes, an der Inbetriebnahme eines neuen Flughafens mitzuwirken. Bei unseren freiwilligen Flughafen-Testern aus Berlin und Brandenburg ist die Neugierde, das neue Terminal kennenzulernen, groß und wir haben bisher sehr positive Rückmeldungen. Das Interesse ist selbst nach Monaten noch ungebrochen. Und – wir brauchen natürlich auch die Rückmeldungen der Komparsen: Was sie gut finden und was nicht. Da geht es zum Beispiel um die Lesbarkeit bestimmter Anzeigen. Etwaigen Beschwerden gehen wir sofort nach.

### Wie wirkt sich der BER als Wirtschaftsmotor für die Region Berlin-Brandenburg aus?

Körtgen: Wir konnten über 60 Prozent der Bauaufträge in die Region vergeben. Der BER war also bereits während

der Bauphase ein Wirtschaftsmotor für eine aufstrebende Region. Der Bau des Flughafens stärkt die Wirtschaftskraft der Hauptstadtregion enorm – und wird das auch in Zukunft tun. In den letzten Jahren sind allein am Flughafen etwa zwei Arbeitsplätze pro Tag entstanden. Mit Eröffnung wird der Flughafen Berlin Brandenburg mit rund 20.000 Arbeitsplätzen die größte Arbeitsstätte der Region.

### Was ist für Sie 2012 die größte Herausforderung?

Körtgen: Der 3. Juni! Zuerst steht natürlich die Inbetriebnahme. Und dann müssen wir gewährleisten, dass wir einen stabilen Betrieb bekommen. Wir haben im Juni bereits einen Medizinerkongress, den Beginn der Fußball-EM in Polen und der Ukraine sowie den Start der Sommerferien. Das muss alles unmittelbar nach Eröffnung gemeistert werden.

### Was bedeutet die Eröffnung eines komplett neuen Flughafens für Sie und Ihre Arbeit?

Körtgen: Einmal im Leben einen Flughafen komplett neu bauen – das ist natürlich eine riesige Aufgabe und

ein Stück Lebenswerk. Die Erfahrungen aus dem Neubau des Flughafens Düsseldorf waren für mich 2004 die Grundlage für die Übernahme der Gesamtverantwortung des größten Flughafenprojektes in Europa. Es ist natürlich eine große Herausforderung zu gewährleisten, dass alles, was wir geplant und gebaut haben, jetzt auch funktioniert. Von Natur aus bin ich Optimist, sonst kann man keine solchen Projekte machen. Aber es ist auch klar, dass es Kinderkrankheiten geben wird, die gemeinsam abgearbeitet werden müssen.

### Was werden Sie am 4. Juni 2012 machen?

Körtgen: Ich werde mal richtig durchatmen und es am Tag nach der turbulenten Eröffnung richtig genießen, wenn dann alles so funktioniert, wie wir es uns vorgestellt haben.

# BER

## Die wichtigsten Schritte 2011

Das wichtigste Zukunftsprojekt der Hauptstadtregion, der Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt, nimmt am 3. Juni 2012 seinen Betrieb auf. Ein Blick zurück auf das Jahr 2011.

**Mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts herrscht Planungssicherheit: Der BER kann so betrieben werden, wie er über Jahre geplant wurde.**

### **Grundsatzentscheidung für den BER**

Im Oktober fiel die letzte Grundsatzentscheidung zum Bau des Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt: Das Bundesverwaltungsgericht bestätigte letztinstanzlich den ergänzenden Planfeststellungsbeschluss zur Nachtflugregelung. In diesem Beschluss vom Oktober 2009 hatte das brandenburgische Infrastrukturministerium die Anzahl der Flüge in den Randzeiten von 22 bis 24 Uhr und von 5 bis 6 Uhr geregelt. Flughafen-gesellschaft, Fluglinien und Anwohner des Flughafens haben damit Planungssicherheit. Der neue Flughafen kann so eröffnen, wie er über Jahre geplant und gebaut wurde: als Airport, der durch mehr Langstrecken und weitere Europaverbindungen Berlin und Brandenburg wesentlich

besser mit der Welt verbinden wird, als das die beiden Flughäfen Schönefeld und Tegel können. Die beiden größten Airlines an den bestehenden Flughäfen, airberlin und Lufthansa, reagierten umgehend auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts mit einem positiven Signal in Richtung BER: Beide Airlines kündigten an, ihr Engagement am Flughafen Berlin Brandenburg zu verstärken.

### **Beginn des Basis-Probetriebs**

Am 24. November ist der Basis-Probetrieb am Flughafen Berlin Brandenburg erfolgreich gestartet. Mitarbeiter der Airlines, der Sicherheits- und Bodenabfertigungsdienste und des Flughafens testen alle Betriebsabläufe: Der ganz normale Flugbetrieb vom Check-in über Sicherheitskontrolle bis zum



Ein Terminal für alle Abflüge: Die zentrale Check-in-Halle des neuen Flughafens

Einstieg wird simuliert. Außerdem lernen die Mitarbeiter die Topographie ihres zukünftigen Arbeitsplatzes in Theorieschulungen und Begehungen genau kennen. Ziel ist es, im sechsmo-  
natigen Probetrieb möglichst viele Probleme und Fehlerquellen vor der Eröffnung zu erkennen und zu beheben. Damit soll eine weitestgehend reibungslose Inbetriebnahme ermöglicht werden.

#### **Aus BBI wird BER**

Im Juni wurde erstmals das neue Erscheinungsbild des Flughafens Berlin Brandenburg vorgestellt. Mit der Einführung des neuen Designs wurde der Projektname BBI wie geplant durch den neuen Namen Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt abgelöst. Damit einher geht die neue

Abkürzung bzw. das neue Logo BER. So lautet der IATA-Code des neuen Flughafens, der auch als Markenname dient.

## **Bauarbeiten am Flughafen Berlin Brandenburg**

#### **Terminal**

Seit Anfang 2011 läuft der Innenausbau im Terminal auf Hochtouren: In der Terminalabflughalle sind die Check-in-Bereiche größtenteils fertiggestellt, Rolltreppen und Aufzüge sind installiert und die Montage des Leitsystems hat begonnen. Außen am Terminal sind die Fluggastbrücken installiert und die Übergänge zum Pier Nord und Pier Süd fertiggestellt. Für



01 Die Straßenbeschilderung am BER wird angebracht

den Probetrieb wurden bereits die ersten Check-in-Schalter, Sicherheitskontrollen, Gates und die Gepäckförderanlage testweise in Betrieb genommen. Neben dem Innenausbau gehen auch die Arbeiten an den beiden Pavillons links und rechts des Terminals zügig voran.

#### **Verkehrsanbindung**

Der Flughafen Berlin Brandenburg wird nicht nur aus der Luft, sondern auch per Schiene und Straße gut erreichbar sein. So verbindet der Airport-Express vier Mal pro Stunde den Berliner Hauptbahnhof in 30 Minuten mit dem BER. Zusätzlich gibt es eine kurze Taktung von S-Bahn und Bus sowie die Anbindung an das Fernverkehrsnetz. Die Anbindung des Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt

an das öffentliche Verkehrsnetz wurde im September offiziell vorgestellt. Auch die Straßenanbindung ist bereits zu weit über 90 Prozent fertiggestellt.

#### **Flugbetriebsflächen und südliche Start- und Landebahn**

Anfang Mai wurden die abschließenden Beleuchtungstests auf der künftigen Start- und Landebahn Süd erfolgreich absolviert. Für die Befeuerungsanlagen auf der neuen Start- und Landebahn Süd, dem Vorfeld und den dazugehörigen Rollbahnsystemen wurden insgesamt 1.125 Kilometer Flughafenspezialkabel verlegt, 5.450 Unterflurfeuer sowie 1.425 Überflurfeuer installiert. Auch die Flugvermessung des Instrumentenlandesystems (ILS) an der Start- und Landebahn Süd durch die Deutsche

Flugsicherung (DFS) wurde bereits abgeschlossen. Bis zur Inbetriebnahme des BER läuft das ILS im überwachten Probetrieb, um eine Zertifizierung in der geforderten höchsten Sicherheitsstufe IIIb zu gewährleisten.

#### **Betriebsspezifische Gebäude**

Mit dem Flughafen Berlin Brandenburg entsteht südöstlich von Berlin eine kleine Stadt mit eigenständiger Energieversorgung und einer eigenen technischen Infrastruktur, die größtenteils fertiggestellt ist. So wurde

neuen Flughafen mit Rechenleistung. Das Rechenzentrum kann seit Anfang November genutzt werden und stand damit termingerecht für den Probetrieb zur Verfügung. Im März konnte das Richtfest für das neue Sicherheitsgebäude gefeiert werden. Flughafensicherheit, Bundespolizei und Zoll werden mit Inbetriebnahme das Gebäude gemeinsam nutzen, was eine optimale Zusammenarbeit ermöglicht. Das Sicherheitsgebäude konnte bereits zum 30. Oktober 2011 fertiggestellt werden.

**Mit dem BER entsteht eine kleine Stadt mit eigenständiger Energieversorgung und eigener technischer Infrastruktur.**



#### **02 Energiezentralen am BER**

zum Beispiel bereits im Juni mit der Aufnahme der Kältelieferung der Komplettbetrieb der Energiezentralen der E.ON edis AG gestartet. Damit sind alle vier durch die Energiezentralen bereitzustellenden Medien (BHKW-Strom, Notstrom, Wärme und Kälte) abrufbar. Im zentralen Rechenzentrum, das im Gebäude der technischen Instandhaltung beheimatet ist, versorgen bis zu 500 Server den

#### **Feuerwachen**

Für den BER wurden zwei neue Feuerwachen gebaut: die Feuerwache West und die Feuerwache Ost. Beide Feuerwachen sind größtenteils fertiggestellt und können seit Ende November im Rahmen des Probebetriebs genutzt werden. Die Feuerwache West hat neben den feuerwehrspezifischen Einsatzräumen zwei Hallen für Großfahrzeuge, die Feuerwehroleitstelle, das Airport Control Center, die Notfalleinsatzzentrale, die Sicherheitsleitstelle und die Leitstelle Technik. Die Feuerwache Ost beinhaltet unter anderen drei Fahrzeughallen mit 14 Stellplätzen für Einsatzfahrzeuge und dient neben der Brandabwehr bei Luftfahrzeugen in erster Linie dem Gebäudebrandschutz des Terminals.



01



02

- 01 Bauarbeiter montieren die Drehtüren an den Eingängen des Terminals
- 02 Der Wartungshangar der airberlin im Westen des Flughafengeländes im Juli 2011
- 03 Der BER aus der Vogelperspektive im August 2011: Terminal, Vorfeldflächen und Verkehrsanbindung sind größtenteils fertiggestellt, in der Mitte sind die Bauarbeiten in der Airport City zu sehen

### **Wartungshangar und Luftfrachtzentrum**

Ende März wurde der Grundstein für den neuen airberlin- und Germaniawartungshangar gelegt. Auf einer Hallenfläche von mehr als 12.000 Quadratmetern bietet der Hangar Platz für sechs Flugzeuge des Typs Airbus A319/A320 oder zwei Langstreckenflugzeuge des Typs A330. Die Lufthansa Technik setzte im Juni den ersten Spatenstich für eine neue Wartungshalle am BER. Der Hangar bietet Platz für vier Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge oder für ein Großraumflugzeug bis zur Größe eines Airbus A340. Anfang Mai konnte außerdem mit dem Bau des AirCargo Center Berlin, des Luftfrachtzentrums für Beiladefracht, begonnen werden. Die Frachthalle wird auf einer Grundstücksfläche von rund 3,3 Hektar

errichtet, umfasst insgesamt 12.000 Quadratmeter Hallenfläche sowie 7.000 Quadratmeter Bürofläche. Die Fertigstellung des Frachtgebäudes ist für April 2012 geplant und erfolgt somit rechtzeitig zur Inbetriebnahme.

### **Airport City und Business Park**

Die Entwicklung in der Airport City ist bereits weit vorangeschritten. Herz des Quartiers ist der zentral gelegene Willy-Brandt-Platz. Mit Inbetriebnahme des neuen Flughafens werden mit dem Bürogebäude und dem Steigenberger Vier-Sterne-Superior-Hotel die ersten Investitionsprojekte bezugsfertig sein. Das Bürogebäude "BAC" entsteht auf 4.300 Quadratmetern Grundfläche in der Airport City. Mit dem Innenausbau wurde im Oktober 2011 begonnen, die Fertigstellung ist



03

für April 2012 geplant. Die Übergabe der Flächen an die Mieter soll im Mai 2012, rechtzeitig zur Inbetriebnahme erfolgen. Auch die Vermarktung des Business Park Berlin ist 2011 weiter voran geschritten. Rund 41 Hektar Fläche sind bereits an Investoren verkauft. Bis zur Inbetriebnahme des neuen Flughafens werden ein Hotel und Gewerbehallen realisiert sein.

#### **Kunst am Bau**

Im April wurden die letzten drei der insgesamt sechs Entwürfe für Kunst am Bau am neuen Flughafen Berlin Brandenburg prämiert. Das verbindende Leitthema lautet „Luft – Land“ und wird an sechs Orten im neuen Flughafen umgesetzt. Die Auswahl der Künstlerinnen und Künstler erfolgte über Einladungs- sowie offene

Wettbewerbe, die weltweites Interesse fanden. Alle Kunstwerke sollen bis zur Eröffnung im Juni 2012 realisiert werden.

#### **Kapelle und Raum der Stille**

Im Juli wurde gemeinsam mit der Evangelischen Kirche Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz (EKBO) und dem Erzbischof von Berlin die Finanzierungs- und Nutzungsvereinbarung für die Kapelle und den Raum der Stille im Terminal des BER unterzeichnet. Die Kapelle und der Raum der Stille werden als gleichberechtigte Rückzugsräume für Menschen aus verschiedensten Kulturen und Religionen geschaffen. Beide Räume sind architektonisch identisch, unterscheiden sich jedoch in der spezifischen Ausstattung.

**Herz der Airport City ist der zentral gelegene Willy-Brandt-Platz direkt vor dem Terminal.**



Mit dem Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt erhält die deutsche Hauptstadtregion den modernsten Flughafen Europas

# Ausblick

## Am 3. Juni geht der BER in Betrieb

### Umfirmierung

Zum Jahreswechsel 2011/2012 wird ein neues Kapitel in der Unternehmenshistorie aufgeschlagen: Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) wird umfirmiert in die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB).

### Job Recruiting am BER

Ende November 2011 gaben die Berliner Flughäfen gemeinsam mit der Agentur für Arbeit Potsdam den Startschuss für das BER Recruiting – 2012 wird das Recruiting für den neuen Flughafen mit zwei weiteren Jobmessen fortgesetzt. Der Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt wird mit 20.000 Beschäftigten die größte Arbeitsstätte der Region. Allein die Zahl der Beschäftigten in Einzelhandel, Gastronomie und Service steigt mit der Eröffnung des Flughafens von knapp 800 in Tegel und Schönefeld auf dann rund 1.500 am BER sprunghaft an.

### Die heiße Phase

Ab Februar 2012 beginnt der Probebetrieb mit Komparsen: 10.000

Berliner und Brandenburger testen ihren neuen Flughafen. Bis Ende 2011 haben sich bereits 18.000 Interessierte angemeldet. Bis Mai 2012 wird der neue Airport in Testdurchläufen auf Herz und Nieren geprüft. Ab April 2012 werden erste Geräte und Anlagen von den beiden Standorten Tegel und Schönefeld zum neuen Flughafen für die Hauptstadtregion transportiert – die heiße Umzugsphase beginnt. Gut eine Woche vor Inbetriebnahme ist der Startschuss für den großen Countdown: Am 24. Mai 2012 findet die offizielle Eröffnungsfeier für den Flughafen Berlin Brandenburg statt.

### Abschied von Schönefeld und Tegel

Am 2. Juni 2012 geht ein Kapitel in der Luftfahrtgeschichte Berlins zu Ende: Am Abend werden die beiden bestehenden Flughäfen Tegel und Schönefeld geschlossen. Tegel schließt damit 42 Jahre nach der Aufnahme des zivilen Luftverkehrs seine Pforten, Schönefeld schließt 66 Jahre nach seiner Eröffnung. Der letzte Flug ab Tegel erfolgt am Abend des 2. Juni

durch airberlin, in Schönefeld startet als letzte Maschine ein Flugzeug der Aeroflot.

### 3. Juni 2012: Flughafen Berlin Brandenburg geht an den Start

Die Erstflüge ab BER stehen fest: Zeitgleich starten am frühen Morgen des 3. Juni eine airberlin- sowie eine Lufthansa-Maschine auf der Nord- und der Südbahn des neuen Flughafens. Zuvor wartet in der Nacht vom 2. auf den 3. Juni 2012 eine logistische Herausforderung: der Umzug der bestehenden Flughäfen Tegel und Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg. Die große Herausforderung besteht darin, dass über Nacht mobile Geräte, Fahrzeuge und Anlagen von den beiden Bestandsflughäfen zum neuen Airport transportiert werden müssen. In Tegel und Schönefeld wird bis zum späten Abend des 2. Juni geflogen, am frühen Morgen des 3. Juni muss der Flughafen Berlin Brandenburg voll betriebsbereit sein.

→ 02

# Unsere Geschäftsfelder

Die drei Geschäftsbereiche Aviation Management, Non Aviation Management und Real Estate Management sorgen für die Umsätze an den Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel.

Der Bereich Marketing ist Ansprechpartner für die Airlines und sichert beste Verbindungen für die deutsche Hauptstadtregion.

# → Interview

## Andreas Deckert Bereichsleiter Aviation Management

*„Wir haben das ganze Jahr auf den Start des Probetriebs am 24. November hingearbeitet, das war der absolute Höhepunkt.“*

Andreas Deckert,  
Bereichsleiter Aviation Management

**Mit 24 Millionen Passagieren war 2011 ein Rekordjahr für die Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel. Gleichzeitig mussten Sie sich auf BER vorbereiten. Wie hat der Verkehrsbereich das geschafft?**

Deckert: Wir sind zuständig für die gesamte Abfertigung von Flugzeugen, Gepäck und Fracht an den bestehenden Flughäfen. Gleichzeitig bereiten wir uns auf die Inbetriebnahme des neuen Flughafens vor. Da mussten wir das Personal in Tegel und Schönefeld 2011 ausdünnen und das ganze Jahr über eine eigene Schulungsschicht im Dienstplan unterbringen. Die hatte ihren Arbeitsplatz dann jeweils wochenweise bereits am neuen Flughafen. Das Ganze war nur mit dem vollen Einsatz der Kollegen aus den operativen Bereichen möglich. Wo sonst fünf Einsatzleiter im Airport Control Center Dienst tun, mussten das dann eben vier bewältigen. Wir hatten insgesamt elf Schulungsmodule, wo wir jeden unserer 210 Mitarbeiter mindestens zweimal geschult haben, vom Hausmeister bis zum Abteilungs-

leiter. Das sind alles hochqualifizierte Fachkräfte, da kann man nicht einfach mal mehr Leute einstellen – zumal wir die ja nach dem Umzug dann nicht mehr bräuchten.

**Was war 2011 Ihr wichtigstes Projekt?**

Deckert: Ganz klar – die Vorbereitung auf BER. Wir haben das ganze Jahr auf den Start des Probetriebs am 24. November hingearbeitet, das war der absolute Höhepunkt. Wir haben bereits 2010 angefangen, Prozesse aufzuschreiben, wie zum Beispiel die Abfertigung eines unbegleiteten Kindes. Wir haben für viele Bereiche Betriebskonzepte erstellt, da steckt unheimlich viel Gehirnschmalz drin. Das haben wir dann später im Jahr mit Szenarien umgesetzt, die den Probetrieb gestalten. Das ist schon sehr komplex und hat zahlreiche meiner Leute gebunden. Und – nebenbei haben wir noch die Flughäfen Tegel und Schönefeld betrieben (lacht). Der Probetrieb jedenfalls ist bisher gut gelaufen. Wir erproben verschiedene Szenarien und hoffen,



Andreas Deckert, Bereichsleiter Aviation Management

daraus Erkenntnisse zu gewinnen. Und Erkenntnisse kriegen wir genügend. Natürlich gibt es immer wieder Systeme, die mal ausfallen – aber deswegen machen wir das ja.

**Werden Sie denn Tegel und Schönefeld vermissen? Und was macht für Sie den BER aus?**

Deckert: So ein Umzug ist etwas, das man nur einmal im Leben macht. Und ich sage es ganz klar: Der neue Flughafen ist eine phantastische Anlage. Wir haben ja in den letzten Jahren in Tegel und Schönefeld sehr viel improvisiert, da ist Qualität und Service manchmal ein wenig ins Hintertreffen geraten. Ich freue mich darauf, einen schicken Flughafen zu haben, wo man wirklich qualitativ hochwertige Prozesse umsetzen kann. Wir werden der modernste Flughafen Europas sein. Natürlich ist auch ein bisschen Wehmut dabei: Tegel und Schönefeld haben uns von Anfang an begleitet, und wir haben ja auch da viele gute Ideen reingesteckt, um das herauszuholen zu können, was wir momentan

an Verkehren dort abwickeln. Ich verabschiede mich also ein bisschen mit einem lachenden und einem weinenden Auge, aber – im Moment überwiegt das lachende Auge. Ich freue mich auf das Neue.

**Was bedeutet denn die Eröffnung eines komplett neuen Flughafens für Ihren Bereich?**

Deckert: Dass wir endlich alle Mitarbeiter an einem Ort haben und alle nach einheitlichen Abläufen arbeiten können. Wir müssen allen zeigen, dass wir das können, denn so einen neuen Flughafen in Betrieb zu nehmen ist nicht einfach.

**Was ist Ihre größte Herausforderung 2012?**

Deckert: Die Inbetriebnahme und der Betrieb des neuen Flughafens, ganz klar.

**Was werden Sie am 4. Juni 2012 machen?**

Deckert: Da werde ich mich von frühmorgens um vier bis nachts um 24 Uhr im Terminal aufhalten, auf der Luftseite im Airport Control Center vor Ort sein und keine sonstigen Termine haben. Um dabei zu sein, falls es zu Kinderkrankheiten kommt, und rechtzeitig mit meinen Kollegen eingreifen zu können. Und wenn nötig Prozesse leicht zu korrigieren und den Laden am Laufen zu halten. In den Tagen der Inbetriebnahme wird nicht geschlafen. Das muss auf später verschoben werden. Schlaf wird zur Mangelware, aber das ist auch gut so, denn so einen Flughafenumzug erlebt man eben nur einmal im Leben.



Dr. Till Bunse, Leiter Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

## → Interview

### Dr. Till Bunse Leiter Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

**Was bedeutet der Rekord von 24 Millionen Passagieren auf den Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel für die Eröffnung des BER?**

Bunse: Es ist für uns natürlich ein großer Erfolg, dass wir im Jahr vor der Inbetriebnahme des neuen Flughafens einen weiteren Passagierrekord erreicht haben. Das war ein ordentlicher Schub, mehr als wir uns eigentlich vorgenommen hatten. Und es zeigt, dass sich die Airlines auf den neuen Airport freuen und rechtzeitig in Stellung gehen. Nachdem im April 2011 die neuen Entgelte genehmigt wurden und die Airlines dahingehend

Planungssicherheit hatten, wurden frühere Abzugs-Ankündigungen nicht wahrgemacht. Im Gegenteil, die Airlines geben Gas. Das war für uns ein wichtiges Zeichen und eine Bestätigung, dass das Projekt auf genau dem richtigen Weg ist.

**Was sind die Highlights am BER, wenn es um neue Ziele und Airlines geht?**

Bunse: Wir werden mit Beginn des Sommerflugplans 17 neue Destinationen haben, das ist der erfolgreichste Sommerflugplan aller Zeiten in der Berliner Flughafengeschichte. Wir erwarten dabei gleichzeitig

mehr Passagiere als je zuvor: Diesen Sommer werden wir der drittgrößte Hub der oneworld in Europa. airberlin baut seine Präsenz aus und stärkt mit Los Angeles und Windhoek sowie einer Aufstockung bei New York und Abu Dhabi das Drehkreuz. Genau für diesen Drehkreuz-Gedanken, wie ihn airberlin jetzt verfolgt, haben wir den Flughafen ja gebaut. Besonders zu erwähnen ist die Expansion der Lufthansa. Durch die Stationierung von sechs zusätzlichen Flugzeugen nimmt sie ab BER neue Europastrecken auf. Darunter drei Destinationen, die ab Berlin bisher nicht erreichbar waren. Wir haben aber auch bei Air France und Norwegian neue Ziele oder TAP und Jet2 als neue Airlines. Das ist ein Domino-Effekt – kommt der eine, wacht der andere auf und kommt auch. Verkehr zieht Verkehr an.

#### **Wie beschreiben Sie die strategische Ausrichtung des BER?**

Bunse: Wir positionieren uns ähnlich wie airberlin mit der Osteuropa-Stärke und gleichzeitig als Hub für Skandinavien-Strecken. Mit einer derartigen europäischen Umsteigefunktion werden auch die Langstrecken weiter ausgebaut werden können.

#### **Was bedeutet für Ihren Bereich die Eröffnung eines komplett neuen Flughafens?**

Bunse: Wir planen vor allem die Eröffnungsfeierlichkeiten. Da sind zum einen die Publikumstage Mitte Mai sowie die offizielle Eröffnungsfeier am 24. Mai. Da wollen sich die Airlines mit ihren Flugzeugen präsentieren. Wichtig ist natürlich auch, dass wir am 2. und 3. Juni einen reibungslosen Übergang haben und mit den Airlines die Letztflüge in Tegel und Schönefeld und die Erstflüge am BER feiern können.

#### **Wird es eine Eröffnungskampagne für den neuen Flughafen geben?**

Bunse: Ja, wir starten eine „Willy Brandt begrüßt die Welt“-Kampagne, mit Werbeplakaten in Berlin und Brandenburg. Zusätzlich wird es einen Willy Brandt-Imagefilm geben, den wir in Kinos und überregional vor der ARD-20-Uhr-Tagesschau spielen werden. Eine Werbekampagne in dieser Größenordnung gab es an den Flughäfen in Berlin noch nicht.

#### **Was wird aus Ihrer Sicht die Passagiere am neuen Flughafen am meisten begeistern?**

Bunse: Ich glaube, am meisten wird die Passagiere das klare und übersichtliche Konzept begeistern. Das ist selten bei Flughäfen dieser Größenordnung. Und dass sie mit der Bahn sehr, sehr kurze Wege haben werden im Vergleich zu anderen Flughäfen. Durch das „One Roof“-Konzept mit einer zentralen Check-in-Halle wissen die Passagiere am BER auch immer genau, wo sie lang müssen: Nach dem Check-in geht es durch eine große Sicherheitsschleuse in den Marktplatz. Erst nach dem Passieren des Marktplatzes müssen sie sich neu orientieren, um zu ihrem Gate zu finden. Für einen Flughafen mit über 24 Millionen Passagieren haben wir relativ kurze Wege.

#### **Was werden Sie am 4. Juni 2012 machen?**

Bunse: Das ist jetzt noch nicht absehbar. Wir werden uns natürlich am Montag nach Inbetriebnahme im Terminal die Passagierströme ganz genau ansehen. Und für den Fall der Fälle unterstützen wir unsere operativen Kollegen.

