

# Geschäftsbericht 2012

SXF, TXL & BER

## → Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

### Passagiere 2012

Berlin gesamt	25.261.477
Berlin-Schönefeld	7.097.274
Berlin-Tegel	18.164.203

### Flugzeugbewegungen 2012

Berlin gesamt	242.872
Berlin-Schönefeld	71.758
Berlin-Tegel	171.114

### Vorsitzender der Geschäftsführung

Hartmut Mehdorn

### Geschäftsführer Technik

Horst Amann

### Geschäftsführerin Finanzen

Heike Fölster

### Gesellschafter

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

**Airlines** 81

**Flugziele** 178

### Mitarbeiter (zum 31.12.2012)

Gesamt	1.414
Berlin-Schönefeld	1.055
Berlin-Tegel	359
Auszubildende	70

### Kontakt

Flughafeninfo Tel. 030 | 6091-1150

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

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

[www.twitter.com/berlinairport](https://www.twitter.com/berlinairport)

# Inhalt

<b>Vorab</b> .....	4
Vorwort des Aufsichtsratsvorsitzenden Matthias Platzeck .....	4
Editorial des Vorsitzenden der Geschäftsführung Hartmut Mehdorn .....	7
<b>SPRINT zum BER</b> .....	9
SPRINT zum BER .....	10
Die Flughafengesellschaft .....	12
Rekordjahr: 25 Millionen Passagiere .....	14
Internationale Destinationen 2012 .....	16
Verkehrsstatistik 2012 .....	18
Dialog .....	22
Struktur .....	24
<b>Unsere Zahlen</b> .....	27
Konzernbilanz .....	28
Konzerngewinn- und -verlustrechnung .....	30
Konzernkapitalflussrechnung .....	31
Konzernerneigenkapitalspiegel .....	32
Konzernanhang .....	33
Entwicklung des Anlagevermögens .....	48
Konzernlagebericht .....	50
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers .....	102
<b>Umwelt</b> .....	105
Fluglärm .....	107
Luftqualität .....	108
Klima und Energie .....	110
Flughafen-Landschaftspark .....	111
<b>Impressum</b> .....	112

## Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bau des Flughafens Berlin Brandenburg ist das wichtigste Infrastrukturprojekt in der deutschen Hauptstadtregion. Ein Satz der immer noch gilt – trotz aller Schwierigkeiten. Dass der Flughafen nicht, wie geplant, eröffnen konnte, ist mehr als ärgerlich. Doch nun sind die Weichen gestellt, dass es mit dem Projekt wieder aufwärts gehen kann. Die Flughafen-gesellschaft hat eine neue Führungsmannschaft bekommen, das Unternehmen wurde neu strukturiert. Mit dem Beschleunigungsprojekt SPRINT unter Leitung des Vorsitzenden der Geschäftsführung Hartmut Mehdorn wird die Flughafengesellschaft alles dafür tun, um den Flughafen schnell ans Netz zu bringen.

Jede Region ist auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Der neue Hauptstadtflughafen wird optimal in das Verkehrsnetz von Schiene und Straße eingebunden und ist damit aus der ganzen Region Berlin-Brandenburg gut zu erreichen. Der Flughafen ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Berlin und



Brandenburg. Er schafft die benötigten Kapazitäten im Luftverkehr und generiert Arbeitsplätze. Schon jetzt hat sich in den Landkreisen Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald ein erfolgreiches Cluster Luftverkehrswirtschaft gebildet. Auch die angrenzenden Gemeinden des Flughafens profitieren bereits deutlich durch Bevölkerungszuwachs und neue Firmenansiedlungen. Die Tourismus- und Kongresswirtschaft der Haupt-

*„Jede Region ist auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen.“*

*Matthias Platzeck,  
Ministerpräsident des Landes Brandenburg  
und Aufsichtsratsvorsitzender der  
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH*

stadtregion ist weiterhin auf Wachstumskurs.

Natürlich bringt ein Flughafen auch Belastungen für das Umfeld mit. Doch die Anwohner des Flughafens Berlin Brandenburg werden durch ein anspruchsvolles Schallschutzprogramm vor Fluglärm geschützt. Die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg bekennt sich zu ihrer Verantwortung und wird den Menschen ein guter Nachbar sein.

*Matthias Platzeck  
Ministerpräsident des Landes Brandenburg  
und Aufsichtsratsvorsitzender der  
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH*









## Editorial

### „Wir können Flughafen, wir können BER.“

Hartmut Mehdorn, Vorsitzender der  
Geschäftsführung der Flughafen Berlin  
Brandenburg GmbH

*Sie geehrte Damen u. Herren,*

2012 war wohl das schwierigste Jahr in der Geschichte unseres Unternehmens, denn der neue Flughafen Berlin Brandenburg konnte nicht wie geplant am 3. Juni 2012 eröffnet werden.

Unser Ziel ist nun, den BER so schnell wie möglich in Betrieb zu nehmen. Deswegen haben wir im April 2013 das Beschleunigungsprojekt SPRINT gestartet. Mit SPRINT steuern und koordinieren, strukturieren und priorisieren wir. Schnell, unbürokratisch und über Hierarchieebenen hinweg. Wir sehen es als unsere wichtigste Aufgabe, den Flughafen BER zügig und sicher ans Netz zu bringen.

Auch für unsere Kunden und Partner war 2012 kein einfaches Jahr. Alle Beteiligten mussten sich innerhalb kürzester Zeit darauf einstellen, weiter an den alten Flughäfen zu arbeiten und nicht wie geplant am BER starten zu können. Wir bedauern es sehr, wenn die verschobene Eröffnung auch für unsere Kunden negative Auswirkungen hatte und wir werden offensiv darum werben, verloren gegangenes Vertrauen zurückzuerlangen.

Trotz der schwierigen Lage ist es uns sehr gut gelungen, den Flugbetrieb durchzuführen und auszubauen – wir konnten die gestiegenen Passagier-

zahlen auf den bestehenden Flughäfen Schönefeld und Tegel bewältigen. Mit mehr als 25 Millionen Passagieren wurde sogar eine neue Bestmarke erreicht. Das war eine Aufgabe, die den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an den beiden Flughäfen große Kraftanstrengungen abverlangte und immer noch abverlangt. Ich danke daher an dieser Stelle allen Kolleginnen und Kollegen für ihre hohe Einsatzbereitschaft und für die gute Zusammenarbeit mit unseren Kunden, den Fluggesellschaften. Und deren Gästen danke ich für ihre Geduld und für ihr Verständnis.

Jetzt schauen wir nach vorne: Mit dem Flughafen Berlin Brandenburg werden wir einen hochmodernen Airport bekommen, der die Luftverkehrsinfrastruktur der deutschen Hauptstadtregion für die nächsten Jahrzehnte sichert. Bis zur Eröffnung gibt es noch viel zu tun. Doch wir sind jetzt auf einem guten Weg. Und wir werden zeigen: Wir können Flughafen, wir können BER!

*Hartmut Mehdorn*

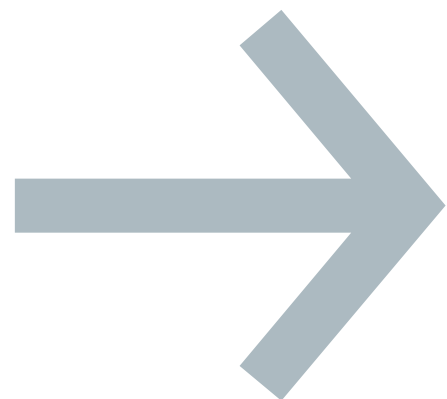
Hartmut Mehdorn  
Vorsitzender der Geschäftsführung der  
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

01 Hartmut Mehdorn, Vorsitzender der Geschäftsführung der  
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, auf dem Vorfeld des BER





# SPRINT zum BER



# SPRINT zum BER

## Die Eröffnung beschleunigen

Im April 2013 startete das Beschleunigungsprojekt SPRINT. Das Ziel: Den neuen Flughafen zügig ans Netz zu bringen.

Nach der mehrfach abgesagten Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg im Jahr 2012 liegt der Fokus der Flughafengesellschaft darauf, den BER erfolgreich und möglichst zeitnah in Betrieb zu nehmen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde das Beschleunigungsprojekt SPRINT ins Leben gerufen, das vom Vorsitzenden der Geschäftsführung geleitet wird. SPRINT bündelt sämtliche mit der Inbetriebnahme des BER zusam-

menhängenden Aufgaben, angefangen von den Restbauarbeiten über Genehmigungen, Probetrieb bis zur Flughafeneröffnung selbst. Zentrales Steuerungselement von SPRINT ist ein Project Management Office (PMO), das direkt auf dem BER angesiedelt ist. Geschäftsleitung und Führungskräfte der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH arbeiten vor Ort gemeinsam mit externen Sachverständigen sowie einer größeren Zahl von Modulmanagern an der zügigen und sicheren Eröffnung des BER. Die integrierte Prozessarbeit in einem Großraum-Campus schafft die Basis für schnelle Entscheidungen. Hier werden über Hierarchien hinweg Probleme analysiert, auf ihren Kern reduziert und gelöst. Die getroffenen Entscheidungen werden sofort dokumentiert und allen Beteiligten gegenüber kommuniziert.

### Project Management Office (PMO)

Für die Steuerung des Projekts wurde ein Project Management Office (PMO) gebildet, das auf dem BER angesiedelt ist. Das PMO ist das zentrale Managementinstrument für SPRINT. Es stellt



Das Project Management Office ist direkt am BER angesiedelt. In dem Großraumbüro laufen alle Fäden für SPRINT zusammen.

*„Wir haben am BER einen Campus errichtet. Morgens um 9 Uhr findet eine Lagebesprechung statt. Wir kommunizieren direkt und ohne E-Mails, treffen Entscheidungen an Ort und Stelle und sorgen für eine schnelle Umsetzung.“*

Hartmut Mehdorn,  
Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

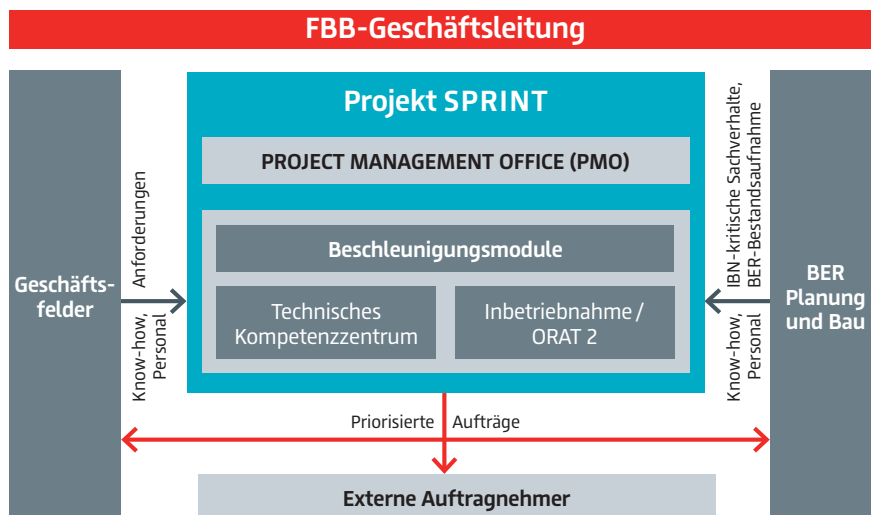
die Unterstützungsinstrumente für die Umsetzung des SPRINT Projekts zur Verfügung. Dazu zählen unter anderem das klare, fokussierte Reporting, ein übergreifender und einheitlicher Zeitplan sowie die Unterstützung der internen und externen Kommunikation. Das PMO ist das Bindeglied zwischen der Geschäftsführung und den Modulmanagern.

## Die Module

Die anstehenden Aufgaben für die Inbetriebnahme des BER sind in Module aufgeteilt. Modulmanager sind interne und externe Fachkräfte. Die Manager steuern die Gewerke übergreifend, um so ein lösungsorientiertes Arbeiten entlang der zentralen Herausforderungen sicherzustellen. Der Zuschnitt von Modulen erfolgt flexibel und wird am Bedarf des Projekts ausgerichtet.

## Das technische Kompetenzzentrum

SPRINT verfügt über ein technisches Kompetenzzentrum, in dem zusätzlicher Sachverstand gebündelt ist. Bei Bedarf holen sich die Modulmanager hier schnell Expertenrat ein, z.B. zur



Lösung von Problemen und der Behebung von Mängeln in der Zusammenarbeit mit externen Firmen. Das technische Kompetenzzentrum unterstützt die Maßnahmen zur beschleunigten Inbetriebnahme, so dass diese schnell und unbürokratisch umgesetzt werden können.



# Die Flughafengesellschaft

## Das Unternehmen wird neu geordnet



Die Flughafengesellschaft sichert die Luftverkehrsinfrastruktur der deutschen Hauptstadtregion.

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH steht derzeit vor besonderen Herausforderungen. Einerseits muss der neue Flughafen Berlin Brandenburg fertig gestellt und eröffnet werden. Andererseits muss das Unternehmen den Flugverkehr der Hauptstadtregion über die Flughäfen Schönefeld und Tegel bis zur BER-Eröffnung sicher und reibungslos abwickeln. Es hat sich gezeigt, dass auch strukturelle Maßnahmen nötig sind, um die Flughafengesellschaft zurück auf die Erfolgsspur zu führen. Am 1. Mai 2013 wurde das Unternehmen organisatorisch neu aufgestellt. Direkt unter dem Vorsitzenden der

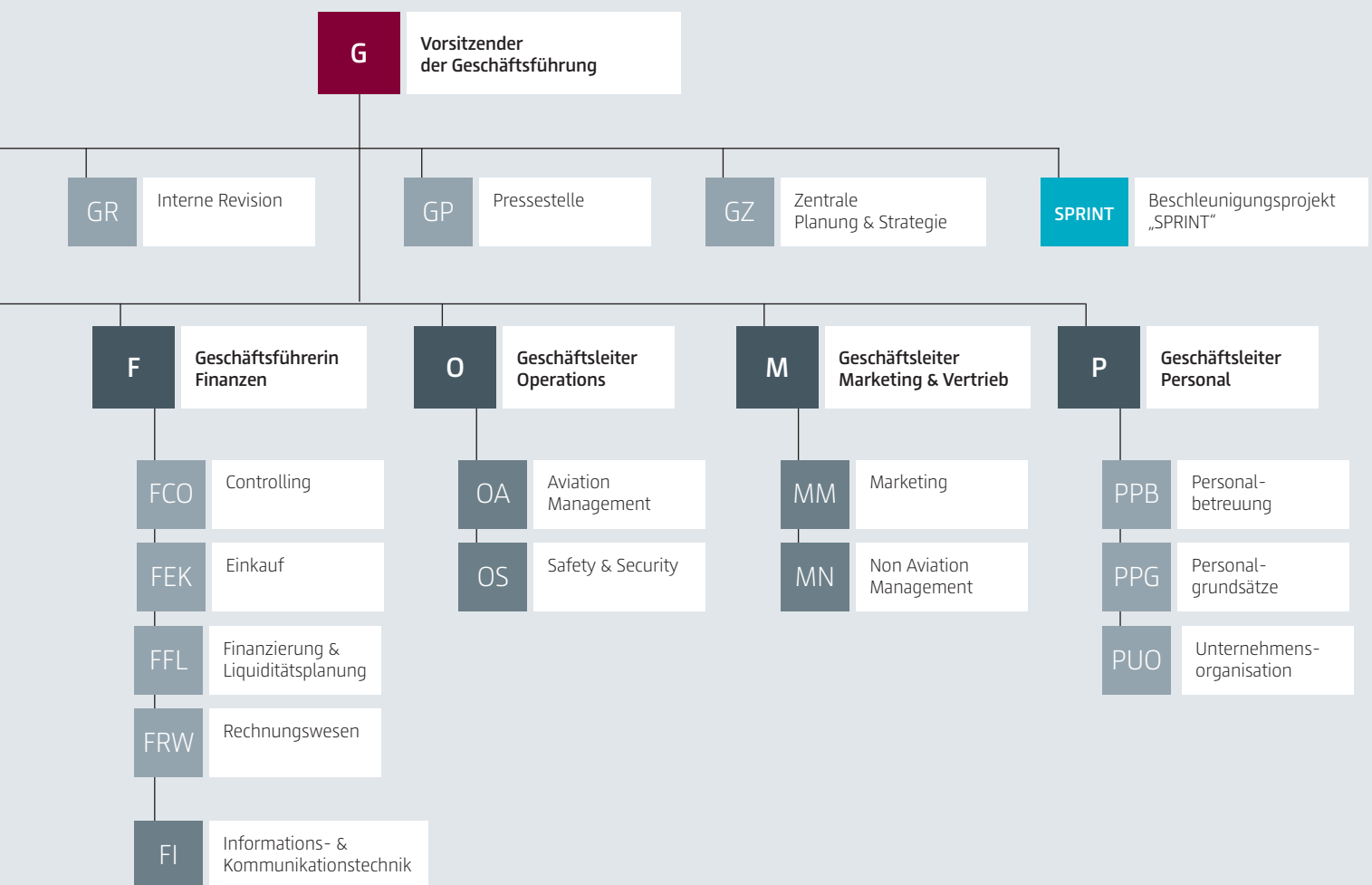
Geschäftsführung wurde ein Leitungsteam mit klarer Fachverantwortung etabliert. Dieser Geschäftsleitung gehören die Geschäftsführer Technik, die Geschäftsführerin Finanzen sowie die Leiter der Geschäftsfelder Operations, Marketing und Vertrieb sowie Personal an. Hinzu kommen die Stabsstellen sowie das Beschleunigungsprojekt SPRINT, die direkt dem Vorsitzenden der Geschäftsführung zugeordnet sind.

Für den Flughafen TXL wurde ein Verbesserungsprogramm beschlossen, welches helfen wird, bis zur Eröffnung des BER einen reibungslosen Flugverkehr zu garantieren.



*„Kurze Entscheidungswege und klare Zuständigkeiten sind immer noch die beste Form, um ein Unternehmen erfolgreich zu führen.“*

Hartmut Mehdorn,  
Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH



## Die Führungsstruktur der Flughafengesellschaft

(Stand Mai 2013)



airberlin fliegt seit März 2013 nach Chicago.

## 25 Millionen Passagiere Ein Rekordjahr für die Flughäfen Schönefeld und Tegel

Das Verkehrswachstum in Berlin lag 2012 deutlich über dem Bundesdurchschnitt.