*„Wir haben seit Beginn des Sommerflugplans 17 neue Destinationen, das ist der erfolgreichste Sommerflugplan aller Zeiten.“*

*Dr. Till Bunse,  
Leiter Marketing und  
Öffentlichkeitsarbeit*

DEUTSCHE FLUGHÄFEN

- Düsseldorf
- Köln
- Nürnberg
- Frankfurt am Main
- Mannheim
- Saarbrücken
- Friedrichshafen
- München
- Stuttgart
- Karlsruhe
- Münster/Osnabrück
- Westerland



- 
- Newark
  - New York
  - Miami
  - Higüey
  - Varadero



# Destinationen im Jahr 2011



# BER

## Verkehrsstatistik Berlin



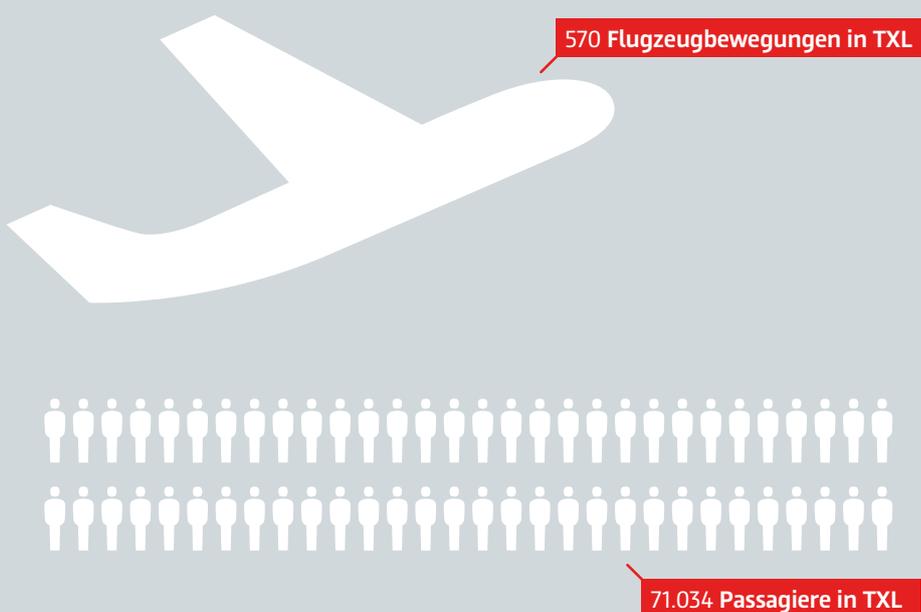
	2011	Veränderung zum Vorjahr in %
<b>A. Fluggäste gesamt</b>	<b>24.033.809</b>	<b>7,7</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>23.998.397</b>	<b>7,8</b>
1. Linienverkehr	23.391.086	8,8
a) Inland	8.001.183	-1,8
b) Ausland	15.389.903	15,4
2. Gelegenheitsverkehr	607.311	-21,2
a) Pauschalflugverkehr	571.765	-21,8
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	29.028	-14,4
c) Sonstiger Verkehr	6.518	13,1
<b>II. Transit</b>	<b>35.412</b>	<b>-43,3</b>
<b>B. Flugzeugbewegungen gesamt</b>	<b>242.961</b>	<b>3,3</b>
<b>I. Gewerblicher Verkehr</b>	<b>230.495</b>	<b>4,4</b>
1. Linienverkehr	214.326	5,4
a) Passagierverkehr	212.343	5,6
b) Frachtverkehr	1.983	-12,0
2. Gelegenheitsverkehr	16.169	-7,4
a) Pauschalflugverkehr	4.217	-24,8
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	6.162	5,6
c) Frachtverkehr	511	352,2
d) Sonstiger Verkehr	5.279	-10,5
<b>II. Nichtgewerblicher Verkehr</b>	<b>12.466</b>	<b>-13,5</b>
<b>C. Luftfracht (KG) gesamt</b>	<b>35.954.078 KG</b>	<b>-2,0</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>30.551.592 KG</b>	<b>16,3</b>
a) Ausladung	14.634.677 KG	12,1
b) Zuladung	15.916.915 KG	20,4
1. Linienverkehr	27.868.419 KG	9,9
a) Frachter	3.368.674 KG	-36,4
2. Gelegenheitsverkehr	2.683.173 KG	188,7
a) Frachter	2.543.298 KG	180,8
<b>II. Transit</b>	<b>675.931 KG</b>	<b>10,8</b>
<b>III. Trucking</b>	<b>4.726.555 KG</b>	<b>-51,7</b>
<b>D. Luftpost (KG) gesamt</b>	<b>4.749.725 KG</b>	<b>-1,2</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>4.747.579 KG</b>	<b>-1,2</b>
1. Nachtpostverkehr	4.704.563 KG	-0,9
<b>II. Transit</b>	<b>2.146 KG</b>	<b>-13,0</b>

# BER Spitzenwerte 2011

## Spitzentage

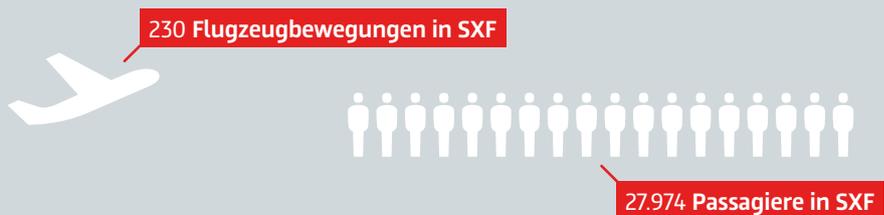
### Tegel

30.09.2011  
71.034 Passagiere  
29.06.2011  
570 Flugbewegungen



### Schönefeld

30.09.2011  
27.974 Passagiere  
230 Flugbewegungen



## Spitzenstunden

### Tegel

28.09.2011  
17–18 Uhr  
5758 Passagiere

10.11.2011  
9–10 Uhr  
51 Flugbewegungen

### Schönefeld

01.07.2011  
9–10 Uhr  
2661 Passagiere

23.09.2011  
9–10 Uhr  
23 Flugbewegungen

# SXF

## Verkehrsstatistik Schönefeld



	2011	Veränderung zum Vorjahr in %
<b>A. Fluggäste gesamt</b>	<b>7.113.989</b>	<b>-2,5</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>7.099.648</b>	<b>-2,3</b>
1. Linienverkehr	6.799.744	-1,2
a) Inland	892.524	-37,3
b) Ausland	5.907.220	8,3
2. Gelegenheitsverkehr	299.904	-23,3
a) Pauschalflugverkehr	275.691	-23,9
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	19.861	-23,2
c) Sonstiger Verkehr	4.352	39,8
<b>II. Transit</b>	<b>14.341</b>	<b>-48,6</b>
<b>B. Flugzeugbewegungen gesamt</b>	<b>73.577</b>	<b>-3,9</b>
<b>I. Gewerblicher Verkehr</b>	<b>66.318</b>	<b>-2,2</b>
1. Linienverkehr	57.050	-1,2
a) Passagierverkehr	56.022	-0,5
b) Frachtverkehr	1.028	-28,8
2. Gelegenheitsverkehr	9.268	-8,0
a) Pauschalflugverkehr	1.976	-29,4
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	3.243	-0,5
c) Frachtverkehr	503	521,0
d) Sonstiger Verkehr	3.546	-10,0
<b>II. Nichtgewerblicher Verkehr</b>	<b>7.259</b>	<b>-17,5</b>
<b>C. Luftfracht (KG) gesamt</b>	<b>4.788.492 KG</b>	<b>-2,4</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>4.508.339 KG</b>	<b>-4,8</b>
a) Ausladung	2.319.703 KG	-2,8
b) Zuladung	2.188.636 KG	-7,0
1. Linienverkehr	1.980.940 KG	-53,4
a) Frachter	1.278.259 KG	-62,0
2. Gelegenheitsverkehr	2.527.399 KG	423,8
a) Frachter	2.455.510 KG	422,1
<b>II. Transit</b>	<b>140.829 KG</b>	<b>57,0</b>
<b>III. Trucking</b>	<b>139.324 KG</b>	<b>72,8</b>
<b>D. Luftpost (KG) gesamt</b>	<b>4.081.900 KG</b>	<b>-14,1</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>4.080.991 KG</b>	<b>-14,1</b>
1. Nachtpostverkehr	4.066.038 KG	-14,3
<b>II. Transit</b>	<b>909 KG</b>	<b>-61,9</b>

# TXL

## Verkehrsstatistik Tegel

	2011	Veränderung zum Vorjahr in %
<b>A. Fluggäste gesamt</b>	<b>16.919.820</b>	<b>12,6</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>16.898.749</b>	<b>12,7</b>
1. Linienverkehr	16.591.342	13,6
a) Inland	7.108.659	5,7
b) Ausland	9.482.683	20,3
2. Gelegenheitsverkehr	307.407	-19,0
a) Pauschalflugverkehr	296.074	-19,8
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	9.167	13,4
c) Sonstiger Verkehr	2.166	-18,3
<b>II. Transit</b>	<b>21.071</b>	<b>-38,9</b>
<b>B. Flugzeugbewegungen gesamt</b>	<b>169.384</b>	<b>6,8</b>
<b>I. Gewerblicher Verkehr</b>	<b>164.177</b>	<b>7,3</b>
1. Linienverkehr	157.276	8,0
a) Passagierverkehr	156.321	8,0
b) Frachtverkehr	955	17,8
2. Gelegenheitsverkehr	6.901	-6,4
a) Pauschalflugverkehr	2.241	-20,1
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	2.919	13,4
c) Frachtverkehr	8	-75,0
d) Sonstiger Verkehr	1.733	-11,6
<b>II. Nichtgewerblicher Verkehr</b>	<b>5.207</b>	<b>-7,4</b>
<b>C. Luftfracht (KG) gesamt</b>	<b>31.165.586 KG</b>	<b>-1,9</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>26.043.253 KG</b>	<b>20,9</b>
a) Ausladung	12.314.974 KG	15,4
b) Zuladung	13.728.279 KG	26,3
1. Linienverkehr	25.887.479 KG	22,7
a) Frachter	2.090.415 KG	7,9
2. Gelegenheitsverkehr	155.774 KG	-65,1
a) Frachter	87.788 KG	-79,8
<b>II. Transit</b>	<b>535.102 KG</b>	<b>2,9</b>
<b>III. Trucking</b>	<b>4.587.231 KG</b>	<b>-52,7</b>
<b>D. Luftpost (KG) gesamt</b>	<b>667.825 KG</b>	<b>1.119,5</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>666.588 KG</b>	<b>1.119,1</b>
1. Nachtpostverkehr	638.525 KG	0
<b>II. Transit</b>	<b>1.237 KG</b>	<b>1.427,2</b>





01 Positive Entwicklung: airberlin steigerte sich bei der Luftfracht um 30 Prozent

## Cargo Beiladung auf Langstrecken boomt

In Zeiten der Globalisierung ist der schnelle Transport von Personen und Gütern in alle Welt ein entscheidender Standortfaktor im Wettbewerb der Regionen. In Berlin hat die Luftfracht in den vergangenen Jahren stark an Bedeutung gewonnen. Gerade die Frachtbeiladung auf Passagier-Langstrecken erhält einen immer höheren Stellenwert. So konnte 2011 vor allem durch die Flüge der airberlin nach New York eine Steigerung um fast 30 Prozent

erreicht werden. Damit erfolgen heute rund zwei Drittel der Frachtzuladung auf Langstrecken.

### Luftfrachtentwicklung 2011

Über die Frachtanlagen der Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel wurden im letzten Jahr rund 75.000 Tonnen Luftfracht umgeschlagen (+17 Prozent).

31.228 Tonnen Luftfracht wurden dabei per Flugzeug transportiert



02 Das neue BER Cargo Center für Beiladefracht

(+16 Prozent), 4.750 Tonnen per Nachtluftpost im Auftrag der Deutschen Post World Net AG nach Stuttgart geflogen (-1 Prozent). Im Luftfrachtersatzverkehr per Lkw wurden von den Airlines rund 10.000 Tonnen, von Spediteuren rund 28.000 Tonnen zu den Europahubs der Airlines getruckt. Spitzenreiter bei der Beiladefracht ist die Nonstop-Verbindung von Hainan Airlines nach Peking, gefolgt von der New York-Beiladung auf airberlin, Delta und Continental Airlines. Das größte Wachstum kann airberlin verzeichnen, bei der sich die Frachtbeiladung durch die Langstreckendestinationen New York, Dubai, Miami, Mombasa und Bangkok um rund 200 Prozent erhöhte.

#### **Cargo Center Schönefeld auf DRK-Hilfsgüterflüge spezialisiert**

Das DRK hat am Flughafen Schönefeld sein Krisenreaktionszentrum, von dem unter anderem im Oktober 2011 ein Hilfsgüterflug nach dem Erdbeben in der Türkei verladen wurde. Der Flughafen Schönefeld bietet Luftfrachtkunden mit einem 24-Stunden-Betrieb, dem modular erweiterbaren Cargo Center und Komplettpreispaketen für Frachtcharterkunden beste

Voraussetzungen. Neben dem DRK nutzen dies unter anderem die Expressdienste UPS und FedEx mit ihren Flügen zu deren Europa-Verteilzentren in Köln und Paris.

#### **Luftfracht in Tegel**

In Berlin-Tegel wurden 2011 rund 26.578 Tonnen (+20 Prozent) als Luftfrachtbeiladung sowie rund 38.500 Tonnen im Luftfrachtersatzverkehr für Airlines und Spediteure von den beiden Frachtabfertigern Wisag Cargo Service und Swissport Cargo Service umgeschlagen. TXL wird von TNT Express werktäglich per Frachtflugzeug vom belgischen TNT-Europahub in Lüttich und Danzig (PL) angefliegen.

#### **BER Cargo Center nahezu voll vermietet**

Der Rohbau für das erste Modul des Cargo Centers für Beiladefracht mit einer Umschlagsfläche von 12.000 m<sup>2</sup> und einer Kapazität von 100.000 t/a speziell für die Umladungen der Langstreckencarrier wurde pünktlich im Oktober 2011 fertiggestellt und ist bis auf wenige Restflächen bereits voll vermietet. Die Frachthalle wird auch über ein Kühlzentrum für die Abfertigung von 70 bis 120 Europaletten für verderbliche Waren verfügen.

# → Interview

## Dr. Norbert Minhorst Bereichsleiter Non Aviation Management

*„Wir haben erstklassige Mieter gefunden und es ist uns sehr gut gelungen, einen starken regionalen Aspekt in die Vermietung einzubringen.“*

Dr. Norbert Minhorst,  
Bereichsleiter Non Aviation Management

### **Wie beurteilen Sie den Verlauf des Non Aviation-Geschäfts der Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel im Jahr 2011?**

Minhorst: Durch die Verdoppelung der Verkaufsflächen in Tegel und Schönefeld 2007 und die Änderung der Art der vertretenen Geschäfte konnten wir die Erträge massiv steigern, 2011 war für uns das beste Jahr aller Zeiten. Der Zuwachs an Flächen, andere Konzepte und der geänderte Zuschnitt der Flächen vor allem in Schönefeld, wo wir das Angebot an Einkaufsmöglichkeiten im Terminal für die Low Cost Carrier nochmal komplett umgekrempelt haben, hat sich für uns sehr gelohnt.

### **Was waren sonst Ihre größten Erfolge 2011?**

Minhorst: Die beziehen sich auf BER: Dort haben wir sehr frühzeitig eine Vollvermietung hergestellt, und zwar bereits anderthalb Jahre vor der Inbetriebnahme – das ist ein großer Erfolg. Wir haben erstklassige Mieter gefunden und es ist uns sehr gut gelungen,

einen starken regionalen Aspekt in die Vermietung für den neuen Flughafen einzubringen.

### **Wie ist der aktuelle Stand der Vermietung auf dem BER, gerade auch in Bezug auf gänzlich neue Mieter?**

Minhorst: Das Wesentliche ist wirklich der regionale Aspekt bei der Vermietung der Flächen. Die Tatsache, dass wir ein „Borchardt“ am Flughafen haben zum Beispiel, eine „Ständige Vertretung“ oder „Lutter und Wegner“. Die großen Namen aus Berlin werden alle prominent dabei sein. Aber auch kleine Läden aus der Innenstadt werden erstmals am Flughafen vertreten sein, etwa „Die kleine Gesellschaft“, ein Berliner Spielwarenhändler, oder die Confiserie Felicitas, ein Schokoladenanbieter aus der Lausitz, und ein Spreewaldladen. Viele Konzepte also, die man auf einem anderen Flughafen vergeblich suchen wird. Niemand fährt diese regionale Idee so intensiv wie wir.



Dr. Norbert Minhorst, Bereichsleiter Non Aviation Management

**Das ist ungewöhnlich. Als Passagier ist man auf Flughäfen eher an die fast schon genormten internationalen Ketten gewöhnt. Sind die auch vertreten?**

Minhorst: Aber natürlich. Wir brauchen internationale Marken, wir brauchen starke deutsche Marken, und wir brauchen regionale Marken, die den BER einzigartig machen. Wir brauchen einen McDonald's, einen Starbucks und starke Modemarken wie Boss und Esprit. Es geht auch gar nicht ohne, die Leute erwarten so etwas an einem Flughafen. Zu Recht. Aber – wir haben auch von vornherein gesagt, dass es am Berliner Flughafen Currywurst geben muss und Döner. Die Leute müssen nicht nur architektonisch den Eindruck haben, dass der Flughafen genau hier hingehört, sie müssen auch vom Angebot her fühlen, dass sie aus Berlin oder Brandenburg abreisen und vielleicht denken: „Schade, dass ich von hier wegfliege“.

**Was steht bei Ihnen noch an bis zur Eröffnung des BER?**

Minhorst: Der Ausbau der Läden ist für uns entscheidend. Wir haben Ende Februar den ersten Laden komplett fertiggestellt. Bis Mitte Mai müssen wir alle fertig bekommen, denn dann wird die Sicherheit im Terminal „scharf“ geschaltet. Da dann auch die Sicherheitsüberprüfung mit Hunden gemacht wird, dürfen wir vorher noch keine Waren hineinstellen – das würden die Hunde nicht aushalten. Wir haben dann zwei bis drei Wochen, in denen wir die Läden mit den jeweiligen Waren bestücken werden.

**Was bedeutet die Eröffnung eines komplett neuen Flughafens für Ihren Bereich?**

Minhorst: Es ist einmalig und sensationell, dass man von der grünen Wiese ein Projekt komplett neu planen kann, es komplett umsetzen und anschließend auch noch betreiben darf. Das ist ein Dreiklang, den wird es so im westlichen Europa wahrscheinlich nie wieder geben.

**Was ist Ihre größte Herausforderung in 2012?**

Minhorst: Die Eröffnung – und der Vorlauf. Der wird spannend, das letzte Stück zum Gipfel ist immer das steilste. Die letzten zehn Wochen werden sicher nochmal ordentlich anstrengend werden. Wir gehen da mit gehörigem Respekt ran, aber müssen keine Angst davor haben.

**Was werden Sie selbst am 4. Juni 2012 machen?**

Minhorst: Das ist der einzige Tag, über den ich mir noch gar keine Gedanken gemacht habe. Ich vermute mal, dass ich viele Hände schütteln werde und viele begeisterte Ladeninhaber treffe. Ich werde wie ein kleiner Junge mit großen Augen durchs Terminal laufen.

# → Interview

## Harald Siegle Bereichsleiter Real Estate Management



01 Die Airport City am BER

### Welche Bedeutung hat der Bereich Real Estate im Betrieb des Flughafens und für welche Aufgaben und Flächen ist er zuständig?

Siegle: Im Real Estate Management sind alle Eigentümer-Aufgaben der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH zusammengefasst, wir sind Eigentümer aller Liegenschaften. Dazu steuern wir die gesamte Entwicklung betriebsnotwendiger und nicht betriebsnotwendiger Immobilien sowie das Asset- und Portfolio-Management. Derzeit sind wir gerade in der Endabstimmung des Betreiberkonzepts für den neuen Flughafen. Wir sind einer von drei Bereichen des Flughafens, die Geld hereinbringen müssen. Neben Aviation, also Start- und Landegebühren, und Non Aviation, den Erlösen aus Retail, der Vermarktung von Werbeflächen und Parkplätzen, stellen wir mit den Immobilienentwicklungs- und Vermietungseinnahmen die dritte Erlösquelle. Wir bekommen mit dem BER ungefähr 50 Prozent Fläche obendrauf und bewirtschaften dann über eine Million Quadratmeter

an Bruttogeschossfläche im Hochbau. Manche Gebäude haben allerdings keinen unmittelbaren Flughafenbezug.

### Was waren 2011 die wichtigsten Erfolge und Projekte im Bereich Real Estate Management?

Siegle: Wir konnten alle Immobilienentwicklungsverträge, die wir 2010 abgeschlossen haben, stabil ins Ziel führen. Bei den Leasingobjekten genau wie bei den Entwicklungsobjekten – wir liegen überall im Kosten- und Zeitplan. Außerdem haben wir eine ganze Fülle von organisatorischen Vorbereitungen für die Inbetriebnahme des BER getroffen. So wurde in diesem Bereich zum Beispiel auch das Personal um 35 Prozent aufgestockt. Und wir haben als neues Investorenprojekt ein Hotel vorbereitet, das wir jetzt auf den Markt bringen.



02 Harald Siegle, Bereichsleiter Real Estate Management

### Wie ist der aktuelle Stand bei den Fortschritten in der Airport City und im Business Park?

Siegle: In der Airport City haben wir die Gebäude termin- und kostengerecht fertig zur Inbetriebnahme des BER am 3. Juni. Wir haben unser Baurecht für die Airport City komplettiert und mit den Genehmigungsbehörden abgestimmt, die Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung war eine wichtige Voraussetzung für die weitere Projektentwicklung. Im Business Park haben wir letztes Jahr zwei weitere Grundstücke vermarktet, die sind bereits in der baulichen Realisierung. Außerdem haben wir die Erschließung eines weiteren Abschnitts gesichert. Beim Business Park sind wir bei einem Vermarktungsstand von 40 Prozent, das ist vor Eröffnung des BER ein sehr guter Wert.

### Wie ist die strategische Ausrichtung des Real Estate Managements am neuen Flughafen?

Siegle: Wir müssen zum einen die funktionssichere Inbetriebnahme des

BER flankieren, das ist die erste Priorität. Außerdem bekommen wir Projekte übergeben und müssen deren Betreiberschaft etablieren. Zusätzlich müssen wir die Bewirtschaftungskosten für alle Flächen optimieren, das ist eine kaufmännische Aufgabe. Für die zehn Quartiere, die wir haben, sind die Entwicklungskonzepte abzuschließen und das Baurecht zu sichern.

### Was bedeutet die Eröffnung eines komplett neuen Flughafens für Ihren Bereich?

Siegle: Das ist für alle Beteiligten eine sehr große Herausforderung und fordert die Bündelung aller Kräfte genau auf diese Aufgabe. Wir begleiten außerdem die Schließung von Tegel und sind in Verhandlungen mit der Senatsverwaltung über die Rückgabekonditionen des Tegeler Flughafengeländes. Und – wir unterstützen die Planung für die Nachnutzung Tegels. Zusätzlich haben wir bereits die Nachnutzungsplanung für den bestehen-

den Schönefelder Flughafen gemacht – alles parallel und gleichzeitig.

### Was ist für 2012 Ihre größte Herausforderung?

Siegle: Erst einmal wird es darum gehen, den neuen Flughafen betrieblich zu optimieren und Ecken und Kanten in der technischen Betriebsführung zu beseitigen. Danach erst wird mit der kaufmännischen Optimierung begonnen. An erster Stelle steht das technische Funktionieren des Flughafens, an zweiter Stelle, dass er zu möglichst wirtschaftlichen Bedingungen funktioniert.

### Was machen Sie am 4. Juni 2012?

Siegle: Da werde ich wenig Freizeit und wenig Schlafaufkommen haben. Wir werden uns alle mit Inbetriebnahme und Stabilisierung des neuen Betriebs beschäftigen und alle mit Hand anlegen.

→ 03

## Das sind wir

Die Berliner Flughäfen sichern mit den Flughäfen Schönefeld und Tegel die Luftverkehrsinfrastruktur für die Hauptstadtregion. Mit der Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg am 3. Juni 2012 wird der gesamte Luftverkehr der deutschen Hauptstadtregion auf dem BER konzentriert. Dafür gibt es gute Gründe: Arbeitsplätze, Wirtschaftsmotor, Standortfaktor. Über die Kehrseite der Medaille, Belastungen für die Anwohner und die Umwelt, sprechen wir im offenen Dialog mit unseren Nachbarn.

# Personal

## Attraktiver Arbeitgeber

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ist ein attraktiver Arbeitgeber, der zusammen mit seinen Beschäftigten die große Herausforderung meistert, einen neuen Flughafen zu bauen und parallel dazu den laufenden Betrieb auf den bestehenden zwei Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel aufrechtzuerhalten. 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 BER.

### Beschäftigte

Bei den Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel arbeiteten am 31.12.2011 1.436 Beschäftigte, 1.001 davon in Schönefeld und 435 in Tegel. Hinzu kommen 126 Beschäftigte, die sich in passiver Altersteilzeit befinden, sowie 70 Auszubildende bzw. BA-Studenten.

### Arbeitsplatzentwicklung

Im Jahr 2011 gab es insgesamt 102 Stellenausschreibungen bei den Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel. Diese wurden größtenteils mit internen

Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern besetzt, die für diese Stellen qualifiziert wurden. Darüber hinaus konnten aber noch 36 externe Bewerber neu eingestellt werden (Praktikanten und Diplomanden unberücksichtigt).

### Aktivitäten des Personalbereichs

#### Personalbetreuung

Der Schwerpunkt der Personalbetreuung lag auch im Jahr 2011 bei der de-

taillierten Unterstützung der Fachbereiche zur Erstellung und Umsetzung der Personalkonzepte für den BER. Hierbei war es insbesondere unsere Aufgabe, auch die Mitarbeiter in den Veränderungsprozess einzubinden und die Führungskräfte in diesem Prozess zu beraten. Dazu gehörte auch die Überprüfung und Entwicklung von Funktionen und Kompetenzen einzelner Aufgabenfelder in Zusammenarbeit mit den Fachbereichen. Darüber hinaus konnten nach immerhin über 100 Stellenausschreibungen weitest-

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

Standort	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
SXF	623	622	624	680	720	750	794	862	918	958	1001
TXL	613	614	617	559	539	537	527	587	548	510	435
THF*	328	313	291	258	242	223	173	38	1	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>1.564</b>	<b>1.549</b>	<b>1.532</b>	<b>1.497</b>	<b>1.501</b>	<b>1.510</b>	<b>1.494</b>	<b>1.487</b>	<b>1.467</b>	<b>1.468</b>	<b>1.436</b>

(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.



1.436 Beschäftigte arbeiteten 2011 in Schönefeld und Tegel

gehend interne Mitarbeiter auf diese Stellen versetzt und mehrere Arbeitsverträge entfristet werden.

### Personalentwicklung

Ein großer Meilenstein im Rahmen der Personalentwicklung war im Jahr 2011 die Konzeption und Implementierung von unternehmensweiten Führungskompetenzen. Mit der Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg wachsen die Herausforderungen für unsere Führungskräfte. Vor diesem Hintergrund wurde das Projekt „Führungskompass“ aufgesetzt. Hier wurden in mehreren Workshops mit der Geschäftsführung, Führungskräften, Mitarbeitern und den Betriebsräten die Anforderungen und Erwartungen an die Führungskräfte des neuen Flughafens erarbeitet. Diese Führungskompetenzen werden derzeit in die Auswahl-, Entwicklungs- und Beurteilungsprozesse integriert.

Das im Jahr 2010 begonnene Entwicklungsprogramm für Fach- und Führungskräftenachwuchs „Take Off II“

wurde fortgesetzt. Hier erwartete die 14 Teilnehmer ein Mix aus verschiedenen Trainingsbausteinen zu den Themen Führung, Kommunikation, Konflikte und Change Management. Ein internes Mentoring-Programm, Einzelcoachings, Entwicklungsgespräche, begleitende Projektarbeiten und Kaminabende mit der Geschäftsführung rundeten das Programm ab. Mit einem Development Center endete Take Off II im Dezember 2011. Bereits während des Programms haben viele Teilnehmer eine neue Position als Führungskraft oder mit erweiterter fachlicher Verantwortung übernommen.