2012 wurde die Rekordmarke von 25,3 Millionen Passagieren erreicht. Am Flughafen Berlin-Schönefeld starteten und landeten 7,1 Millionen Gäste. Am Flughafen Berlin-Tegel konnten 18,2 Millionen Passagiere begrüßt werden. Das Wachstum lag mit 5,1 Prozent deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 1,1 Prozent. Wachstumstreiber waren vor allem

die neuen Strecken von airberlin und Lufthansa, aber auch easyJet. Im Jahr 2012 wurden von Berlin aus insgesamt 178 Ziele angeboten. Schwerpunkt am Flughafen Schönefeld sind innereuropäische Verbindungen, in Tegel kommen zahlreiche Strecken in Deutschland sowie Langstreckenverbindungen hinzu. Als jüngste Interkontinental-Verbindung



## 2012 standen insgesamt 178 Ziele im Flugplan.



Derzeit wird der Flugverkehr über die bestehenden Flughäfen Schönefeld und Tegel abgewickelt.

wurde im März 2013 Chicago in den Flugplan mit aufgenommen.

### Ausblick 2013

Im Jahr 2013 wird sich das Verkehrswachstum bundesweit verlangsamen. Die Passagierzahlen in Berlin werden voraussichtlich nur leicht zunehmen. Dank besserer Auslastung und dem Einsatz größerer Maschinen ist bei der Anzahl der Flugbewegungen ein leichter Rückgang zu erwarten.

### Ertüchtigung der bestehenden Flughäfen

Bis zur Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg wird der Flug-

verkehr der Hauptstadtregion über die beiden Flughäfen Schönefeld und Tegel abgewickelt. Um die Qualität der Abfertigung und den Service für die Passagiere sicherzustellen, wird die Flughafengesellschaft bis zu 20 Millionen Euro in die Flughäfen investieren. Das Gros der Investitionen fällt auf den besonders stark ausgelasteten Flughafen Tegel.

Der Handlungsbedarf erstreckt sich auf drei Bereiche:

- **Infrastruktur:** Die Infrastruktur der bestehenden Flughäfen Schönefeld und Tegel ist in die Jahre gekommen. So stehen z. B. Investitionen in die Kälte- und Wärmeversorgung, die Gebäudeleittechnik, bei den Gepäckbändern und auf den Rollwegen an.

- **Service:** Wichtigste Service-Maßnahmen sind der Einbau weiterer Monitore zur Fluggastinformation, eine Grundreinigung des Flughafen-terminals, die Sanierung bestehender und der Einbau weiterer sanitärer Anlagen.
- **Personal:** Die Flughafengesellschaft wird ihr Personal in Tegel weiter verstärken, um z. B. bei Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten schneller agieren zu können.



DEUTSCHLAND

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

• Reykjavik

- ←
- Los Angeles
  - Miami
  - Newark
  - New York

- ↙
- Punta Cana
  - Varadero

↓

- Windhuk

# Internationale Destinationen im Jahr 2012





# Gesamt Verkehrsstatistik Berlin



	2012	Veränderung zum Vorjahr in %
<b>A. Fluggäste gesamt</b>	<b>25.261.477</b>	<b>5,1</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>25.236.664</b>	<b>5,2</b>
1. Linienverkehr	24.725.407	5,7
a) Inland	7.859.342	-1,8
b) Ausland	16.866.065	9,6
2. Gelegenheitsverkehr	511.257	-15,8
a) Pauschalflugverkehr	472.410	-17,4
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	28.422	-2,1
c) Sonstiger Verkehr	10.425	59,9
<b>II. Transit</b>	<b>24.813</b>	<b>-29,9</b>
<b>B. Flugzeugbewegungen gesamt</b>	<b>242.872</b>	<b>0,0</b>
<b>I. Gewerblicher Verkehr</b>	<b>231.244</b>	<b>0,3</b>
1. Linienverkehr	215.915	0,7
a) Passagierverkehr	213.854	0,7
b) Frachtverkehr	2.061	3,9
2. Gelegenheitsverkehr	15.329	-5,2
a) Pauschalflugverkehr	3.404	-19,3
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	5.686	-7,7
c) Frachtverkehr	466	-8,8
d) Sonstiger Verkehr	5.773	9,4
<b>II. Nichtgewerblicher Verkehr</b>	<b>11.628</b>	<b>-6,7</b>
<b>C. Luftfracht gesamt</b>	<b>32.139.652</b>	<b>2,9</b>
<b>I. Lokalverkehr Summe</b>	<b>31.458.533</b>	<b>3,0</b>
a) Ausladung	15.656.163	7,0
b) Zuladung	15.802.370	-0,7
1. Linienverkehr	29.642.440	6,4
a) Frachter	3.502.568	4,0
2. Gelegenheitsverkehr	1.816.093	-32,3
a) Frachter	1.801.466	-29,2
<b>II. Transit</b>	<b>681.119</b>	<b>0,8</b>
<b>III. Trucking</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
<b>D. Luftpost gesamt</b>	<b>5.351.893</b>	<b>12,7</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>5.350.838</b>	<b>12,7</b>
1. Nachtpostverkehr	5.219.902	11,0
<b>II. Transit</b>	<b>1.055</b>	<b>-50,8</b>

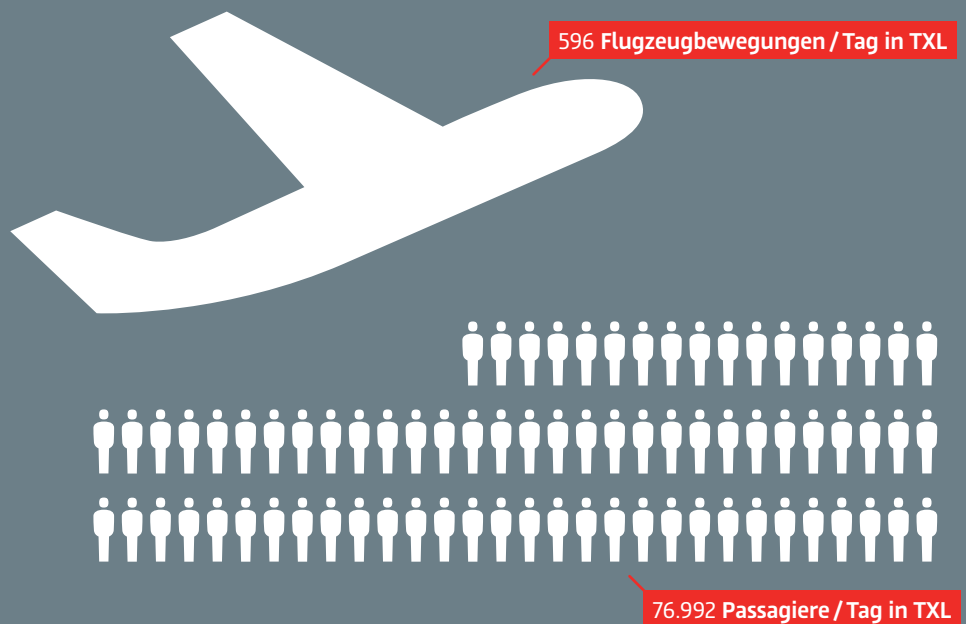
# SXF & TXL

## Spitzenwerte 2012

### Spitzentage

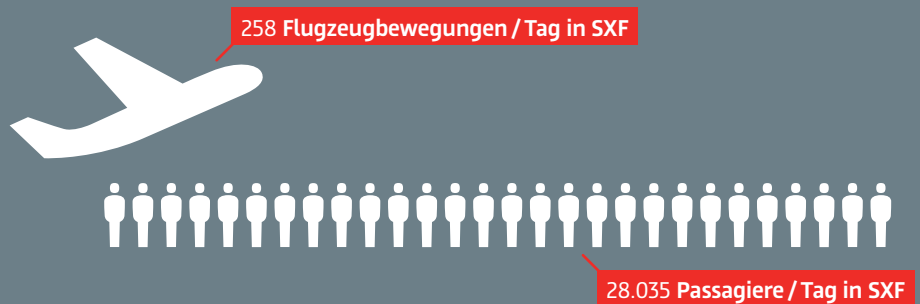
#### Tegel

28.09.2012  
 76.992 Passagiere  
 28.09.2012  
 596 Flugbewegungen



#### Schönefeld

28.09.2012  
 28.035 Passagiere  
 258 Flugbewegungen



### Spitzenstunden

#### Tegel

30.09.2012  
 17–18 Uhr  
 5.914 Passagiere

27.11.2012  
 8–9 Uhr  
 51 Flugbewegungen

#### Schönefeld

20.05.2012  
 21–22 Uhr  
 3.416 Passagiere

06.04.2012  
 15–16 Uhr  
 28 Flugbewegungen

# SXF

## Verkehrsstatistik Schönefeld



	2012	Veränderung zum Vorjahr in %
<b>A. Fluggäste gesamt</b>	<b>7.097.274</b>	<b>-0,2</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>7.082.828</b>	<b>-0,2</b>
1. Linienverkehr	6.803.781	0,1
a) Inland	694.075	-22,2
b) Ausland	6.109.706	3,4
2. Gelegenheitsverkehr	279.047	-7,0
a) Pauschalflugverkehr	252.035	-8,6
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	19.056	-4,1
c) Sonstiger Verkehr	7.956	82,8
<b>II. Transit</b>	<b>14.446</b>	<b>0,7</b>
<b>B. Flugzeugbewegungen gesamt</b>	<b>71.758</b>	<b>-2,5</b>
<b>I. Gewerblicher Verkehr</b>	<b>65.053</b>	<b>-1,9</b>
1. Linienverkehr	55.477	-2,8
a) Passagierverkehr	54.198	-3,3
b) Frachtverkehr	1.279	24,4
2. Gelegenheitsverkehr	9.576	3,3
a) Pauschalflugverkehr	1.779	-10,0
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	3.114	-4,0
c) Frachtverkehr	448	-10,9
d) Sonstiger Verkehr	4.235	19,4
<b>II. Nichtgewerblicher Verkehr</b>	<b>6.705</b>	<b>-7,6</b>
<b>C. Luftfracht gesamt</b>	<b>5.206.172</b>	<b>12,0</b>
<b>I. Lokalverkehr Summe</b>	<b>4.788.505</b>	<b>6,2</b>
a) Ausladung	2.722.866	17,4
b) Zuladung	2.065.639	-5,6
1. Linienverkehr	3.350.813	69,2
a) Frachter	2.533.550	98,2
2. Gelegenheitsverkehr	1.437.692	-43,1
a) Frachter	1.434.141	-41,6
<b>II. Transit</b>	<b>417.667</b>	<b>196,6</b>
<b>III. Trucking</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
<b>D. Luftpost gesamt</b>	<b>1.125.656</b>	<b>-72,4</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>1.125.221</b>	<b>-72,4</b>
1. Nachtpostverkehr	1.119.330	-72,5
<b>II. Transit</b>	<b>435</b>	<b>-52,1</b>



# TXL

## Verkehrsstatistik Tegel

	2012	Veränderung zum Vorjahr in %
<b>A. Fluggäste gesamt</b>	<b>18.164.203</b>	<b>7,4</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>18.153.836</b>	<b>7,4</b>
1. Linienverkehr	17.921.626	8,0
a) Inland	7.165.267	0,8
b) Ausland	10.756.359	13,4
2. Gelegenheitsverkehr	232.210	-24,5
a) Pauschalflugverkehr	220.375	-25,6
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	9.366	2,2
c) Sonstiger Verkehr	2.469	14,0
<b>II. Transit</b>	<b>10.367</b>	<b>-50,8</b>
<b>B. Flugzeugbewegungen gesamt</b>	<b>171.114</b>	<b>1,0</b>
<b>I. Gewerblicher Verkehr</b>	<b>166.191</b>	<b>1,2</b>
1. Linienverkehr	160.438	2,0
a) Passagierverkehr	159.656	2,1
b) Frachtverkehr	782	-18,1
2. Gelegenheitsverkehr	5.753	-16,6
a) Pauschalflugverkehr	1.625	-27,5
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	2.572	-11,9
c) Frachtverkehr	18	125,0
d) Sonstiger Verkehr	1.538	-11,3
<b>II. Nichtgewerblicher Verkehr</b>	<b>4.923</b>	<b>-5,5</b>
<b>C. Luftfracht gesamt</b>	<b>26.933.480</b>	<b>1,3</b>
<b>I. Lokalverkehr Summe</b>	<b>26.670.028</b>	<b>2,4</b>
a) Ausladung	12.933.297	5,0
b) Zuladung	13.736.731	0,1
1. Linienverkehr	26.291.627	1,6
a) Frachter	969.018	-53,6
2. Gelegenheitsverkehr	378.401	142,9
a) Frachter	367.325	318,4
<b>II. Transit</b>	<b>263.452</b>	<b>-50,8</b>
<b>III. Trucking</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
<b>D. Luftpost gesamt</b>	<b>4.226.237</b>	<b>532,8</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>4.225.617</b>	<b>533,9</b>
1. Nachtpostverkehr	4.100.572	542,2
<b>II. Transit</b>	<b>620</b>	<b>-49,9</b>





Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an der Fluggastinformation haben ein offenes Ohr für alle Fragen.

## 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 unserer Homepage finden Sie Informationen für Reisende und Besucher, Geschäftskunden und Partner, Informationen zum Flughafen Berlin Brandenburg sowie mehr über die Flughafengesellschaft.

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

### Blog und Facebook

Die Flughafengesellschaft ist auch im Social Web aktiv. Im Airport-Blog finden Sie Interessantes, Wissenswertes und Kurioses über die beiden bestehenden Flughäfen sowie den BER. Auf unserer Facebook-Seite berichten wir

über alle Neuigkeiten, treten in Dialog mit unseren Fans und veranstalten natürlich auch Gewinnspiele. Besonders beliebt bei den Nutzern sind aktuelle oder historische Fotos von den Flughäfen. Wir freuen uns über jeden Fan, Kommentare und „Likes“.

<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. 030 | 6091-1150**

(Zum Ortstarif, andere Preise aus Mobilfunknetzen möglich)

#### Service auf Twitter

Alle Anfragen zu den Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Schönefeld können auch über Twitter gestellt werden. Die Flughäfen sind rund um die Uhr unter @berlinairport zu erreichen und beantworten zeitnah auf Deutsch und Englisch alle Servicefragen. Gleichzeitig informiert die Flughafengesellschaft auch aktiv über Twitter und auf Facebook, falls es zu Einschränkungen im Flugverkehr beispielsweise aufgrund von Streiks oder Terminalsperungen kommen sollte.

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

#### Information für Medienvertreter

Alle Pressemitteilungen, Basisinformationen, Fotos und Videos sowie die aktuellen Publikationen zum Bestellen finden Sie als Pressevertreter im Internet unter:

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

**Flughafen Berlin Brandenburg GmbH  
Pressestelle**

**Tel. 030 | 6091-70100**

**Fax: 030 | 6091-70070**

#### Besuchen Sie den BER

Der Flughafen Berlin Brandenburg bietet für Besucher verschiedene Möglichkeiten, sich selbst ein Bild zu machen. Vom Infotower lässt sich das gesamte Flughafengelände von oben überblicken. Im Besucherzentrum gibt es aktuelle Informationen zum Flughafen, außerdem können Konferenzräume gemietet werden. Bei einer Flughafentour können die Besucher den BER aus dem Bus heraus erleben und an monatlich wechselnden Punkten auch aus dem Bus aussteigen.

**Information und Buchung**

**Montag bis Freitag unter**

**030 | 6091-77770 oder**

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



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



Die Flughafengesellschaft im Social Web



# Struktur Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

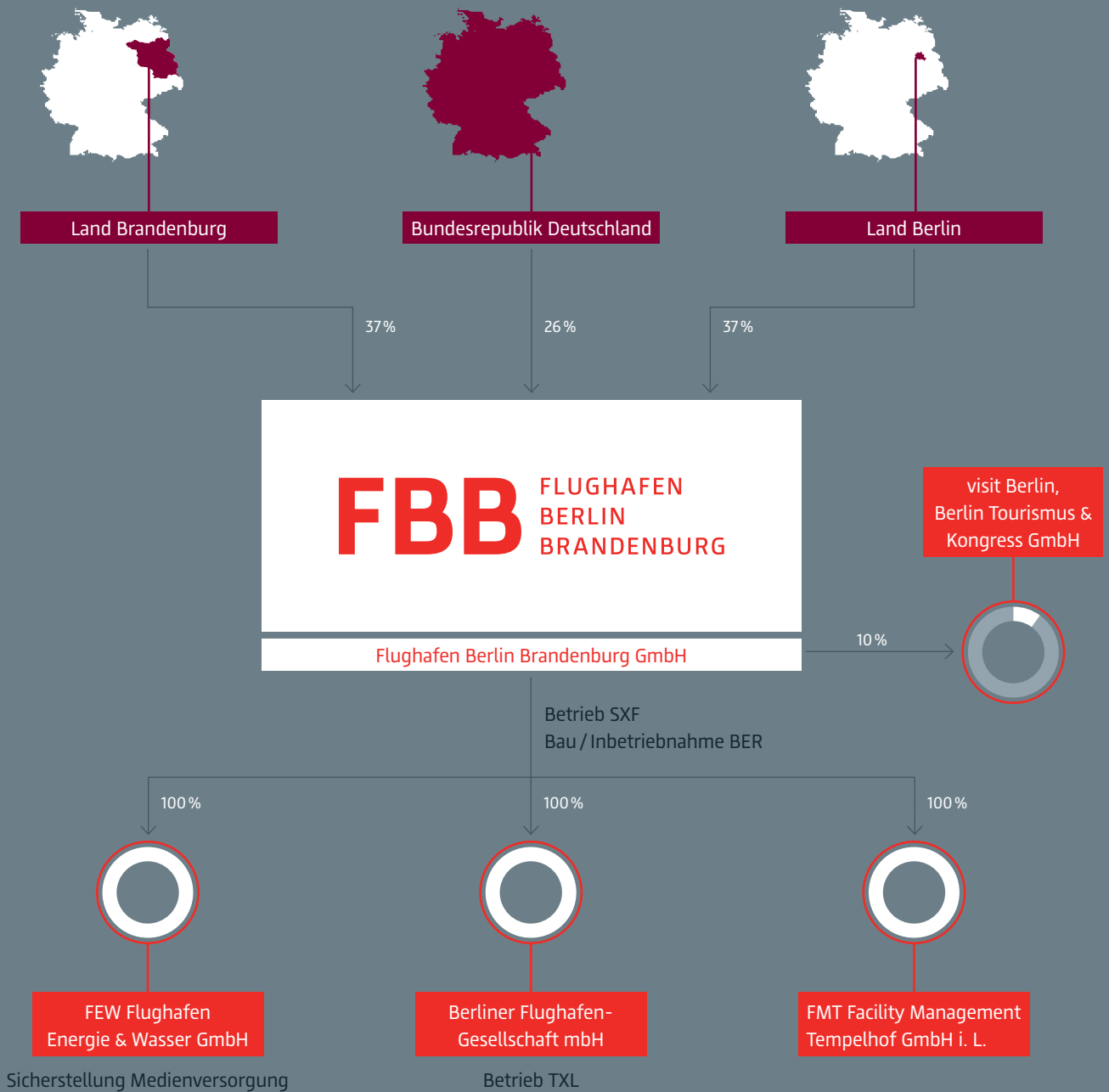
## Geschäftsleitung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH



*Elmar Kleinert – Geschäftsleiter Operations, Christian Reimann – Geschäftsleiter Personal, Hartmut Mehdorn – Vorsitzender der Geschäftsführung, Heike Fölster – Geschäftsführerin Finanzen, Horst Amann – Geschäftsführer Technik, Dr. Till Bunse – Geschäftsleiter Marketing & Vertrieb (v.l.n.r.)*



# Beteiligungsverhältnisse





# Unsere Zahlen



# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

## Konzernbilanz zum 31. Dezember 2012

Aktiva		31.12.2012 EUR	31.12.2011 EUR
<b>A.</b>	<b>Anlagevermögen</b>		
<b>I.</b>	<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>		
1.	Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	7.097.742,15	5.358.446,93
2.	Geleistete Anzahlungen	3.941.981,41	3.254.186,88
		<b>11.039.723,56</b>	<b>8.612.633,81</b>
<b>II.</b>	<b>Sachanlagen</b>		
1.	Grundstücke einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.037.511.508,48	769.914.144,02
2.	Technische Anlagen und Maschinen	411.871.044,94	368.536.549,97
3.	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	40.799.920,84	21.671.497,82
4.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.669.715.865,76	1.469.117.009,59
		<b>3.159.898.340,02</b>	<b>2.629.239.201,40</b>
<b>III.</b>	<b>Finanzanlagen</b>		
1.	Beteiligungen	93.500,00	93.500,00
2.	Sonstige Ausleihungen	0,00	4.009,00
		<b>93.500,00</b>	<b>97.509,00</b>
<b>B.</b>	<b>Umlaufvermögen</b>		
<b>I.</b>	<b>Vorräte</b>		
1.	Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.689.911,29	1.662.180,96
2.	Noch nicht abgerechnete Leistungen	25.360.750,91	22.991.021,79
		<b>27.050.662,20</b>	<b>24.653.202,75</b>
<b>II.</b>	<b>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>		
1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	44.458.555,53	37.940.231,07
2.	Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.817.491,07	28.890.699,51
3.	Sonstige Vermögensgegenstände	64.146.854,49	42.350.678,88
		<b>110.422.901,09</b>	<b>109.181.609,46</b>
<b>III.</b>	<b>Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten</b>	<b>56.711.090,08</b>	<b>43.823.762,99</b>
<b>C.</b>	<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>16.548.793,42</b>	<b>15.352.243,31</b>
		<b>3.381.765.010,37</b>	<b>2.830.960.162,72</b>



Passiva		31.12.2012 EUR	31.12.2011 EUR
<b>A.</b>	<b>Eigenkapital</b>		
I.	Gezeichnetes Kapital	11.000.000,00	11.000.000,00
II.	Kapitalrücklage	972.578.358,41	967.568.966,41
III.	Gewinnrücklagen	2.335.861,17	2.335.861,17
IV.	Bilanzverlust	-224.009.209,39	-38.824.321,89
		<b>761.905.010,19</b>	<b>942.080.505,69</b>
<b>B.</b>	<b>Sonderposten für Investitionszuschüsse</b>	<b>105.143.740,24</b>	<b>86.136.431,56</b>
<b>C.</b>	<b>Rückstellungen</b>		
1.	Rückstellung für Pensionen	5.448.977,00	5.562.756,00
2.	Steuerrückstellungen	918.500,00	755.200,00
3.	Sonstige Rückstellungen	115.960.998,97	86.266.704,62
		<b>122.328.475,97</b>	<b>92.584.660,62</b>
<b>D.</b>	<b>Verbindlichkeiten</b>		
1.	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.228.159.718,73	1.540.081.980,57
2.	Erhaltene Anzahlungen	24.772.737,82	21.238.359,32
3.	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.541.756,56	47.882.137,71
4.	Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7.111.552,74	0,00
5.	Sonstige Verbindlichkeiten	28.598.020,28	31.202.982,02
		<b>2.312.183.786,13</b>	<b>1.640.405.459,62</b>
<b>E.</b>	<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>80.203.997,84</b>	<b>69.753.105,23</b>
		<b>3.381.765.010,37</b>	<b>2.830.960.162,72</b>

# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

## Konzerngewinn- und -verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

		2012 EUR	2011 EUR
1.	Umsatzerlöse	269.592.567,91	263.239.581,51
2.	Bestandsveränderung	7.141.184,51	11.563.405,74
3.	Andere aktivierte Eigenleistungen	12.467.248,22	9.094.223,40
4.	Sonstige betriebliche Erträge	15.905.853,61	10.575.570,41
		<b>305.106.854,25</b>	<b>294.472.781,06</b>
5.	<b>Materialaufwand</b>		
	a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	7.470.197,29	5.909.810,44
	b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	67.284.575,99	51.083.752,82
		<b>74.754.773,28</b>	<b>56.993.563,26</b>
6.	<b>Personalaufwand</b>		
	a) Löhne und Gehälter	70.801.182,12	77.397.019,85
	b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung: EUR 4.711.683,85; 2011: EUR 4.750.301,95)	17.983.556,44	17.796.689,52
		<b>88.784.738,56</b>	<b>95.193.709,37</b>
7.	<b>Abschreibungen</b>		
	a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	80.891.208,23	66.443.191,44
	b) auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens	4.771.455,39	7.826.440,49
		<b>85.662.663,62</b>	<b>74.269.631,93</b>
8.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	133.157.893,29	61.316.441,14
9.	Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	829,73	389,67
10.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus Abzinsung: EUR 109.841,00; 2011: EUR 0,00)	3.137.291,35	1.350.477,32
11.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon aus Aufzinsung: EUR 2.370.181,67; 2011: EUR 2.594.301,35)	106.637.197,99	82.461.692,78
12.	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-180.752.291,41	-74.411.390,43
13.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (2011: Ertrag)	-589.736,24	121.928,90
14.	Sonstige Steuern	-3.842.859,85	-247.475,66
15.	Konzernfehlbetrag	-185.184.887,50	-74.536.937,19
16.	Verlust- / Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	-38.824.321,89	35.712.615,30
17.	Bilanzverlust	-224.009.209,39	-38.824.321,89

# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

## Konzernkapitalflussrechnung

### für das Geschäftsjahr 2012

	2012 TEUR	2011 TEUR
Periodenergebnis vor außerordentlichem Ergebnis	-185.185	-74.537
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	80.891	66.443
Zunahme der Rückstellungen (Vj. Abnahme)	30.839	-3.897
Auflösung des Sonderposten für Investitionszuschüsse	-3.098	-1.227
Verlust aus Anlagenabgängen (nach Verlustverrechnung)	168	1.261
Sonstige zahlungswirksame Aufwendungen	4.772	6.508
Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	5.598	-14.812
Abnahme (Vj. Zunahme) der Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten sowie anderer Passiva	-17.922	21.792
<b>Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>-83.937</b>	<b>1.531</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	1.788	737
Rückerstattung Grunderwerbsteuer	5.009	0
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-613.494	-640.602
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-4.070	-4.722
<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-610.767</b>	<b>-644.587</b>
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	690.000	644.524
Einzahlungen aus Investitionszuschüssen	17.591	21.983
<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>707.591</b>	<b>666.507</b>
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	12.887	23.451
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	43.824	20.373
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	56.711	43.824

## Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

### Konzerneigenkapitalpiegel

### für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

	01.01.2012 EUR	Jahresergebnis EUR	Ergebnisneutrale Einstellungen EUR	Entnahmen EUR	31.12.2012 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)	967.568.966,41 967.568.966,41	0,00 0,00	5.009.392,00 0,00	0,00 0,00	972.578.358,41 967.568.966,41
Gewinnrücklage (Vorjahr)	2.335.861,17 2.335.861,17	0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	2.335.861,17 2.335.861,17
Bilanzverlust (Vorjahr)	-38.824.321,89 35.712.615,30	-185.184.887,50 -74.536.937,19	0,00 0,00	0,00 0,00	-224.009.209,39 -38.824.321,89
<b>Konzerneigenkapital (Vorjahr)</b>	<b>942.080.505,69 1.016.617.442,88</b>	<b>-185.184.887,50 -74.536.937,19</b>	<b>5.009.392,00 0,00</b>	<b>0,00 0,00</b>	<b>761.905.010,19 942.080.505,69</b>

# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

## Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2012

### 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 unverändert 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. Im Berichtsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von EUR 1,8 Mio. auf Anlagen im Bau vorgenommen, weil die betroffenen Vermögensgegenstände in Zukunft nicht genutzt werden.

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 zeitanteilig. Für Anlagegüter, deren Anschaffungskosten für das einzelne Anlagegut EUR 150,01 bis EUR 1.000,00 betragen, wird jährlich ein Sammelposten gebildet, der über fünf Jahre aufgelöst wird. Der Abgang der Anlagegüter im Anlagenspiegel wird am Ende der fünfjährigen Nutzungsdauer gezeigt.

Die immateriellen Vermögensgegenstände werden über eine betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer von 1 Jahr bis maximal 10 Jahren abgeschrieben.

Für das Sachanlagevermögen wurden folgende Nutzungsdauern in Jahren zugrunde gelegt:

Bauten	10 – 50
Technische Anlagen und Maschinen	10 – 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	4 – 15

Mit der Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg wird der Flughafen Tegel gemäß Planfeststellungsbeschluss geschlossen. Gemäß den zwischen der Gesellschaft und dem Land Berlin bzw. dem Bund geschlossenen Erbpachtverträgen 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 einen erwarteten Eröffnungstermin des BER angepasst. Das Ende der Nutzungsdauer für Tegel wurde auf den 31. Oktober 2013 festgelegt und aktuell nicht geändert, da ein neuer Inbetriebnahmetermin BER bzw. Schließungszeitpunkt für Tegel nicht bekannt ist.

Mit der Inbetriebnahme des Airports Berlin Brandenburg am Standort Schönefeld ist auch die Neuerrichtung wesentlicher Infrastrukturelemente des Flughafens verbunden. Bei einigen Anlagen im Bereich Terminal Schönefeld Nord wurde das Ende der Nutzungsdauer auf den 31. Oktober 2013 festgelegt, da hier keine Nachnutzung der Gebäude und Anlagen geplant ist. Eine Anpassung der Nutzungsdauern über den 31. Oktober 2013 hinaus unterblieb, da gegenwärtig ein neuer Eröffnungstermin für den BER nicht feststeht. Die Nutzungsdauern von Anlagen, die zukünftig vom Protokollarischen Dienst und von der Flugbereitschaft der Bundesrepublik Deutschland genutzt werden sollen, blieben unverändert.

Im Laufe des Geschäftsjahres 2012 wurde das Strom-, Notstrom-, Kälte-, Wärme-, Trink-, Ab- und Regenwassernetz der FBB zu Buchwerten an die FEW übertragen. Das Anlagevermögen der FEW hat sich um TEUR 310.732 erhöht, dass der FBB entsprechend gemindert. Nach Übertragung der Anlagen wurden zur Vereinheitlichung bei einem Teil dieser Anlagen die handelsrechtlichen Nutzungsdauern an die steuerlich vorgeschriebenen kürzeren Nutzungsdauern angepasst. Daraus ergibt sich im Vergleich ein höheres jährliches Abschreibungsvolumen von EUR 1,7 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. Langfristige Forderungen werden mit ihrem Barwert angesetzt.

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

**Gezeichnetes Kapital, Kapitalrücklage und Gewinnrücklagen** sind zum Nennbetrag angesetzt.

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

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

Die **Rückstellungen für Pensionen** und ähnliche Verpflichtungen werden mit den Barwerten für laufende Renten angesetzt, die nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem durch die Deutsche Bundesbank ermittelten laufzeitäquivalenten Zinsfuß von 5,07 % (Vj. 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 unverändert 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 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 1. Januar 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 5,07% (Vj. 5,13%). Bei der Bewertung der Altersteilzeitrückstellung wurde unverändert 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 in Höhe von EUR 21,2 Mio. (Vj. EUR 16,2 Mio.), der den Kapitalrücklagen zugeordnet ist. Die Erhöhung des Unterschiedsbetrages resultiert daraus, dass der Wert der Anteile an der BFG in 2012 um die in 2010 nachträglichen objektbezogenen Anschaffungsnebenkosten in Höhe von TEUR 5.009 wieder reduziert wurde. Dabei handelt es sich um Grunderwerbsteuer, die für die im Rahmen der Verschmelzung im Jahr 2003 auf die FBB übertragenen Grundstücke und Erbbaurechtsflächen der Flughäfen Tegel und Tempelhof im Jahr 2010 angefallen ist und im Berichtsjahr vom Finanzamt rückerstattet wurde.

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

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

## Erläuterungen zur Konzernbilanz

### Anlagevermögen

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

	31.12.2012 TEUR	31.12.2011 TEUR
Immaterielle Vermögensgegenstände	11.040	8.613
Sachanlagen	3.159.898	2.629.239
davon Grundstücke und Bauten	1.037.512	769.914
davon Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.669.716	1.469.117
Finanzanlagen	94	97
<b>Gesamt</b>	<b>3.171.032</b>	<b>2.637.949</b>

### Unfertige Leistungen

Die FBB erbringt im Hinblick auf bauliche Anlagen für den BER Bauleistungen im Auftrag von Dritten. Die aktivierten Herstellungskosten (TEUR 25.361, Vj. TEUR 22.991) beinhalten im Wesentlichen erbrachte Bauleistungen für die Unterflurbetankung, die im Auftrag der THBG BBI GmbH erbracht werden. Die unfertigen Leistungen wurden in Höhe von EUR 4,8 Mio. abgeschrieben.

### Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die sonstigen Vermögensgegenstände haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

	31.12.2012 TEUR	31.12.2011 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	44.459	37.940
davon kurzfristige Forderungen	35.002	28.684
davon langfristige Forderungen	9.457	9.256
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.817	28.891
davon kurzfristige Forderungen	0	28.891
davon langfristige Forderungen (Laufzeit > 1 Jahr)	1.817	0
Sonstige Vermögensgegenstände	64.147	42.351
<b>Gesamt</b>	<b>110.423</b>	<b>109.182</b>

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen im Vorjahr Forderungen aus der Weiterverrechnung von Bauleistungen und im Berichtsjahr Forderungen aus gewährten Darlehen gegenüber den Dalandi Objekt KGs. Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen die Grundstücke des Business Park Berlin (TEUR 28.616, Vj. TEUR 28.326). Des Weiteren wurde im Berichtsjahr die Restforderung gegenüber der EU für die TEN-T-Mittel Fluggastterminal i. H. v. TEUR 14.665 in den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

### **Gezeichnetes Kapital**

Das Stammkapital beträgt wie im Vorjahr TEUR 11.000.

### **Kapitalrücklage**

Die Kapitalrücklage beinhaltet unter anderem 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 185.185 (Vj. Fehlbetrag von TEUR 74.537). Zuzüglich des Konzernverlustvortrags aus dem Vorjahr (TEUR 38.824) ermittelt sich ein Konzernbilanzverlust in Höhe von TEUR 224.009.

### **Investitionszuschüsse und Investitionszulagen**

Investitionszulagen und Investitionszuschüsse für Gegenstände des Anlagevermögens (TEUR 105.144, Vj. TEUR 86.136) werden als Sonderposten passiviert. Sie werden entsprechend dem Abschreibungsverlauf aufgelöst.

### **Steuerrückstellungen**

Die Steuerrückstellungen beinhalten ungewisse Grundsteuerpflichtungen für die Standorte Schönefeld und Tegel (TEUR 919, Vj. TEUR 755).

### **Sonstige Rückstellungen**

Die sonstigen Rückstellungen wurden im Wesentlichen gebildet

- für noch zu erbringende Leistungen für die Schienenanbindung des BER (TEUR 4.793; Vj. TEUR 9.208),
- für Altersteilzeit (TEUR 20.345, Vj. TEUR 22.603),
- für ausstehende Rechnungen (TEUR 7.289, Vj. TEUR 8.727),
- für das Personalkonzept TransFair BBI (TEUR 12.054; Vj. TEUR 15.358),
- für Risikovorsorge auf Grund der Verschiebung der Inbetriebnahme des BER (TEUR 30.002),
- für Drohverlustrückstellung Unterflurbetankung (TEUR 7.200).

### **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	31.12.2012	31.12.2011
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Vorjahr)	3.287 (5.209)	142.190 (77.206)	2.082.683 (1.457.667)	2.228.160	1.540.082
2. Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen (Vorjahr)	24.773 (21.238)	0 (0)	0 (0)	24.773	21.238
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	23.542 (47.882)	0 (0)	0 (0)	23.542	47.882
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht (Vorjahr)	7.112 (0)	0 (0)	0 (0)	7.112	0
5. Sonstige Verbindlichkeiten (Vorjahr) davon aus Steuern: (1.805; Vj. 2.563)	28.598 (31.203)	0 (0)	0 (0)	28.598	31.203
<b>Gesamt</b> (Vorjahr)	<b>87.312</b> (105.532)	<b>142.190</b> (77.206)	<b>2.082.683</b> (1.457.667)	<b>2.312.185</b>	1.640.405

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von TEUR 2.228.160 resultieren aus der Inanspruchnahme der Kreditlinien der BER-Langfristfinanzierung, die mittels Bürgschaften der Gesellschafter besichert sind.

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

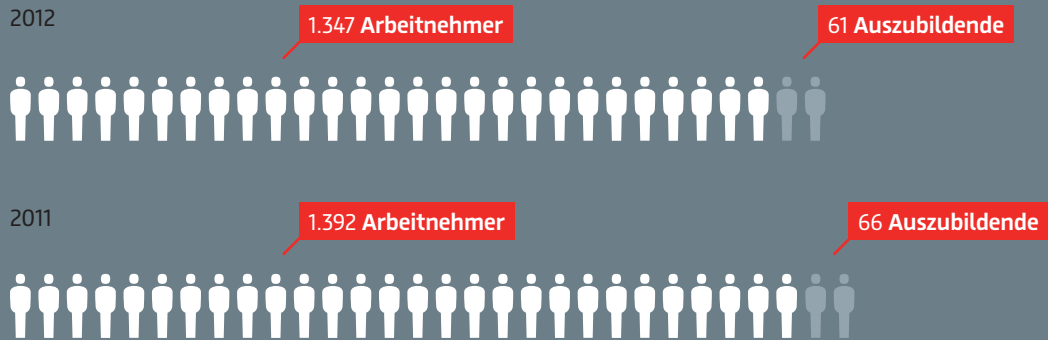
**Passiver Rechnungsabgrenzungsposten**

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.