Weiterhin wurde eine Vielzahl von Seminaren zu Methoden-, Sozial- und Fachkompetenzen durchgeführt. Insgesamt nahmen mehr als 1.170 Teilnehmer an über 360 Schulungen teil.

### Personalgrundsätze

Im neuen Tarifvertrag Feuerwehr wurde eine Modifizierung der Vergütungsgruppen vorgenommen. Dieser

beinhaltet die Aufstockung der Grundvergütung und einer Differenzzulage, darüber hinaus muss jeder Mitarbeiter im aktiven Feuerwehrdienst ab dem 1.7.2012 sechs zusätzliche Schichten (24 h) pro Jahr leisten.

### Ausbildung

Mit 70 Auszubildenden gehört der Flughafen Berlin Brandenburg zu den größten Ausbildern in der Region. Im August 2011 begannen 21 Jugendliche in sieben verschiedenen Richtungen ihre Ausbildung. 19 junge Menschen beendeten 2011 ihre Ausbildung und wurden bei guten Leistungen in ein befristetes oder unbefristetes Arbeitsverhältnis übernommen.



01

## **Umwelt** **Grüner Flughafen**

Unser Unternehmen hat in den vergangenen Jahren bereits in erheblichem Umfang in den Lärm- und Klimaschutz, die Luftreinhaltung, den betrieblichen Umweltschutz und eine intensive Information des Umlandes investiert. Diese Anstrengungen werden wir in den kommenden Jahren weiter verstärken.



02

## Umweltstrategie

Der Flughafen Berlin Brandenburg ist in Sachen Umwelt einen großen Schritt vorangekommen. Umweltthemen werden seit Oktober 2011 auf der Grundlage der von der Geschäftsführung beschlossenen „Green Airport“-Strategie verfolgt. Die Strategie bündelt eine Reihe umweltbezogener Handlungsfelder, die für das Unternehmen in den kommenden Jahren von besonderer Bedeutung sind.

## Fluglärm

Die Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel konnten im Jahr 2011 eine Steigerung der Flugbewegungen um 3,3% im Vergleich zum Vorjahr verbuchen. Dieser Anstieg basiert ausschließlich auf dem Verkehrswachstum am Flughafen Tegel (6,8%). Der Flugverkehr am Flughafen Schönefeld ging hingegen um 3,9% zurück. Von den Starts und Landungen entfielen 70% (169.384) auf Tegel und 30% (73.577) auf Schönefeld. Die Auslastung der Luftfahrzeuge in Schönefeld stieg im Jahr 2011 auf 97 Passagiere pro Luftfahrzeug an. Die Auslastung in Tegel stieg gegenüber dem Vorjahr von 95 auf 100.

### Flughafen Schönefeld (SXF)

Ohne Berücksichtigung der Flüge während der Internationalen Luftfahrtausstellung (ILA) im Jahr 2010 ist der im Mittel über alle Messstellen berechnete Jahresdauerschallpegel 2011 gegenüber dem Vorjahr um 0,8 dB angestiegen. Trotz der Verringerung der Flugbewegungen hat sich der Jahresdauerschallpegel also gegenüber 2010 geringfügig erhöht. Dieser Effekt ist auf die Umrüstung der Messtechnik im November 2010 zurückzuführen. Berücksichtigt man die ILA im Vorjahresvergleich, so ergibt sich für 2011 ein Rückgang des äquivalenten Jahresdauerschallpegels  $L_{eq}$  im Tagzeitraum um 1,3 dB. Der Jahresdauerschallpegel für den Nachtzeitraum blieb trotz eines Rückgangs nächtlicher Flugbewegungen in etwa auf gleichem Niveau. Auch dieser Effekt ist auf die Umrüstung der Messtechnik im November 2010 zurückzuführen.

### Flughafen Tegel (TXL)

Der mittlere äquivalente Dauerschallpegel an den Messstellen in der Umgebung des Flughafens Tegel ist im Vergleich zum Vorjahr im Mittel um fast ein dB(A) gestiegen. Der Grund hierfür liegt in der Verkehrssteigerung (6,8%) und der im September 2010 erfolgten Umrüstung der Tegeler Mess-

stellen auf neue Technik. Die nächtlichen Flugbewegungen gingen um 2,6% zurück. Dem steht die Steigerung des nächtlichen Dauerschallpegels um 1,8 dB(A) entgegen. Grund hierfür ist die im Vergleich zum Jahr 2010 höhere Häufigkeit der Betriebsrichtung West (von 57% auf 69%) mit an der Messstelle 49 deutlich lauterem Landungen. Durch den höheren Anteil an Landungen im Nachtzeitraum beträgt die Steigerung des Dauerschallpegels an der Messstelle 49 (Meteorstraße) 2,7 dB(A). Da diese Messstelle von allen Tegeler Messstellen den höchsten Dauerschallpegel hat, dominiert sie aufgrund der logarithmischen Berechnung den Mittelwert.

## Luftqualität

Im Herbst 2011 hat ein über mehrere Jahre angelegtes Programm im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg begonnen, mit dem die Umweltwirkungen des Luftverkehrs untersucht werden. Das Umwelt-Untersuchungsprogramm wurde bereits vor Aufnahme des Flugbetriebs am neuen Flughafen Berlin Brandenburg begonnen, um langfristig die Umweltsituation in der Flughafenregion zu dokumentieren.

### Grünkohlmonitoring

In diesem freiwilligen Untersuchungsprogramm wurden im Oktober und November 2011 genormte Grünkohlpflanzen an insgesamt zehn Standorten am Gelände des Flughafens Schönefeld und in dessen Umfeld ausgebracht. Die Analyse soll nach acht Wochen im Freiland Aufschluss über die Verbreitung von Luftschadstoffen und deren Wirkung auf die Umwelt geben.

Grünkohl eignet sich besonders als Bioindikator, da er bestimmte Luftschadstoffe anreichert. Die im Untersuchungsprogramm eingesetzten Kohlpflanzen wurden unter gleichen Bedingungen auf einem neutralen Substrat vorkultiviert. Im Untersuchungsgebiet wurden die Pflanzen dann in Töpfen auf einer Stange aufgestellt und nahmen über acht Wochen Schadstoffe aus der Luft auf. Anschließend untersuchte das unabhängige Münchner Institut UMW Umweltmonitoring die Pflanzen auf Rückstände von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und sieben Spuren- und Schwermetalle. Diese Stoffe treten unter anderem als Rückstände von Verbrennungsprozessen aus Heizungsanlagen sowie dem Straßen- und Luftverkehr auf.

Die Analyse der Grünkohlpflanzen ergab, dass ein Einfluss des Flughafenbetriebs auf die Luftschadstoffgehalte im Umfeld nicht festzustellen war.



03

### Bienenmonitoring

Ein weiterer Baustein des Umweltuntersuchungsprogramms der FBB ist das Bienenmonitoring. Dieses stellt primär eine Lebensmitteluntersuchung dar und liefert aussagekräftige Informationen über die Qualität des Honigs hinsichtlich der untersuchten Rückstände. Im Rahmen des Monitorings arbeitet der Flughafen mit Imkern aus der Region zusammen.

In dem freiwilligen Untersuchungsprogramm wurden Honig, Pollen und Waben auf Luftschadstoffe untersucht. Um mögliche Einflüsse des Flugverkehrs auf die Honigqualität zu ermitteln, wurden Proben mehrerer Bienenvölker verschiedener Herkünfte untersucht. Verglichen wurden Proben von Völkern, die den Nektar in einem drei-Kilometer-Radius nahe bzw. auf dem Flughafengelände sammelten mit solchen, die vom Einfluss des Luftverkehrs weitgehend unbeeinflusst sind.

Das Bienenmonitoring ergab, dass die Bienenvölker flughafennah und -fern im Jahr 2011 eine gleichermaßen gute Entwicklung und Produktion zeigten. Ein Einfluss des Flughafenbetriebs war aus den gemessenen Rückständen nicht feststellbar.

## Klima und Energie

Die Geschäftsführung hat im Rahmen der Umweltstrategie ein Klimaschutzprogramm beschlossen. Der BER will



04



05



06

sich als Klimaschutz-Airport etablieren und wird in den kommenden Jahren zahlreiche Anstrengungen unternehmen, um diesem Titel gerecht zu werden. Dazu gehört unter anderem die Energieversorgung des Flughafens Berlin Brandenburg über die terminalnahen Blockheizkraftwerke der Firma E.ON edis, die seit Sommer 2011 Wärme, Kälte und Strom liefern. Des Weiteren verfolgt der Flughafen Berlin Brandenburg die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien und kooperiert mit zahlreichen Verbänden und Unternehmen im Bereich der Elektro- und Wasserstoffmobilität.

## Flughafen-Landschaftspark

Der Flughafen Berlin Brandenburg führt im Rahmen des Schönefeld-Ausbaus gleich eine ganze Reihe von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch. Sie ziehen sich wie ein Band rund um den neuen Flughafen. 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. 2011 konnten die historischen Parkanlagen sowie die neu angelegten Landschaftsparks fertiggestellt und den Gemeinden und der Öffentlichkeit übergeben werden. Auch die übrigen Pflanzungen konnten im Herbst/Winter 2011/2012 abgeschlossen werden. In der Airport City wurden die Freianlagen (Willy-Brandt-Platz und Seitenstraßen) sowie die Baumpflanzungen mit fortschreitender Baufreiheit hergestellt. Auch die märkische Landschaft im Bereich Midfield Garden (Dünen und Kiefernband sowie zentrale Lindenallee) konnte 2011 fertiggestellt werden. Weitere Baumpflanzungen im Erschließungsstraßennetz wurden zum überwiegenden Teil bereits umgesetzt. Das größte Einzelprojekt bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist die ökologische Aufwertung der Zülowniederung. Hier ist im August 2011 der Planfeststellungsbeschluss ergangen, so dass nun mit den Planungsleistungen begonnen werden kann.

- 01 *Die Inbetriebnahme des BER ist ein großer Schritt in Richtung eines umweltverträglichen, energieeffizienten Flughafens*
- 02 *Die Auslastung der Luftfahrzeuge in Schönefeld stieg im Jahr 2011 auf 97 Passagiere pro Luftfahrzeug an*
- 03 *Das Bienenmonitoring am BER ist ein Bestandteil des Umwelt-Untersuchungsprogramms*
- 04 *Grünkohlmonitoring am BER: Die Analyse soll nach acht Wochen im Freiland Aufschluss über die Verbreitung von Luftschadstoffen und deren Wirkung auf die Umwelt geben*
- 05 *Energieeffizienter BER: Seit Ende 2011 wird am Flughafen Berlin Brandenburg der Einsatz von Elektrofahrzeugen getestet*
- 06 *2011 konnten die historischen Parkanlagen sowie die neu angelegten Landschaftsparks fertiggestellt und den Gemeinden und der Öffentlichkeit übergeben werden*

78 Projekte von Vereinen und Institutionen konnten 2011 finanziell durch Sponsoring gefördert werden.



01

# Umland Guter Nachbar Flughafen

Belastungen durch Fluglärm im nahen Umfeld des Flughafens sind unausweichlich. Deshalb ist es besonders wichtig, als guter Nachbar verantwortungsvoll zu handeln. Die Umlandbeauftragte des Unternehmens koordiniert die Kontakte zwischen der Flughafengesellschaft und Vertretern der anliegenden Gemeinden, Landkreise und Bezirke. Im Rahmen der Umlandarbeit kümmert sich die Flughafengesellschaft um die Anliegen der Anrainer, ist Ansprechpartner für die Gemeinden und realisiert eine Vielzahl von Projekten im Flughafenumfeld.

## Schallschutz

Parallel zum Bau des Flughafens Berlin Brandenburg setzt das Unternehmen das Schallschutzprogramm für die Anwohner des neuen Flughafens um. 16.000 Eigentümer haben zur Jahresfrist – ein Jahr vor Eröffnung des neuen Flughafens – einen formlosen Antrag auf Schallschutz eingereicht. 13.550 dieser Eigentümer haben mittlerweile ihre Unterlagen vervollständigt und damit die Voraussetzung geschaffen, dass die Schallschutzmaßnahmen in ihrer Wohnung/ ihrem Haus bis zur Inbetriebnahme umgesetzt werden können. Insgesamt haben rund 25.500 BER-Anwohner Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Ein Antrag auf Schallschutz kann bis fünf Jahre nach BER-Eröffnung (Juni 2017) gestellt werden. Bei der zentralen Frage, wie sich die veränderten Flugrouten auf mögliche

Schutzansprüche der Nachbarn auswirken, geht die Flughafengesellschaft unbürokratisch vor. Auf Grundlage der vorläufigen, im Juli von der Deutschen Flugsicherung vorgestellten Routen hat der Flughafen geprüft, ob zusätzliche Anwohner einen Anspruch auf Schallschutz haben könnten. Basis ist das für 2015 erwartete Flugverkehrsaufkommen am Flughafen Berlin Brandenburg. Die Ergebnisse dieser Berechnung liegen vor. Durch die Berücksichtigung der Prozesserklä- rungen ergibt sich für etwa 150 weitere Flughafennachbarn Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Die knapp 70 betroffenen Wohngebäude liegen in Dahlewitz.

## 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. 2011 tagten die drei Arbeitsgruppen „Interessenausgleich“, „Fluglärm“ und „Kommunale Entwicklung“ in je vier Sitzungen. Die Aufgaben der drei Arbeitsgruppen, wie zum Beispiel die kritisch-begleitende Unterstützung bei der Umsetzung des Schallschutzprogramms oder die Initiierung einer Gesamtlärbetrachtung zur Erhöhung der Lebensqualität im Umfeld eines Flughafens, sind



02

durch die Mittel beispielsweise eigene Veranstaltungen und Projekte realisieren oder Schulbibliotheken erweitern konnten.



03

### Unterstützung für die Region

Rund die Hälfte der Unterstützung kommt den angrenzenden Landkreisen bzw. Gemeinden in Brandenburg zugute – vorrangig sind dies Vereine in den Landkreisen Dahme-Spreewald sowie Teltow-Fläming. Die andere Hälfte floss in Projekte in angrenzenden Stadtbezirken. Vorrangig profitierte Treptow-Köpenick von den Förderungen der Flughafengesellschaft. Durch die Unterstützung des Nachwuchses in der Region gelingt es, einen aktiven Beitrag zur Förderung von Kindern und Jugendlichen in der Nachbarschaft zu leisten und somit eine nachhaltige Entwicklung zu ermöglichen.

langfristig und gestalten sich teilweise schwierig, da von allen Teilnehmern ein hohes Maß an Kompromissbereitschaft gefordert ist. Das 9. Dialogforum fand am 30. November 2011 statt. Ergebnisse und Beschlüsse finden Sie unter [www.dialogforum-ber.de](http://www.dialogforum-ber.de).

### Aktive Förderung

Ein Schwerpunkt der Umlandarbeit liegt im Bereich Sponsoring und Spenden. Ziel ist es, Vereine im nahen Flughafenumfeld finanziell oder mit Hilfe von Sachspenden zu unterstützen. 78 Projekte von Vereinen und Institutionen konnten 2011 finanziell durch Sponsoring gefördert werden, 11% mehr als im Vorjahr. Diese

Mittel flossen ausschließlich in den Nachwuchsbereich und dienten zum Beispiel dazu, dass Vereine neu ausgestattet, Jugendtrainer aus- und fortgebildet oder Besuche in Trainingslagern realisiert werden konnten. Beim Sponsoring dominierte in 2011 erneut das Sportsponsoring, gefolgt von finanziellen Zuwendungen im kulturellen Bereich. In 2011 übernahm die Flughafengesellschaft zum ersten Mal Kulturpatenschaften und ermöglichte damit zahlreichen Schulklassen kostenlose Theater- oder Opernbesuche. Rund 50 Projekte, vor allem im sozialen Bereich, wurden zusätzlich durch Spenden gefördert. Vorrangig profitierten Kitas und Schulen, die

01 Informationsveranstaltung zum Tag des Lärms 2011

02 Sportsponsoring am Flughafen Berlin Brandenburg

03 Die Blankenfelder Kita „Rappelkiste“ feierte im Sommer 2011 die Fertigstellung der Schallschutzmaßnahmen mit einem Sommerfest

# Dialog

## So sprechen Sie uns an

„Welche Airline fliegt nach Los Angeles? Mit welcher Bahn komme ich vom Flughafen am schnellsten in die Stadt? Wo kann ich eine Tour über den Flughafen buchen?“ Diese und viele weitere Fragen landen täglich bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Callcenter oder am Flughafen. Ob telefonisch, per Mail, im Social Network oder persönlich an der Fluggastinformation oder in unserem Besucherzentrum – wir versuchen alle Ihre Fragen schnellstmöglich zu beantworten.

### Online

Auf der Homepage der Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel finden Sie Informationen für Reisende und Besucher, Geschäftskunden und Partner sowie Neuigkeiten rund um den neuen Flughafen für die Hauptstadtregion und das Unternehmen Flughafen Berlin Brandenburg. Außerdem ist der neue Internetauftritt des Flughafens Berlin Brandenburg bereits jetzt als Preview-Version online

erreichbar. Hier sind Informationen zur An- und Abreise sowie zu Shops und Gastronomieangeboten verfügbar. Geschäftspartner finden Informationen zu Investitions- und Werbemöglichkeiten am neuen Flughafen Berlin Brandenburg sowie Basisinformationen zum Unternehmen. Der Internetauftritt wird in den nächsten Wochen weiter ausgebaut, so dass er zur Eröffnung des neuen Flughafens vollständig zur Verfügung steht. Am 03. Juni 2012 löst er den bestehenden Internetauftritt ab.

[www.berlin-airport.de](http://www.berlin-airport.de)

<http://preview.berlin-airport.de>

### Blog und Facebook

Auch im Social Web sind die Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel und der neue Flughafen Berlin Brandenburg aktiv. Im Airport-Blog finden Sie Interessantes, Wissenswertes und Kurioses über die beiden bestehenden Flughäfen sowie den BER. Und – seit Mai 2011 finden Sie uns auch auf facebook. Wir freuen uns über jeden

Fan, Kommentare und „Likes“ und möchten natürlich gern Face-to-Face mit den Usern kommunizieren.

<http://blog.berlin-airport.de>

[www.facebook.com/berlinairport](http://www.facebook.com/berlinairport)

### 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)

### Information für Medienvertreter

Alle Pressemitteilungen, Basisinformationen, Fotos und Videos sowie die aktuellen Publikationen zum Bestel-



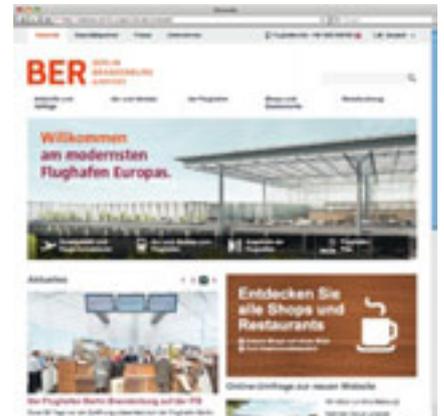
01



02



03



04

05

len finden Sie als Pressevertreter im Internet unter:

[www.berlin-airport.de](http://www.berlin-airport.de)

#### **Ansprechpartner für die Presse**

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

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH  
Pressestelle

Tel. 030 | 6091-70100

Fax: 030 | 6091-70070

[www.berlin-airport.de](http://www.berlin-airport.de)

[www.facebook.com/berlinaairport](http://www.facebook.com/berlinaairport)

#### **Erlebnis Flughafen**

Faszination Flughafen: Ein Blick hinter die Kulissen zwischen Ankunft und Abflug, eine multimediale Ausstellung über Geschichte und Gegenwart des Luftverkehrs, dazu einmalige und professionelle Konferenzmöglichkeiten für Geschäftsreisende – dafür steht das neue Besucherzentrum am Flughafen Berlin Brandenburg.

Direkt am Terminal in der Airport City, im Erdgeschoss des Fay Gebäudes, ist das Besucherzentrum der Business-Treffpunkt am Flughafen BER. Das Veranstaltungsangebot bietet

Geschäftskunden in Veranstaltungsräumen für 10 bis 180 Personen eine moderne und diskrete Meeting-Atmosphäre – nur wenige Gehminuten vom Terminal entfernt. Je nach Anlass und Wunsch kann das passende Catering zur Verfügung gestellt werden.

Für Flughafeninteressierte besteht darüber hinaus die Möglichkeit, hinter die Kulissen des täglichen Betriebs zu schauen. Busfahrten über das neue Flughafengelände bringen Sie zu einer der neuen Feuerwehrtürme, in den Lufthansa-Wartungshangar und entlang der Vorfelder und des neuen Terminals.

Alle Liebhaber der Fliegerei kommen zudem auf Ihre Kosten, indem sie am modernsten Flughafen Europas von zwei Standorten aus die Flugzeuge beim Starten und Landen beobachten können. Der Infotower ist von Montag bis Freitag von 10 bis 18 Uhr geöffnet, die Besucherterrasse von Montag bis Sonntag von 8 bis 20 Uhr.

**Information und Buchung**

Montag bis Freitag unter

030 | 6091-77777 oder

<http://preview.berlin-airport.de>

**01** Im Juni 2011 wurde der neue Flughafen Berlin Brandenburg vorgestellt. Der IATA-Code BER ist gleichzeitig auch das neue Markenzeichen

**02** „Türen auf“-Tag der Sendung mit der Maus am Flughafen Berlin Brandenburg

**03** Mehr als 2000 Läuferinnen und Läufer starteten 2011 beim 5. Airport Run. Die Strecke führte die Teilnehmer direkt über das Gelände des neuen Flughafens und die zukünftige Start- und Landebahn

**04** World Routes 2011: Die internationale Luftfahrtbranche zu Gast in Berlin

**05** Eine Previewversion der neuen Internetseite für den Flughafen Berlin Brandenburg ist seit März 2012 online

# Struktur

## Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

### Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

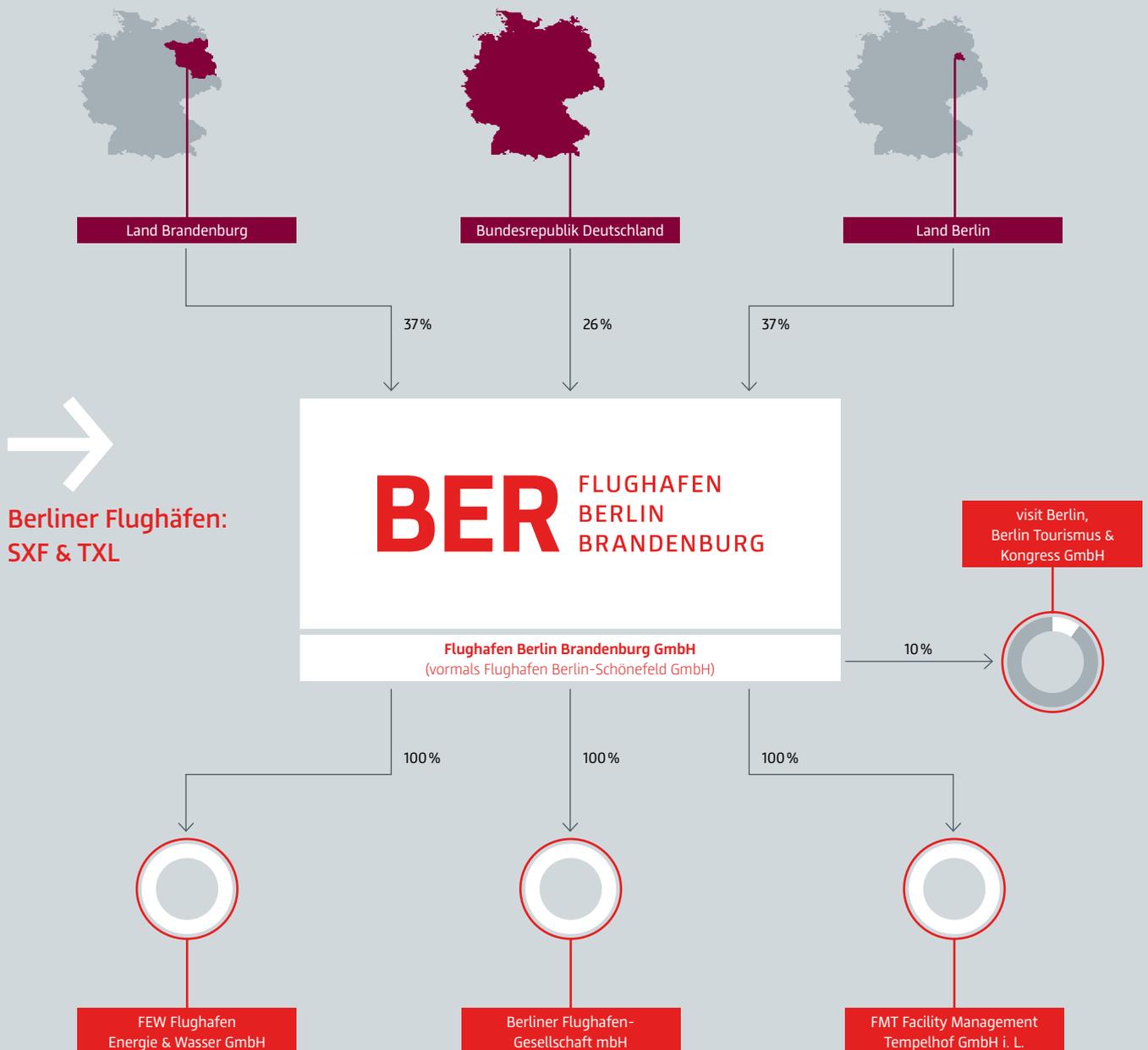
(vormals Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH)



Dr. Manfred A. Körtgen  
Geschäftsführer Betrieb/BBi

Prof. Dr. Rainer Schwarz  
Sprecher der Geschäftsführung

# Beteiligungsverhältnisse



## Mitglieder des Aufsichtsrates im Jahr 2011 Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

(vormals Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH)

### Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH

#### Anteilseigner

##### Vertreter des Landes Berlin

###### Herr Klaus Wowereit

ab 21.10.2003

Regierender Bürgermeister von Berlin  
– **Vorsitzender des Aufsichtsrates** –

###### Herr Michael Zehden

ab 21.10.2003

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

###### Herr Harald Wolf

ab 25.08.2008 bis 7.12.2011

Senator Senatsverwaltung für Wirtschaft,  
Technologie und Frauen, Berlin

###### Herr Frank Henkel

ab 9.12.2011

Senator Senatsverwaltung für Inneres und  
Sport, Berlin

###### Herr Dr. Christian Sundermann

ab 11.08.2009

Staatssekretär Senatsverwaltung für  
Finanzen, Berlin

##### Vertreter des Landes Brandenburg

###### Herr Matthias Platzeck

ab 21.10.2003

Ministerpräsident Landesregierung  
Brandenburg, Potsdam

###### Herr Ralf Christoffers

ab 26.03.2010

Minister Ministerium für Wirtschaft und  
Europaangelegenheiten des Landes  
Brandenburg, Potsdam

###### Herr Rainer Speer

ab 26.11.2004 bis 8.03.2011

Minister a.D. des Landes Brandenburg,  
Potsdam

###### Herr Dr. Helmuth Markov

ab 25.03.2011

Minister Ministerium der Finanzen des  
Landes Brandenburg, Potsdam

###### Herr Günther Troppmann

ab 06.12.2006

Vorstandsvorsitzender Deutsche  
Kreditbank AG, Berlin

##### Vertreter der Bundesrepublik Deutschland

###### Herr Rainer Bomba

ab 26.03.2010

Staatssekretär Bundesministerium für Ver-  
kehr, Bau- und Stadtentwicklung, Berlin

###### Herr Werner Gatzert

ab 11.03.2011

Staatssekretär Bundesministerium der  
Finanzen, Berlin

#### Arbeitnehmervertreter

###### Herr Holger Rößler

ab 04.11.2003

ver.di e.V., Berlin

###### Frau Franziska Hammermeister

ab 04.11.2003

Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH  
Flughafen Tegel, Berlin

###### Frau Claudia Heinrich

ab 23.09.2008

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH  
Flughafen Schönefeld, Berlin

###### Herr Sven Munsonius

ab 23.09.2008

Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH  
Flughafen Tegel, Berlin

###### Herr Peter Lindner

ab 22.01.2009

Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH  
Flughafen Tegel, Berlin

##### FBS – Geschäftsführung

###### Herr Prof. Dr. Rainer Schwarz

ab 01.06.2006

– Sprecher der GF –

###### Herr Dr. Manfred A. Körtgen

ab 01.09.2008

##### BFG – Geschäftsführung

###### Herr Prof. Dr. Rainer Schwarz

ab 20.06.2006

###### Herr Dr. Manfred A. Körtgen

ab 23.09.2008

## Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH

### Anteilseignervertreter

#### Herr Michael Zehden

ab 06.06.2002

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

Vertreter des Landes Berlin

– **Vorsitzender** –

#### Herr Hartmut Spickermann

ab 18.03.2004

Ministerialdirigent  
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und  
Stadtentwicklung, Bonn

Vertreter des Bundes

#### Frau Maike Melloh

ab 14.04.2010

Ministerialrätin  
Ministerium für Wirtschaft und Europa-  
angelegenheiten des Landes Branden-  
burg, Potsdam

Vertreterin des Landes Brandenburg

### Arbeitnehmervertreter

#### Frau Franziska Hammermeister

ab 18.08.2008

Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH  
Flughafen Tegel, Berlin

#### Herr Peter Lindner

ab 18.08.2008

Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH  
Flughafen Tegel, Berlin

### BFG – Geschäftsführung

#### Herr Prof. Dr. Rainer Schwarz

ab 20.06.2006

#### Herr Dr. Manfred A. Körtgen

ab 23.09.2008



Zum 1. Januar 2012 hat die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH umfirmiert zur Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

→ 04

## Unsere Zahlen

Die finanziellen Kennzahlen der Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel für das Jahr 2011 stimmen: Die Umsätze liegen mit rund 263 Millionen Euro im Plan, das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) liegt bei rund 86,4 Millionen Euro und damit über Plan.

# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

(vormals: Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH)

## Konzernbilanz zum 31. Dezember 2011

Aktiva	31.12.2011 EUR	31.12.2010 EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>		
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>		
1. entgeltlich erworbene Software und Rechte	5.358.446,93	2.373.851,60
2. Geleistete Anzahlungen	3.254.186,88	2.384.481,15
	<b>8.612.633,81</b>	<b>4.758.332,75</b>
<b>II. Sachanlagen</b>		
1. Grundstücke einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	769.914.144,02	443.963.648,84
2. Technische Anlagen und Maschinen	368.536.549,97	59.540.643,24
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	21.671.497,82	14.663.879,20
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.469.117.009,59	1.537.582.090,78
	<b>2.629.239.201,40</b>	<b>2.055.750.262,06</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>		
1. Beteiligungen	93.500,00	93.500,00
2. Sonstige Ausleihungen	4.009,00	4.386,00
	<b>97.509,00</b>	<b>97.886,00</b>
	<b>2.637.949.344,21</b>	<b>2.060.606.480,81</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
<b>I. Vorräte</b>		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.662.180,96	1.355.705,87
2. Noch nicht abgerechnete Leistungen	22.991.021,79	18.136.300,54
	<b>24.653.202,75</b>	<b>19.492.006,41</b>
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	37.940.231,07	47.465.499,39
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	28.890.699,51	15.461.357,76
3. Sonstige Vermögensgegenstände	42.350.678,88	37.039.778,36
	<b>109.181.609,46</b>	<b>99.966.635,51</b>
<b>III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten</b>	<b>43.823.762,99</b>	<b>20.372.745,65</b>
	<b>177.658.575,20</b>	<b>139.831.387,57</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>15.352.243,31</b>	<b>19.429.360,96</b>
	<b>2.830.960.162,72</b>	<b>2.219.867.229,34</b>

# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

(vormals: Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH)

## Konzernbilanz zum 31. Dezember 2011

Passiva		31.12.2011 EUR	31.12.2010 EUR
<b>A.</b>	<b>Eigenkapital</b>		
I.	Gezeichnetes Kapital	11.000.000,00	11.000.000,00
II.	Kapitalrücklage	967.568.966,41	967.568.966,41
III.	Gewinnrücklage	2.335.861,17	2.335.861,17
IV.	Bilanzverlust (2010: -gewinn)	-38.824.321,89	35.712.615,30
		<b>942.080.505,69</b>	<b>1.016.617.442,88</b>
<b>B.</b>	<b>Sonderposten für Investitionszuschüsse</b>	<b>86.136.431,56</b>	<b>80.221.929,43</b>
<b>C.</b>	<b>Rückstellungen</b>		
1.	Rückstellung für Pensionen	5.562.756,00	5.643.169,00
2.	Steuerrückstellungen	755.200,00	944.800,00
3.	Sonstige Rückstellungen	86.266.704,62	85.919.560,85
		<b>92.584.660,62</b>	<b>92.507.529,85</b>
<b>D.</b>	<b>Verbindlichkeiten</b>		
1.	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.540.081.980,57	893.295.442,95
2.	Erhaltene Anzahlungen	21.238.359,32	18.206.849,00
3.	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	47.882.137,71	41.031.960,52
4.	Sonstige Verbindlichkeiten	31.202.982,02	25.727.756,89
		<b>1.640.405.459,62</b>	<b>978.262.009,36</b>
<b>E.</b>	<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>69.753.105,23</b>	<b>52.258.317,82</b>
		<b>2.830.960.162,72</b>	<b>2.219.867.229,34</b>

# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

(vormals: Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH)

## Konzerngewinn- und -verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

	2011 EUR	2010 EUR
1. Umsatzerlöse	263.239.581,51	506.360.038,87
2. Bestandsveränderung	11.563.405,74	-179.682.322,01
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	9.094.223,40	9.506.494,73
4. Sonstige betriebliche Erträge	10.575.570,41	15.282.853,26
	<b>294.472.781,06</b>	<b>351.467.064,85</b>
5. <b>Materialaufwand</b>		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	5.909.810,44	9.159.961,93
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	50.690.471,02	73.834.765,53
	<b>56.600.281,46</b>	<b>82.994.727,46</b>
6. <b>Personalaufwand</b>		
a) Löhne und Gehälter	77.397.019,85	73.588.349,13
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung € 4.700.548,59; 2010: € 4.675.975,45)	17.796.689,52	17.563.544,86
	<b>95.193.709,37</b>	<b>91.151.893,99</b>
7. <b>Abschreibungen</b>		
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	66.443.191,44	49.672.419,87
b) auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens	7.826.440,49	0,00
	<b>74.269.631,93</b>	<b>49.672.419,87</b>
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	61.709.722,94	65.934.178,21
9. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	389,67	422,99
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus der Abzinsung langfristiger Verbindlichkeiten 0 € ; 2010: € 476.512,21)	1.350.477,32	7.233.512,23
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon aus der Aufzinsung langfristiger Verbindlichkeiten € 2.594.301,35; 2010: € 1.925.883,58)	82.461.692,78	59.250.742,07
12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-74.411.390,43	9.697.038,47
13. Außerordentliche Aufwendungen	0,00	1.655.476,00
14. Außerordentliches Ergebnis	0,00	-1.655.476,00
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (2011: Ertrag)	121.928,90	920.175,32
16. Sonstige Steuern	247.475,66	3.066.888,08
17. Jahresfehlbetrag (2010: -überschuss)	-74.536.937,19	4.054.499,07
18. Gewinnvortrag	35.712.615,30	31.658.116,23
19. Bilanzverlust (2010: -gewinn)	-38.824.321,89	35.712.615,30

# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

(vormals: Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH)

## Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2011

	2011 TEUR	2010 TEUR
Periodenergebnis vor außerordentlichem Ergebnis	-74.537	5.710
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	66.443	49.672
Abnahme (Vj. Zunahme) der Rückstellungen	-3.897	7.203
Zunahme des Sonderpostens für Investitionszuschüsse	5.915	38.160
Verlust aus Anlagenabgängen (nach Verlustverrechnung)	1.261	20
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen	6.508	-260
Zunahme (Vj. Abnahme) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-14.812	156.522
Zunahme (Vj. Abnahme) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	36.633	-207.055
<b>Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>23.514</b>	<b>49.972</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	737	4.499
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-640.602	-589.364
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-4.722	-3.247
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	0	-5.051
<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-644.587</b>	<b>-593.163</b>
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen durch Gesellschafter	0	48.000
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	644.524	440.349
<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>644.524</b>	<b>488.349</b>
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	23.451	-54.842
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	20.373	75.215
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	43.824	20.373

# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

(vormals: Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH)

## Konzerneigenkapitalspiegel für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

	01.01.2011 EUR	Jahresergebnis EUR	Ergebnisneutrale Einstellungen EUR	Entnahmen EUR	31.12.2011 EUR
Gezeichnetes Kapital (Vorjahr)	11.000.000,00 11.000.000,00	0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	11.000.000,00 11.000.000,00
Kapitalrücklage (Vorjahr)	967.568.966,41 924.578.358,41	0,00 0,00	0,00 48.000.000,00	0,00 -5.009.392,00	967.568.966,41 967.568.966,41
Gewinnrücklage (Vorjahr)	2.335.861,17 0,00	0,00 0,00	0,00 2.335.861,17	0,00 0,00	2.335.861,17 2.335.861,17
Bilanzverlust/-gewinn (Vorjahr)	35.712.615,30 31.658.116,23	-74.536.937,19 4.054.499,07	0,00 0,00	0,00 0,00	-38.824.321,89 35.712.615,30
<b>Konzerneigenkapital (Vorjahr)</b>	<b>1.016.617.442,88 967.236.474,64</b>	<b>-74.536.937,19 4.054.499,07</b>	<b>0,00 50.335.861,17</b>	<b>0,00 -5.009.392,00</b>	<b>942.080.505,69 1.016.617.442,88</b>

# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

(vormals: Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH)

## Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2011

### Allgemeine Hinweise

Der vorliegende Konzernabschluss wurde gemäß §§ 290 ff. HGB aufgestellt. Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

### Konsolidierungskreis

Der Konzernabschluss wird von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) aufgestellt.

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

Die FBB 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 FBB einbezogenen Unternehmen wurden nach einheitlichen, gegenüber dem Vorjahr 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. Die Abschreibungen auf Zugänge des Sachanlagevermögens erfolgen grundsätzlich zeitan- teilig. 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 Anlagenspiegel wird am Ende der fünfjährigen Nutzungsdauer gezeigt.

Mit der Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg ist gemäß Konsensbe- schluss 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 BER angepasst. Das Ende der Nutzungsdauer für Tegel wurde auf den 30. Juni 2012 festgelegt. Die zusätzlichen Abschreibungen betragen TEUR 8.872 (Vj. TEUR 7.987). Mit Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg 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 BER berücksichtigt und die Nutzungsdauern auf den 30. Juni 2012 angepasst. Soweit keine Nachnutzung der Gebäude und Anlagen geplant ist, wurden in 2011 zusätzliche Abschreibungen in Höhe von TEUR 1.435 (Vj. TEUR 1.112) vorgenommen. Das Anlagevermögen beinhaltet Investitionen in 2011 für die Planung und den Bau des BER in Höhe von EUR 640,6 Mio. Die Gesamtinvestitionen betragen EUR 650,8 Mio.

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 BER-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 sind zum niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt, der sich am Marktwert für unerschlossenes Bau-erwartungsland 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 BER wurde in 2009 eine Zahlung an die Kreditgeber von ursprünglich EUR 14,0 Mio. geleistet. Dieser Zahlung stehen zukünftige Zinsersparnisse gegenüber. Die Gesellschaft hat die-

sen 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 5,13% 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. Es wurde ein Rententrend von 2,0% angenommen. 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.

Die **Steuer- 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 Bewertung der langfristigen Rückstellungen erfolgt nach der Nettomethode, d.h. Rückstellungen werden abgezinst mit dem Barwert erfasst. Veränderungen durch den Zinsaufwand ergeben sich erst in den Folgejahren im Rahmen der Aufzinsung.

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 Rückstellungen für Altersteilzeit wurden gemäß § 253 Abs. 1 und 2 HGB mittels eines versicherungsmathematischen Gutachtens bewertet. Die Abzinsung der Rückstellungen auf den Barwert erfolgt unter Verwendung eines Rechnungszinsfußes von 5,13% (Vorjahr 5,15%). Bei der Bewertung der Altersteilzeitrückstellung wurde ein Gehaltstrend von 1,5% angenommen.

Die **Verbindlichkeiten** werden mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

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

#### **Latente Steuern**

Der Ansatz eines aktiven Überhangs aus der latenten Steuerabgrenzung erfolgt in Übereinstimmung mit § 274 Abs. 1 HGB nicht. Ein passiver Überhang wird saldiert ausgewiesen.

### Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt für die Altfälle weiterhin nach der Buchwertmethode. Dabei wird der in der Bilanz der FBB 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 unverändert in Höhe von EUR 16,2 Mio., der den Kapitalrücklagen zugeordnet 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 EUR.

## Erläuterungen zur Konzernbilanz

### Anlagevermögen

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

	31.12.2011 TEUR	31.12.2010 TEUR
Immaterielle Vermögensgegenstände	8.613	4.758
Sachanlagen	2.629.239	2.055.750
davon Grundstücke und Bauten	(769.914)	(443.964)
davon Anzahlungen und Anlagen im Bau	(1.469.117)	(1.537.582)
Finanzanlagen	97	98
<b>Gesamt</b>	<b>2.637.949</b>	<b>2.060.606</b>

### Unfertige Leistungen

Die FBB erbringt im Hinblick auf bauliche Anlagen für den BER Bauleistungen im Auftrag von Dritten. Die aktivierten Herstellungskosten (TEUR 22.991; Vj. TEUR 18.136) beinhalten im Wesentlichen erbrachte Bauleistungen für die Unterflurbetankung, die im Auftrag der THBG BBI GmbH erbracht werden.

### Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

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

	31.12.2011 TEUR	31.12.2010 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	37.940	47.465
davon kurzfristige Forderungen	28.684	38.593
davon langfristige Forderungen	9.256	8.872
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	28.891	15.461
Sonstige Vermögensgegenstände	42.351	37.040
<b>Gesamt</b>	<b>109.182</b>	<b>99.966</b>

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 28.326, Vj. TEUR 30.410).

#### Gezeichnetes Kapital

Das Stammkapital beträgt wie im Vorjahr TEUR 11.000.

#### Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beinhaltet mit EUR 430 Mio. Finanzierungsbeiträge der Gesellschafter für den BER.

#### Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten Erträge aus der erstmaligen Abzinsung von Rückstellungen im Jahr 2010 in Höhe von TEUR 2.336 auf Grund der Erstanwendung des BilMoG gemäß Art. 67 Abs. 1 EGHGB.

#### Bilanzverlust

Der Konzernjahresfehlbetrag beträgt im Geschäftsjahr TEUR 74.537 (Vj. Überschuss von TEUR 4.054). Zuzüglich des Konzerngewinnvortrags aus dem Vorjahr (TEUR 35.713) ermittelt sich ein Konzernbilanzverlust in Höhe von TEUR 38.824.

#### Investitionszuschüsse und Investitionszulagen

Investitionszulagen und Investitionszuschüsse für Gegenstände des Anlagevermögens (TEUR 86.136, Vj. TEUR 80.222) werden als Sonderposten passiviert. Sie werden entsprechend dem Abschreibungsverlauf aufgelöst.

#### Steuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen beinhalten ungewisse Grundsteuerpflichtungen für die Standorte Schönefeld und Tegel (TEUR 755, Vj. TEUR 945).

### Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen wurden im Wesentlichen

- für noch zu erbringende Leistungen für die Schienenanbindung des BER (TEUR 9.208; Vj. TEUR 18.822),
- für Altersteilzeit (TEUR 22.603, Vj. TEUR 22.746),
- für ausstehende Rechnungen (TEUR 8.727, Vj. TEUR 4.897),
- für das Personalkonzept TransFair BBI (TEUR 15.358; Vj. TEUR 11.398) gebildet.

### Verbindlichkeiten

Die Restlaufzeiten sind im Verbindlichkeitspiegel im Einzelnen dargestellt.

#### Verbindlichkeitspiegel in TEUR

Art der Verbindlichkeit	Restlaufzeit			Gesamt	
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2011	31.12.2010
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Vorjahr)	5.209 (2.946)	77.206 (35.476)	1.457.667 (854.873)	1.540.082	893.295
2. Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen (Vorjahr)	21.238 (0)	0 (18.207)	0 (0)	21.238	18.207
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	47.882 (41.032)	0 (0)	0 (0)	47.882	41.032
4. Sonstige Verbindlichkeiten (Vorjahr) davon aus Steuern: (2.563; Vj. 1.258)	31.203 (25.728)	0 (0)	0 (0)	31.203	25.728
<b>Gesamt (Vorjahr)</b>	<b>105.532</b> (69.706)	<b>77.206</b> (53.683)	<b>1.457.667</b> (854.873)	<b>1.640.405</b>	978.262

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von TEUR 1.540.082 resultieren aus der Inanspruchnahme der Kreditlinien der BER-Langfristfinanzierung.

Die Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen betreffen im Wesentlichen Teilzahlungen für die Baumaßnahmen, die von der FBB 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 und über die Vertragslaufzeiten aufgelöst. Die Zuschüsse wurden entsprechend der Nutzungsdauer der betreffenden Anlagegegenstände ertragswirksam vereinnahmt.

### Latente Steuern

Latente Steuern ergeben sich aus handels- und steuerrechtlich voneinander abweichenden Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten. Im Jahresabschluss zum 31.12.2011 wurden die passiven latenten Steuern von TEUR -3, die im Wesentlichen auf unterschiedlichen Ansätzen von Sachanlagen und sonstigen Rückstellungen beruhen, mit aktiven latenten Steuern von TEUR 3.479 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 25,1% 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.

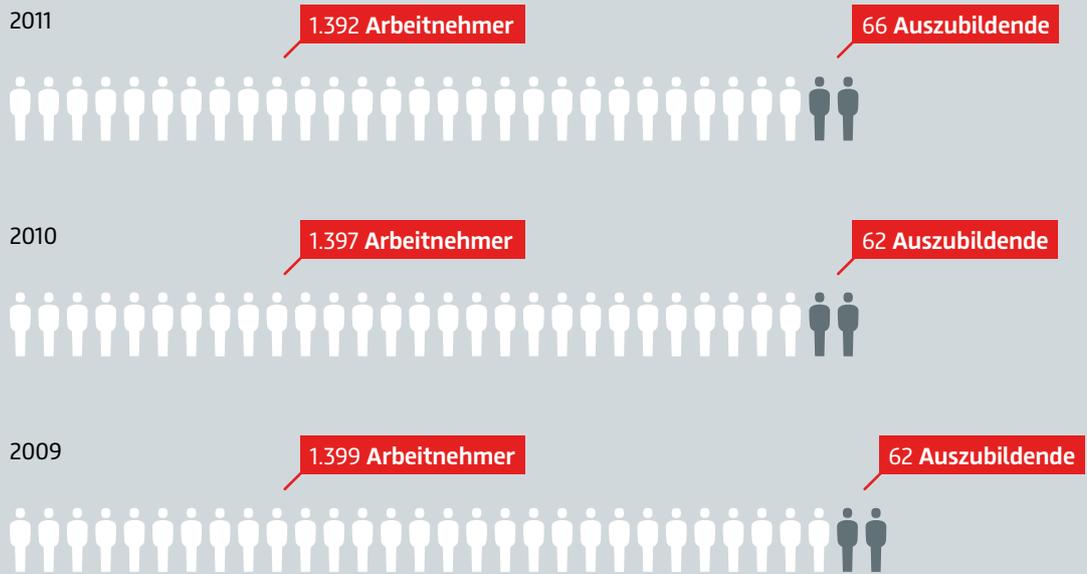
## Außerbilanzielle Geschäfte

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

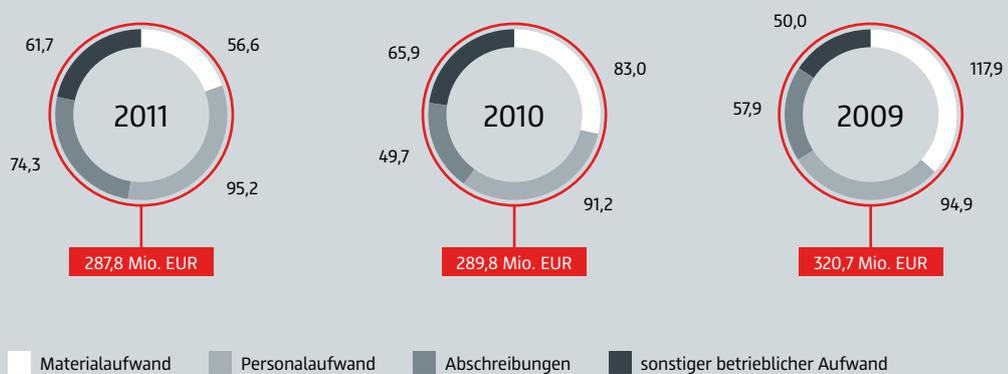
	31.12.2011 TEUR	31.12.2010 TEUR
Zahlungsverpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	4.719	1.273
Zahlungsverpflichtungen für Ausgleichs- abgabe für Versiegelung gem. Planfest- stellungsbeschluss	12.849	12.849
Zahlungsverpflichtungen aus den Leasing- verträgen mit den Dalandi Objekt KGs <sup>1)</sup>	240.000	240.000
Zahlungsverpflichtungen aus Bauerlaubnis- verträgen/Entschädigungszahlungen	3.434	0
Bestellobligo aus erteilten Investitions- /Beratungsaufträgen	377.780	511.211
<b>Gesamt</b>	<b>638.782</b>	<b>765.333</b>

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

## Mitarbeiterzahlen



## Aufwendungen in Mio. EUR



Die Miet- und Leasingverträge enden zwischen 2012 und 2027 und betreffen überwiegend Bürogebäude, IT-Ausstattung, Fahrzeuge und Büromöbel.

Die erteilten Investitionsaufträge für das Jahr 2012 betreffen im Wesentlichen Maßnahmen für den BER, u.a. Terminal (TEUR 191.439), Tiefbau (TEUR 47.728), Drittinvestitionen (TEUR 39.314), technische Infrastruktur (TEUR 11.369).

### **Derivative Finanzinstrumente**

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

Die Gesellschaft hat sich daher im Dezember 2006 durch den Abschluss von Zinsswaps gegen einen Anstieg des Zinsniveaus und den damit einhergehenden ansteigenden 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 einen Teil der Serien von erwarteten Zinszahlungen (3-Monats-Euribor) zu etablieren.

Als Grundgeschäft für die Sicherung sollen während des Zeitraums bis 2013 etwa 70 % des Gesamtkreditbedarfs gemäß aktueller Liquiditätsplanung und Businessplan gelten. Im Zeitraum von 2013 bis 2026 sollen etwa 50 % des jeweiligen Gesamtkreditbedarfs gemäß Businessplan 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 2011 nicht ausgewiesen. Die Zinsswaps und die Kredite zur Finanzierung des Baus des BER 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 per 31.12.2011 belaufen sich auf einen Nominalwert von EUR 1,5 Mrd., bei einem Marktwert von EUR -214,5 Mio.

Die Ermittlung der Marktwerte der Swaps erfolgte mit Hilfe der Discounted Cash Flow-Bewertung. Dabei wurden die zukünftigen Zinszahlungen mit der Zinsstrukturkurve vom 31. Dezember 2011 diskontiert. Der Barwert dieser Zahlungen stellt den Wert der Swaps dar.

Bei den drei Swaps handelt es sich um „Rollercoaster-Swaps“.

Der negative Barwert wird besichert durch Avale der Investitionsbank des Landes Brandenburg in Höhe von EUR 225,4 Mio. 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 mittels der Dollar-Offset-Methode unter Annahme eines hypothetischen Derivats retrospektiv überprüft.

Nach § 285 Nr. 23a HGB ist die Höhe der mit den Bewertungseinheiten abgesicherten Risiken im Anhang anzugeben. Dabei handelt es sich um die auf Grund der Bildung der Bewertungseinheit nicht zu berücksichtigenden negativen Marktwerte der Swaps von EUR -214,5 Mio.

#### Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse	2011		2010	
	TEUR	%	TEUR	%
Aviation	178.045	67,7	168.245	33,2
Non Aviation	46.980	17,9	43.805	8,7
Real Estate	29.250	11,1	27.413	5,5
Umsatzerlöse Bauleistungen	1.426	0,5	259.466	51,2
Umsatzerlöse Services	2.971	1,1	3.158	0,6
Sonstige	4.568	1,7	4.273	0,8
<b>Gesamt</b>	<b>263.240</b>	<b>100,0</b>	<b>506.360</b>	<b>100,0</b>

#### Periodenfremde Aufwendungen und Erträge

Im Berichtsjahr sind periodenfremde Erträge in Höhe von TEUR 6.201 (Vj. TEUR 7.472) angefallen. Diese setzen sich im Wesentlichen aus Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (TEUR 3.231; Vj. TEUR 6.334) und Erträgen aus Steuererstattungen für Vorjahre (TEUR 2.412; Vj. TEUR 54) zusammen. Die periodenfremden Aufwendungen in Höhe von TEUR 2.811 (Vj. TEUR 5.753) beinhalten TEUR 2.265 (Vj. TEUR 941) sonstige Kosten für Vorjahre und TEUR 199 (Vj. TEUR 878) Steuern für Vorjahre. Im Vorjahr waren zudem TEUR 3.404 Aufwendungen aus Rückstellungszuführungen für strittige Regelungen der bestehenden Entgeltordnung enthalten.

#### Zinsen aus Auf- bzw. Abzinsung von Rückstellungen

Im Berichtsjahr sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen in Höhe von TEUR 2.594 (Vj. TEUR 1.926) angefallen. Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen wurden im Berichtsjahr nicht ausgewiesen, da die Bewertung der Rückstellungen nach der Nettomethode erfolgte.

#### Nahestehende Personen

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

#### Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Aufstellung der Kapitalflussrechnung erfolgte nach den Grundsätzen des DRS 2. Der Finanzmittelfond entspricht den flüssigen Mitteln.

### Honorar Abschlussprüfer

Im Berichtsjahr wurden von PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, Honorare von insgesamt TEUR 237 abgerechnet. Diese Honorare beinhalten die Leistungen aller Gesellschaften und teilen sich wie folgt auf:

	2011 TEUR	2010 TEUR
Abschlussprüfungsleistungen	105	102
Andere Bestätigungsleistungen	0	169
Steuerberatungsleistungen	109	151
Sonstige Leistungen	23	17
<b>Gesamt</b>	<b>237</b>	<b>439</b>

## Sonstige Angaben

### Aufsichtsrat

**Klaus Wowereit, Vorsitzender** – Regierender Bürgermeister von Berlin

**Frank Henkel** – ab 09.12.2011; Senator; Senatsverwaltung für Inneres und Sport

**Dr. Christian Sundermann** – Staatssekretär; Senatsverwaltung für Finanzen

**Harald Wolf** – bis 07.12.2011; Senator; Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen

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

**Matthias Platzeck, stellvertretender Vorsitzender** – Ministerpräsident; Landesregierung Brandenburg

**Ralf Christoffers** – Minister; Ministerium für Wirtschaft und Europaangelegenheiten des Landes Brandenburg

**Dr. Helmuth Markov** – ab 25.03.2011; Minister; Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg

**Rainer Speer** – bis 08.03.2011; Minister a.D. des Landes Brandenburg

**Günther Troppmann** – Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Kreditbank AG

**Rainer Bomba** – Staatssekretär; Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung

**Werner Gatzert** – ab 11.03.2011; Staatssekretär; Bundesministerium der Finanzen

**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 Brandenburg 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 14,1 (Vj. TEUR 15,1).