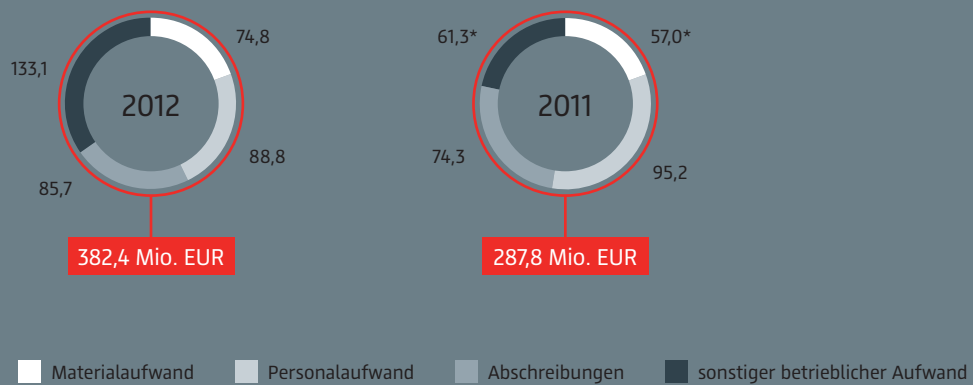
**Latente Steuern**

Latente Steuern ergeben sich aus handels- und steuerrechtlich voneinander abweichenden Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten. Im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2012 wurden die passiven latenten Steuern von TEUR -41, die im Wesentlichen auf unterschiedlichen Ansätzen von Sachanlagen und sonstigen Rückstellungen beruhen, mit aktiven latenten Steuern von TEUR 11.097 verrechnet. Diese Saldierung wurde in Ausübung des Wahlrechts gemäß § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB nicht aktiviert.

# Mitarbeiterzahlen



# Aufwendungen in Mio. EUR



\* Anpassung der Vorjahreszahlen aufgrund Ausweisänderung

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 Zusammenhang mit dem 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 Betrag von TEUR 2.053 begrenzt. Gründe für eine künftige Inanspruchnahme aus dem Haftungsobligo sind nicht ersichtlich, weil bereits in der Vergangenheit keine Inanspruchnahme der BFG erfolgte.

Der FBB liegen Anspruchsschreiben von Dienstleistern, Mietern, Airlines und weiteren Unternehmen mit der Forderung auf Schadensersatz / Regress auf Grund der Verschiebung der für den 3. Juni 2012 avisierten Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg vor. Eine Airline hat bereits Feststellungsklage gegen die FBB erhoben. Die überwiegende Anzahl der Schreiben macht die Forderungen zunächst nur dem Grunde nach geltend; beziffert sind die Anspruchsschreiben in den wenigsten Fällen bzw. allenfalls mit Schätzungen versehen. Auch die Klage der Airline ist nur mit einem vorläufigen Gegenstandswert hinterlegt. Aus diesem Grund lässt sich derzeit keine abschließende Aussage über die gesamte Höhe der Forderungen der einzelnen Anspruchsteller machen. Die FBB geht davon aus, dass ein Teil der Forderungen über gerichtliche Streitigkeiten geklärt werden wird, da es insbesondere in den Fällen ohne vertragliche Beziehung neue bzw. komplexe rechtliche Fragestellungen, notfalls über mehrere Instanzenzüge, zu klären gibt. Ein wesentliches Thema dieser Klagen wird die Klärung des haftungsbegründenden Tatbestands (Verschulden der FBB) sein. Die gerichtliche Aufklärung dieser Frage dürfte vermutlich über fünf bis sieben Jahre Zeit in Anspruch nehmen.

Erkennbare Risiken wurden im Jahresabschluss durch die Bildung von Rückstellungen berücksichtigt. Weitere Risiken können nicht gänzlich ausgeschlossen werden, sind derzeit aber nicht hinreichend quantifizierbar.

## Außerbilanzielle Geschäfte

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen in Höhe von TEUR 596.625. Im Einzelnen betreffen diese Verpflichtungen folgende vertraglich fixierte bzw. beauftragte Sachverhalte:

Nr.	Sonstige finanzielle Verpflichtungen	31.12.2012 TEUR	31.12.2011 TEUR
1.	Bestellobligo aus erteilten Investitions- / Beratungsaufträgen	340.099	377.780
2.	Zahlungsverpflichtungen aus den Leasingverträgen mit den Dalandi Objekt KGs <sup>1)</sup>	227.564	240.000
3.	Zahlungsverpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	16.147	8.637
4.	Zahlungsverpflichtungen für Ausgleichs- abgabe für Versiegelung gemäß Planfeststellungsbeschluss	9.422	12.849
5.	Zahlungsverpflichtungen aus Bauerlaubnisverträgen / Entschädigungszahlungen	3.393	3.434
<b>Gesamt</b>		<b>596.625</b>	<b>642.700</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.

Die erteilten **Investitions- / Beratungsaufträge (Ziffer 1)** für das Jahr 2013 betreffen im Wesentlichen Maßnahmen für den BER, u. a. Terminal (TEUR 173.190), Tiefbau (TEUR 27.192), Drittinvestitionen (TEUR 35.108), Technische Infrastruktur (TEUR 21.941).

Die **Zahlungsverpflichtungen aus Leasingverträgen (Ziffer 2)** stammen aus einer im April 2010 unterzeichneten Leasingfinanzierung von bis zu EUR 240 Mio., mit der der Flughafen Berlin Brandenburg als Leasingnehmer die Finanzierung der Errichtung und die Inbetriebnahme von neun Gebäuden im Umfeld des BER sichergestellt hat.

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 auch, 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.

Die **Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen (Ziffer 3)** enden zwischen 2013 und 2027 und betreffen überwiegend Erbpacht, Bürogebäude, IT-Ausstattung, Fahrzeuge und Büromöbel.

Darüber hinaus besteht aus dem (ergänzenden) Planfeststellungsbeschluss die Verpflichtung, Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen bzw. Entschädigungszahlungen zu leisten. Diese Verpflichtungen belaufen sich auf bis zu EUR 444 Mio. Bis zum Bilanzstichtag bei der FBB eingegangene aber noch in Prüfung befindliche Rechnungen für aktivierungspflichtige Maßnahmen belaufen sich auf EUR 122 Mio. Hinsichtlich dieser Rechnungen ist noch keine endgültige Klärung über die tatsächlich angemessene Höhe der angemeldeten Ansprüche der Bauleistenden erfolgt.

Erbrachte, aber noch nicht abgerechnete Bauleistungen lagen zum Bilanzstichtag in Höhe von rund EUR 100 Mio. vor.

In einem Erdgaslieferungsvertrag hat sich die FEW verpflichtet, in jedem Abrechnungsjahr bis zur Schließung des Flughafens Tegel mindestens 60 % der insgesamt bestellten Jahresmenge abzunehmen und zu bezahlen. Daraus resultieren finanzielle Verpflichtungen in Höhe von TEUR 1.553 p. a.

### **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 die 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 2014 bis 2026 sollen bis zu 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 2012 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. Dezember 2012 belaufen sich auf einen Nominalwert von EUR 1,5 Mrd., bei einem Marktwert von EUR -294,9 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 2012 diskontiert. Der Barwert dieser Zahlungen stellt den Wert der Swaps dar.



Bei den drei Swaps handelt es sich um amortisierende Swaps.

Die Verpflichtung der FBB zur Absicherung der Swap-Geschäfte entfiel ab dem 15. März 2012 nach dem erfolgreichen Abschluss einer vertraglichen Restrukturierung im Dezember 2011.

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. Auf Basis der Critical-Term-Match-Methode ist von einer vollständigen Effektivität auszugehen. 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 -294,9 Mio.

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

Umsatzerlöse	2012		2011	
	TEUR	%	TEUR	%
Aviation	184.307	68,4	178.045	67,7
Non Aviation	45.225	16,8	46.980	17,9
Real Estate	28.891	10,7	29.250	11,1
Umsatzerlöse Bauleistungen	3.335	1,2	1.426	0,5
Umsatzerlöse Services	2.858	1,1	2.971	1,1
Sonstige	4.977	1,8	4.568	1,7
<b>Gesamt</b>	<b>269.593</b>	<b>100,0</b>	<b>263.240</b>	<b>100,0</b>

#### Periodenfremde Aufwendungen und Erträge

Im Berichtsjahr sind periodenfremde Erträge in Höhe von TEUR 5.364 (Vj. TEUR 6.201) angefallen. Diese resultieren im Wesentlichen aus Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (TEUR 4.386; Vj. TEUR 3.231).

Die periodenfremden Aufwendungen in Höhe von TEUR 5.280 (Vj. TEUR 2.811) beinhalten hauptsächlich Steuern für Vorjahre inklusive Zinsen als Ergebnis der abgeschlossenen Betriebsprüfung (TEUR 1.680) sowie Erlösminderungen für Vorjahre (TEUR 1.155).

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

Im Berichtsjahr sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen und Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 2.370 (Vj. TEUR 2.594) angefallen. Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen werden im Berichtsjahr in Höhe von TEUR 110 ausgewiesen.

**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 Finanzmittelfonds entspricht den flüssigen Mitteln.

**Honorare Abschlussprüfer**

Diese Honorare beinhalten die Leistungen für alle Gesellschaften und teilen sich wie folgt auf:

	2012 TEUR	2011 TEUR
Abschlussprüfungsleistungen	100	105
Steuerberatungsleistungen	2	109
Sonstige Leistungen	8	23
<b>Gesamt</b>	<b>110</b>	<b>237</b>

**Kundenanlage nach § 3 Nr. 24a EnWG**

Das EnWG verpflichtet Energieversorgungsunternehmen zur Entflechtung gem. §§ 6 ff. EnWG. In einem Rechtsgutachten, das im Jahr 2011 beauftragt und im Jahr 2012 aktualisiert wurde, wurde festgestellt, dass es sich bei den stromseitigen Energieanlagen der FEW am Standort Flughafen Schönefeld (Altflughafen) und am Standort Flughafen Tegel um eine Kundenanlage nach § 3 Nr. 24a EnWG handelt.

Aus der Einstufung der stromseitigen Energieanlagen der FEW als Kundenanlage folgt, dass die FEW den Regulierungsvorgaben des EnWG für Netzbetreiber nicht unterliegt.

## Sonstige Angaben

### Aufsichtsrat

**Klaus Wowereit** – Vorsitzender bis 16. Januar 2013; stellvertretender Vorsitzender seit 16. Januar 2013; Regierender Bürgermeister von Berlin

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

**Dr. Christian Sundermann** – bis 07. März 2012; Staatssekretär; Senatsverwaltung für Finanzen

**Frau Dr. Margaretha Sudhof** – seit 23. März 2012; Staatssekretärin; Senatsverwaltung für Finanzen

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

**Matthias Platzeck** – stellvertretender Vorsitzender bis 16. Januar 2013; Vorsitzender seit 16. Januar 2013; Ministerpräsident; Landesregierung Brandenburg

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

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

**Günther Troppmann** – bis 13. Februar 2013; Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Kreditbank AG

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

**Werner Gatzler** – 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 26,5 (Vj. TEUR 14,1).

### Geschäftsführung

Prof. Dr. Rainer Schwarz – bis 16.01.2013; Sprecher der Geschäftsführung

Dr. Manfred A. Körtgen – bis 31.05.2012; Geschäftsführer Betrieb / BER

Horst Amann – seit 01.08.2012; Geschäftsführer Technik / Betrieb

### Gesamtbezüge der Geschäftsführung

TEUR	Grundvergütung	Erfolgsabhängige Vergütung <sup>1)</sup>	Altersvorsorge	Sonstige Bezüge	Gesamt
Prof. Dr. Rainer Schwarz	330	0	209	30	569
Dr. Manfred A. Körtgen	130	28	0	193	351
Horst Amann	133	0	0	11	144
<b>Gesamt</b>	<b>593</b>	<b>28</b>	<b>209</b>	<b>234</b>	<b>1.064</b>

<sup>1)</sup> für das Geschäftsjahr 2011

### Gesamtbezüge ehemaliger Mitglieder der Geschäftsführung

Für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung betragen die Bezüge aus Pensionen TEUR 478 (Vj. TEUR 474). Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen sind in voller Höhe gebildet und belaufen sich zum 31. Dezember 2012 auf TEUR 5.348 (Vj. TEUR 5.446).

### Mitarbeiter

Durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter:

	2012	2011
Arbeitnehmer (Angestellte)	1.347	1.392
Auszubildende	61	66
<b>Gesamt</b>	<b>1.408</b>	<b>1.458</b>

Schönefeld, 26. Februar 2013

gez. Horst Amann

# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

## Entwicklung des Konzernanlagevermögens für das Geschäftsjahr 2012

FBB-Konzern	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	01.01.2012 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2012 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Software und Rechte	22.841.760,74	2.086.528,45	6.245,00	1.581.264,64	26.503.308,83
2. Geleistete Anzahlungen	3.254.186,88	1.983.258,50	0,00	-1.295.463,97	3.941.981,41
	<b>26.095.947,62</b>	<b>4.069.786,95</b>	<b>6.245,00</b>	<b>285.800,67</b>	<b>30.445.290,24</b>
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten	1.268.729.573,94	85.734.294,30	4.067.358,03	225.222.759,70	1.575.619.269,91
2. Technische Anlagen und Maschinen	540.519.568,40	28.924.806,48	325,38	43.696.780,26	613.140.829,76
3. Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. GWG	99.068.327,60	14.540.045,53	2.681.583,40	12.239.822,21	123.166.611,94
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.473.427.691,31	484.294.810,02	452.995,37	-281.445.162,84	1.675.824.343,12
	<b>3.381.745.161,25</b>	<b>613.493.956,33</b>	<b>7.202.262,18</b>	<b>-285.800,67</b>	<b>3.987.751.054,73</b>
III. Finanzanlagen					
1. Beteiligungen	93.500,00	0,00	0,00	0,00	93.500,00
2. Sonstige Ausleihungen	5.154,86	0,00	5.154,86	0,00	0,00
	<b>98.654,86</b>	<b>0,00</b>	<b>5.154,86</b>	<b>0,00</b>	<b>93.500,00</b>
	<b>3.407.939.763,73</b>	<b>617.563.743,28</b>	<b>7.213.662,04</b>	<b>0,00</b>	<b>4.018.289.844,97</b>

darunter BER	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	01.01.2012 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2012 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Software und Rechte	4.758.928,47	1.671.230,91	2.110,00	1.550.382,13	7.978.431,51
2. Geleistete Anzahlungen	1.138.667,27	312.562,38	0,00	-830.423,35	620.806,30
	<b>5.897.595,74</b>	<b>1.983.793,29</b>	<b>2.110,00</b>	<b>719.958,78</b>	<b>8.599.237,81</b>
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten	653.416.142,02	83.067.282,03	3.257.707,49	221.291.924,72	954.517.641,28
2. Technische Anlagen und Maschinen	380.992.027,78	28.753.165,92	180,75	43.643.201,68	453.388.214,63
3. Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. GWG	14.058.966,66	13.519.655,58	20.311,84	12.126.847,53	39.685.157,93
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.472.569.871,08	484.067.033,38	452.995,37	-280.701.816,85	1.675.482.092,24
	<b>2.521.037.007,54</b>	<b>609.407.136,91</b>	<b>3.731.195,45</b>	<b>-3.639.842,92</b>	<b>3.123.073.106,08</b>
	<b>2.526.934.603,28</b>	<b>611.390.930,20</b>	<b>3.733.305,45</b>	<b>-2.919.884,14</b>	<b>3.131.672.343,89</b>



	Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte		
	01.01.2012 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2012 EUR	31.12.2012 EUR	31.12.2011 EUR
	17.483.313,81	1.922.252,87	0,00	0,00	19.405.566,68	7.097.742,15	5.358.446,93
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.941.981,41	3.254.186,88
	<b>17.483.313,81</b>	<b>1.922.252,87</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>19.405.566,68</b>	<b>11.039.723,56</b>	<b>8.612.633,81</b>
	498.815.429,92	40.358.620,91	1.057.788,89	-8.500,51	538.107.761,43	1.037.511.508,48	769.914.144,02
	171.983.018,43	29.278.293,85	0,00	8.472,54	201.269.784,82	411.871.044,94	368.536.549,97
	77.396.829,78	7.534.244,96	2.564.411,61	27,97	82.366.691,10	40.799.920,84	21.671.497,82
	4.310.681,72	1.797.795,64	0,00	0,00	6.108.477,36	1.669.715.865,76	1.469.117.009,59
	<b>752.505.959,85</b>	<b>78.968.955,36</b>	<b>3.622.200,50</b>	<b>0,00</b>	<b>827.852.714,71</b>	<b>3.159.898.340,02</b>	<b>2.629.239.201,40</b>
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	93.500,00	93.500,00
	1.145,86	0,00	1.145,86	0,00	0,00	0,00	4.009,00
	<b>1.145,86</b>	<b>0,00</b>	<b>1.145,86</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>93.500,00</b>	<b>97.509,00</b>
	<b>769.990.419,52</b>	<b>80.891.208,23</b>	<b>3.623.346,36</b>	<b>0,00</b>	<b>847.258.281,39</b>	<b>3.171.031.563,58</b>	<b>2.637.949.344,21</b>

	Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte		
	01.01.2012 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2012 EUR	31.12.2012 EUR	31.12.2011 EUR
	880.137,47	1.390.630,04	0,00	0,00	2.270.767,51	5.707.664,00	3.878.791,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	620.806,30	1.138.667,27
	<b>880.137,47</b>	<b>1.390.630,04</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>2.270.767,51</b>	<b>6.328.470,30</b>	<b>5.017.458,27</b>
	34.374.436,63	30.504.855,87	758.676,31	-8.500,51	64.112.115,68	890.405.525,60	619.041.705,39
	20.222.673,50	26.686.595,72	0,00	8.472,54	46.917.741,76	406.470.472,87	360.769.354,28
	1.444.247,46	4.342.648,51	0,00	-335,91	5.786.560,06	33.898.597,87	12.614.719,20
	4.218.454,18	1.797.795,64	0,00	0,00	6.016.249,82	1.669.465.842,42	1.468.351.416,90
	<b>60.259.811,77</b>	<b>63.331.895,74</b>	<b>758.676,31</b>	<b>-363,88</b>	<b>122.832.667,32</b>	<b>3.000.240.438,76</b>	<b>2.460.777.195,77</b>
	<b>61.139.949,24</b>	<b>64.722.525,78</b>	<b>758.676,31</b>	<b>-363,88</b>	<b>125.103.434,83</b>	<b>3.006.568.909,06</b>	<b>2.465.794.654,04</b>

# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 1. Januar bis 31. Dezember 2012



# 01

## Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

## A Neubau des Flughafens Berlin Brandenburg

### A.1 Die Verschiebung der Eröffnung und ihre Folgen

#### Überblick

2012 hat das Projekt BER einen großen Rückschlag hinnehmen müssen:

Am 8. Mai 2012 musste der Termin für die Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt verschoben werden.