#### Geschäftsführung

**Prof. Dr. Rainer Schwarz** – Sprecher der Geschäftsführung

**Dr. Manfred A. Körtgen** – Geschäftsführer Betrieb/BBi

#### Gesamtbezüge der Geschäftsführung

TEUR	Grundvergütung	Erfolgsabhängige Vergütung	Gesamt
Prof. Dr. Rainer Schwarz	318	37	355
Dr. Manfred A. Körtgen	247	34	281
<b>Gesamt</b>	<b>565</b>	<b>71</b>	<b>636</b>

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 474 (Vj. TEUR 462). Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen sind in voller Höhe gebildet und belaufen sich zum 31. Dezember 2011 auf TEUR 5.446 (Vj. TEUR 5.513).

**Mitarbeiter**

Durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter:

	2011	2010
Arbeitnehmer	1.392	1.397
Auszubildende	66	62
<b>Gesamt</b>	<b>1.458</b>	<b>1.459</b>

Schönefeld, 1. März 2012

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

# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

(vormals: Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH)

## Entwicklung des Anlagevermögens für das Geschäftsjahr 2011

FBB-Konzern		Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2011 EUR
		31.12.2010 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	
I.	Immaterielle Vermögensgegenstände					
1.	entgeltlich erworbene Software und Rechte	18.639.084,24	2.625.273,18	46.361,87	1.623.765,19	22.841.760,74
2.	Geleistete Anzahlungen	2.384.481,15	2.097.007,20	840,00	-1.226.461,47	3.254.186,88
		<b>21.023.565,39</b>	<b>4.722.280,38</b>	<b>47.201,87</b>	<b>397.303,72</b>	<b>26.095.947,62</b>
II.	Sachanlagen					
1.	Grundstücke und Bauten	904.598.240,23	79.261.114,78	3.498.687,74	288.368.906,67	1.268.729.573,94
2.	Technische Anlagen und Maschinen	212.772.709,09	57.755.593,18	2.429.663,65	272.420.929,78	540.519.568,40
3.	Betriebs- und Geschäftsausstattung	86.823.593,75	7.491.793,89	2.201.119,80	4.895.793,33	97.010.061,17
4.	Geringwertige Wirtschaftsgüter	1.920.488,06	865.511,49	742.358,16	14.625,04	2.058.266,43
5.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.541.892.772,50	500.698.456,42	3.065.979,07	-566.097.558,54	1.473.427.691,31
		<b>2.748.007.803,63</b>	<b>646.072.469,76</b>	<b>11.937.808,42</b>	<b>-397.303,72</b>	<b>3.381.745.161,25</b>
III.	Finanzanlagen					
1.	Beteiligungen	93.500,00	0,00	0,00	0,00	93.500,00
2.	Sonstige Ausleihungen	5.823,31	0,00	668,45	0,00	5.154,86
		<b>99.323,31</b>	<b>0,00</b>	<b>668,45</b>	<b>0,00</b>	<b>98.654,86</b>
		<b>2.769.130.692,33</b>	<b>650.794.750,14</b>	<b>11.985.678,74</b>	<b>0,00</b>	<b>3.407.939.763,73</b>

darunter BBI		Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2011 EUR
		31.12.2010 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	
I.	Immaterielle Vermögensgegenstände					
1.	Software und Rechte	1.420.904,67	2.012.847,86	1.112,40	1.326.288,34	4.758.928,47
2.	Geleistete Anzahlungen	840.375,81	966.679,93	840,00	-667.548,47	1.138.667,27
		<b>2.261.280,48</b>	<b>2.979.527,79</b>	<b>1.952,40</b>	<b>658.739,87</b>	<b>5.897.595,74</b>
II.	Sachanlagen					
1.	Grundstücke und Bauten	293.386.633,87	72.645.868,43	597.735,57	287.981.375,29	653.416.142,02
2.	Technische Anlagen und Maschinen	50.959.496,81	57.718.092,89	59.270,71	272.373.708,79	380.992.027,78
3.	Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.679.838,42	6.724.330,68	2.235,59	4.894.349,96	13.296.283,47
4.	Geringwertige Wirtschaftsgüter	360.335,18	581.218,68	193.495,71	14.625,04	762.683,19
5.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.541.106.175,31	499.939.430,43	2.915.020,16	-565.560.714,50	1.472.569.871,08
		<b>1.887.492.479,59</b>	<b>637.608.941,11</b>	<b>3.767.757,74</b>	<b>-296.655,42</b>	<b>2.521.037.007,54</b>
		<b>1.889.753.760,07</b>	<b>640.588.468,90</b>	<b>3.769.710,14</b>	<b>362.084,45</b>	<b>2.526.934.603,28</b>

	Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte		
	31.12.2010 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	Zuschreibungen EUR	31.12.2011 EUR	31.12.2011 EUR	31.12.2010 EUR
	16.265.232,62	1.262.962,14	44.880,95	0,00	0,00	17.483.313,81	5.358.446,93	2.373.851,62
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.254.186,88	2.384.481,15
	<b>16.265.232,62</b>	<b>1.262.962,14</b>	<b>44.880,95</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>17.483.313,81</b>	<b>8.612.633,81</b>	<b>4.758.332,77</b>
	460.634.591,39	38.595.055,79	408.983,13	-5.234,13	0,00	498.815.429,92	769.914.144,02	443.963.648,84
	153.232.065,85	20.502.770,32	1.751.817,74	0,00	0,00	171.983.018,43	368.536.549,97	59.540.643,24
	73.261.635,55	5.535.466,36	2.029.081,99	5.192,87	0,00	76.773.212,79	20.236.848,38	13.561.958,20
	818.567,06	546.936,83	741.928,16	41,26	0,00	623.616,99	1.434.649,44	1.101.921,00
	4.310.681,72	0,00	0,00	0,00	0,00	4.310.681,72	1.469.117.009,59	1.537.582.090,78
	<b>692.257.541,57</b>	<b>65.180.229,30</b>	<b>4.931.811,02</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>752.505.959,85</b>	<b>2.629.239.201,40</b>	<b>2.055.750.262,06</b>
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	93.500,00	93.500,00
	1.437,31	0,00	0,00	0,00	291,45	1.145,86	4.009,00	4.386,00
	<b>1.437,31</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>291,45</b>	<b>1.145,86</b>	<b>97.509,00</b>	<b>97.886,00</b>
	<b>708.524.211,50</b>	<b>66.443.191,44</b>	<b>4.976.691,97</b>	<b>0,00</b>	<b>291,45</b>	<b>769.990.419,52</b>	<b>2.637.949.344,21</b>	<b>2.060.606.480,83</b>

	Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte		
	31.12.2010 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	Zuschreibungen EUR	31.12.2011 EUR	31.12.2011 EUR	31.12.2010 EUR
	307.192,87	572.944,60	0,00	0,00	0,00	880.137,47	3.878.791,00	1.113.711,80
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.138.667,27	840.375,81
	<b>307.192,87</b>	<b>572.944,60</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>880.137,47</b>	<b>5.017.458,27</b>	<b>1.954.087,61</b>
	20.411.768,28	13.994.927,04	37.492,82	5.234,13	0,00	34.374.436,63	619.041.705,39	272.974.865,59
	7.217.070,72	13.005.602,78	0,00	0,00	0,00	20.222.673,50	360.769.354,28	43.742.426,09
	434.999,97	921.508,53	0,00	-5.192,87	0,00	1.351.315,63	11.944.967,84	1.244.838,45
	107.977,78	178.491,02	193.495,71	-41,26	0,00	92.931,83	669.751,36	252.357,40
	4.218.454,18	0,00	0,00	0,00	0,00	4.218.454,18	1.468.351.416,90	1.536.887.721,13
	<b>32.390.270,93</b>	<b>28.100.529,37</b>	<b>230.988,53</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>60.259.811,77</b>	<b>2.460.777.195,77</b>	<b>1.855.102.208,66</b>
	<b>32.697.463,80</b>	<b>28.673.473,97</b>	<b>230.988,53</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>61.139.949,24</b>	<b>2.465.794.654,04</b>	<b>1.857.056.296,27</b>

# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

(vormals: Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH)

## Konzernlagebericht

### für das Geschäftsjahr 1. Januar bis 31. Dezember 2011



# 01

## Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

### A Organisation und Geschäftstätigkeit

Die Flughäfen Schönefeld und Tegel stellen die Luftverkehrsinfrastruktur für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg bereit. Ab dem 3. Juni 2012 wird der gesamte Verkehr auf den Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt konzentriert, dessen IATA-Flughafencode BER lauten wird.

Zum Jahreswechsel 2011/2012 wurde ein neues Kapitel in der Unternehmenshistorie aufgeschlagen: Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat in die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (im Weiteren: FBB oder BER) umfirmiert. Gesellschafter der FBB sind das Land Berlin (37% der Stammeinlage), das Land Brandenburg (37%) und die Bundesrepublik Deutschland (26%).

Die FBB hat 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 sowie Planung und Bau BBI) verknüpft werden. Unterstützend und ergänzend sind die Servicebereiche (Informations- und Kommunikationstechnik, Safety und Security sowie Technisches Facility Management) tätig. Interne Revision, Pressestelle, Umwelt und Unternehmensentwicklung 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** sorgt 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 sowie

wirtschaftlichen Anforderungen hin optimierte Infrastruktur zur Verfügung. Im Berichtsjahr wurde der Zentralbereich **Kaufmännische Steuerung** neu aufgestellt: Die Stabsstelle Finanzierung wurde in den kaufmännischen Bereich integriert, so dass nun sämtliche kaufmännischen Prozesse in einer Hand liegen. Die bisherige kaufmännische Abteilung **Unternehmensentwicklung** wurde zu einer eigenständigen Stabsstelle. Sie verantwortet insbesondere den Probebetrieb des BER und die Umzüge der Flughäfen Tegel und Schönefeld zum neuen Flughafen Berlin Brandenburg.

Für den Flughafen Berlin Brandenburg nimmt gute **Corporate Governance** einen hohen Stellenwert ein. Corporate Governance steht für verantwortungsbewusste, transparente und auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Führung und Kontrolle des Unternehmens. Zentraler Maßstab sind die im „Corporate Governance Kodex für die Beteiligungen des Landes Brandenburg an privatrechtlichen Unternehmen“ enthaltenen Regeln und Handlungsempfehlungen. Über das Geschäftsjahr 2011 haben Geschäftsführung und Aufsichtsrat der FBB einen Corporate Governance Bericht erstellt, der im Internet eingesehen werden kann. Dort erklären sie, dass den Regeln und Handlungsempfehlungen des Kodex entsprochen wurde und auch weiterhin entsprochen wird.

## **B Der Neubau des Flughafens Berlin Brandenburg**

Das wichtigste Zukunftsprojekt der Hauptstadtregion, der Flughafen Berlin Brandenburg, nimmt am 3. Juni 2012 seinen Betrieb auf. 2011 sind mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu Flügen in den Tagesrandzeiten und dem Start des Probebetriebs wichtige Meilensteine erreicht worden. Seit Ende des Jahres 2011 gehen die Bauarbeiten am Flughafen Berlin Brandenburg in die letzte Phase: Rund 5.500 Bauarbeiter sind mit der Fertigstellung des Flughafens beschäftigt. Die betriebsrelevanten Gebäude und Anlagen wie Terminal und Fluggastbrücken, Straßenanbindung und Sicherheitsgebäude sind bereits zu weit über 90 % fertiggestellt.

**Terminal, Fluggastbrücken, Straßenanbindung und Sicherheitsgebäude sind bereits zu weit über 90 Prozent fertiggestellt.**

### **B.1 Die wichtigsten Schritte im Jahr 2011 auf dem Weg zum BER**

#### **Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu Flügen in den Tagesrandzeiten**

Am 13. Oktober 2011 fiel die letzte Grundsatzentscheidung zum Bau des Flughafens Berlin Brandenburg. Das Bundesverwaltungsgericht bestätigte letztinstanzlich den ergänzenden Planfeststellungsbeschluss zur Nachtflugregelung für den BER. In diesem Beschluss vom 20. Oktober 2009 hatte das brandenbur-

gische Infrastrukturministerium die Anzahl der Flüge in den Randzeiten von 22 bis 24 Uhr und von 5 bis 6 Uhr geregelt. Flughafengesellschaft, Fluglinien und Anwohner des Flughafens haben damit Planungssicherheit. Der Flughafen Berlin Brandenburg kann so eröffnet werden, wie er über Jahre geplant und gebaut wurde: als Airport, der durch mehr Langstrecken und weitere Europaverbindungen Berlin und Brandenburg wesentlich besser mit der Welt verbinden wird, als das die Altflughäfen Schönefeld und Tegel können.

#### **airberlin und Lufthansa verstärken ihr Engagement**

Die beiden größten Airlines an den Flughäfen Schönefeld und Tegel, airberlin und Lufthansa, reagierten umgehend auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts mit einem positiven Signal in Richtung BER: Beide Airlines kündigten an, ihr Engagement am Flughafen Berlin Brandenburg zu verstärken. So nimmt airberlin Anfang Mai 2012 eine neue Langstrecke nach Los Angeles auf. Außerdem gibt die Airline mit ihrem großen Wartungshangar am BER ein deutliches Bekenntnis zum neuen Flughafen und zu dessen Zukunft als Luftverkehrsdrehkreuz ab. Lufthansa kündigte die Ausweitung der Europaverbindungen ab Berlin sowie die Stationierung neuer Flugzeuge an. Damit schafft die Airline die Basis, um weitere Destinationen mittelfristig auch im Interkontinentalbereich anzubieten.

#### **Beginn des Basis-Probetriebs am BER**

Am 24. November 2011 ist der Basis-Probetrieb am Flughafen Berlin Brandenburg erfolgreich gestartet. Mitarbeiter der Airlines, der Sicherheits- und Bodenabfertigungsdienste und des Flughafens testen wesentliche Betriebsabläufe: Der ganz normale Flughafenbetrieb vom Check-in über Sicherheitskontrolle bis zum Einstieg wird simuliert. Außerdem lernen die Mitarbeiter die Topographie ihres zukünftigen Arbeitsplatzes in Theorieschulungen und Begehungen genau kennen. Ziel ist es, im sechsmonatigen Probetrieb möglichst viele Probleme und Fehlerquellen vor der Eröffnung zu erkennen und zu beheben, um so die geplante Inbetriebnahme zu gewährleisten.

### **B.2 Bauarbeiten am Flughafen Berlin Brandenburg**

#### **Terminal**

Das Terminal ist das Herzstück des neuen Flughafens. Seit Anfang 2011 läuft der Innenausbau im Terminal auf Hochtouren: Fußböden wurden verlegt, Sicherheitskontrolllinien eingebaut und die verschiedenen Komponenten der Gepäckförderanlage aufeinander abgestimmt. In der Terminalabflughalle sind die Check-in-Bereiche größtenteils fertiggestellt, Rolltreppen und Aufzüge sind installiert und die Montage des Leitsystems hat begonnen. Außen am Terminal sind die Fluggastbrücken installiert und die Übergänge zum Pier Nord und Pier Süd fertiggestellt. Für den Probetrieb wurden bereits die ersten Check-in-



Schalter, Sicherheitskontrollen, Gates und die Gepäckförderanlage testweise in Betrieb genommen.

### **Verkehrsanbindung**

Der Flughafen Berlin Brandenburg wird nicht nur aus der Luft, sondern auch per Schiene und Straße gut erreichbar sein. So verbindet der Airport-Express vier Mal pro Stunde den Berliner Hauptbahnhof in 30 Minuten mit dem BER. Zusätzlich gibt es eine kurze Taktung von S-Bahn und Bus sowie die Anbindung an das Fernverkehrsnetz. Die Anbindung des Flughafens Berlin Brandenburg an das öffentliche Verkehrsnetz wurde im September 2011 vorgestellt. Auch die Straßenanbindung ist bereits zu über 90% fertiggestellt.



### **Flugbetriebsflächen sowie südliche Start- und Landebahn**

Anfang Mai 2011 absolvierte die FBB erfolgreich die abschließenden Beleuchtungstests auf der künftigen Start- und Landebahn Süd. Für die Befeuersanlagen auf der neuen Start- und Landebahn Süd, dem Vorfeld und den dazugehörigen Rollbahnsystemen wurden insgesamt 1.125 Kilometer Flughafen-spezialkabel verlegt, 5.450 Unterflurfeuer sowie 1.425 Überflurfeuer installiert. Zur genauen Orientierung der Piloten wurden 485 Hinweisschilder aufgestellt. Die Gesamtgröße der neu errichteten Flugbetriebsflächen beträgt mehr als 1,8 Millionen Quadratmeter. Dort wurden ca. 1,2 Millionen Kubikmeter Beton verbaut.

Auch die Flugvermessung des Instrumentenlandesystems (ILS) an der Start- und Landebahn Süd durch die Deutsche Flugsicherung (DFS) wurde bereits abgeschlossen. Bis zur Inbetriebnahme des BER läuft das ILS im überwachten Probetrieb, um eine Zertifizierung in der geforderten höchsten Sicherheitsstufe zu gewährleisten.

### **Betriebsspezifische Gebäude**

Mit dem Flughafen Berlin Brandenburg entsteht südöstlich von Berlin eine „kleine Stadt“ mit eigenständiger Energieversorgung und einer eigenen technischen Infrastruktur, die größtenteils fertiggestellt ist. Damit sind alle vier durch die Energiezentralen bereitzustellenden Medien (Strom, Notstrom, Wärme und Kälte aus Blockheizkraftwerken) abrufbar. Im zentralen 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. Das Rechenzentrum kann seit Anfang November 2011 genutzt werden und steht damit termingerecht für den Probetrieb zur Verfügung.

### **Feuerwachen**

Für den Flughafen Berlin Brandenburg wurden zwei neue Feuerwachen gebaut: die Feuerwache West und die Feuerwache Ost. Beide Feuerwachen sind größ-

tenteils fertiggestellt und können seit Ende November 2011 im Rahmen des Probebetriebs genutzt werden. Die Feuerwache West hat neben den feuerwehrspezifischen Einsatzräumen zwei Hallen für Großfahrzeuge, die Feuerwehroleitstelle, das Airport Control Center, die Notfalleinsatzzentrale, die Sicherheitsleitstelle und die Leitstelle Technik. Die Feuerwache Ost dient neben der Brandabwehr bei Luftfahrzeugen in erster Linie dem Gebäudebrandschutz des Terminals.

### **Sicherheitsgebäude**

Im März 2011 feierte die FBB gemeinsam mit der Deutschen Anlagen-Leasing GmbH & Co. KG, der Bundespolizei und dem Zoll das Richtfest für das neue Sicherheitsgebäude des Flughafens Berlin Brandenburg. Flughafensicherheit, Bundespolizei und Zoll werden mit Inbetriebnahme des BER das Gebäude gemeinsam nutzen, was eine optimale Zusammenarbeit ermöglicht.

### **Wartungshangars am BER**

Ende März 2011 wurde der Grundstein für den neuen airberlin- und Germania-Wartungshangar auf dem Flughafen Berlin Brandenburg gelegt. Auf einer Hallenfläche von mehr als 12.000 Quadratmetern bietet der Hangar Platz für sechs Flugzeuge des Typs Airbus A319/A320 oder alternativ zwei Langstreckenflugzeuge des Typs A330. Zwei Drittel der Hallenfläche werden von der airberlin Technik GmbH, ein Drittel von Germania genutzt. Außerdem setzte die Lufthansa Technik im Juni den ersten Spatenstich für eine neue Wartungshalle am Flughafen Berlin Brandenburg. Der Hangar bietet Platz für vier Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge oder für ein Großraumflugzeug bis zur Größe eines Airbus A340.

### **Luftfrachtzentrum am BER**

Anfang Mai 2011 konnte mit dem Bau des AirCargo Center Berlin, des Luftfrachtzentrums für Beiladefracht, am Flughafen Berlin Brandenburg begonnen werden. Die Frachthalle umfasst insgesamt 12.000 Quadratmeter Hallenfläche sowie 7.000 Quadratmeter Bürofläche. Die Fertigstellung des Frachtgebäudes ist für April 2012 geplant und erfolgt somit rechtzeitig zur Inbetriebnahme des BER.

### **Airport City**

Die Entwicklung in der Airport City, dem urbanen Dienstleistungszentrum des neuen Flughafens Berlin Brandenburg, ist bereits weit vorangeschritten. Beste Adresslage, hohe Aufenthaltsqualität und eine optimale Verkehrsanbindung zeichnen das Quartier aus. In nur wenigen Minuten sind das Terminal sowie der unterirdische Bahnhof fußläufig erreichbar. Ein anspruchsvoller Mix aus hochwertiger Architektur und attraktiven Frei- und Grünflächen bestimmt das Bild. Herz des Quartiers ist der zentral gelegene Willy-Brandt-Platz, entlang dessen auf variablen Baufeldern Gebäude mit bis zu sechs Geschossen realisiert werden können. Ein Bürogebäude und das Steigenberger Vier-Sterne-Superior-Hotel werden die ersten bezugsfertigen Investitionsobjekte der Airport City sein.

### **B.3 Weitere Maßnahmen und Ereignisse rund um den BER**

#### **Business Park Berlin**

Die Vermarktung des Business Park Berlin ist 2011 weiter vorangeschritten. Rund 41 Hektar Fläche sind bereits an Investoren verkauft, die Hochbautätigkeiten laufen. Bis zur Inbetriebnahme des neuen Flughafens werden ein Hotel und Gewerbehallen realisiert sein. Der Baubeginn weiterer Objekte ist für 2012 geplant. Die Realisierung des zweiten Erschließungsabschnittes hat bereits begonnen und ist weit fortgeschritten.

#### **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die die FBB im Rahmen des Schönefeld-Ausbaus durchführen, ziehen sich wie ein grünes Band um den neuen Flughafen. Wichtiger Bestandteil dieser Kompensationsmaßnahmen sind – neben dem jährlich stattfindenden Internationalen Workcamp in der Zülowniederung – fünf Parkanlagen: die historischen Gutsparks Dahlewitz (Blankenfelde-Mahlow) und Großziethen (Schönefeld) konnten den Gemeinden im Sommer 2011 übergeben werden. Die drei Parkanlagen Dörferblick, In den Gehren und Am Vogelwäldchen, die auf dem Gebiet der Gemeinde Schönefeld liegen, konnten im Herbst 2011 fertiggestellt werden.

#### **Kunst am Bau**

Im April 2011 wurden die letzten drei der insgesamt sechs Entwürfe für Kunst am Bau am neuen Flughafen Berlin Brandenburg prämiert. Das verbindende Leitthema lautet „Luft – Land“ und wird an sechs Orten im neuen Flughafen umgesetzt. Die Auswahl der Künstlerinnen und Künstler erfolgte über Einladungs- sowie offene Wettbewerbe, die weltweites Interesse fanden. Alle Kunstwerke sollen bis zur Eröffnung im Juni 2012 realisiert werden.

#### **Kapelle und Raum der Stille**

Im Juli 2011 haben die FBB, die Evangelische Kirche Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz und die Katholische Kirche in Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern die Finanzierungs- und Nutzungsvereinbarung für die Kapelle und den Raum der Stille im Terminal des neuen Flughafens unterzeichnet. Die Kapelle und der Raum der Stille werden als gleichberechtigte Rückzugsräume für Menschen aus verschiedensten Kulturen und Religionen geschaffen. Beide Räume sind architektonisch identisch, unterscheiden sich jedoch in der spezifischen Ausstattung.

#### **Neues Corporate Design**

Zusammen mit einer Installation am Flughafen Tegel wurde im Juni 2011 erstmals das neue Erscheinungsbild des BER vorgestellt. Zusätzlich zu dem neuen Namen Flughafen Berlin Brandenburg gibt es auch ein neues Logo. Dieses bildet

sich aus den drei Buchstaben BER, dem Markenzeichen des neuen Flughafens. Außerdem erhält der BER ein komplett neues visuelles Erscheinungsbild. Dazu gehört die Farbwelt mit dem frischen, strahlenden Orangerot und dem intensiven, klassischen Purpurrot. Das hellere Rot ist bekannt aus den Farben der Länder Berlin und Brandenburg – es liegt auf der Hand, dass der Flughafen als Botschafter der beiden Länder diese Farbe aufgreift.

#### **World Routes**

Vom 2. bis zum 4. Oktober 2011 fand in Berlin das größte und bedeutendste Treffen der zivilen Luftfahrtbranche statt: die World Routes. Gastgeber waren in diesem Jahr die Flughäfen Schönefeld und Tegel. Mehr als 2.500 Delegierte von 300 Fluggesellschaften und 800 Airports sowie zahlreicher Destinationen und anderer Unternehmen der Reise- und Luftfahrtbranche trafen sich in Berlin, um neue Strecken zu planen und Strategien für die globale Luftfahrtbranche zu diskutieren. Die FBB nutzte diese einmalige Gelegenheit, der globalen Luftfahrtbranche den neuen Flughafen der Hauptstadtregion zu präsentieren.

**Ende November 2011 gab der Flughafen Berlin Brandenburg gemeinsam mit der Agentur für Arbeit Potsdam den Startschuss für das BER-Recruiting.**

#### **Job Recruiting am BER gestartet**

Ende November 2011 gab die FBB gemeinsam mit der Agentur für Arbeit Potsdam den Startschuss für das BER-Recruiting. Bei der ersten Jobmesse in der airportworld präsentierten 20 Aussteller den 5.000 Interessierten über 400 Stellenangebote aus dem Non Aviation-Bereich. Der Flughafen Berlin Brandenburg wird mit 20.000 Beschäftigten die größte Arbeitsstätte der Region. Allein die Zahl der Beschäftigten in Einzelhandel, Gastronomie und Service steigt mit der Eröffnung des Flughafens von knapp 800 in Tegel und Schönefeld auf dann rund 1.500 am BER sprunghaft an.

#### **ORAT**

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des BER werden die Bestandsflughäfen Tegel und Schönefeld zum neuen Flughafen umziehen und ihren Betrieb einstellen. Zur intensiven Vorbereitung starteten die Berliner Flughäfen im Jahr 2009 das Programm zur Inbetriebnahme des BER mit dem Namen ORAT (Operational Readiness & Airport Transfer).

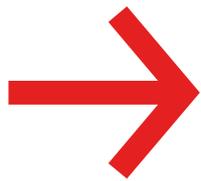
Von 2009 bis Anfang 2011 wurden mit Unterstützung von international erfahrenen Experten vor allem die konzeptionellen Grundlagen für dieses umfangreiche Programm gelegt. In der zweiten Jahreshälfte 2011 wurde mit der Umsetzung des Programms begonnen: Seit dem 10. Oktober 2011 werden insgesamt rund 12.000 Mitarbeiter am Flughafen durch ORAT geschult, vor allem in topographischen Themen (wesentliche Wege, Lage zentraler Einrichtungen) und zu Anpassungen in Regelwerken und Änderungen in Abfertigungsprozessen. Am 24. November 2011 wurde der Probetrieb des neuen Flughafens gestartet. Hier werden Passagier- und Abfertigungsprozesse in der neuen Infrastruktur und mit Unterstützung der künftigen Flughafensysteme erprobt. Dazu sind an zwei

Tagen in der Woche zwischen 200 und 300 Mitarbeiter vor allem der Bodenverkehrsdienstleister, der Luftverkehrsgesellschaften, der Behörden sowie des BER auf der Baustelle im Einsatz, ab Ende Januar 2012 sind noch einige hundert Probetriebspassagiere pro Tag hinzu gekommen. Probetrieb und ORAT-Schulungen werden bis zum Start des Sicherheits-Cleanings des neuen Flughafens Mitte Mai 2012 fortgesetzt.