Insbesondere technische Probleme beim Brandschutz machten eine pünktliche Inbetriebnahme zum 3. Juni 2012 unmöglich. Mit der Verschiebung des Eröffnungstermins wurden alle Vorbereitungen zur Inbetriebnahme des neuen Flughafens gestoppt. Der Integrationsprobetrieb, der im Februar gestartet war, und bei dem bereits über 10.000 Komparsen den neuen Flughafen getestet hatten, wurde bis auf Weiteres ausgesetzt. Gespräche und Verhandlungen mit den Airlines und Bodenverkehrsdienstleistern sowie Mietern und anderen Geschäftspartnern mussten geführt werden, um den Weiterbetrieb der Bestandsflughäfen Schönefeld und Tegel sicherstellen zu können. Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft entschied als Konsequenz aus der Verschiebung den damaligen Technikgeschäftsführer zu entlassen und darüber hinaus das Vertragsverhältnis mit den für Generalplanung und Objektüberwachung zuständigen Unternehmen zu beenden. Als neuer Geschäftsführer Technik / Betrieb wurde zum 1. August 2012 Horst Amann berufen. Dieser begann unverzüglich mit einer verkürzten Bestandsaufnahme und der Neuorganisation des Projektes BER. Bestandsaufnahme und insbesondere im letzten Quartal 2012 gestartete weitere Tests der Brandschutzanlage führten Anfang Januar 2013 zu der Erkenntnis, dass eine Inbetriebnahme des BER am 27. Oktober 2013 als nicht realistisch erscheint. Der Aufsichtsrat entschied in seiner Sitzung Mitte Januar 2013 keinen neuen Inbetriebnahmetermin festzulegen, sondern zunächst sämtliche Bestandsauf-

nahmen abzuschließen und die für die noch ausstehenden Baumaßnahmen vollständigen Planungsunterlagen zu erstellen. Darüber hinaus wurde der Sprecher der Geschäftsführung seines Amtes entbunden.

### **Zeitliche Abfolge**

Durch Verschiebung der für den 3. Juni 2012 geplanten Inbetriebnahme des BER haben sich terminliche, organisatorische, rechtliche und finanzielle Auswirkungen innerhalb des Projektes BER ergeben. Zudem wurden als Konsequenz aus der Terminverschiebung durch die FBB Leistungsstandfeststellungen, die organisatorischen Strukturen und die vertraglichen Rahmenbedingungen im Projekt BER eingeleitet und darauf aufbauend eine neue Masterstrategie ausgearbeitet.

Als neuer Eröffnungstermin für den BER war gemäß Entscheidung des Aufsichtsrates im Mai 2012 der 17. März 2013 vorgesehen. Entsprechend dem Auftrag des Aufsichtsrates an den neuen Geschäftsführer Technik / Betrieb der FBB wurde dieser Termin ab August 2012 hinsichtlich seiner Machbarkeit geprüft. Im Ergebnis zeigte sich keine ausreichende Belastbarkeit des Termins, da die Erfüllung genehmigungsrechtlicher und planerischer Randparameter innerhalb der vorgegebenen Zeitfenster nicht gewährleistet war. Durch den Geschäftsführer Technik / Betrieb wurde auf Grundlage der vorgenommenen Analyse des Projektstandes deshalb der 27. Oktober 2013 als neuer Eröffnungstermin vorgeschlagen. Durch Beschluss des Aufsichtsrates im September 2012 wurde dieser Termin bestätigt. Damit verbunden war eine erneute Überarbeitung der Terminpläne hinsichtlich Fertigstellung des Fluggastterminals sowie der Inbetriebnahme des BER.

Für die am Projekt BER beteiligten Baufirmen und Dienstleister haben sich durch die geänderte Terminsituation teilweise verlängerte Ausführungszeiträume ergeben. Die zwischen der FBB und den betroffenen Firmen bestehenden Vertragsverhältnisse mussten dementsprechend angepasst werden. Dies betrifft

schwerpunktmäßig die für das Terminal BER tätigen Baufirmen, aber auch übergeordnete Dienstleister wie z. B. Projektsteuerung oder Baustellensicherheit. Innerhalb des für das Projekt BER verantwortlichen Bereiches wurde durch die FBB eine neue Organisationsstruktur geschaffen. Im Zuge dessen wurden die Kompetenzen, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten auf Bauherrenseite neu definiert.

Das Vertragsverhältnis mit der für Generalplanung und Objektüberwachung zuständigen Planungsgemeinschaft wurde im Mai 2012 durch die FBB gekündigt. Zur Durchsetzung der ihr zustehenden Schadensersatzforderungen hat die FBB eine Feststellungsklage erhoben. Unter Regie der FBB wurde eine neue Objektplanung und Objektüberwachung für das Fluggastterminal installiert. Leistungsschwerpunkt von neuer Objektplanung und -überwachung ist die Beseitigung der baulichen Mängel durch Ergänzung und Ertüchtigung des vorhandenen Bauvolumens. Wesentlich ist ebenso die Fertigstellung der sicherheitstechnischen Anlagen im Fluggastterminal als Grundlage für eine bauordnungsrechtliche Freigabe des Gebäudes. Durch die neue Objektüberwachung müssen darüber hinaus bestehende Defizite im administrativen Bereich, hier insbesondere Bearbeitungsrückstände im Bereich Nachtrags- und Rechnungsprüfung, beseitigt werden. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Objektüberwachung wurde diese Ende 2012 im Rahmen eines EU-weiten Verhandlungsverfahrens mit Teilnahmewettbewerb personell verstärkt.

Durch die neue Objektplanung wurden und werden die durch den vorherigen Generalplaner übergebenen mangelhaften Planungen vervollständigt und aktualisiert sowie fehlende Planungen ergänzt. Unter Koordination der neuen Objektüberwachung müssen die bestehenden Mängel und Restbauleistungen im Fluggastterminal bei Innenausbau und Gebäudetechnik abgearbeitet werden. Anschließend können die technischen Systeme getestet und durch die zuständigen Sachverständigen freigegeben werden.

Bis Ende 2013 werden auch die beiden Pavillonbauten, welche aufgrund der Umsetzung der neuen EU-Sicherheitsrichtlinien errichtet werden, baulich fertiggestellt. Im Vergleich zur geplanten Eröffnung am 3. Juni 2012 wird bei Eröffnung des Flughafens deshalb von Beginn an das vollständige Terminal BER zur Verfügung stehen.

Im Anschluss an die im Mai 2012 getroffene Entscheidung der Verschiebung des Eröffnungstermins, wurden durch die FBB die Baukosten für den BER überprüft. Die ermittelten Mehrkosten resultierten im Wesentlichen aus der Verschiebung der Inbetriebnahme, Mehraufwendungen bei Brandschutz und Entrauchung, Planungsabweichungen zum Bausoll sowie eingetretenen Bauablaufstörungen. Dem Aufsichtsrat wurden dementsprechend zusätzliche Mittelzuführungen für das Projekt BER empfohlen.

Im vierten Quartal 2012 wurde die Überprüfung der Baukosten wiederholt und in Abhängigkeit neuer Erkenntnisse aktualisiert. Infolge neu eingetretener Sachverhalte sowie Kosten aufgrund der nochmaligen Verschiebung der Inbetriebnahme waren Umschichtungen im vorhandenen Budget erforderlich, um so dem Projekt BER zusätzliche Mittel bereit zu stellen.

Zur Sicherstellung der Finanzierung der zusätzlich erforderlichen Bau- und Schallschutzmaßnahmen haben die Gesellschafter der FBB 2012 beschlossen, der Gesellschaft insgesamt weitere EUR 1,2 Mrd. zur Verfügung zu stellen. Nach der erneuten Verschiebung des Inbetriebnahmetermins ist ohne Nennung eines neuen Termins und abhängig von dem Zeitfenster bis zur Inbetriebnahme davon auszugehen, dass weiterer Finanzierungsbedarf besteht. Eine Einschätzung der Höhe ist erst möglich, wenn sämtliche Bestandsaufnahmen abgeschlossen und die noch erforderlichen weiteren Investitionen daraus konkret ermittelt worden sind sowie ein neuer Inbetriebnahmetermin benannt werden konnte.

#### **Die Bestandsflughäfen Tegel und Schönefeld**

Die Bestandsflughäfen Schönefeld und Tegel müssen länger als zunächst geplant das steigende Passagieraufkommen bewältigen. Die FBB prüft regelmäßig, in welchen Bereichen Instandsetzungsmaßnahmen und darüber hinaus gehende umfassende Generalüberholungen durchgeführt werden müssen, um einen geregelten und für die Passagiere soweit wie möglich annehmbaren Betrieb aufrecht erhalten zu können.

In **Schönefeld** werden insbesondere in Erwägung gezogen:

- Generalüberholung der Gepäckförderanlage,
- Erneuerung der Vorfeldflächen, der Rollbahnen sowie der Regenwasser- und Abwasseranlagen,
- Teilsanierung der Start- und Landebahn,
- Erneuerung der Sanitäreanlagen,
- umfassende Instandhaltung der Fluggastbrücken,
- Modernisierung der Gebäudetechnik.

Für den Flughafen **Tegel** werden insbesondere geprüft:

- weitere Optimierung der Verkehrsflüsse,
- Ertüchtigung der Gepäckförderanlage,
- Sanierung der nördlichen Start- und Landebahn,
- umfassende Instandhaltung der Vorfeldflächen und Rollbahnen,
- Erneuerung der Sanitärflächen,
- Instandsetzung und Ertüchtigung der Klimatechnik, der Tanklager und der Notstromdieselanlagen.

## **A.2 Die wichtigsten Schritte im Jahr 2012 auf dem Weg zum BER**

### **Flugrouten für den Flughafen Berlin Brandenburg festgelegt**

Am 26. Januar 2012 hat das Bundesamt für Flugsicherung (BAF) die Flugrouten für den Flughafen Berlin Brandenburg beschlossen und umgehend öffentlich vorgestellt. Demnach werden die Flugzeuge von der Nordbahn geradeaus starten und von der Südbahn in beide Startrichtungen nach Süden abknicken. Die vorgestellten Routen wurden in Zusammenarbeit mit der Fluglärmkommission und den Bürgerinitiativen optimiert. Nach Inbetriebnahme des BER gilt es, Optimierungspotenziale durch die Erfahrungen des realen Flugbetriebs zu nutzen.

### **Integrationsprobetrieb**

Anfang Februar 2012 fiel der offizielle Startschuss für den Probetrieb mit Komparsen: Rund 10.000 Flughafentester meldeten sich als Passagier auf Probe und testeten die Prozesse am neuen Flughafen. Simuliert wurde der ganz normale Flugbetrieb vom Check-in über Sicherheitskontrolle bis hin zum Einstieg in zahlreichen unterschiedlichen Szenarien. Der Probetrieb wurde Anfang Mai 2012 mit Verschiebung des Eröffnungstermins ausgesetzt. Er wird rechtzeitig vor dem Inbetriebnahmetermin wieder aufgenommen.

### **Finanzierung BER**

Im Rahmen der Verschiebung des Eröffnungstermins für den Flughafen Berlin Brandenburg entsteht der FBB ein zusätzlicher Kapitalbedarf von rund EUR 1,2 Mrd., der durch die drei Gesellschafter Berlin, Brandenburg und den Bund gedeckt werden soll. Im September 2012 wurde das Finanzierungskonzept zur Notifizierung bei der Europäischen Kommission angemeldet. Am 19. Dezember 2012 bestätigte die Kommission, dass es sich bei den Maßnahmen um keine staatliche Beihilfe im EU-rechtlichen Sinne handelt.

### **Mieter am BER**

Insgesamt entstehen auf dem BER rund 150 Verkaufseinheiten, darunter 39 gastronomische Betriebe und etwa 20 Serviceeinrichtungen. Bis Mai 2012 war ein Großteil der Ladenflächen komplett fertig und teilweise bereits möbliert. Seit der Verschiebung des Eröffnungstermins führt die Flughafengesellschaft kontinuierlich Gespräche mit sämtlichen BER-Mietern über die veränderte Inbetriebnahmesituation. Ziel ist es, die durch die Verschiebung entstehenden Risiken für die Mieter so weit wie möglich zu minimieren und Härtefälle zu vermeiden. So werden zum Beispiel individuelle Lösungen wie Mietflächenvergaben an den alten Flughäfen Tegel und Schönefeld oder die Auflösung von Bankbürgschaften vereinbart, um eventuellen wirtschaftlichen Schwierigkeiten bei einzelnen Mietern entgegenzuwirken.



Bis zum Ende des Jahres 2012 waren mit dem überwiegenden Teil der Mieter entsprechende Mietvertragsergänzungen verhandelt worden. Aufgrund der erneuten Verschiebung des Inbetriebnahmetermins wurden nochmals Gespräche aufgenommen.

### A.3 Stand der Arbeiten am Flughafen Berlin Brandenburg

#### Terminal

Das Terminalgebäude mit der zentralen Check-in-Halle, dem Mainpier sowie dem Pier Nord und Süd ist baulich fast fertiggestellt. Für den Probebetrieb wurden Anfang 2012 Check-in-Schalter, Sicherheitskontrollen, Gates und die Gepäckförderanlage testweise in Betrieb genommen. Probleme gab es beim Brandschutz im Terminal sowie bei der technischen Gebäudeausstattung. Hier wurden fehlende Ausführungspläne nachgereicht, die die Basis für die Fortführung der Bautätigkeit bilden werden. Neben den Arbeiten an der technischen Gebäudeausrüstung des Terminals gehen auch die Arbeiten an den beiden Pavillons nördlich und südlich des Terminals weiter, der Rohbau ist hier fertiggestellt, erste Arbeiten an der technischen Gebäudeausstattung laufen. Die Pavillons beherbergen zusätzliche Check-in-Kapazitäten und Sicherheitskontrolllinien und werden zeitgleich mit dem Flughafen in Betrieb genommen.

#### Verkehrsanbindung BER

Der Flughafen Berlin Brandenburg ist sowohl aus der Luft als auch per Schiene und Straße gut erreichbar. Er verfügt über einen sechsgleisigen Bahnhof mit drei Bahnsteigen direkt unter dem Terminal. Von dort wird der Airport-Express vier Mal pro Stunde den Berliner Hauptbahnhof in 30 Minuten mit dem neuen Flughafen verbinden. Zusätzlich wird es eine kurze Taktung von S-Bahn und Bus sowie die Anbindung an das Fernverkehrsnetz geben. Ziel der Planer ist es, dass jeder zweite Reisende mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum neuen Flughafen kommt. Der Bahnhof wurde bereits im Juni 2010 an die Deutsche Bahn übergeben und wird mit Eröffnung des Flughafens in Betrieb genommen. Auch die Straßenanbindung mit direkter Anbindung an die Autobahn A 113 sowie die Bundesstraße B 96a ist fertiggestellt.

#### Flugbetriebsflächen und südliche Start- und Landebahn

Die **Gesamtgröße** der neu errichteten Flugbetriebsflächen (Start- und Landebahn, Rollwege und Vorfelder) beträgt mehr als 1,8 Millionen Quadratmeter. Die Flugbetriebsflächen sind vollständig fertiggestellt und wurden zur ILA 2012 in Teilen bereits testweise mit einer Sondergenehmigung genutzt. Für die **Befeuerungsanlagen** auf der neuen Start- und Landebahn Süd, dem Vorfeld und den dazugehörigen Rollbahnsystemen wurden insgesamt 5.450 Unterflurfeuer sowie 1.425 Überflurfeuer installiert. Soweit möglich arbeiten diese

Lampen mit modernster LED-Technik. Diese liefert im Vergleich zur herkömmlichen Halogen-Beleuchtung mehr Licht bei weniger Energieverbrauch und hat eine höhere Lebensdauer. Zur optimalen Beleuchtung des Vorfeldes und der Piers wurden insgesamt 63 Mastleuchten mit einer Höhe von rund 30 Metern errichtet. Auch die Flugvermessung des **Instrumentenlandesystems** (ILS) an der Start- und Landebahn Süd wurde durch die Deutsche Flugsicherung bereits abgeschlossen. Bis zur Inbetriebnahme des BER läuft das ILS im überwachten Probebetrieb, um eine Zertifizierung in der geforderten höchsten Sicherheitsstufe zu gewährleisten.

Zur Unterstützung des sicheren und zuverlässigen Flugbetriebs verfügt die neue Start- und Landebahn Süd über ein **Eisfrühwarnsystem**. Dieses prüft den Zustand der Verkehrsflächen und erstellt eine Prognose für die Deutsche Flugsicherung und den Deutschen Wetterdienst. Die aktuellen Messdaten wie Gefrierpunkt, Temperatur und Windrichtung werden automatisch an den Entscheidungsträger übermittelt und über eine eigene Serveranlage zur nachträglichen Auswertung gespeichert.

### **Betriebsspezifische Gebäude**

Mit dem Flughafen Berlin Brandenburg entsteht südöstlich von Berlin eine kleine Stadt mit eigenständiger Energieversorgung und einer eigenen technischen Infrastruktur. Ein Großteil der Gebäude konnte Anfang 2012 fertiggestellt werden und beherbergt die jeweiligen Bereiche zum Teil bereits heute.

- In dem Gebäude für die **Technische Instandhaltung** sind die Verwaltungsbereiche und Werkstätten für das Technische Facility Management, Aviation sowie Informations- und Kommunikationstechnik untergebracht. Außerdem ist das zentrale Rechenzentrum des neuen Flughafens dort angesiedelt. In dem neuen Rechenzentrum versorgen bis zu 500 Server den neuen Flughafen mit Rechenleistung. Auf den Servern laufen die vitalen Dienste des Flughafens von der Leitstelle bis zum Check-in-Counter.
- Das **Sicherheitsgebäude** konnte bereits zum 30. Oktober 2011 fertiggestellt werden. Flughafensicherheit, Bundespolizei und Zoll nutzen das Gebäude gemeinsam. Dadurch ist eine optimale Zusammenarbeit gewährleistet.
- Für den Flughafen Berlin Brandenburg wurden zwei neue **Feuerwachen** gebaut: die Feuerwache West und die Feuerwache Ost. Die Feuerwache West umfasst neben den feuerwehrspezifischen Einsatzräumen zwei Hallen für Großfahrzeuge, die Feuerwehrleitstelle, das Airport Control Center, die Notfalleinsatzzentrale, die Sicherheitsleitstelle und die Leitstelle Technik. Die Feuerwache Ost beinhaltet unter anderem drei Fahrzeughallen mit 14 Stellplätzen für Einsatzfahrzeuge und dient neben der Brandabwehr bei Luftfahrzeugen in erster Linie dem Gebäudebrandschutz des Terminals. Beide Feuerwachen sind fertiggestellt, die Feuerwache Ost ist Ende 2011 mit Beginn des Probebetriebs in Betrieb genommen worden.