#### **B.4 Investitionen 2011**

Mit EUR 650,8 Mio. lag das Gesamtinvestitionsvolumen um EUR 57,3 Mio. über dem Vorjahreswert (EUR 593,5 Mio.). Der bei weitem größte Anteil der Investitionsmaßnahmen betraf den Flughafen Berlin Brandenburg:

- Teilprojekt Hochbau EUR 409,9 Mio., davon EUR 358,2 Mio. für das Fluggastterminal und EUR 35,3 Mio. für die betriebsspezifischen Gebäude.
- Teilprojekt Tiefbau EUR 126,8 Mio., davon EUR 68,6 Mio. Maßnahmen betreffend Flugbetriebsflächen inklusive Befeuerungs- und Entwässerungssysteme, EUR 23,0 Mio. für den Straßenbau und EUR 14,9 Mio. für die Flugbetriebsflächen am Hangarstandort.
- Teilprojekt Technische Infrastruktur EUR 23,9 Mio., davon EUR 2,2 Mio. für Leitungsnetze (Trink-, Abwasser-, Regenentwässerungs-, Wärme- und Klimaanlagen etc.), EUR 14,2 Mio. für Kabelnetze und EUR 3,4 Mio. für nachrichtentechnische Systeme.
- Teilprojekt Drittinvestitionen EUR 19,6 Mio., im Wesentlichen Leistungen für die Erschließung.
- Übergeordnete Maßnahmen für alle Teilprojekte EUR 16,2 Mio.
- Teilprojekt Planung EUR 15,7 Mio., davon EUR 6,5 Mio. für die Planung und Ausführung von Frei- und Grünflächen und EUR 2,4 Mio. für die Planung von Flugbetriebsflächen.
- Teilprojekt Schallschutzprogramm BER EUR 15,4 Mio.
- Grundstücke EUR 2,4 Mio.



# 02 Entwicklung des abgelaufenen Geschäftsjahres

## A Gesamtwirtschaftliche Lage und Entwicklung der Luftverkehrsbranche <sup>1</sup>

Die **deutsche Wirtschaft** konnte auch im Jahr 2011 ein starkes Wachstum verzeichnen. Das reale Bruttoinlandsprodukt legte im Berichtsjahr um 3% gegenüber dem Vorjahr zu. Nach starkem Auftakt wurde bereits zur Jahresmitte wieder das Vorkrisenniveau erreicht. Jedoch schwächte sich die Konjunktur gegen Jahresende ab und für das vierte Quartal 2011 zeichnete sich eine erwartungsgemäß schlechtere Entwicklung ab.

Die binnenwirtschaftliche Lage Deutschlands wird durch den privaten Konsum stabilisiert, der durch die positive Entwicklung von Beschäftigung und Einkommen gestützt wurde.

Verschiedene Unsicherheiten an den internationalen Märkten führten zur Verlangsamung des wirtschaftlichen Aufschwungs nach der dynamischen Erholungsphase 2010.

Zum einen wurde Anfang 2011 der Ölpreis stark nach oben getrieben, bedingt durch den „arabischen Frühling“. Zum anderen kam zeitweise ein Teil der japanischen Wirtschaft nach dem Tsunami im März 2011 zum Erliegen. Europa wird darüber hinaus von der anhaltenden Verschuldungskrise einiger Staaten des Euro-Raums belastet. Im Vergleich zu anderen Euro-Ländern zeigt sich die deutsche Wirtschaft jedoch als ausgesprochen robust.

Die **Luftverkehrsbranche** verzeichnete im Jahresverlauf 2011 insgesamt einen deutlichen Passagierzuwachs (5% gegenüber 2010). Dennoch ist ein kontinuierlicher Rückgang der Wachstumsraten im Passagierverkehr erkennbar, welcher damit zugleich die zunehmend schwächeren Rahmenbedingungen abbildet.

Die Zuwächse im Passagieraufkommen sind den größeren Flughäfen zuzuschreiben. Die zahlreichen kleinen und mittelgroßen Flughäfen mussten im Jahr 2011 Rückgänge verzeichnen. Es wurden 198,2 Mio. Ein- und Aussteiger an den deutschen Flughäfen im Gesamtjahr 2011 erfasst. Das Passagieraufkommen 2011 wurde vor allem vom Europa-Verkehr getragen, der im Jahresverlauf um +8,3% zulegen konnte.

---

<sup>1</sup> Quellen: ADV, Arbeitsagentur, Bundesbank, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Statistisches Bundesamt

Dagegen zeigt sich das Wachstum des innerdeutschen Luftverkehrs mit nur +1,6% etwas schwächer, was mit der zu Jahresbeginn 2011 eingeführten Luftverkehrsteuer zusammenhängt. Im internationalen Luftverkehr ist ein leichter Rückgang um -0,4% auf rund 34 Mio. Passagieren zu erkennen.

Auch im Bereich Luftfracht ist der Trend der vergangenen Monate ablesbar. Insgesamt nahm der Luftfrachtumschlag in 2011 um +4,8% auf über 4,4 Mio. Tonnen zu. Im Dezember 2011 ist der Frachtumschlag an den Flughäfen um -0,1% leicht zurückgegangen.

## B Geschäftsverlauf 2011

### B.1 Aviation Management/Verkehrsentwicklung

Die Zahl der Passagiere an den Flughäfen in Tegel und Schönefeld stieg im Jahr 2011 erstmals über die 24 Millionen-Marke: Insgesamt wurden 24.033.809 Passagiere gezählt, dies ist ein Anstieg gegenüber 2010 um 7,7%. Damit entwickelte sich der Luftverkehr in der Region Berlin-Brandenburg auch im neunten Jahr in Folge besser als der Durchschnitt der internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland (+5% gegenüber 2010). Mit diesem Ergebnis konnte zugleich der dritte Platz unter den deutschen Verkehrsflughäfen behauptet und der Marktanteil voraussichtlich auf über 12% gesteigert werden.

Das Rekordergebnis von über 24 Millionen Passagieren gibt dem Unternehmen Rückenwind für die Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg. Mit dem Verkehrsergebnis konnten bereits vor Inbetriebnahme die ursprünglichen Pläne für das Eröffnungsjahr weit übertroffen werden. Besonders positiv kann dabei die steigende Auslastung der Flugzeuge bewertet werden – ein Beleg für einen gesunden Luftverkehrsmarkt in der Hauptstadtregion.

#### Der detaillierte Blick auf die Verkehrszahlen

Qualitatives Wachstum bestimmte die Luftverkehrsentwicklung 2011 in der Hauptstadtregion – gerade die für Geschäftsreisende und Vielflieger attraktiven Verbindungen entwickelten sich sehr positiv. Die meisten Passagiere nutzten innerhalb Deutschlands die Strecke nach München (1.912.894 Passagiere; +5,2%) und innerhalb Europas nach London (1.362.762 Passagiere, +6,3%). Amsterdam ist ab Berlin der größte Wachstumsmarkt des vergangenen Jahres (+181.888 Pas-

sagiere; +42,1%). Bei den Langstrecken wählten die meisten Passagiere 2011 die Verbindungen nach New York (233.348 Passagiere; +12,0%).

Das größte Wachstum im innerdeutschen Verkehr konnte mit 11,4% auf der Strecke nach Frankfurt am Main verzeichnet werden. Rund zwei Drittel der insgesamt 1.794.166 Passagiere nutzten den Frankfurter Flughafen lediglich zum Umsteigen. Vor allem Destinationen in Nordamerika werden von diesen Passagieren via Frankfurt angefliegen. Dies bestätigt die allgemeine Nachfragesteigerung im Nordamerikaverkehr. Mit der Neuaufnahme der Strecken von Berlin nach New York (Mai 2011) und nach Los Angeles (Mai 2012) reagiert auch airberlin auf diese Marktentwicklung.

Die größten Zuwachsraten bei den **Märkten** gab es mit 13,7% im innereuropäischen Verkehr, insgesamt 14.832.202 Passagiere wurden auf diesen Strecken gezählt. Ein solides Wachstum konnte wieder auf den außereuropäischen Strecken verzeichnet werden: Die Zahl der Passagiere im weltweiten Luftverkehr stieg im vergangenen Jahr um 7,4% auf 1.178.922 (etwa 5% des Gesamtaufkommens). Dabei sticht besonders das Wachstum von 36,3% auf nunmehr 703.816 Passagiere auf den dreizehn Langstreckenverbindungen hervor. Mit 8.022.685 Passagieren sank dagegen die Nachfrage auf innerdeutschen Verbindungen um 1,9% gegenüber dem Vorjahr.

2011 setzte sich auch das kontinuierliche Wachstum bei der Zahl der **Umsteigepassagiere** in Berlin fort. Nach 1,7% im Jahr 2009 und 3,4% 2010 stieg der Anteil der Umsteigepassagiere am Gesamtaufkommen im Jahr 2011 auf rund 4,1% (+20,6% gegenüber 2010).

Bundesweit ist festzustellen, dass sich der registrierte Passagierzuwachs 2011 vor allem an den großen Flughäfen und solchen mit Drehkreuz-Funktionen konzentriert hat. Demgegenüber konnten mittlere und kleinere Flughäfen insgesamt nur ein geringes Wachstum verzeichnen oder müssen in Summe Passagierrückgänge registrieren. Dies hat ganz besonders die Verkehrsentwicklung an den Flughäfen in Schönefeld und Tegel widerspiegelt.

Die Flughäfen Tegel und Schönefeld zählten im vergangenen Jahr zusammen 242.961 **Flugzeugbewegungen** (+3,3%). Die **Auslastung** der Flugzeuge stieg auf 72,6% (+1,5 Prozentpunkte), die durchschnittliche Flugzeuggröße von 133 auf 136 Sitze.

Im Jahr 2011 wurden insgesamt 31.228 Tonnen **Fracht** an den Flughäfen Tegel und Schönefeld mit dem Flugzeug befördert. Das sind 4.340 Tonnen mehr als im Jahr 2010 (+16,1%). Vor allem auf den Langstrecken boomt das Geschäft mit der Beiladefracht. Hier konnte ein Zuwachs von 29% gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden. Für die Zukunft wird am neuen Flughafen Berlin Brandenburg mit jeder neuen Langstrecke ein zusätzliches Frachtaufkommen von bis zu 3.000 Tonnen pro Jahr erwartet.

Am **Flughafen Schönefeld** wirkte sich – wie im Vorfeld von der Luftverkehrsbranche befürchtet – die Einführung der deutschen Luftverkehrsteuer negativ aus. Die erfolgreiche Wachstumsgeschichte des Flughafens wurde dadurch



## Das Verkehrsaufkommen in Schönefeld und Tegel

### 2011

# 230.495

**Gewerbliche Flugbewegungen**  
davon 164.177 in Tegel  
und 66.318 in Schönefeld

# 24.034

**Fluggäste (in Tausend)**  
davon 16.920 in Tegel  
und 7.114 in Schönefeld

### 2010

**220.749** | **Gewerbliche Flugbewegungen**  
davon 152.948 in Tegel  
und 67.801 in Schönefeld

**22.324** | **Fluggäste (in Tausend)**  
davon 15.026 in Tegel  
und 7.298 in Schönefeld

### 2009

**215.493** | **Gewerbliche Flugbewegungen 215.493**  
davon 150.190 in Tegel  
und 65.303 in Schönefeld

**20.977** | **Fluggäste (in Tausend) 20.977**  
davon 14.180 in Tegel  
und 6.797 in Schönefeld



abrupt beendet: Der Flughafen Schönefeld zählte 2011 insgesamt 7.113.989 Passagiere, ein Rückgang um 2,5% gegenüber dem Vorjahr.

Zum alleinigen Wachstumstreiber entwickelte sich 2011 der **Flughafen Tegel**: Hier wurden insgesamt 16.919.820 Passagiere registriert, 1.894.220 mehr als im Vorjahr (+12,6%). Damit hat der Flughafen Tegel in seinem letzten vollständigen Betriebsjahr die Zahl der ursprünglich zu Bauzeiten erwarteten Passagiere um mehr als das Doppelte übertroffen.

An den Flughäfen Schönefeld und Tegel entwickelte sich das Verkehrsaufkommen wie folgt:

Gewerbliche Flugbewegungen	2011	2010	2009
Flughafen Tegel	164.177	152.948	150.190
Flughafen Schönefeld	66.318	67.801	65.303
<b>Gesamt</b>	<b>230.495</b>	<b>220.749</b>	<b>215.493</b>

Fluggäste (in Tausend)	2011	2010	2009
Flughafen Tegel	16.920	15.026	14.180
Flughafen Schönefeld	7.114	7.298	6.797
<b>Gesamt</b>	<b>24.034</b>	<b>22.324</b>	<b>20.977</b>

## B.2 Non Aviation Management

Das Jahr 2011 ist aus Sicht des Non Aviation Managements positiv verlaufen. Im Vergleich zu den beiden Vorjahren gab es keine Ereignisse wie die Finanzkrise oder den Ausbruch des isländischen Vulkans, die sich negativ auf die Erlösentwicklung des Non Aviation-Geschäftes ausgewirkt haben.

Sehr positiven Einfluss auf das Non Aviation-Geschäft hat weiterhin die Etablierung des **Flughafens Tegel** als airberlin-Hub. Hier wirkten sich wie im Vorjahr in fast allen Segmenten die steigenden Passagierzahlen positiv aus. Insbesondere die Implementierung des Walk-Through-Duty Free/Duty Paid-Shops und der gastronomischen Einrichtung von Marché im Terminal C2 leisten einen positiven Beitrag zur Ertragslage des Non Aviation-Bereiches. Um die weiter steigenden Passagierzahlen in Tegel abfertigen zu können, wurde zudem im September das Terminal C3 errichtet. Hier befindet sich eine mobile Einheit von Marché.

Generell konnte wie in den letzten Jahren von der Optimierung und der erfolgreichen Entwicklung der einzelnen Non Aviation-Segmente profitiert werden. Hier wurde das Angebot für den Passagier konsequent erweitert und die Attraktivität und die Anziehungskraft der einzelnen Shops deutlich gesteigert. Um

dem Passagier das Einkaufen am Flughafen noch attraktiver und angenehmer zu gestalten, wurde im ersten Halbjahr 2011 wieder ein Mystery-Shopping in Verbindung mit einer gezielten Verkaufsschulung der Mitarbeiter in den einzelnen Shops durchgeführt.

Trotz steigender Passagierzahlen und sehr positiver Entwicklung des Non Aviation-Bereiches wurden zum Ende des Geschäftsjahres einige weniger profitable Einheiten geschlossen. Dies betrifft drei Reisebüros, das Restaurant Tegel Terrace, den Convenience Store und den Crew Shop.

Das Segment Parkierung hat im Vergleich zu den beiden Vorjahren eine sehr erfreuliche Ertragsentwicklung vorzuweisen. Hier wird insbesondere von den steigenden Passagierzahlen profitiert.

Im Segment der Flughafenwerbung sind die Auswirkungen der Finanzkrise endlich überwunden und der Werbemarkt hat sich erholt. Es konnten wieder deutlich mehr Verträge, teils mit größeren Volumina, geschlossen werden. Dadurch konnten sowohl die Umsatzerlöse des Vorjahres als auch die geplanten Erlöse deutlich übertroffen werden.

Die Passagierzahlen am **Flughafen Schönefeld** jedoch waren rückläufig und lagen damit leicht unter Vorjahresniveau. Dieser Effekt konnte in den meisten Segmenten aber mehr als kompensiert werden, so dass insgesamt das Erlös-niveau des Vorjahres erreicht werden konnte. Dies liegt sowohl an 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 konsequent erweitert und die Attraktivität der einzelnen Shops deutlich gesteigert. Der Bereich der Parkierung hat am stärksten unter den sinkenden Passagierzahlen zu leiden, welches sich an der geringeren Auslastung der Parkierungsobjekte widerspiegelt. Hier konnte das Ertragsniveau des Vorjahres nicht erreicht werden.

Auch am Flughafen Schönefeld hat sich der Werbemarkt erholt und es waren im Berichtsjahr steigende Umsatzerlöse zu verzeichnen.

### B.3 Real Estate Management

#### **Airport City**

Direkt vor dem Terminal des BER entsteht die Airport City. Auf variablen Bau-feldern des 16 Hektar großen Areals können sechsgeschossige Gebäude mit einer Bruttogeschossfläche von rund 148.000 Quadratmetern realisiert werden. Die städtebaulichen Planungen sehen ein anspruchsvolles Ensemble vor, das sich entlang einer zentralen Plaza erstrecken wird. Bis zur Eröffnung des BER werden hier neben einem Vier-Sterne-Hotel und einem Büro- und Dienstleistungszentrum, ein Mietwagencenter sowie vier Parkhäuser entstehen.

Die Fay Projects GmbH erbaut auf rund 4.300 Quadratmetern Grundfläche das

# Airport City

sechsgeschossige Berlin Brandenburg Airport Center. Es ist das erste Bürogebäude in der Airport City und deckt unter anderem den über das Terminal hinausgehenden Bürobedarf. Die Fertigstellung des Objektes ist für April 2012 geplant. Die Übergabe der Flächen an die Mieter soll im Mai 2012, rechtzeitig zur Inbetriebnahme des künftigen Hauptstadt-Airports, erfolgen.

Gemeinsam mit der Steigenberger Hotel AG realisiert der Projektentwickler ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG direkt gegenüber dem Terminal, auf einer Grundfläche von ebenfalls rund 4.300 Quadratmetern, ein 4-Sterne-Superior Steigenberger Hotel mit über 322 Zimmern und einem Konferenzzentrum. Zur Eröffnung des neuen Airports stehen Passagieren und Besuchern insgesamt rund 10.000 Parkplätze zur Verfügung. Das Stellplatzangebot verteilt sich auf insgesamt vier Parkhäuser mit jeweils rund 2.200 Stellplätzen sowie weiteren Parkflächen. Südöstlich des Terminals wird ein modernes Mietwagencenter errichtet.

#### **Leasingobjekte**

Die Deutsche Anlagen-Leasing GmbH & Co. KG (DAL) wird vier Parkhäuser, ein Mietwagencenter, drei Gebäude für die Bodenverkehrsdienstleister und ein Gebäude für die Sicherheitsdienstleister errichten. Die FBB ist Leasingnehmer und zugleich Generalübernehmer der DAL. Die Bautätigkeiten wurden im Jahr 2010 begonnen. Die Fertigstellung aller 9 Objekte ist bis zur Inbetriebnahme des BER avisiert.

#### **Weitere Drittinvestitionen**

Auch für die Realisierung des Frachtgebäudes in der Service Area North hat die FBB einen Investor gebunden. Die Dietz AG baut auf einer Grundfläche von rund 32.000 Quadratmeter ein Luftfrachtzentrum für Beiladefracht, dessen Jahreskapazität 100.000 t beträgt.

Der Immobilieninvestor J.B. Harder Verwaltung GmbH & Co. KG baut in der westlichen Maintenance Area des BER einen 12.000 Quadratmeter großen Wartungshangar. airberlin und Germania werden diesen Hangar gemeinsam nutzen. Auch die Lufthansa Technik baut einen Wartungshangar, den die Deutsche Lufthansa AG selbst nutzen wird.

#### **Business Park Berlin**

Der Business Park Berlin ist der größte zusammenhängende Gewerbepark Berlins und somit ein entscheidender Bestandteil der Umfeldentwicklung des BER. Das großzügig durchgrünte Areal bietet maßgeschneidert arrondierte, voll erschlossene Grundstücke für Unternehmen aller Art. Die Entwicklung des Areals wurde mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ gefördert. Es werden deshalb bevorzugt produktionsorientierte Unternehmen angesiedelt. Rund 41% der Grundstücksfläche konnten bereits an Investoren veräußert werden.

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 und der Verkauf der Grundstücke im Business Park Berlin erfolgen nachfrageorientiert in drei Abschnitten. Der erste Erschließungsabschnitt mit einer vierspurigen Haupterschließungsstraße sowie zwei weiteren Verbindungsstraßen wurde bereits fertiggestellt. Die Realisierung des zweiten Erschließungsabschnitts erfolgt Anfang 2012.

### **Nachnutzung des Bestandsflughafens Schönefeld**

Die Bundesrepublik Deutschland betreibt zurzeit am Flughafen Tegel Einrichtungen für den Protokolldienst der Bundesregierung sowie für die Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung. Mit Eröffnung des BER wird der Flughafen Tegel geschlossen. Deshalb strebt die Bundesrepublik Deutschland eine möglichst zeitgleiche Verlagerung ihres Betriebs auf Flugflächen und Gebäude des Bestandsflughafens Schönefeld an.

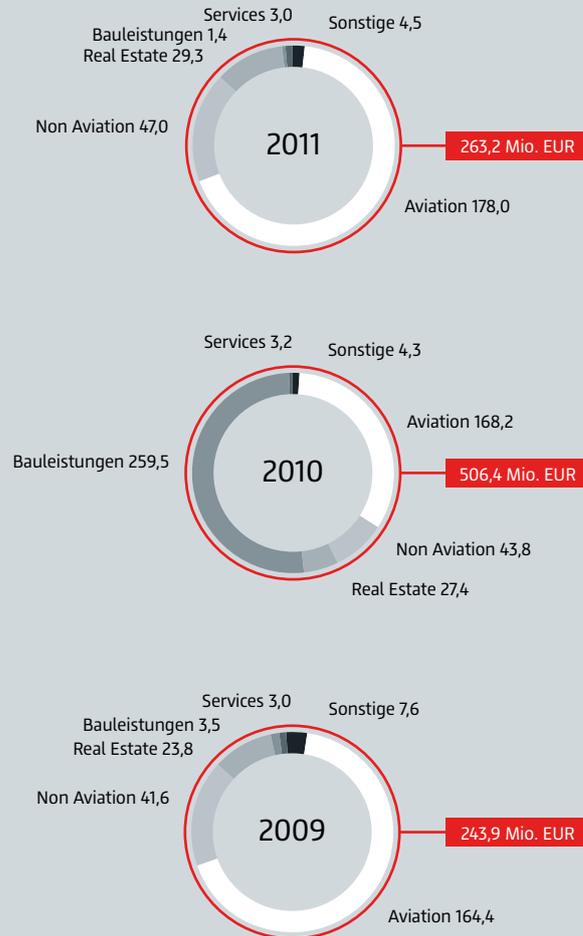
In Vorbereitung darauf hat die FBB mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) als Bauherrn Ende 2009 eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, in der die Aufgaben- und Kostenverteilung zwischen FBB und BImA geregelt wird. Die FBB beantragt und begleitet das notwendige Planänderungsverfahren, passt die landseitigen Verkehrsanlagen an und sichert die frühzeitige Baufeldübergabe an die BImA. Darüber hinaus regelt die Vereinbarung die Kostenübernahme durch die BImA für die von der FBB erbrachten Leistungen.

Als Ergänzung und Erweiterung der bestehenden Vereinbarung wurde im Oktober 2011 ein Mietvertrag für das Terminal A sowie die zusätzlichen Verkehrsflächen zwischen der BImA und der FBB unterzeichnet. Die Laufzeit dieses Vertrags ist bis mindestens Dezember 2014 vorgesehen. Des Weiteren wurde im Dezember 2011 ein Erbbaurechtsvertrag für die gesamten Flächen des künftigen Regierungsflughafens von beiden Parteien unterschrieben. Die noch ausstehende weitere Planungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Hauptmaßnahme sowie der Infrastruktur-, Erschließungs- und Realisierungsvertrag sollen im ersten Quartal 2012 abgeschlossen werden. Durch die bereits existierende erste Planungs- und Finanzierungsvereinbarung ist sichergestellt, dass weder der laufende Betrieb des Bestandsflughafens Schönefeld noch die Fertigstellung und Inbetriebnahme des BER beeinträchtigt werden.

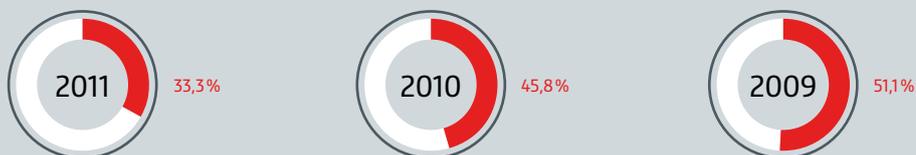
### **Schließung Tegel**

Mit der Eröffnung des neuen BER stellt der Flughafen Tegel am 3. Juni 2012 seinen Flugbetrieb ein. Nach dem Auszug der für den Flughafen Berlin Bran-

## Umsatzerlöse in Mio. EUR



## Eigenkapitalquote in Prozent



denburg wichtigen Funktionen ist es vorgesehen, ab dem 04. Juni 2012 die bestehenden Gebäude des Flughafens zu räumen. Bis zum 31. August 2012 werden die Mietflächen geräumt. Am 31. August 2012 ist die komplette Rückgabe des Flughafengeländes an das Land Berlin und den Bund vorgesehen. Bezüglich des Erbbaurechtsvertrages mit der Senatsverwaltung für Finanzen und den Verhandlungen des Erbbaurechts- und Nutzungsvertrages mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben laufen derzeit die Verhandlungen. Ein Abschluss der Verträge ist für das 1. Quartal 2012 vorgesehen.

## C Wirtschaftliche Entwicklung

### C.1 Ertragslage

Die FBB weist im Jahr 2011 einen Konzern-Jahresfehlbetrag von EUR 74,5 Mio. (Vorjahr Jahresüberschuss: EUR 4,1 Mio.) aus. Der Rückgang des Jahresergebnisses resultiert aus höheren Abschreibungen aufgrund der höheren Anlagenwerte und aus den gestiegenen Finanzierungskosten wegen höherer Kreditziehung für die Finanzierung des BER.

Die Umsatzerlöse sind von EUR 506,4 Mio. auf EUR 263,2 Mio. gesunken. Der Rückgang liegt in der Schlussrechnung der Schienenanbindung begründet, die im Vorjahr zu einem einmaligen überproportionalen Anstieg der Umsatzerlöse führte. Im Berichtsjahr sind die Umsatzerlöse der drei Geschäftsbereiche auf EUR 254,3 Mio. (Vorjahr: EUR 239,4 Mio.) gestiegen.

Umsatzerlöse in Mio. EUR	2011	2010	2009
Aviation	178,0	168,2	164,4
Non Aviation	47,0	43,8	41,6
Real Estate	29,3	27,4	23,8
Bauleistungen	1,4	259,5	3,5
Services	3,0	3,2	3,0
Sonstige	4,5	4,3	7,6
<b>Gesamt</b>	<b>263,2</b>	<b>506,4</b>	<b>243,9</b>

Die Steigerung des Verkehrsaufkommens am Flughafen Tegel sowie die auslaufenden Rabatte am Standort Schönefeld haben sich auch 2011 positiv auf die **Aviation**-Umsatzerlöse ausgewirkt, die im Vergleich zum Vorjahr um 5,8% angestiegen sind.

Die Umsatzerlöse aus dem **Non Aviation-Bereich** sind von EUR 43,8 Mio. um 7,2% auf EUR 47,0 Mio. gestiegen. Die Steigerung ist insbesondere durch höhere Umsatzmieten aufgrund gestiegener Kundenzahlen im Retail-Bereich sowie

gestiegene Einnahmen aus der Vermietung von Werbeflächen begründet.

Bei den Umsatzerlösen im Bereich **Real Estate** wurde eine Steigerung um 6,7% von EUR 27,4 Mio. auf EUR 29,3 Mio. verzeichnet. Gestiegenen Erlösen auf Grund von Erbbauzinszahlungen der Dalandi-Gesellschaften und aus der Vermietung von Flächen und Gebäuden stehen geringere Erlöse für die Entsorgung des Abwassers aus Enteisung gegenüber.

Die **sonstigen Umsatzerlöse** sind von EUR 4,3 Mio. auf EUR 4,5 Mio. um 6,9% gestiegen, was im Wesentlichen auf höhere Erlöse aus dem Kraftstoffverkauf zurückzuführen ist.

In den Umsatzerlösen sind Erlöse aus **Bauleistungen** für Dritte in Höhe von EUR 1,4 Mio. (Vj. EUR 259,5 Mio.) enthalten. Im Vorjahr waren in diesem Posten hauptsächlich Erlöse aus den erbrachten Bauleistungen im Zusammenhang mit der Schienenanbindung enthalten, die in 2010 abgerechnet wurde. Ohne die Schlussrechnung der Schienenanbindung betrugen die Umsatzerlöse aus Bauleistungen im Jahr 2010 EUR 2,5 Mio.

In den **Bestandsveränderungen** (EUR 11,6 Mio.; Vj. EUR -179,7 Mio.) werden die erbrachten Leistungen im Zusammenhang mit der Unterflurbetankung ausgewiesen. Im Vorjahr wirkte sich maßgebend die Schlussrechnung des Teilprojekts Schienenanbindung (EUR 181,4 Mio.) aus. Den noch nicht abgerechneten Leistungen stehen erhaltene Anzahlungen gegenüber.

Die **aktivierten Eigenleistungen** (EUR 9,1 Mio.; Vj. EUR 9,5 Mio.) resultieren im Wesentlichen aus Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Bau des BER.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sind gegenüber dem Vorjahr von EUR 15,3 Mio. auf EUR 10,6 Mio. gesunken. Im Vorjahr waren EUR 6,3 Mio. Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen enthalten, in 2011 sind es nur EUR 3,2 Mio.

Die **laufenden Aufwendungen** des Konzerns (EUR 287,8 Mio.) reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr (EUR 289,8 Mio.) um EUR 2,0 Mio. Dies entspricht einer Reduzierung von 0,7%. Im Einzelnen sanken die Materialaufwendungen um EUR 26,4 Mio. und sonstigen betrieblichen Aufwendungen um EUR 4,2 Mio. Dem steht ein Anstieg der Abschreibungen um EUR 24,6 Mio. und der Personalaufwendungen um EUR 4,0 Mio. gegenüber.

Aufwendungen in Mio. EUR	2011	2010	2009
Materialaufwand	56,6	83,0	117,9
Personalaufwand	95,2	91,2	94,9
Abschreibungen	74,3	49,7	57,9
sonstiger betrieblicher Aufwand	61,7	65,9	50,0
<b>Gesamt</b>	<b>287,8</b>	<b>289,8</b>	<b>320,7</b>

Der Rückgang des **Materialaufwands** um 31,8% auf EUR 56,6 Mio. ist hauptsächlich durch geringere Fremdleistungen/Bauleistungen für Dritte (EUR 12,2 Mio.; Vj. EUR 43,3 Mio.) sowie geringere Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (EUR 5,9 Mio.; Vj. EUR 9,2 Mio.) begründet. Dem gegenüber stehen höhere Aufwendungen für Versorgungsleistungen (EUR +2,4 Mio.) und gestiegene Aufwendungen für Baudienstleistungen/Instandhaltungen (EUR +5,0 Mio.). Der **Personalaufwand** ist von EUR 91,2 Mio. auf EUR 95,2 Mio. angestiegen. Bei einer nahezu konstanten durchschnittlichen Mitarbeiterzahl im Berichtsjahr wirkten sich vor allem die Zuführungen zu den Rückstellungen Personalkonzept TransFair BBI höher aus als im Vorjahr (EUR 7,0 Mio.; Vj. EUR 2,9 Mio.). Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** sind im Vergleich zum Vorjahr von EUR 65,9 Mio. auf EUR 61,7 Mio. um 6,4% gesunken. Dieser Rückgang ist vor allem auf geringere Aufwendungen für Rechts- und Beratungsleistungen (EUR -7,3 Mio.) zurückzuführen. Dem gegenüber stehen höhere Aufwendungen für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit (EUR +1,6 Mio.), für die Anmietung von Fremdkräften (+EUR 2,3 Mio.) sowie Aufwendungen aus der Zuführung zu den Rückstellungen für den Rückbau Schönefeld Nord (EUR 1,3 Mio.). Das **Ergebnis vor Ertragsteuern** beträgt EUR -74,7 Mio. Damit liegt das Jahresergebnis um EUR 79,7 Mio. unter dem vergleichbaren Vorjahreswert in Höhe von EUR 5,0 Mio.

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

Finanzielle Leistungsindikatoren	2011	2010	2009
Jahresergebnis in TEUR	-74.537	4.054	862
EBIT in TEUR (ohne neutrales Ergebnis, Finanzergebnis und Steuern)	12.114	59.855	33.287
EBITDA in TEUR (EBIT ohne Abschreibung)	86.384	109.527	91.212

Das Jahresergebnis beinhaltet neben dem Betriebsergebnis (EUR 12,1 Mio.) das Finanzergebnis (EUR -81,1 Mio.), neutrale Erträge (EUR 6,2 Mio.) und neutrale Aufwendungen (EUR 11,8 Mio.). Auf Grund von Erstattungen aus Vorjahren wird bei den Steuern vom Einkommen und Ertrag für 2011 ein Ertrag von TEUR 122 ausgewiesen.

Im **neutralen Ergebnis** (EUR -5,6 Mio.) werden unter anderem Aufwendungen und Erträge zu folgenden Positionen dargestellt: Veränderungen von Rückstellungen (EUR -3,8 Mio.), periodenfremde Aufwendungen inklusive Steuern für Vorjahre (EUR -2,5 Mio.), periodenfremde Erträge (EUR +0,1 Mio.).

## C.2 Vermögenslage

Die Vermögenslage stellt sich im Vorjahresvergleich wie folgt dar:

	31.12.2011		31.12.2010		Veränderung	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
<b>Vermögen</b>						
Anlagevermögen	2.637.949	93,3	2.060.606	92,8	577.343	28,0
Vorräte	24.653	0,9	19.492	0,9	5.161	26,5
Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	71.600	2,5	60.685	2,7	10.915	18,0
Langfristige Forderungen	9.256	0,3	8.872	0,4	384	4,3
Grundstücke Business Park Berlin	28.326	1,0	30.410	1,4	-2.084	-6,9
Flüssige Mittel	43.824	1,5	20.373	0,9	23.451	115,1
Übrige Aktiva	15.352	0,5	19.429	0,9	-4.077	-21,0
	<b>2.830.960</b>	<b>100,0</b>	<b>2.219.867</b>	<b>100,0</b>	<b>611.093</b>	<b>27,5</b>
<b>Kapital</b>						
Eigenkapital	942.081	33,3	1.016.617	45,8	-74.536	-7,3
Sonderposten	86.136	3,0	80.222	3,6	5.914	7,4
Langfristige Verbindlichkeiten	1.634.884	57,8	1.001.162	45,1	633.722	63,3
Kurzfristige Verbindlichkeiten	167.859	5,9	121.866	5,5	45.993	37,7
	<b>2.830.960</b>	<b>100,0</b>	<b>2.219.867</b>	<b>100,0</b>	<b>611.093</b>	<b>27,5</b>

Die Zunahme des **Anlagevermögens** resultiert im Wesentlichen aus den Zugängen für die Realisierung des BER (EUR 640,6 Mio.). Dem gegenüber stehen Anlagenabgänge (EUR 12,0 Mio.) sowie Abschreibungen (EUR 66,4 Mio.).

Die **Vorräte** sind im Berichtsjahr auf EUR 24,7 Mio. angestiegen, im Wesentlichen begründet durch die noch nicht abgerechneten Leistungen für die Unterflurbetankung.

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 im Geschäftsjahr nun EUR 28,3 Mio.

Die **langfristigen Verbindlichkeiten** enthalten neben Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (EUR 1.534,9 Mio.) auch Rückstellungen für Altersteilzeit- und Pensionsverpflichtungen (EUR 27,4 Mio.) sowie für das Personalkonzept TransFair BBI (EUR 2,4 Mio.). Darüber hinaus sind in den passiven Rechnungs-

abgrenzungsposten hinsichtlich der Schienenanbindung des BER EUR 23,8 Mio. langfristige Zuschüsse für Wartung und Instandhaltung sowie für übergeordnete Maßnahmen enthalten.

Die **kurzfristigen Verbindlichkeiten** beinhalten neben Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (EUR 47,9 Mio.) und erhaltenen Anzahlungen (EUR 21,2 Mio.) auch Rückstellungen, insbesondere für noch zu erbringende Leistungen für die Schienenanbindung des BER (EUR 9,2 Mio.), für Personal einschließlich Altersteilzeit und TransFair BBI (EUR 17,9 Mio.) sowie für ausstehende Eingangsrechnungen (EUR 8,7 Mio.).

Die Eigenkapitalquote der Gesellschaft beträgt:

	2011	2010	2009
Eigenkapitalquote in % (Eigenkapital/Gesamtkapital x 100)	33,3	45,8	51,1

### C.3 Finanzlage

#### C.3.1 Kapitalflussrechnung

Die Konzern-Kapitalflussrechnung zeigt in Kurzfassung folgende Entwicklung:

Kapitalflussrechnung	2011 TEUR	2010 TEUR	Veränderung TEUR
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	23.514	49.972	-26.458
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-644.587	-593.163	-51.424
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	644.524	488.349	156.175
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>23.451</b>	<b>-54.842</b>	<b>78.293</b>
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	20.373	75.215	-54.842
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	43.824	20.373	23.451

#### C.3.2 Finanzmanagement

Ziel des Finanzmanagements der FBB ist es, die Finanzierung des Flughafenbaus jederzeit sicherzustellen, die Finanzierungskosten gering zu halten und ein gewisses Maß an Flexibilität für die Zukunft zu gewährleisten.

#### BER-Langfristfinanzierung

Die Liquidität des Flughafens Berlin Brandenburg ist durch den Abschluss der BER-Langfristfinanzierung in Höhe von EUR 2,4 Mrd. im Jahr 2009 langfristig

gesichert. Das Vertragswerk inklusive der Bürgschaften ist konform mit den Regularien der EU-Kommission.

Aus diesen Kreditlinien wurden bis Jahresende 2011 EUR 1,5 Mrd. Barlinien in Anspruch genommen. Darüber hinaus waren aus diesen Linien zum Jahresende 2011 EUR 225 Mio. als Avale gezogen, um den Barwert der Swap-Verpflichtungen gegenüber den Swap-Banken abzusichern. Die Verpflichtung der FBB zur Absicherung der Swap-Geschäfte entfällt ab dem 15. März 2012 nach dem erfolgreichen Abschluss einer vertraglichen Restrukturierung im Dezember 2011 mit Banken.

### **Leasingfinanzierung**

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

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

Die Leasingfinanzierung konnte ohne Bürgschaft außerhalb der BER-Langfristfinanzierung dargestellt werden, weil mit den zugehörigen Erbbaurechten ausreichend werthaltige Sicherheiten zur Verfügung gestellt wurden. Die Leasingverträge beinhalten, dass die FBB die Generalübernehmerfunktion für die Erschließungen und Erstellung der Immobilien übernimmt. Damit ist das Risiko von Bauablaufstörungen und Schnittstellenproblemen beim Bauablauf minimiert worden.

Aufgrund der Verschiebung der Eröffnung des BER auf den 3. Juni 2012 wird sich entsprechend die Inbetriebnahme von acht Gebäuden auf den 1. Juni 2012 verschieben. Das Gebäude für Sicherheitsdienstleister wird zum 1. März 2012 von der FBB übernommen, um die Einbindung der Flughafensicherheit, der Bundespolizei und des Zolls in die operativen Abläufe des BER frühzeitig sicher zu stellen. Bis Jahresende 2011 wurden von den neun Leasingobjektgesellschaften aus der Leasinglangfristfinanzierung EUR 180 Mio. in Anspruch genommen.

### **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 BER

stattfinden. Um das ILA-Gelände an den BER anzubinden, ist eine Verlängerung des Taxiways B und die Erstellung zweier Verbindungspunkte zu Taxiway A erforderlich.

Zur Finanzierung der Baumaßnahmen wurde zusätzlich die bestehende Kreditlinie mit der Nord/LB ("ILA-Finanzierung") in Höhe von EUR 11 Mio. für eine Laufzeit von zehn Jahren mit Tilgung am Laufzeitende im August 2011 um weitere EUR 3 Mio. erhöht. Verwendungszweck für die gesamte Linie ist ausschließlich die Anbindung des neuen ILA-Geländes. Die Flächen wurden bereits für zehn Jahre an die Messe Berlin GmbH vermietet und sind nach Ablauf des Mietvertrags für den Eigenbedarf des BER-Flugbetriebs vorgesehen.

#### **EU-TEN-V-Mittel**

Im Jahr 2009 konnte sich der Flughafen Berlin Brandenburg 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 FBB 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.

## **D Investitionen an den Bestandsflughäfen**

Am Bestandsflughafen **Schönefeld** wurden im Berichtsjahr Investitionen für die Schmutzwasser- und Wasseranschlusskosten der Altbestandsflächen (EUR 4,2 Mio.) vorgenommen. Weiterhin wurde in das Verwaltungsgebäude eine Klimatisierung (EUR 0,5 Mio.) eingebaut und in ein Funktionsgebäude für den Umbau in ein Medical Assessment Center investiert (EUR 0,3 Mio.). Mit EUR 1,2 Mio. lag das Investitionsvolumen am Flughafen **Tegel** mit EUR 1,5 Mio. unter dem Vorjahreswert (EUR 2,7 Mio.).

## E Konzerngesellschaften

### E.1 Berliner Flughafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Der Flughafen Berlin Brandenburg ist alleiniger Gesellschafter der Berliner Flughafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (BFG). Die BFG betreibt den Bestandsflughafen Tegel, der mit der Eröffnung des Flughafens BER am 3. Juni 2012 seinen Betrieb einstellen wird. Im Berichtsjahr erwirtschaftete die BFG einen Jahresüberschuss von EUR 83,8 Mio.

### E.2 Flughafen Energie & Wasser GmbH

Die FBB hält 100 % des Stammkapitals der Flughafen Energie & Wasser GmbH (FEW). Die Flughäfen Tegel und Schönefeld haben ihre Aktivitäten der Energieversorgung an die FEW übertragen.

Die FEW schließt das Geschäftsjahr 2011 mit einem Jahresfehlbetrag von EUR 0,4 Mio. Im Berichtsjahr beeinflussten periodenfremde Nachbelastungen und noch nicht verrechenbare Aufwendungen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des BER das Ergebnis.

Der Geschäftsbetrieb der FEW umfasst auch den Flughafen BER. 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.

### E.3 Berlin Tourismus & Kongress GmbH

Der Flughafen Berlin Brandenburg 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 Gesellschaft betreibt die damit im Zusammenhang stehenden Dienstleistungs- und Handelsgeschäfte.

### E.4 Dalandi Grundstücksverwaltungsgesellschaften mbH & Co. Objekt KG

Seit 2010 ist der Flughafen Berlin Brandenburg 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 FBB 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 Kommanditgesellschaften weisen leasingtypische Anlaufverluste aus, die plangemäß in Zukunft mit zu erwirtschaftenden Erträgen ausgeglichen werden.

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

#### E.5 FMT Facility Management Tempelhof GmbH i.L.

Der Flughafen Berlin Brandenburg hält sämtliche Stammeinlagen der FMT Facility Management Tempelhof GmbH i.L. (FMT i.L.). Am 11. November 2009 beschloss die Gesellschafterversammlung der FMT i.L. die Auflösung der Gesellschaft. Die FMT i.L. weist zum 31.12.2011 einen Jahresfehlbetrag von TEUR 7 aus.

## F Personalwesen

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter des FBB-Konzerns entwickelte sich wie folgt:

Mitarbeiterzahlen (Jahresdurchschnitt)	2011	2010	2009
Mitarbeiter	1.392	1.397	1.399
Auszubildende	66	62	62
<b>Gesamt</b>	<b>1.458</b>	<b>1.459</b>	<b>1.461</b>

#### F.1 Ausbildungsstrukturen

Im Jahr 2011 wurden im Jahresdurchschnitt 66 Auszubildende und Studenten im dualen Studium beim FBB-Konzern beschäftigt. Ein wesentlicher Ausbildungsschwerpunkt lag bei den kaufmännischen und technisch-gewerblichen Berufen wie Luftverkehrskaufleute, Bürokaufleute, Systeminformatiker/in und Mechatroniker/in.

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

## F.2 Personalentwicklung

Ein großer Meilenstein im Rahmen der Personalentwicklung war im Jahr 2011 die Konzeption und Implementierung von unternehmensweiten Führungskompetenzen. Mit der Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg wachsen die Herausforderungen für die Führungskräfte der FBB. Vor diesem Hintergrund wurde das Projekt „Führungskompass“ aufgesetzt. Hier wurden in mehreren Workshops mit der Geschäftsführung, Führungskräften, Mitarbeitern und den Betriebsräten die Anforderungen und Erwartungen an die Führungskräfte des Flughafens erarbeitet. Diese Führungskompetenzen werden derzeit in die Auswahl, Entwicklung und Beurteilung von Führungskräften integriert.

Das im Jahr 2010 begonnene Entwicklungsprogramm für Fach- und Führungskräftenachwuchs „Take Off II“ wurde fortgesetzt. Hier erwartete die 14 Teilnehmer ein Mix aus verschiedenen Trainingsbausteinen. Ein internes Mentorenprogramm, Einzelcoachings, Entwicklungsgespräche, begleitende Projektarbeiten und Kaminabende mit der Geschäftsführung rundeten das Programm ab. Mit einem Development Center endete das Programm im Dezember 2011. Bereits während des Programms hat der Großteil der Teilnehmer eine neue Position eingenommen.

Weiterhin wurde eine Vielzahl von Seminaren zu Methoden-, Sozial- und Fachkompetenzen durchgeführt. Insgesamt nahmen mehr als 1.170 Teilnehmer an über 360 Schulungen teil.

## F.3 Einstellungen und Versetzungen

Die Flughäfen Schönefeld und Tegel konnten sich auch im Jahr 2011 als sehr attraktiver Arbeitgeber am Markt behaupten, was sich vor allem in ca. 3.000 Bewerbungen auf 94 ausgeschriebenen Stellen widerspiegelt. Insgesamt fanden 40 externe Einstellungen in fast allen Bereichen des Unternehmens statt. Die übrigen Stellen konnten intern besetzt werden, einige Stellen sind weiterhin ausgeschrieben.

## F.4 Betriebliches Gesundheitsmanagement

Der Flughafen Berlin Brandenburg hat seit mehreren Jahren ein betriebliches Gesundheitsmanagement implementiert, das über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus darauf abzielt, Krankheiten am Arbeitsplatz vorzubeugen, 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.

Am 5. August 2011 wurde zudem die dreijährige, erfolgreiche Zusammenarbeit mit der BKK-VBU zur betrieblichen Gesundheitsförderung durch die symbo-

liche Übergabe eines Bonusschecks im Wert von TEUR 16,5 gekrönt. Dieses Geld hilft, weitere Gesundheitsprojekte für die Mitarbeiter anzuschieben. 20 % des Bonus wurden den Mitarbeitern, die bei der BKK-VBU versichert sind, im August 2011 als Bonus ausgezahlt.

## G Umweltschutz

Der FBB-Konzern hat in den vergangenen Jahren bereits in erheblichem Umfang in den Lärm- und Klimaschutz, die Luftreinhaltung, den betrieblichen Umweltschutz und in eine intensive Information des Umlandes investiert. Diese Anstrengungen wird die FBB in den kommenden Jahren weiter verstärken. Der Flughafen Berlin Brandenburg will weiter wachsen. Besonders als stadtnaher Flughafen verfolgt die FBB das Ziel, eine Zunahme des Flugverkehrs vom Ressourcenverbrauch und der Lärmbelastung zu entkoppeln.

Der FBB-Konzern erfasst jährlich Kennzahlen zum Ressourcenverbrauch. Diese Umweltkennzahlen liefern einen wichtigen Beitrag zur Ermittlung möglicher Einsparpotentiale im Unternehmen. 2011 wird dabei das letzte komplette Berichtsjahr sein, das sich im Hinblick auf die Verbräuche auf die alte Infrastruktur der Flughäfen Schönefeld und Tegel bezieht. Zweifellos wird die Inbetriebnahme des BER im Hinblick auf den Ressourcenverbrauch eine Zäsur darstellen.

### Wasser

Am Flughafen Schönefeld wurde 2011 auf Grund leicht rückläufiger Passagierzahlen weniger Wasser verbraucht. Damit ging auch der Rückgang der Abwassermenge einher.

Der Flughafen Tegel verzeichnete gegenüber dem Vorjahr einen um 18 % erhöhten Trinkwasserverbrauch. Dieser ist vor allem auf die um 12,6 % gestiegenen Passagierzahlen zurückzuführen. Die 2011 und 2009 über die Schmutzwasserkanalisation abgeführten Abwassermengen sind deutlich höher als 2010 – bedingt durch ein erhöhtes, witterungsbedingtes Aufkommen an mit Enteisungsmitteln belastetem Niederschlagswasser.

Der Trinkwasserverbrauch und das Abwasseraufkommen hängen von verschiedenen technischen Prozessen ab. Signifikant für das Abwasseraufkommen ist das Wetter, weil während des Winterbetriebes das mit Enteisungsmitteln belastete Regenwasser in Schönefeld über eine Wurzelraumkläranlage geführt beziehungsweise bei zu hoher Schmutzfracht oder Menge der Kläranlage zugeführt wird.

### **Abfall**

Für den Flughafen Schönefeld entsprechen die Abfallmengen des Jahres 2011 ungefähr den Mengen des Jahres 2009. Der Anstieg des Abfallaufkommens in 2010 ist begründet in der Entsorgung der Inhalte aus Öl-/Wasserabscheidern sowie der Entsorgung der Abfallmengen aus dem Rückbau großer Gebäudekomplexe im Südteil des Flughafengeländes.

Am Flughafen Tegel war 2011 ein deutlicher Rückgang des Abfallaufkommens zu verzeichnen. Der Rückgang ist auf die Beendigung des Rückbaus versiegelter Flächen zurückzuführen, der in den beiden Vorjahren zu einem erhöhten Abfallaufkommen geführt hatte. Die bei dieser Baumaßnahme angefallenen Abfälle konnten überwiegend der Verwertung zugeführt werden.

Die der FBB zuzurechnenden Abfälle entstehen im Fluggastbereich, in Handel und Gastronomie, bei der Instandhaltung und Reparatur von Flugbetriebsflächen, Gebäuden und technischen Anlagen sowie vom Unternehmen genutzten Büros und Werkstätten. Bei der Entsorgung wird gemäß Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz zwischen gefährlichen Abfällen und nicht gefährlichen Abfällen unterschieden. Zum Teil unterliegen die Abfallmengen im Vergleich mehrerer Berichtsjahre starken Schwankungen. Diese ergeben sich beispielsweise aus Rückbauarbeiten oder der zyklischen Entsorgung von Abfällen aus Öl-/Wasserabscheidern.

### **Energie**

Der Eigenverbrauch an Wärme und Elektroenergie pro Verkehrseinheit am Flughafen Schönefeld war 2011 erneut rückläufig: Von 2009 zu 2011 sank dieser von 6,8 auf 5,5 Kilowattstunden. Am Flughafen Tegel sank der Eigenverbrauch an Wärme und Elektroenergie pro Verkehrseinheit 2011 unter den Wert von 2009: von 4,2 auf 3,9 Kilowattstunden. Die Energieeffizienz konnte 2011 folglich gesteigert werden.

Da seit 2009 die Stromversorgung der Baustelle des BER in der Energiebilanz des Unternehmens abgebildet wird, ist der Elektroenergiebedarf am Standort Schönefeld in den letzten drei Jahren um rund 16 % gestiegen. Der Verbrauch an Fernwärme hat sich seit 2010 verdoppelt. Dies ist ebenso wie der verstärkte Einsatz von Erdgas auf die Versorgung der BER-Baustelle zurückzuführen. Am Standort Schönefeld wird Heizöl seit 2011 nicht mehr zur Wärmeerzeugung eingesetzt. Die Anlagen der Firma E.ON edis liefern seit Sommer 2011 vertragsgemäß Wärme, Kälte und Strom.

### **Luft**

Der Flughafen Berlin Brandenburg hat im Jahr 2011 erhebliche Anstrengungen zur Untersuchung der Luftgüte auf dem Betriebsgelände und in dessen Umfeld unternommen. Bereits im Sommer – und damit ein Jahr vor Inbetriebnahme des Flughafens – nahm die Luftgütemessstelle am östlichen Kopf der Nordbahn ihren Betrieb auf. Somit wird es nach Inbetriebnahme möglich sein, Verände-

rungen der Luftgüte zu dokumentieren. Mit der Messstelle werden die verkehrstypischen Schadstoffe Kohlenmonoxid, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid und Feinstaub kontinuierlich erfasst. Zusätzlich werden Proben auf die Schadstoffe Benzol, Benz(a)pyren, weitere Kohlenwasserstoffe und Ruß untersucht. Die kontinuierlich erfassten Messwerte werden täglich auf der Internetseite des Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz veröffentlicht. Um die Luftqualität sowie die Umweltwirkungen des Luftverkehrs langfristig zu dokumentieren, hat der Flughafen Berlin Brandenburg im Jahr 2011 zudem ein freiwilliges Umwelt-Untersuchungsprogramm ins Leben gerufen. Im Mai wurde das Honigmonitoring aufgenommen, mit dem Honig, Waben und Pollen aus dem Umfeld des Flughafens auf Luftschadstoffe untersucht werden. Ein Biomonitoring mit standardisierten Grünkohlpflanzen liefert weitere wichtige Informationen über mögliche Umweltwirkungen des Luftverkehrs. An zehn Messpunkten im Flughafenumfeld wurden im Oktober und November 2011 Kohlpflanzen ausgebracht und anschließend analysiert. Bei beiden Projekten arbeitet der Flughafen Berlin Brandenburg mit dem unabhängigen Münchner Umweltinstitut UMW Umweltmonitoring zusammen.



# 03 Risikobericht

## A Risikomanagement

Risiken in der geschäftlichen Entwicklung werden durch die FBB-Gruppe konsequent erfasst, bewertet und beobachtet. Dafür hat der Konzern ein Risikomanagementsystem etabliert, das in das System der gesamten FBB-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 an 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.

## B Einzelrisiken

### B.1 Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die deutsche Wirtschaft hat sich auch 2011 positiv entwickelt und konnte sich von den negativen Folgen der Finanzkrise 2008/2009 erholen. Auch gegenüber den internationalen Krisen zeigte sich das Wachstum robust. Für das Jahr 2012 ist aufgrund der anhaltenden schwierigen wirtschaftlichen Lage einiger Länder im Euro-Raum mit einem nur moderaten Wachstum der deutschen Wirtschaft zu rechnen. Die FBB geht dennoch weiterhin von einer positiven Verkehrsentwicklung und deshalb von einem stetigen Wachstum ihrer Geschäftsfelder Aviation und Non Aviation aus.