- Der Gebäudekomplex für die **Bodenverkehrsdienste** (BVD) umfasst drei Einzelgebäude. Erweiterungsmöglichkeiten sind vorhanden. Das zentrale Sozial- und Verwaltungsgebäude nimmt mehrere Bodenverkehrsdienstleister auf und verfügt über flexible an- und abmietbare Raumstrukturen. Neben den betriebsnotwendigen Büroflächen und einem Umkleide- und Sanitärbereich für die operativen Kräfte im Schichtdienst, verfügt das Objekt über Pausenräume und eine Kantine. Um einen hohen Qualitätsstandard im Bereich Wartung, Reparatur und Instandhaltung sicherzustellen, steht ein modern ausgestattetes Werkstattgebäude zur Verfügung. Eine separate Kfz-Halle dient der frostfreien Unterstellung des Fuhrparks und der spezifischen Gerätschaften (Schlepper, Fluggasttreppen etc.). Die Gebäude sind bereits seit Anfang 2012 bezogen.

#### **DFS-Flughafentower**

Mit 72 Metern ist der Tower der Deutschen Flugsicherung der zweithöchste Kontrollturm Deutschlands. Die Inbetriebnahme der Platzkontrolle erfolgte bereits im 1. Quartal 2012. Bis zur Eröffnung des BER wird der Flugverkehr des Bestandsflughafens Schönefeld über den neuen Tower abgewickelt.

#### **Wartungshangars**

Im Mai 2012 wurde der Schlüssel für den neuen Air Berlin- und Germania-Wartungshangar auf dem Flughafen Berlin Brandenburg übergeben. 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 Air Berlin Technik, ein Drittel von Germania genutzt.

Die Wartungshalle der Lufthansa Technik ist ebenfalls fertig gestellt. Der Hangar bietet Platz für vier Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge oder für ein Großraumflugzeug bis zur Größe eines Airbus A340.

#### **AirCargo Center Berlin**

In einer ersten Ausbaustufe wurde auf einer Fläche von rund 3,3 Hektar ein Luftfrachtzentrum zur Abfertigung von Beiladefracht realisiert. Dieses umfasst insgesamt 12.000 Quadratmeter Hallenfläche sowie 7.000 Quadratmeter Bürofläche. Das Frachtgebäude verfügt über eine Startkapazität von rund 100.000 Tonnen Fracht im Jahr. Die Frachthalle verfügt auch über ein Kühlzentrum für die Abfertigung von verderblicher Ware. Weitere Ausbaustufen werden bedarfs- bzw. nachfrageabhängig entwickelt. Das AirCargo Center wurde im April 2012 an die Kunden übergeben.

#### A.4 Investitionen 2012

Mit EUR 617,3 Mio. lag das Investitionsvolumen bei der FBB um EUR 32,2 Mio. unter dem Vorjahreswert (EUR 649,5 Mio.). Der bei weitem größte Anteil der Investitionsmaßnahmen betraf den Flughafen Berlin Brandenburg:

- Teilprojekt Hochbau EUR 447,4 Mio., davon EUR 401 Mio. für das Fluggastterminal und EUR 15,2 Mio. für die betriebsspezifischen Gebäude.
- Teilprojekt Tiefbau EUR 50,7 Mio., davon EUR 14,5 Mio. Maßnahmen betreffend Flugbetriebsflächen inklusive Befeuerungs- und Entwässerungssysteme, EUR 11,2 Mio. für den Straßenbau und EUR 11,2 Mio. für die Flugbetriebsflächen am Hangarstandort.
- Teilprojekt Technische Infrastruktur EUR 14,4 Mio., davon EUR 6,5 Mio. für Kabelnetze, 4,4 Mio. für nachrichtentechnische Systeme und EUR 0,6 Mio. für Leitungsnetze (Trink-, Abwasser-, Regenentwässerungs-, Wärme- und Klimaanlage etc.).
- Teilprojekt Drittinvestitionen EUR 14,4 Mio., im Wesentlichen Leistungen für die Erschließung.
- Übergeordnete Maßnahmen für alle Teilprojekte EUR 25 Mio.
- Teilprojekt Planung EUR 19,6 Mio., davon EUR 12,9 Mio. für die Planung und Ausführung von Frei- und Grünflächen und EUR 1,4 Mio. für die Planung von Flugbetriebsflächen.
- Teilprojekt Schallschutzprogramm BER EUR 19,1 Mio.
- Grundstücke EUR 0,7 Mio.

Ein Anteil in Höhe von EUR 24,5 Mio. für Versorgungsnetze wurde an die FEW übertragen.

## B Organisation und Geschäftstätigkeit

Die Flughäfen Schönefeld und Tegel stellen die Luftverkehrsinfrastruktur für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg bereit. Mit seiner Inbetriebnahme wird der gesamte Verkehr auf den Hauptstadt-Airport Berlin Brandenburg Willy Brandt konzentriert.

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 & Bau BER) verknüpft werden. Unterstützend und ergänzend sind

die Servicebereiche (Informations- und Kommunikationstechnik, Safety und Security sowie Technisches Facility Management) tätig. Schallschutz, Umwelt, Interne Revision, Pressestelle, ORAT, Projektkostencontrolling BER sowie Inbetriebnahme & Genehmigungen BER 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 Frachturnschlags. 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 sich 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 **Planung & Bau BER** neu aufgestellt und mit neuen Führungskräften besetzt. Außerdem wurde das Projektkostencontrolling BER aus dem Bereich herausgelöst und als Stabsstelle direkt der Geschäftsführung unterstellt.

Zur Gewährleistung einer engen Zusammenarbeit mit den zuständigen Zulassungs- und Genehmigungsstellen wurde die Stabsstelle Inbetriebnahme & Genehmigung BER aufgebaut. Sie verantwortet insbesondere den Probetrieb 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. Geschäftsführung und Aufsichtsrat der FBB haben 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.



# 02

## Entwicklung des abgelaufenen Geschäftsjahres

### A Gesamtwirtschaftliche Lage und Entwicklung der Luftverkehrsbranche

Das Wachstum der **deutschen Wirtschaft** hat sich gegenüber dem Vorjahr deutlich abgeschwächt. Stieg das reale Bruttoinlandsprodukt 2011 noch um 3%, war für 2012 lediglich noch ein Wachstum von unter 1% festzustellen. Im letzten Quartal 2012 ist die Wirtschaftsleistung leicht zurückgegangen.

Ausschlaggebend für die gedämpfte gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland war das internationale Umfeld. Das fehlende Vertrauen in die Lösbarkeit der Schuldenkrise im Euroraum, die Unsicherheiten hinsichtlich der Fiskalpolitik der USA und der Rückgang der Nachfrage nach deutschen Exportgütern beeinflussten in Deutschland die Investitionsbereitschaft.

Auch 2012 zeigte sich im Vergleich zu anderen Euro-Ländern die deutsche Wirtschaft jedoch als immer noch robust und wettbewerbsfähig.

Die **Luftverkehrsbranche** in Deutschland verzeichnete gemäß der Monatsstatistik Dezember 2012 der Arbeitsgemeinschaft der deutschen Verkehrsflughäfen (ADV) im Jahresverlauf 2012 insgesamt einen nur noch geringen Passagierzuwachs (1,1% gegenüber 2011, im Vergleich wuchs die Anzahl der transportierten Passagiere 2011 zu 2010 um 5%). Es wurden 200 Mio. Ein- und Aussteiger an den deutschen Flughäfen im Gesamtjahr 2012 erfasst (Vj 198 Mio. Passagiere). Der bereits 2011 feststellbare Rückgang der Wachstumsraten im Passagierverkehr hat sich fortgesetzt. Insbesondere Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low-Cost-Carriern hatten mit einem deutlichen Rückgang der Passagierzahlen zu kämpfen. Die Zuwächse im Passagieraufkommen waren den größeren Flughäfen zuzuschreiben. Die zahlreichen kleinen und mittelgroßen Flughäfen mussten auch 2012 Rückgänge verzeichnen. Damit spüren auch die deutschen Verkehrsflughafenbetreiber die Folgen der Eurokrise, der schwierigen Marktsituation der Airlines und der nationalen Belastungen (z. B. Luftverkehrsteuer).

Das Passagieraufkommen wurde auch 2012 wieder vor allem vom Europa-Verkehr getragen, der im Jahresverlauf um 2,0% auf fast 118 Mio. Passagiere zulegte. Dagegen ist der innerdeutsche Luftverkehr durch einen Rückgang um 3,6% (-1,7 Mio. Passagiere) gekennzeichnet. Im interkontinentalen Luftverkehr ist ein Anstieg um 4,9% auf rund 36 Mio. Passagiere zu erkennen.



Auch im Bereich Luftfracht und Luftpost ist der Trend der letzten Monate ablesbar. Im Geschäftsjahr 2012 ist der Frachtumschlag an den deutschen Verkehrsflughäfen um 2,2% auf 4,3 Mio. Tonnen zurückgegangen.

## B Geschäftsverlauf 2012

### B.1 Aviation Management / Verkehrsentwicklung

Die Zahl der Passagiere an den Flughäfen der Hauptstadtregion in Tegel und Schönefeld stieg im Jahr 2012 erstmals über die 25 Millionen-Marke, nach 24 Millionen Passagieren 2011.

Insgesamt wurden 25.261.477 Passagiere gezählt, welches gegenüber 2011 einen Anstieg von 5,1% darstellt. Damit entwickelte sich der Luftverkehr in der Region Berlin-Brandenburg auch im zehnten Jahr in Folge besser als der Durchschnitt der internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland (circa +1,1% gegenüber 2011). Der dritte Platz unter den deutschen Luftverkehrsstandorten konnte mit diesem Ergebnis somit weiter gefestigt werden. Insgesamt standen 2012 178 Ziele in 49 Ländern im Flugplan.

#### Der detaillierte Blick auf die Verkehrszahlen

Das Verkehrswachstum 2012 war geprägt von einer umfassenden Expansion der Lufthansa-Gruppe am Standort Berlin, die bis zu sechs zusätzliche Flugzeuge hier zur Bedienung von populären Business- und Leisure-Destinationen stationierte. Auch Air Berlin konnte ein Wachstum verzeichnen, hauptsächlich durch Verstärkung der Frequenzen auf bestehenden Destinationen sowie der Aufnahme der neuen Langstreckendestinationen Abu Dhabi und Los Angeles. Durch neue Kooperationsabkommen mit Partnerairlines des Luftfahrtbündnisses Oneworld, dem strategischen Partner Etihad Airways und Air France-KLM wuchs zudem die Zahl der Transferpassagiere überdurchschnittlich stark. Die meisten Passagiere nutzten innerhalb Deutschlands die Strecke nach München (1.918.449 Passagiere; +0,3%) und innerhalb Europas nach London (1.338.762 Passagiere, -1,8%). Die katalanische Hauptstadt Barcelona ist ab Berlin der größte europäische Wachstumsmarkt des vergangenen Jahres (+105.262 Pas-

sagiere; +26,4%), auch gestärkt durch den Markteintritt des spanischen Low-Cost-Carriers Vueling. Bei den Langstrecken wählten die meisten Passagiere 2012 die Verbindungen nach New York (223.326 Passagiere; -4,3%).

Das größte Wachstum im innerdeutschen Verkehr konnte mit 19.891 Passagieren (+1,1%) auf der Strecke nach Frankfurt am Main verzeichnet werden. Rund ein Drittel der insgesamt 1.814.057 Passagiere nutzten den Frankfurter Flughafen zum Umsteigen.

Die größten Zuwachsraten bei den **Märkten** gab es mit 7,6% im innereuropäischen Verkehr, insgesamt 15.955.945 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 20,7% auf 1.420.329 (etwa 5,6% des Gesamtaufkommens). Die ab Berlin nonstop angeflogenen regelmäßigen Langstreckenrouten wurden von 763.816 Passagieren genutzt. Dies entspricht einem überdurchschnittlichen Wachstum von 8,7%. Mit 7.885.170 Passagieren sank dagegen die Nachfrage auf innerdeutschen Verbindungen um 1,7% gegenüber dem Vorjahr. Seit Einführung der Luftverkehrsabgabe entwickelt sich dieses Marktsegment auch weiterhin kontinuierlich unter dem Markttrend und musste zwei Streckenaufgaben (Memmingen, Münster-Osnabrück) verzeichnen.

2012 setzte sich auch das kontinuierliche Wachstum bei der Zahl der **Umsteigepassagiere** in Berlin weiter fort. Nach 3,4% 2010 und 4,1% 2011 stieg der Anteil der Umsteigepassagiere am Gesamtaufkommen im Jahr 2012 auf circa 6,0% (+50,4% gegenüber 2011).

Bundesweit ist weiterhin festzustellen, dass sich der registrierte Passagierzuwachs 2012 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 mussten in Summe Passagierrückgänge registrieren. Diese Beobachtung spiegelt sich auch in der Verkehrsentwicklung der Flughäfen Schönefeld und Tegel wider.

### **Schönefeld**

Am **Flughafen Schönefeld** wirkt sich die Einführung der deutschen Luftverkehrssteuer weiterhin negativ aus. Der Wechsel der Germanwings nach Tegel hat zusätzlich Verkehr vom Standort abgezogen. Der Flughafen Schönefeld zählte 2012 insgesamt 7.097.274 Passagiere, ein Rückgang um 0,2% gegenüber dem Vorjahr. Dennoch konnten im Sommerflugplan 2012 insgesamt 89 Destinationen (+2) ab Berlin-Schönefeld erreicht werden.

# Kerndaten

2011

Δ

2012

Passagiere (Mio.)



+ 5%



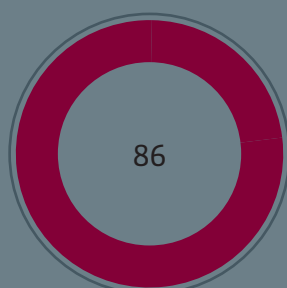
Umsatzerlöse (Mio. EUR)



+ 3%



EBITDA (Mio. EUR)



- 32%



### **Tegel**

Am **Flughafen Tegel** wurden im Jahr 2012 insgesamt 18.164.203 Passagiere registriert, 1.244.383 mehr als im Vorjahr (+74%).

Die Flughäfen Tegel und Schönefeld zählten im vergangenen Jahr zusammen 242.872 **Flugzeugbewegungen** ( $\pm 0,0\%$ ). Die **Auslastung** der Flugzeuge stieg auf 73,9% (+1,3%-Punkte), die durchschnittliche Flugzeuggröße von 136 auf 141 Sitze.

### **Fracht**

Über die Frachtanlagen der Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel wurden im letzten Jahr insgesamt rund 76.000 Tonnen Luftfracht umgeschlagen (+2%). 32.140 Tonnen Luftfracht wurden dabei per Flugzeug transportiert (+2,9%), damit wächst Berlin schneller als der Bundesdurchschnitt, der ein Minus von 2,2% (ADV) verzeichnet. Wachstumsmotor ist die Frachtbeiladung auf Passagier-Langstreckenflügen gewesen, die um rund 10% stieg, so dass heute rund die Hälfte der Frachtzuladung auf Langstreckenfliegern erfolgt. Hinzu kommen 5.352 Tonnen Nachtluftpost, die im Auftrag der Deutschen Post World Net AG nach Stuttgart geflogen wurden (+12,7%). Zusätzlich als Luftfracht per Lkw wurden 16.535 Tonnen von den Airlines sowie 22.278 Tonnen von Spediteuren zu den Europadrehkreuzen der Airlines über die Luftfrachtanlagen in Berlin abgefertigt.

### **Luftfracht am Flughafen Schönefeld**

In Schönefeld wurden im vergangenen Jahr 5.206 Tonnen Luftfracht (+12%) sowie 1.126 Tonnen Luftpost umgeschlagen (-72,4%). TNT Express verlagerte seinen Flugbetrieb im Juni von Tegel nach Schönefeld. Federal Express fliegt seit November zusätzlich von seinem Europahub in Paris via Berlin zur polnischen Wirtschaftsmetropole Danzig. Die Nachtluftpostflüge der Deutsche Post World Net AG nach Stuttgart werden seit dem Sommerflugplan von Air Berlin aus Tegel geflogen. Das DRK hat aus seinem Hilfsgüterzentrum am 24-Stunden offenen Flughafen Schönefeld unter anderem im Dezember einen Hilfsgüterflug nach Syrien mit Medikamenten für ein Kinderkrankenhaus geflogen.

### **Luftfracht am Flughafen Tegel**

In Tegel wurden im letzten Jahr 26.933 Tonnen Luftfracht (+1,3%) sowie 4.226 Tonnen Luftpost umgeschlagen (+532,8%). Hinzu kommen rund 38.500 Tonnen im Luftfrachtersatzverkehr für Airlines und Spediteure von den beiden Fracht-abfertigern Wisag Cargo Service und Swissport Cargo Service.

Das Cargo-center und die Frachtanlieferung werden derzeit erweitert. Grund ist einerseits der erhöhte Umschlag von Beiladefracht sowie andererseits die kommenden schärferen Sicherheitsbestimmungen. Ab März 2013 ist ein Screening aller Anlieferungen von nicht bekannten Versendern erforderlich.

Das Verkehrsaufkommen entwickelte sich im Jahresvergleich wie folgt:

Verkehrsaufkommen	2012	2011
<b>Tegel</b>		
Gewerbliche Flugbewegungen	166.191	164.177
Fluggäste (in Tausend)	18.164	16.920
<b>Schönefeld</b>		
Gewerbliche Flugbewegungen	65.053	66.318
Fluggäste (in Tausend)	7.097	7.114
<b>Gesamt</b>		
Gewerbliche Flugbewegungen	231.244	230.495
Fluggäste (in Tausend)	25.261	24.034

## B.2 Non-Aviation-Management

Das Jahr 2012 ist auch im Non-Aviation-Management geprägt von der Verschiebung des geplanten Eröffnungstermins des BER.

### Schönefeld

In den ersten fünf Monaten 2012 konnte von steigenden Passagierzahlen in Schönefeld profitiert werden. Abgesehen von weniger profitablen und deshalb bereits in den ersten fünf Monaten geschlossenen Einheiten wie zum Beispiel dem Marché Restaurant, der Ess-Bahn und einigen Reisebüros konnten viele Einheiten ihre Erträge im Vergleich zum Vorjahr weiter steigern. Lediglich in der Parkierung konnten trotz steigender Passagierzahlen die Erträge nicht ganz auf Vorjahresniveau gehalten werden.

Nach der Anfang Mai 2012 verkündeten Verschiebung des geplanten Eröffnungstermins des BER wurden mit allen Einzelhändlern, Gastronomen, Autovermietern und dem Parkraumbewirtschafter sowie dem Duty Free- / Duty Paid-Shop-Betreiber Gespräche über die Verlängerung des jeweiligen Vertrages über den 3. Juni 2012 hinaus verhandelt. Die Verhandlungen verliefen äußerst erfolgreich. Es konnte mit nahezu allen Mietern die weitere Zusammenarbeit bis zur Schließung des Flughafens Schönefeld gesichert werden. Einzig mit zwei Betreibern konnte keine Einigung über eine Vertragsverlängerung erzielt werden.

In den Monaten nach der Verkündung der Verschiebung des Eröffnungstermins des BER verlief die Entwicklung des Non-Aviation-Geschäftes am Flughafen Schönefeld entsprechend der ersten fünf Monate weiter stabil. In einigen

Segmenten konnten die Erträge weiterhin gesteigert werden. Negativen Einfluss auf die Ertragslage hauptsächlich in den Segmenten Duty Free / Duty Paid und Parkierung hatte der Umzug der Germanwings nach Tegel Ende Oktober 2012. Die Ertragslage im Segment Flughafenwerbung ist aufgrund der kurzfristigen Verschiebung des Eröffnungstermins des BER von einigen Schwierigkeiten gekennzeichnet. So wurden die Vermarktungsaktivitäten für den Flughafen Schönefeld im Vorfeld der geplanten Eröffnung des Flughafens BER am 3. Juni 2012 bereits Anfang des Jahres 2012 nahezu eingestellt. Die Vermarktungsaktivitäten wurden erst nach Verkündung der Verschiebung wieder aufgenommen. Wie mit allen Einzelhändlern, Gastronomen, Autovermietern etc. wurden auch mit allen großen Werbekunden Gespräche über ein Engagement am Flughafen Schönefeld über den 3. Juni 2012 hinaus geführt. Viele Werbekunden mit langfristigen Verträgen haben ihr Engagement verlängert, jedoch konnte mit einigen wenigen großen Werbekunden keine Einigung erzielt werden bzw. nur zu deutlich schlechteren Konditionen.

Nach Verkündung der Verschiebung der für den 3. Juni 2012 geplanten Eröffnung des BER wurden ebenfalls mit allen Non-Aviation-Vertragspartnern des BER Gespräche aufgenommen. Ziel der Gespräche war einerseits, die Vertragspartner bei der Lösung ihrer aufgrund der Verschiebung des Eröffnungstermins des BER entstandenen Schwierigkeiten zu unterstützen, die weitere Zusammenarbeit für den BER zu sichern und andererseits durch das Schließen von Nachträgen mit den Non-Aviation-Vertragspartnern eine Rechtssicherheit für die FBB herzustellen.

### **Tegel**

In den ersten fünf Monaten 2012 konnte von den weiter steigenden Passagierzahlen in Tegel profitiert werden. Hier konnten, abgesehen von den weniger profitablen und deshalb bereits in 2011 geschlossenen Einheiten wie z. B. dem Beauty Place, dem Convenience Store, dem Crew Shop und dem Tegel Terrace, deutlich höhere Erträge erzielt werden als im Vorjahr.

Zudem wurde Anfang 2012 ein neuer Bon Voyage Bestseller implementiert, um das Non Aviation-Angebot auch kurzfristig vor der geplanten Eröffnung des BER noch attraktiver zu gestalten und an die gestiegenen Passagierzahlen anzupassen.

Nach der Verkündung der Verschiebung des für den 3. Juni 2012 geplanten Eröffnungstermins des BER Anfang Mai wurden mit allen Einzelhändlern, Gastronomen, Autovermietern und dem Parkraumbewirtschafter sowie dem Duty Free / Duty Paid-Shop-Betreiber Gespräche über die Verlängerung des jeweiligen Vertrages über den 3. Juni 2012 hinaus verhandelt. Die Verhandlungen verliefen äußerst erfolgreich. Es konnte mit nahezu allen Mietern die weitere Zusammenarbeit bis zur Schließung des Flughafens Tegel gesichert werden.



Einzig der Betreiber des s.Oliver-Shops wollte sein Engagement am Flughafen Tegel nicht weiter verlängern.

Auch in den Monaten nach der Verkündung der Verschiebung des Eröffnungstermins des BER verlief die Entwicklung des Non-Aviation-Geschäftes am Flughafen Tegel in nahezu allen Segmenten sehr positiv. Weiter steigende Passagierzahlen haben sich ertragssteigernd in fast allen Non-Aviation-Segmenten niedergeschlagen. Um die Attraktivität und die Anziehungskraft des Angebotes für den Passagier weiter zu steigern, wurden zwei mobile gastronomische Einheiten und ein mobiler Hot-Dog-Stand implementiert. Zudem wurde auch das Tegel Terrace im November wieder eröffnet. Das Angebot in Terminal D wurde um eine Buch- und Presse-Einheit erweitert, um den Bedürfnissen der Passagiere der Ende Oktober 2012 von Schönefeld nach Tegel umgezogenen Germanwings gerecht werden zu können.

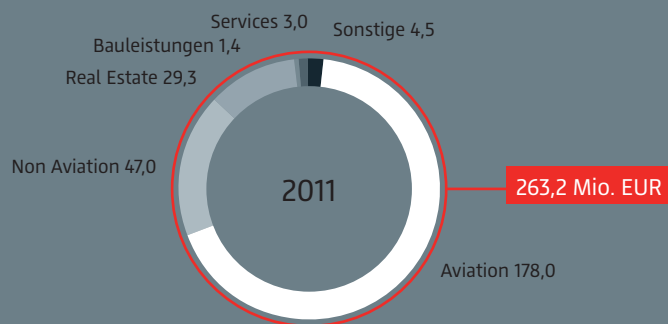
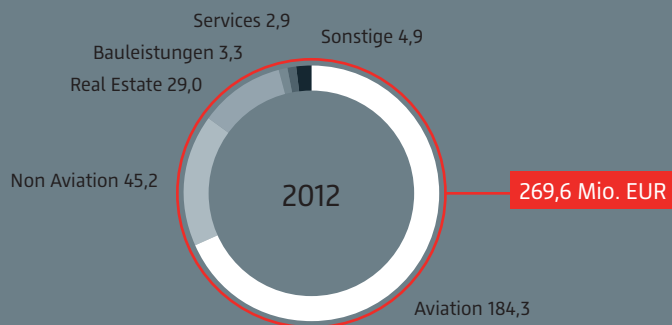
Im Segment Parkierung konnte die sehr positive Ertragsentwicklung der letzten beiden Jahre trotz weiter steigender Passagierzahlen nicht auf dem Niveau fortgeführt werden. Dies ist nicht zuletzt auf die begrenzten Parkplatzkapazitäten am Flughafen Tegel zurückzuführen. Um trotz der begrenzten Parkplatz-Quantität die Ertragslage weiter zu verbessern, wurde das Preissystem auf dem Kurzzeitparkplatz PK und auf dem Parkplatz P5 optimiert.

Die Ertragslage im Segment Flughafenwerbung ist aufgrund der kurzfristigen Verschiebung des Eröffnungstermins des BER von einigen Schwierigkeiten gekennzeichnet. So wurden die Vermarktungsaktivitäten für den Flughafen Tegel im Glauben der Eröffnung des Flughafens BER am 3. Juni 2012 bereits Anfang des Jahres nahezu eingestellt. Die Vermarktungsaktivitäten wurden erst nach Verkündung der Verschiebung wieder aufgenommen. Wie mit allen Einzelhändlern, Gastronomen, Autovermietern etc. wurden auch mit allen großen Werbekunden Gespräche über ein Engagement am Flughafen Tegel über den 3. Juni 2012 hinaus geführt. Viele Werbekunden mit langfristigen Verträgen haben ihr Engagement verlängert, jedoch konnte mit einigen wenigen großen Werbekunden wie der Wall AG oder der Telekom keine Einigung erzielt werden bzw. nur zu deutlich schlechteren Konditionen.

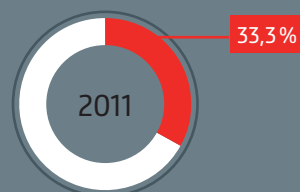
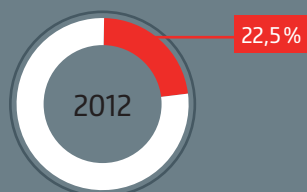
### **B.3 Real Estate Management**

Die Flughafengesellschaft ist mit Abstand der größte Anbieter qualifizierter Gewerbeflächen im direkten Flughafenumfeld, sowohl auf Berliner als auch auf Brandenburger Seite. Das Portfolio umfasst derzeit insgesamt zehn Entwicklungsgebiete mit ganz unterschiedlichen Lagequalitäten. Nahezu allen gewerblichen Nutzergruppen können entsprechende Grundstücke angeboten werden. Neben Grundstücken für flughafenspezifische Dienstleistungen, Logistik, Hotels

## Umsatzerlöse in Mio. EUR



## Eigenkapitalquote in Prozent



und Büros, stehen auch Flächen zur Verfügung, auf denen sich industrielle Nutzungen realisieren lassen.

### **Airport City**

Direkt vor dem neuen Terminal entsteht das urbane Dienstleistungszentrum des neuen Flughafens Berlin Brandenburg: die Airport City. Herz des Quartiers ist der zentral gelegene Willy-Brandt-Platz, entlang dessen auf variablen Bau-  
feldern Gebäude mit bis zu sechs Geschossen realisiert werden können. Die Entwicklung der Airport City ist bereits heute weit vorangeschritten. Erste Objekte sind ebenso wie die Frei- und Grünflächen schon fertiggestellt.

In der Airport City wurde das Vier-Sterne-Hotel von ECE und Steigenberger sowie das Bürogebäude von Fay (<sup>2</sup>BAC) termingerecht fertig gestellt. Die Bauarbeiten an den vier Parkhäusern und dem Mietwagencenter sind ebenfalls abgeschlossen.

Das Berlin Brandenburg Airport Center (<sup>2</sup>BAC) ist ein sechsgeschossiges Gebäude mit ca. 16.500 m<sup>2</sup> Nutzfläche. Es ist das erste Bürogebäude in der Airport City und deckt unter anderem den über das Terminal hinausgehenden Bürobedarf. Das Objekt wurde im Juni 2012 in Betrieb genommen.

Gemeinsam mit der Steigenberger Hotel AG hat der Projektentwickler ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG direkt gegenüber dem Terminal ein 4-Sterne Superior Steigenberger Hotel mit über 322 Zimmern und einem Konferenzzentrum realisiert. Die Inbetriebnahme des Hotels erfolgt zusammen mit der Eröffnung des neuen Hauptstadt-Airports.

Zur Inbetriebnahme BER stehen Passagieren und Besuchern weiterhin insgesamt rund 10.000 Parkplätze zur Verfügung. Das Stellplatzangebot verteilt sich auf insgesamt vier Parkhäuser mit jeweils rund 2.200 Stellplätzen sowie weiteren ebenerdigen Parkflächen. Südöstlich des Terminals steht ein modernes Mietwagen-Center zur Verfügung.

### **Leasingobjekte**

Die Deutsche Anlagen-Leasing GmbH & Co. KG (DAL) hat neben den vorgenannten Parkhäusern und dem Mietwagencenter, drei Gebäude für die Bodenverkehrsdienstleister und ein Gebäude für die Sicherheitsdienstleister finanziert und errichtet. Die FBB ist Leasingnehmer und zugleich Generalübernehmer der DAL. Die Bautätigkeiten wurden im Jahr 2010 begonnen und sind inzwischen abgeschlossen.

### **Weitere Drittinvestitionen**

Auch für die Realisierung des Frachtgebäudes in der Service Area North hat die FBB einen Investor gebunden. Die Dietz AG hat auf einer Grundfläche von rund

32.000 Quadratmetern ein Luftfrachtzentrum für Beiladefracht, dessen Jahreskapazität 100.000 t beträgt, errichtet.

Der Immobilieninvestor J.B. Harder Verwaltung GmbH & Co. KG hat in der westlichen Maintenance Area des BER einen 12.000 Quadratmeter großen Wartungshangar gebaut. Air Berlin und Germania werden diesen Hangar gemeinsam nutzen. Auch die Lufthansa Technik hat in diesem Quartier einen Wartungshangar errichtet, 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 wird mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ gefördert. Es sollen deshalb bevorzugt produktionsorientierte Unternehmen angesiedelt werden. Der Standort verfügt durch seine unmittelbare Nähe zum neuen Flughafen Berlin Brandenburg, einen eigenen S-Bahnanschluss sowie die Anbindung an die B 96a, die A 113 und A 117 über eine hervorragende Verkehrsinfrastruktur.

Rund 45 % der Grundstücksfläche konnte bereits an Investoren veräußert werden. Die Gesamterschließung und der Verkauf der Grundstücke im Business Park Berlin erfolgt nachfrageorientiert in drei Abschnitten. Der erste Erschließungsabschnitt mit der vierspurigen Haupteerschließungsstraße sowie zwei weiteren Verbindungsstraßen konnte bereits der Öffentlichkeit übergeben werden. Der zweite Erschließungsabschnitt wurde mittlerweile ebenfalls fertiggestellt, die Übergabe an den Bezirk Treptow-Köpenick befindet sich in Vorbereitung. Ein 3-Sterne-Hotel hat bereits seinen Betrieb aufgenommen, weitere Hochbautätigkeiten laufen. Bis zur Inbetriebnahme des BER wird der erste Bauabschnitt eines Logistikprojekts, bestehend aus Gewerbehallen und ergänzenden Büroflächen, realisiert sein.

Durch die Verschiebung der Inbetriebnahme BER sind auf Investorenseite eine gewisse Verunsicherung und Zurückhaltung zu verzeichnen.

Dennoch werden zum gegenwärtigen Zeitpunkt mit einem weiteren Investor konkrete Verhandlungen über den Verkauf einer weiteren Logistikfläche geführt.

### **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 Deutsch-

land 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 im September 2009 die Planungs- und Finanzierungsvereinbarung I abgeschlossen, die im April 2012 durch die weiterführende Planungs- und Finanzierungsvereinbarung II ergänzt wurde. In dieser sind die Aufgaben- und Kostenverteilung zwischen FBB und BImA, Vertragsmeilensteine für den Abschluss von Arbeiten und die Übergabe von Teilflächen definiert. Die FBB beantragt und begleitet die notwendigen Planänderungsverfahren, passt die landseitigen Verkehrsanlagen an und sichert die zeitnahe 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 bereits 2011 ein Mietvertrag für das Terminal A sowie für die zusätzlichen Verkehrsflächen zwischen der BImA und der FBB unterzeichnet. Ebenfalls 2011 wurde ein Erbbaurechtsvertrag für die gesamten Flächen des künftigen Regierungsflyghafens von beiden Parteien unterschrieben.

Weitere Vertragsverhandlungen für den Erschließungsvertrag, Realisierungsvertrag der Hauptbaumaßnahme und Infrastrukturvertrag der Hauptbaumaßnahme beginnen im Frühjahr 2013.

Auf Grund der Verschiebungen des Eröffnungstermins BER wurde im November 2012 eine gemeinsame Überarbeitung der Termin- und Bauphasenplanung begonnen.

### **Schließung Tegel**

Mit der Eröffnung des neuen BER stellt der Flughafen Tegel seinen Flugbetrieb ein. Gemäß Bescheid über den Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Flughafen Berlin-Tegel der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 29. Juli 2004 (Schließungsbescheid) ist der Flughafen Tegel nach Inbetriebnahme des BER noch weitere, maximal 6 Monate in betriebsbereitem Zustand zu halten.

In dieser Zeit müssen alle für den Flugbetrieb notwendigen Flächen und Anlagen in TXL im „Stand by Modus“ gehalten werden, um im Falle eines Betriebsversagens (flugbetriebliche und / oder anlagentechnische Fehlfunktion) die Land-Luft-Linie für den Flugbetrieb zu reaktivieren und die luftverkehrliche Anbindung der Stadt Berlin zu gewährleisten.

Nach dem Auszug der Funktionen und der Entlassung aus der Betriebspflicht ist eine Räumung der Gebäude und ein Rückbau ausgewählter Anlagen innerhalb von 3 Monaten vorgesehen. Danach erfolgt die zeitnahe und komplette Rückgabe des Flughafengeländes an das Land Berlin und den Bund.

Die Grundstücksflächen des Flughafens Tegel befinden sich im Eigentum des Landes Berlin und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben. Die BFG hat die

Flächen im Rahmen von Erbpachtverträgen übertragen bekommen. Sämtliche Gebäude sind Eigentum der BFG.

Die Verhandlungen mit der Senatsverwaltung für Finanzen und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben über die Rückgabe der Liegenschaften und die Restwerte der Gebäude sind noch nicht abgeschlossen.

## C Wirtschaftliche Entwicklung

### C.1 Ertragslage

Der Konzern weist im Jahr 2012 einen Jahresfehlbetrag von EUR 185,2 Mio. (Vj. EUR 74,5 Mio.) aus. Der Rückgang des Jahresergebnisses resultiert aus einem Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen und der Materialaufwendungen, höheren Abschreibungen aufgrund der höheren Anlagenwerte sowie aus den gestiegenen Finanzierungskosten wegen höherer Kreditziehung für die Finanzierung des BER.

Die **Umsatzerlöse** sind von EUR 263,2 Mio. auf EUR 269,6 Mio. gestiegen.

Umsatzerlöse in Mio. EUR	2012	2011
Aviation	184,3	178,0
Non Aviation	45,2	47,0
Real Estate	29,0	29,3
Bauleistungen	3,3	1,4
Services	2,9	3,0
Sonstige	4,9	4,5
<b>Gesamt</b>	<b>269,6</b>	<b>263,2</b>

Die Umsatzerlöse aus dem **Aviation**-Bereich sind durch den Anstieg der Passagierzahlen gegenüber 2011 um 3,5% von EUR 178,0 Mio. auf EUR 184,3 Mio. gestiegen. Die Umsatzerlöse aus dem **Non Aviation**-Bereich sind von EUR 47,0 Mio. um 3,7% auf EUR 45,2 Mio. gesunken, im Wesentlichen begründet durch geringere Einnahmen aus der Parkierung und der Vermietung von Werbeflächen. Die Umsatzerlöse aus dem Bereich **Real Estate** sind gegenüber dem Vorjahr von EUR 29,3 Mio. auf EUR 29,0 Mio. geringfügig gesunken.