## **B.2 Vorbereitungen der Inbetriebnahme (ORAT-Projekt)**

Neben der Vorbereitung der Mitarbeiter und dem Test von Schnittstellen und Systemen ist es ein erklärtes Ziel des Probebetriebs, 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.

Über ORAT-Schulungen und Probebetrieb hinaus wurden die Vorbereitungen zum Flughafenumzug (Start Ende des ersten Quartals 2012) sowie das begleitende Projektmanagement des ORAT-Programms fortgeführt.

## **B.3 Flugrouten und Schallschutzprogramm**

### **Die aktuelle Diskussion um Flugrouten**

Am 24. Januar 2012 hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) als zuständige Genehmigungsbehörde die Flugrouten des neuen Flughafens Berlin Brandenburg vorgestellt.

Grundlage der Entscheidungsfindung des BAF ist die Flugroutenplanung der Deutschen Flugsicherung, die am 6. September 2010 bekannt gegeben wurde. Eingeflossen sind auch die Ergebnisse der intensiven Beratungen der Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld und die lärmfachliche Stellungnahme des Umweltbundesamts.

Mit den jetzt festgelegten Flugrouten wird gewährleistet, dass die internationalen Bestimmungen über die Sicherheit der Zivilluftfahrt eingehalten werden und dass das Betriebskonzept der FBB mit den prognostizierten Flugbewegungen ab Inbetriebnahme des BER sichergestellt ist. Gleichzeitig musste die Planung der Flugrouten so erfolgen, dass so wenig Menschen wie möglich belastet werden.

### Das Schallschutzprogramm

Am 3. Juni 2012 wird der neue Flughafen in Betrieb gehen. Zum Schutz der Anwohner wurden im Planfeststellungsbeschluss von 2004 sowie im Planergänzungsbeschluss von 2009 Auflagen zum Lärmschutz verfügt. Diese werden im Schallschutzprogramm der FBB umgesetzt. Die FBB geht davon aus, dass etwa 25.500 Wohneinheiten und etwa 50 besondere Einrichtungen schalltechnisch zu ertüchtigen sind. D.h., die Wohn- und sonstigen Gebäude sowie die besonderen Einrichtungen (Kitas, Schulen, Seniorenwohnheime etc.) werden mit Vorrichtungen zum Schallschutz (Schallschutzfenster, verbesserte Dachdämmung) und/oder geeigneter Belüftung (schallgedämmte Lüftungseinrichtungen) versehen. Trotz der seit September 2010 immer wieder geführten Diskussionen um die Flugrouten wird das Schallschutzprogramm fortgeführt. Damit setzt der Flughafen Berlin Brandenburg die Auflagen aus dem Planfeststellungs- und dem Ergänzungsbeschluss um. Gleichzeitig hat sich die FBB in einer im Oktober 2011 abgegebenen Erklärung vor dem Bundesverwaltungsgericht verpflichtet, die Änderungen der Flugrouten zu berücksichtigen, sobald belastbare Planungsdaten vorliegen.

Der Planfeststellungsbeschluss legt hinsichtlich der Dimensionierung des Schallschutzes fest, dass innerhalb des Tagschutzgebietes „durch die An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten“. Die FBB hat das Schallschutzprogramm deshalb so dimensioniert, dass eine Belästigung kommunizierender Personen ausgeschlossen ist, also regelmäßig im Rauminnern keine höheren Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten. Die FBB beabsichtigt, durch einen Antrag beim Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg den Widerspruch zwischen der Formulierung des Planfeststellungsbeschlusses und dem eigentlichen Schutzziel zu beseitigen.

Das Antragsverfahren auf Erstattung von Vorrichtungen zum Schallschutz und Entschädigung des Außenwohnbereichs ist klar, einfach und transparent. Bis fünf Jahre nach BER-Eröffnung, also bis Juni 2017, können Schallschutzanträge gestellt werden.

Bis zum heutigen Zeitpunkt wurden mehr als 16.000 Anträge auf Schallschutz gestellt. Mehr als 13.000 Eigentümer erhielten ihre Kostenerstattungsvereinbarungen. Damit wurden die Eigentümer in die Lage versetzt, die erforderlichen Maßnahmen zum Schallschutz baulich umzusetzen.

Wenn die BER-Flugrouten nach ihrer endgültigen Festlegung von der bisherigen Grobplanung abweichen, kann dies gegebenenfalls auch Auswirkungen auf die Schutz- und Entschädigungsgebiete haben.

#### **B.4 Neue Entgeltordnung**

Die neue Entgeltordnung für den Flughafen Berlin Brandenburg ist vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) genehmigt worden. Die Auflagen des MIL (z.B. Überprüfung der Verkehrsannahmen, regelmäßige Konsultation der Nutzer nach Inbetriebnahme), die mit der Genehmigung einhergingen, können von der FBB erfüllt werden bzw. waren ohnehin von der FBB in den nächsten Schritten vorgesehen. Die FBB hat im Dezember 2011 eine weitere – freiwillige – Informationsveranstaltung mit den Airlines abgehalten. Hier wurden die überprüften Annahmen hinsichtlich Erlöse und Aufwendungen vorgestellt. Aus diesen Überarbeitungen gab es für die FBB keinen Anlass, das Entgeltmodell noch einmal bis zur Inbetriebnahme anzupassen. Die mögliche Aufnahme eines Förderbetrags für wachsende Airlines im Herbst 2012 wurde gegenüber den Nutzern kommuniziert.

#### **B.5 Strittige Regelungen der bestehenden Entgeltordnung**

Die Streitigkeiten zwischen der BFG und Airlines zu den Entgelten wurden im Jahr 2011 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 Fluggesellschaft 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 (airberlin) 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 airberlin geschlossenen Vertrages Gegenstand des Verfahrens. In erster Instanz wurde am 18. Dezember 2008 die Klage der BFG gegen airberlin 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. Der BGH hat die Entscheidung des Kammergerichts aufgehoben und an einen anderen Senat beim Kammergericht zurückverwiesen. Nach Auffassung des BGH sei die Umsetzung der Bodenverkehrsrichtlinie in deutsches Recht zutreffend erfolgt.

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 FBB die Nutzungsentgelte nicht nach sachgerechten Kriterien festgelegt habe. Die BFG hat gegen die Entscheidung Berufung eingelegt.

Aufgrund laufender Rechtsstreitigkeiten zwischen der BFG und verschiedenen Luftfahrtgesellschaften besteht das Risiko, dass Teile der auch von der FBB erhobenen Nutzungsentgelte zurück gezahlt werden müssen. In einem Fall sei die Umsetzung der Bodenverkehrsrichtlinie in deutsches Recht fehlerhaft, in einem anderen Fall seien die Nutzungsentgelte nicht nach sachgerechten Kriterien festgelegt worden. Im ersteren Fall hat der Bundesgerichtshof die negative Entscheidung der Vorinstanz aufgehoben und an einen anderen Senat beim Kammergericht zurückverwiesen. Nach Auffassung des BGH sei die Umsetzung der Bodenverkehrsrichtlinie in deutsches Recht zutreffend erfolgt. Die FBB hat das Risiko durch die Bildung von Rückstellungen angemessen berücksichtigt.

## B.6 Schließung von Tegel

Mit der Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg am 03. Juni 2012 ist die Schließung des Flughafens Tegel verbunden. Der Widerruf der luftfahrtrechtlichen Genehmigung für den Flughafen Tegel und die Entlassung der Anlagen und Flächen des Flughafens Tegel aus der luftrechtlichen Zweckbestimmung (Aufhebung der Planfeststellung) sind bestandskräftig. Die BFG hat bei der Luftfahrtbehörde beantragt, bereits für den Zeitraum ab Inbetriebnahme BER die Betriebsgenehmigung für den Flughafen Tegel zu widerrufen beziehungsweise von der Betriebspflicht zu befreien. Die derzeitige Widerrufbescheid sieht einen Widerruf der Betriebsgenehmigung mit Ablauf von sechs Monaten vor, nachdem die Verlängerung der künftigen Start- und Landebahn auf 3.600 m Länge und der Neubau der künftigen Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens BER mit einer Länge von mindestens 4.000 m funktionsfähig in Betrieb genommen worden ist.

Die Verhandlungen über die Modalitäten der Rückgabe der Liegenschaft sind mit den Grundstückseigentümern aufgenommen worden und stehen vor dem Abschluss. 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. 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 planungsrechtlichen Ausweisung 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, die im endverhandelten Entwurf vorliegt.

## B.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 (BIM) 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 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. Des Weiteren haben die Kläger ihre Klage auf die Facility Management Tempelhof GmbH (FMT) erweitert. Der Vorwurf der Kläger ist die Schlechterfüllung der vertraglichen Leistungen aus dem Bewirtschaftungszeitraum im Jahr 2009 durch die FMT.

In der mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht Berlin habe nach Auffassung des Landgerichtes die BFG die Liegenschaft vertragsgemäß zurückgegeben und dürfte in einem Urteil im Rechtsstreit obsiegen. Geschuldet war Erhalt und Rückgabe der Liegenschaft in einem altersgerechten und im Hinblick auf den Zweck der Überlassung (Betrieb Verkehrsflughafen) funktionstüchtigen Zustand. Diese Pflicht wurde von der BFG erfüllt. Das Gericht hat den Parteien einen Vergleich vorgeschlagen, über den die Parteien derzeit Vergleichsgespräche führen, um zu einer einvernehmlichen Lösung zu kommen.

## **B.8 Verbesserung der Wirtschaftlichkeit**

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

Ein wichtiger Aspekt ist dabei das konsequente Management der Betriebskosten am BER. 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.

## **B.9 Luftverkehrsabgabe**

Die Luftverkehrsabgabe hat am Flughafen Schönefeld zu dem vom FBB-Konzern erwarteten Rückgang der Passagierzahlen geführt. Insoweit wurden die Planungsannahmen der FBB bestätigt.

## **B.10 Vermarktung der Flächen des Business Park Berlin**

Die FBB plant die Veräußerung der verfügbaren Baufelder des Business Park Berlin. Die FBB wird die Vermarktungsaktivitäten intensivieren und geht deshalb davon aus, dass eine Vermarktung weiterhin erfolgreich sein wird und mit Inbetriebnahme des BER eine Belebung der Nachfrage einsetzen wird.

## **B.11 Finanzierung**

Mit der BER-Langfristfinanzierung, der Leasingfinanzierung und der ILA-Finanzierung sind die finanziellen Bedarfe der FBB gemäß der Langfristplanung gedeckt und die FBB auf ein solides Fundament für die künftigen Entwicklungen gestellt. Die Kreditlinien beinhalten auch Reserven, um Risiken abzudecken. Aus heutiger Sicht besteht in den kommenden Jahren kein weiterer Finanzierungsbedarf für die FBB.

## B.12 Finanzinstrumente

Wesentliche Finanzinstrumente im Sinne des § 289 Abs. 2 Nr. 2 HGB bestanden bei der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2011 in der Form von Forderungen und Verbindlichkeiten. Der weitaus größte Teil der Verbindlichkeiten besteht gegenüber Kreditinstituten aus der BER-Langfristfinanzierung. Die Forderungen machen nur einen kleinen Anteil der Bilanzsumme aus. Abgesehen von der BER-Langfristfinanzierung 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 BER-Langfristfinanzierung stellen einen wesentlichen Bestandteil der Zahlungsverpflichtungen der FBB dar. Da sich die Zinskosten der BER-Langfristkredite auf Basis des variablen 3-Monats-Euribors ermitteln, wäre die FBB bei einer Änderung des Zinsniveaus bedeutenden Risiken aus Zahlungsstromschwankungen ausgesetzt.

Die Gesellschaft hat sich daher mit Hilfe von Zinsswaps 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 FBB erwarteten Zinszahlungen etabliert, so dass die aktuell niedrigen Zinsen der FBB auch teilweise zugutekommen.

Durch die Besicherung der Zinsswaps mit Avalen ist die FBB implizit Zinsänderungsrisiken über die Marktwerte der Zinsswaps ausgesetzt. Um dieses Risiko zu eliminieren, wurden die Zinsswaps restrukturiert. Die Verpflichtung zur Besicherung entfällt ab dem 15. März 2012.

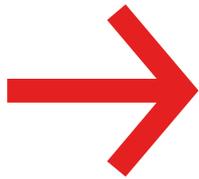
Mit der Inbetriebnahme des BER ändert sich die Risikostruktur für die FBB. Das Bau- und Inbetriebnahmerisiko sinkt sukzessive mit der Eröffnung des BER am 3. Juni 2012 und operative Risiken eines Flughafens treten in den Vordergrund. Vor diesem Hintergrund hat die FBB die Sicherungsstrategie überprüft und sie entsprechend an den neuen operativen Erfordernissen ausgerichtet.

### **B.13 BER-Projektverlauf**

Die Werthaltigkeit wesentlicher Teile des Sachanlagevermögens gründet auf der Annahme der erfolgreichen Realisierung des BER. Der BER wird am 3. Juni 2012 in Betrieb genommen. Um dies sicherzustellen, werden fortwährend in allen Teilprojekten Leistungspakete fertig gestellt, Funktionsproben durchgeführt und Anlagen in Betrieb genommen. Abnahmeprozesse (VOB-Abnahmen und behördliche Abnahmen) wurden begonnen – für Teilleistungen haben bereits Abnahmen erfolgreich stattgefunden. Abnahmen weiterer Leistungen befinden sich in Vorbereitung. Diese und weitere Bauprozesse bedingen konsequente Controllingmaßnahmen, jedoch können Risiken hinsichtlich der Einhaltung von Kosten- und Terminplänen nicht ausgeschlossen werden.

### **B.14 Würdigung des Gesamtrisikos**

Das Risikomanagementsystem des FBB-Konzerns wies für das Geschäftsjahr 2011 weder eine Bestandsgefährdung durch Einzelrisiken noch durch aggregierte Risiken auf. Auch für das Jahr 2012 sind bestandsgefährdende Risiken nicht erkennbar.



# 04 **Ausblick und Chancen**

## **A Entwicklung des Geschäftsbetriebes**

### **A.1 Aviation Management/Verkehrsentwicklung**

Für das kommende Jahr erwarten die Wirtschaftsforschungsinstitute nur noch ein moderates wirtschaftliches Wachstum in Deutschland. Damit sehen die Experten Deutschland immerhin noch an der Spitze der Entwicklung im Euro-Raum. In den europäischen Nachbarstaaten wird zumeist mit deutlich schwächeren Zuwächsen bzw. teilweise auch Rückgängen gerechnet. Hinzu kommen wachsende Risiken (u.a. Verschuldungskrise einiger Länder des Euro-Raums, Ölpreisentwicklung), wodurch Prognosen schwieriger werden und es zu Abweichungen kommen kann.

Der Flughafenverband ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) erwartet bei den genannten Vorzeichen aktuell in seiner Prognose für 2012 einen Passagierzuwachs von rund 2% an den deutschen Flughäfen. Belastet wird die Verkehrsentwicklung auch weiterhin durch die seit Jahresbeginn 2011 geltende Luftverkehrsteuer, die vor allem im innerdeutschen Luftverkehr zu Angebotsreduktionen und Nachfragerückgängen geführt hat. Im Hinblick auf den Emissionshandel scheint die politisch zugesagte wettbewerbsneutrale Einbeziehung auch von außereuropäischen Airlines mittlerweile kaum noch möglich. Damit dürften aus dem Emissionshandel erhebliche, einseitige Belastungen europäischer Fluggesellschaften gegenüber Wettbewerbern aus den USA, Russland, China und dem Mittleren Osten erwachsen. Die beiden großen deutschen Airlines Lufthansa und airberlin haben deutlich reduzierte Kapazitätsplanungen für 2012 angekündigt.

Die Flughäfen Tegel und Schönefeld haben bis einschließlich 2011 eine Sonderrolle bei der Verkehrsentwicklung in Deutschland gespielt. Nach neun Jahren, in denen sich der Luftverkehr in der Hauptstadtregion besser entwickelt hat als im Bundesdurchschnitt, rechnen die Flughäfen Schönefeld und Tegel 2012 mit einer Konsolidierung auf hohem Niveau – eine vorsichtigeren Einschätzung als auf Bundesebene. Diese zurückhaltende Erwartungshaltung gründet sich auf neuen, höheren Aviation-Entgelten für den neuen Flughafen Berlin Brandenburg, auf die anhaltend negativen Auswirkungen der Luftverkehrsabgabe und nicht zuletzt auf den Auswirkungen des isolierten Standorts auf Wettbewerbs-

routen, die bisher auf Schönefeld und Tegel verteilt waren.

2012 bildet im Luftverkehr der Hauptstadtregion eine Zäsur: Das Jahr markiert den Übergang der Flughäfen Schönefeld und Tegel zum neuen Flughafen Berlin Brandenburg. Für das Jahr 2012 werden insgesamt 23,5 Millionen Passagiere erwartet.

Positiv wird sich 2012 das Auftreten der beiden großen Airlines airberlin (Drehkreuz-Ausbau, weitere Langstreckenangebote, oneworld-Beitritt) und Lufthansa (weitere Flugzeugstationierungen, größte Einzelinvestition in den Standort) sowie von EasyJet (weitere Destinationen) am Standort Berlin entwickeln: Alle drei Airlines haben Ende 2011 klare Wachstumsankündigungen für ihr Engagement zunächst an den Flughäfen Tegel und Schönefeld, ab 3. Juni 2012 dann am Flughafen Berlin Brandenburg getätigt.

Klar ist: Auch 2012 wird das Langstreckenangebot in der Hauptstadtregion weiter wachsen. Nach den neuen Langstrecken nach Dubai, Miami und Mombasa (November 2010) und New York (Mai 2011) wird airberlin ab Januar 2012 auch Abu Dhabi und ab Juni 2012 Los Angeles anfliegen. Gleichzeitig erhöht airberlin die Zahl ihrer Flüge von Berlin nach New York von vier Mal pro Woche auf tägliche Frequenzen. Dies ist ein weiterer Beleg dafür, dass der Berliner Luftverkehrsmarkt nicht mehr nur quantitativ, sondern auch qualitativ wächst.

Die gewerblichen Flugbewegungen im Jahr 2012 werden leicht über den Werten 2010 (221.000) und 2011 (230.000) liegen. Die Zahl der Fluggäste wird dagegen voraussichtlich leicht unter dem Vorjahr liegen (2010: 22,3 Mio., 2011: 24,0 Mio.).

## A.2 Non Aviation Management

Im Geschäftsjahr 2011 wurden die noch ausstehenden Non Aviation-Verträge mit dem Parkraumbewirtschafter und dem Konzessionär für Flughafenwerbung sowie den mobilen Gastronomieangeboten und Service-Automaten am BER abgeschlossen.

Der Ausbau der Mietflächen am BER hat in enger Abstimmung mit den Mietern begonnen und wird in 2012 bis zur Eröffnung des neuen Flughafens finalisiert. Die Verkaufsmitarbeiter aller Einrichtungen werden bis zur Eröffnung geschult, um so einheitliche Service- und Qualitäts-Standards des Flughafens Berlin Brandenburg zu gewährleisten. Auch die Bestandsmieter werden weiterhin



intensiv betreut, so dass die gute Mieter-Performance beibehalten und aus Sicht der Kunden an den Bestandsflughäfen ein bestmöglicher Service geboten werden kann.

### **A.3 Real Estate Management**

Aufgrund der positiven Marktnachfrage ist für 2012, abhängig von den laufenden Planänderungsverfahren, die Ausschreibung eines weiteren Hotels in der Airport City geplant.

Um einem 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.

Die im Jahr 2011 erstellten planerischen Konzepte zur Nutzungsänderung des Bestandsflughafens Schönefeld werden im Jahr 2012 weiter ausgearbeitet und konkretisiert; ferner werden Maßnahmen zur Schaffung von Planungs- und Baurecht ergriffen. 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 wurde im Geschäftsjahr 2011 die Realisierung des zweiten Erschließungsabschnitts begonnen und durchgeführt. Damit sind sämtliche bereits veräußerten Flächen erschlossen.

## **B Wirtschaftliche Entwicklung**

Im Jahr 2012 wird mit einem deutlichen Anstieg der Umsatzerlöse gerechnet. Dies begründet sich mit dem neuen BER-Aviation-Entgelten und höheren Erträgen der Geschäftsfelder Non Aviation und Real Estate.

Ebenfalls wird 2012 das Niveau der laufenden Betriebsaufwendungen (ohne sonstige Steuern) des Jahres 2011 (EUR 287,8 Mio.) deutlich überschritten. Dies ist im Wesentlichen begründet durch höhere Abschreibungen in Folge der Inbetriebnahme von BER-Anlagen sowie höhere sonstige betriebliche Aufwendungen, insbesondere Aufwendungen im Vorfeld der BER-Eröffnung, z.B. für Probetrieb, Marketingmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit. Auch die Finanzaufwendungen werden infolge des BER-Investitionsvolumens weiter ansteigen.

Insgesamt wird inbetriebnahmebedingt der Anstieg der Aufwendungen höher ausfallen als die Steigerung der Umsatzerlöse. Deshalb wird im Vergleich zum Ergebnis des Geschäftsjahrs 2011 das Jahr 2012 plangemäß mit einem höheren, im unteren dreistelligen Millionenbereich liegenden, Jahresfehlbetrag abschließen. Für 2013 wird mit einem nahezu ausgeglichenem Jahresergebnis geplant.

## C Der neue Flughafen Berlin Brandenburg

### C.1 Wesentliche Maßnahmen 2012

Zentrale Zielsetzung im Projekt BBI im Jahr 2012 ist die Fertigstellung des Flughafens Berlin Brandenburg auf Basis des Inbetriebnahmetermins am 3. Juni 2012.

Für das Projekt wurde der Großteil an Vergaben getätigt. Hierzu gehören z.B. die Vergaben für die Hangarvorfelder, der Pavillons auf Grundlage der neuen EU-Sicherheitsvorschrift und die des künftigen ILA-Messegeländes (Rollweg B und Static Display Area). Im Jahr 2012 erfolgen nur noch Vergaben für Kleinstleistungen. Das Investitionsvolumen für BER wird im Jahr 2012 mit EUR 467,3 Mio. um EUR 173,3 Mio. unter dem Vorjahresniveau liegen. Dies liegt nicht zuletzt daran, dass der neue Flughafen Berlin Brandenburg im Sommer 2012 in Betrieb genommen wird.

Im Jahr 2012 stehen folgende Meilensteine baulicher Maßnahmen an:

- Fertigstellung der Feininstallationen und Feinausbau der technischen Gebäudeausstattung
- Fertigstellung der Ausführungsleistungen für den Mieterausbau Retail/Gastronomie
- Beginn des Integrationsprobetrieb am 7. Februar 2012
- restliche Abnahmen der betriebsspezifischen Gebäude und Beginn der Nutzung im ersten Quartal 2012
- Ausführungsleistungen für Fassade und Dach der Pavillons im zweiten Quartal 2012
- Fertigstellung und Abnahme der Zusatzleistungen der privaten Straßen (verkehrliche Erschließung Airport City) im ersten Quartal 2012
- Fertigstellung und Abnahme der Kabelnetze im ersten Quartal 2012
- Abnahme der Gebäude für die Bodenverkehrsdienste im ersten Quartal 2012.
- Erbringung von Restleistungen für Hangarvorfeld und Rollbahnsysteme und -wege im ersten Quartal 2012 sowie Abnahmen im zweiten Quartal 2012
- Fertigstellung der Parkhäuser, des terminalnahen Parkhauses und des Mietwagencenters im ersten Quartal 2012 sowie Abnahmen im ersten und zweiten Quartal 2012
- Gesamtabnahme der Erweiterung der Flugbetriebsflächen nach Probebetrieb im zweiten Quartal 2012
- Fertigstellung des Hangars von airberlin im ersten Quartal 2012 und des Hangars von Lufthansa im zweiten Quartal 2012
- Fertigstellung und Abnahme der Frei- und Grünflächen im zweiten Quartal 2012.



## C.2 Ausblick Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt

### Die heiße Phase vor der Inbetriebnahme

Im Februar 2012 hat der Probetrieb mit Komparsen begonnen: 10.000 Berliner und Brandenburger testen ihren neuen Flughafen. Bisher haben sich 18.000 Interessierte angemeldet, weitere Anmeldungen über die Warteliste sind möglich. Bis Mai 2012 wird der neue Airport in Testdurchläufen auf Herz und Nieren geprüft. Ab April 2012 werden erste Geräte und Anlagen von den beiden Standorten Tegel und Schönefeld zum neuen Airport für die Hauptstadtregion transportiert – die heiße Umzugsphase beginnt. Gut eine Woche vor Inbetriebnahme ist der Startschuss für den großen Countdown: Am 24. Mai 2012 findet die offizielle Eröffnungsfeier für den Flughafen Berlin Brandenburg statt.

### Abschied von Schönefeld und Tegel

Am 2. Juni 2012 geht ein Kapitel in der Luftfahrtgeschichte Berlins zu Ende: Am Abend werden die beiden bestehenden Flughäfen Tegel und Schönefeld geschlossen. Tegel schließt damit 42 Jahre nach der Aufnahme des zivilen Luftverkehrs seine Pforten, Schönefeld schließt 66 Jahre nach seiner Eröffnung. Der letzte Flug ab Tegel erfolgt am Abend des 2. Juni durch airberlin, in Schönefeld startet als letzte Maschine ein Flugzeug der Aeroflot.

### 3. Juni 2012: Flughafen Berlin Brandenburg geht an den Start

Die Erstflüge ab BER stehen fest: Zeitgleich starten am frühen Morgen des 3. Juni eine airberlin- sowie eine Lufthansa-Maschine parallel auf der Nord- und der Südbahn des neuen Flughafens.

Zuvor wartet in der Nacht vom 2. auf den 3. Juni 2012 eine logistische Herausforderung: der große Umzug der bestehenden Flughäfen Tegel und Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg. Die große Herausforderung besteht darin, dass über Nacht mobile Geräte, Fahrzeuge und Anlagen von den beiden Bestandsflughäfen zum neuen Airport transportiert werden müssen. In Tegel und Schönefeld wird bis zum späten Abend des 2. Juni geflogen, am frühen Morgen des 3. Juni muss der Flughafen Berlin Brandenburg betriebsbereit sein.

Schönefeld, 1. März 2012

Prof. Dr. Rainer Schwarz

Dr. Manfred A. Körtgen

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

„Wir haben den von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (vormals 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 2011 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 1. März 2012

PricewaterhouseCoopers, Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wolfgang Wagner, Wirtschaftsprüfer

Harald Hermann, Wirtschaftsprüfer

# Impressum

Herausgeber:  
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH  
12521 Berlin

**[www.berlin-airport.de](http://www.berlin-airport.de)**  
**[www.facebook.com/berlinairport](https://www.facebook.com/berlinairport)**

Tel. +49 (0)30 | 6091-70 100  
Fax: +49 (0)30 | 6091-70 070  
E-Mail: [pressestelle@berlin-airport.de](mailto:pressestelle@berlin-airport.de)

Vi.S.P.: Ralf Kunkel

Redaktion: Nicole Dapper, Andreas Spaeth

Grundlayout: Scholz & Friends

Gestaltung, Realisation: andesee Werbeagentur GmbH & Co. KG

Fotos, Abbildungen: Ligatur S. 4, 9, 10, 13, 19, 25, 26, 30, 32, 33, 34, 37, 39, 43,  
44, 45, 46, 47, 50, 51, 52, 55  
Alexander Obst/Marion Schmieding 15, 17, 18 oben, 20  
Ludwig S. 16, 18 unten  
Dietz AG S. 35  
Visualisierung: Björn Rolle S. 38  
Archiv Flughafen Berlin Brandenburg S. 48, 49

Stand März 2012



## Flughafen Berlin Brandenburg

### Zeitachse

Probetrieb

November 2011 – Mai 2012

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