Die sonstigen Umsatzerlöse sind von EUR 4,5 Mio. auf EUR 4,9 Mio. um 5,1% gestiegen, bedingt durch höhere Erlöse aus Kraftstoffverkauf.

Die Umsatzerlöse aus Bauleistungen für Dritte sind um EUR 1,9 Mio. auf



EUR 3,3 Mio. angestiegen, im Wesentlichen begründet aus höheren Erlösen aus den erbrachten Bauleistungen für den Bund in SXF Nord.

In den **Bestandsveränderungen** werden die erbrachten Leistungen im Zusammenhang mit der Unterflurbetankung ausgewiesen (EUR 7,1 Mio.; Vj. EUR 11,6 Mio.). Den noch nicht abgerechneten Leistungen stehen erhaltene Anzahlungen gegenüber.

Die **aktivierten Eigenleistungen** (EUR 12,5 Mio.; Vj. EUR 9,1 Mio.) resultieren im Wesentlichen aus Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Bau des BER.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sind gegenüber dem Vorjahr von EUR 10,6 Mio. auf EUR 15,9 Mio. gestiegen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und der Investitionszulage zurückzuführen.

Aufwendungen in Mio. EUR	2012	2011
Materialaufwand	74,8	57,0
Personalaufwand	88,8	95,2
Abschreibungen	85,7	74,3
sonstiger betrieblicher Aufwand	133,1	61,3
<b>Gesamt</b>	<b>382,4</b>	<b>287,8</b>

Die laufenden **Aufwendungen** des FBB-Konzerns (EUR 382,4 Mio.) sind gegenüber dem Vorjahr (EUR 287,8 Mio.) um EUR 94,6 Mio. angestiegen. Dies entspricht einer Steigerung von 32,9%. Im Einzelnen sind die Materialaufwendungen um EUR 17,8 Mio., die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um EUR 71,8 Mio. und die Abschreibungen um EUR 11,4 Mio. gestiegen. Dem steht ein Rückgang der Personalaufwendungen um EUR 6,4 Mio. gegenüber.

Der Anstieg des **Materialaufwands** um 31,2% auf EUR 74,8 Mio. ist hauptsächlich durch höhere Fremd- und Bauleistungen für Dritte im Zusammenhang mit der Unterflurbetankung (EUR 27,7 Mio.; Vj. EUR 12,2 Mio.) begründet.

Der **Personalaufwand** ist von EUR 95,2 Mio. auf EUR 88,8 Mio. gesunken. Dies ist hauptsächlich auf geringere Aufwendungen für das Personalkonzept TransFair BBI (EUR 1,0 Mio.; Vj. EUR 7,0 Mio.) zurückzuführen.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** sind im Vergleich zum Vorjahr von EUR 61,3 Mio. auf EUR 133,1 Mio. um 117,2% gestiegen. Dieser Anstieg resultiert aus Aufwendungen für Risikovorsorge auf Grund der Verschiebung des Inbetriebnahmeterrains (EUR 35,0 Mio.), aus höheren Aufwendungen für Rechts- und Beratungsleistungen (EUR +10,9 Mio.), für die Anmietung von Fremdkräften (EUR +5,4 Mio.), insbesondere für die Baustellenüberwachung sowie für Leasinggebühren für die Drittinvestobjekte (EUR +11,7 Mio.).

Die **Abschreibungen** sind von EUR 74,3 Mio. auf EUR 85,7 Mio. gestiegen. Das entspricht einem Zuwachs von 15,3%. Dieser Anstieg ist hauptsächlich durch die Fertigstellung und Aktivierung von neuen Anlagen des BER begründet. Zudem erfolgte im Berichtsjahr im Rahmen der verlustfreien Bewertung eine Abschreibung auf Umlaufvermögen von EUR 4,8 Mio.

Das **Ergebnis vor Ertragsteuern** beträgt EUR -184,6 Mio.

Damit liegt das Jahresergebnis um EUR 110,6 Mio. unter dem vergleichbaren Vorjahreswert in Höhe von EUR 74,5 Mio.

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

Finanzielle Leistungsindikatoren	2012	2011
Jahresergebnis in Mio. EUR	-185,2	-74,5
EBIT in Mio. EUR (ohne neutrales Ergebnis, Finanzergebnis und Steuern)	-21,2	12,1
EBITDA in Mio. EUR (EBIT ohne Abschreibung)	57,9	86,4

Das **Jahresergebnis** beinhaltet neben dem Betriebsergebnis (EUR -21,2 Mio.) das Finanzergebnis (EUR -103,5 Mio.), neutrale Erträge (EUR 6,6 Mio.) und neutrale Aufwendungen (EUR -67,1 Mio.).

Im **neutralen Ergebnis** (EUR -60,5 Mio.) werden unter anderem Aufwendungen und Erträge zu folgenden Positionen dargestellt: Die neutralen Erträge i.H.v. EUR 6,6 Mio. enthalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (EUR 4,4 Mio.) sowie Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen (EUR 1,2 Mio.), in den neutralen Aufwendungen i.H.v. EUR 67,1 Mio. sind im Wesentlichen Aufwendungen für Schadensersatzansprüche, für Rechtsstreitigkeiten sowie für drohende Verluste als Risikovorsorge aufgrund der Verschiebung der Inbetriebnahme des BER (EUR 35,7 Mio.) erfasst. Aus der Folgebewertung der erbrachten Fremd- und Bauleistungen für Dritte im Zusammenhang mit der Unterflurbetankung wurden Materialaufwendungen (EUR 10,2 Mio.), außerplanmäßige Abschreibungen (EUR 4,8 Mio.) sowie Zuführungen zur Drohverlustrückstellung (EUR 7,2 Mio.) als neutraler Aufwand dargestellt. Des Weiteren sind Steuern für Vorjahre als Ergebnis der abgeschlossenen Betriebsprüfung (EUR 1,8 Mio.) enthalten.

## C.2 Vermögenslage

Die Vermögenslage stellt sich im Vorjahresvergleich wie folgt dar:

	31.12.2012		31.12.2011		Veränderung	
	Mio. EUR	%	Mio. EUR	%	Mio. EUR	%
<b>Vermögen</b>						
Anlagevermögen	3.171,0	93,8	2.638,0	93,3	533,0	20,2
Vorräte	27,1	0,8	24,7	0,9	2,4	9,7
Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	70,5	2,1	71,6	2,5	-1,1	-1,5
Langfristige Forderungen	11,3	0,3	9,3	0,3	2,0	21,8
Grundstücke Business Park Berlin	28,6	0,8	28,3	1,0	0,3	1,0
Flüssige Mittel	56,7	1,7	43,8	1,5	12,9	29,4
Übrige Aktiva	16,6	0,5	15,3	0,5	1,3	7,8
	<b>3.381,8</b>	<b>100,0</b>	<b>2.831,0</b>	<b>100,0</b>	<b>550,8</b>	<b>19,5</b>
<b>Kapital</b>						
Eigenkapital	761,9	22,6	942,1	33,3	-180,2	-19,1
Sonderposten	105,1	3,1	86,1	3,0	19,0	22,1
Langfristige Verbindlichkeiten	2.350,5	69,4	1.635	57,8	715,5	43,8
Kurzfristige Verbindlichkeiten	164,3	4,9	167,8	5,9	-3,5	-2,2
	<b>3.381,8</b>	<b>100,0</b>	<b>2.831,0</b>	<b>100,0</b>	<b>550,8</b>	<b>19,5</b>

Die Zunahme des **Anlagevermögens** resultiert im Wesentlichen aus den Zugängen für die Realisierung des BER (EUR 611,2 Mio.). Dem gegenüber stehen Anlagenabgänge (EUR 3,6 Mio.) sowie Abschreibungen (EUR 80,9 Mio.).

Die **Vorräte** sind im Berichtsjahr auf EUR 27,1 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 28,6 Mio.

Die **langfristigen Verbindlichkeiten** enthalten unter anderem neben EUR 2.224,9 Mio. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten auch erhaltene Vorauszahlungen von Erbbauzinsen und Zuschüsse für Investitionen (EUR 77,5 Mio.) sowie Rückstellungen für Altersteilzeit- und Pensionsver-

pflichtungen (EUR 24,8 Mio.). Die **kurzfristigen Verbindlichkeiten** beinhalten im Wesentlichen neben Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (EUR 23,5 Mio.) auch Rückstellungen, insbesondere für Personal einschließlich Altersteilzeit und TransFair BBI in Höhe von EUR 21,0 Mio.

Aus der Risikovorsorge aufgrund der Inbetriebnahmeverschiebung ergeben sich insgesamt Rückstellungen in Höhe von EUR 30,0 Mio.

Die **Eigenkapitalquote** der Gesellschaft beträgt:

	2012	2011
Eigenkapitalquote in % (Eigenkapital / Gesamtkapital x 100)	22,5	33,3

Der Rückgang der Eigenkapitalquote resultiert aus dem negativen Jahresergebnis i. H. v. EUR 185,2 Mio. Für 2013 haben die Gesellschafter bereits Einzahlungen in die Kapitalrücklage vorgesehen.

### C.3 Finanzlage

#### C.3.1 Finanzmanagement

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

#### Kapitalerhöhung FBB

Mit der Verschiebung der Eröffnung des BER und den damit verbundenen Baumehrkosten war eine Finanzierung der Mehrkosten über Bankkredite wirtschaftlich nicht mehr darstellbar. Vor diesem Hintergrund haben die Gesellschafter der FBB in Abstimmung mit der EU-Kommission beschlossen, weitere Gesellschaftermittel in Höhe von EUR 1,2 Mrd. zur Verfügung zu stellen, um die langfristige Liquidität des Unternehmens sicher zu stellen. Im Rahmen eines Private-Investor-Tests hat das Bundesverkehrsministerium in Abstimmung mit der FBB die Wirtschaftlichkeit der Kapitalerhöhung am 19. Dezember 2012 bestätigt. Die erste Tranche von EUR 191,6 Mio. wurde Anfang Januar 2013 in die Kapitalrücklage der FBB eingezahlt.

#### BER-Langfristfinanzierung

Mit dem Abschluss der Langfristfinanzierung in Höhe von EUR 2,4 Mrd. im Jahr 2009 wurde ein wesentlicher Bestandteil der Ausbaukosten des BER langfristig finanziert. Das Vertragswerk inklusive der Bürgschaften ist konform mit den Regularien der EU-Kommission.

Aus diesen Kreditlinien wurden bis Jahresende 2012 EUR 2,2 Mrd. Barlinien in Anspruch genommen. Die Verpflichtung der FBB zur Absicherung der Swap-Geschäfte entfiel ab dem 15. März 2012 nach dem erfolgreichen Abschluss einer vertraglichen Restrukturierung im Dezember 2011 mit den 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, 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.

Der Vermietungsbeginn der bereits fertiggestellten Gebäude wird sich aufgrund der Verschiebung der Inbetriebnahme des BER voraussichtlich entsprechend verzögern. Für die Gebäude Sicherheitsgebäude, Bodenverkehrsdienste (BVD) Sozialgebäude, BVD Kfz-Halle, BVD Werkstatt ist die Nutzungsfreigabe uneingeschränkt erteilt worden.

Für die Parkhäuser Airport-City (PNA, PNB, PSA), das Mietwagencenter (MWC) und das terminalnahe Parkhaus (TNP) ist die Nutzungsfreigabe gekoppelt an die Fertigstellung der Terminals.

### **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 hat die ILA Berlin Air Show in Schönefeld, Ortsteil Selchow, in unmittelbarer Nähe zum BER stattgefunden. Um das ILA-Gelände an den BER anzubinden, ist eine Verlängerung des Taxiways B und die Erstellung zweier Verbindungspunkte zu Taxiway A baulich umgesetzt worden.

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 von EUR 14,7 Mio. wird im Februar 2013 erwartet.

#### C.3.2 Kapitalflussrechnung

Über die Liquiditätssituation und die finanzielle Entwicklung gibt folgende Kapitalflussrechnung Aufschluss:

Kapitalflussrechnung	2012 Mio. EUR	2011 Mio. EUR	Veränderung Mio. EUR
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	-83,9	1,5	-85,4
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-610,8	-644,6	33,8
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	707,6	666,5	41,1
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>12,9</b>	<b>23,4</b>	<b>-10,6</b>
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	43,8	20,4	23,4
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	56,7	43,8	12,9

Der Cash Flow aus **laufender Geschäftstätigkeit** ist von EUR 1,5 Mio. auf EUR -83,9 Mio. gesunken. Auf den im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Jahresfehlbetrag (EUR -185,2 Mio., Vj. EUR -74,5 Mio.) wirkten sich hauptsächlich höhere Abschrei-

bungen und Zuführungen zu Rückstellungen insbesondere zur verschiebungsbedingten Risikovorsorge gegenläufig aus. Der Rückgang der **Investitionstätigkeit** resultiert aus der Verschiebung der Inbetriebnahme BER und der noch andauernden Bestandsaufnahmen.

Der Cash Flow aus der **Finanzierungstätigkeit** hat sich von EUR 666,5 Mio. auf EUR 707,6 Mio. durch zusätzliche Kreditziehungen erhöht.

## D Investitionen an den Bestandsflughäfen

Am Bestandsflughafen **Schönefeld** wurden im Berichtsjahr Investitionen für ein Unterkunftsgebäude für Asylsuchende (EUR 1,6 Mio.) vorgenommen. Weiterhin wurde in ein Funktionsgebäude für den Umbau in ein Medical Assessment Center investiert (EUR 0,6 Mio.).

Mit EUR 0,3 Mio. lag das Investitionsvolumen am Flughafen **Tegel** um EUR 0,9 Mio. unter dem Vorjahreswert (EUR 1,2 Mio.). Eine wesentliche Investition war in Tegel die Nachrüstung der Transfergepäcksortierung (EUR 0,1 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 seinen Betrieb einstellen wird. Im Berichtsjahr erwirtschaftete die BFG einen Jahresüberschuss von EUR 80,3 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 2012 mit einem Jahresfehlbetrag von EUR 7,9 Mio. ab.

Im Berichtsjahr wurden der FEW die bisher bei der FBB bilanzierten Medienetze (Strom, Notstrom, Fernwärme, Fernkälte, Wasser, Abwasser, Regenwasser) übertragen. Insoweit belasten seit 2012 die auf diese Vermögenswerte entfallenden Abschreibungen das Ergebnis der FEW. Darüber hinaus gewährte die FBB der FEW ein verzinsliches Gesellschafterdarlehen. Auch die sich aus diesem Darlehen ergebenden Zinsaufwendungen i.H.v. EUR 5,7 Mio. tragen zum Ergebnis der FEW bei.



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 einen Jahresüberschuss von TEUR 24 aus.

## F Personalwesen

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter des Flughafens Berlin Brandenburg entwickelte sich wie folgt:

Mitarbeiterzahlen (Jahresdurchschnitt)	2012	2011
Gewerbliche Arbeitnehmer und Angestellte	1.347	1.392
Auszubildende	61	66
<b>Gesamt</b>	<b>1.408</b>	<b>1.458</b>

Für die geplante Eröffnung des BER wurden umfangreiche Personalkonzepte für die neuen Strukturen erstellt, welche im Zuge der Verschiebung des Eröffnungstermins angepasst und überarbeitet wurden und werden. Für jeden Mitarbeiter konnten gemeinsam erarbeitete Lösungen gefunden werden, so dass der Betrieb weiterhin an mehreren Standorten gesichert bleibt. Bis zur Inbetriebnahme werden die Personalkonzepte weiter modifiziert, um sich den wandelnden Gegebenheiten anzupassen. Dabei werden die Vorgaben des Business Planes stringent berücksichtigt, so dass insbesondere bei der Personalplanung, aber auch bei Besetzungswünschen Plausibilitätsprüfungen in mehreren Instanzen angewendet werden. Vorübergehender höherer Personalbedarf wird überwiegend mit Zeitarbeit sichergestellt.

### F.1 Einstellungen

Die Berliner Flughäfen konnten sich auch im Jahr 2012 als sehr attraktiver Arbeitgeber am Markt behaupten, was sich vor allem in knapp 2.200 Bewerbungen auf 94 ausgeschriebenen Stellen widerspiegelt. Insgesamt fanden 73 externe Einstellungen in fast allen Bereichen des Unternehmens statt. Die übrigen Stellen konnten intern besetzt werden, einige Stellen sind weiterhin ausgeschrieben.

### F.2 Personalbetreuung

Verbunden mit dem geplanten Betriebsübergang der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH auf die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH und der Versetzung von annähernd 1.000 Mitarbeitern auf den BER, fanden viele Personalgespräche statt, um Vertragsänderungen herbeiführen zu können. Die Verschiebung des Eröffnungstermins führte zu zahlreichen Rückabwicklungen dieser Vertragsänderungen.

Als Schritt zur besseren Vereinbarung von Familie und Beruf wurde erstmalig ein Angebot zur Ferienbetreuung von Mitarbeiterkindern in Form eines Ferienprogramms vermittelt.

### **F.3 Ausbildungsstrukturen**

Im Jahresdurchschnitt wurden 61 Auszubildende und Studenten im dualen Studium bei der FBB beschäftigt. Ein wesentlicher Ausbildungsschwerpunkt lag bei den kaufmännischen und technisch-gewerblichen Berufen wie Luftverkehrskaufleuten, Bürokaufleuten, Systeminformatiker / innen und Mechatroniker / innen.

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

Im Jahr 2012 haben 23 Auszubildende und Studenten des dualen Studiums ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen. Allen Absolventen konnte eine Weiterbeschäftigung angeboten werden, davon zwei unbefristet.

### **F.4 Organisation**

Zur Neuausrichtung der FBB am BER fanden zahlreiche Reorganisationen statt. Das Organisationskonzept der FBB wurde für den BER angepasst und zu einem Handbuch erweitert. Ausgewählte Strukturen, Funktionen, Prozesse und das damit verbundene Personal wurden umfangreich analysiert, so dass Aktivitäten zur Neugestaltung von Strukturen auch unabhängig von den neuen BER Strukturen gestaltet wurden. So wurde beispielsweise dem Schallschutz eine höhere Gewichtung zugeordnet oder eine neue Abteilung für das Thema Luftverkehrsentgelte geschaffen. Als Konsequenz der Verschiebung des Eröffnungstermins des BER wurde eine Übergangsstruktur geschaffen und der Bereich Planung und Bau BBI neu aufgestellt. Neue Stabstellen für das Projekt- und Kostencontrolling, sowie zur Inbetriebnahme und zum Genehmigungsverfahren des BER wurden implementiert.

### **F.5 Personalentwicklung**

Zum zweiten Mal wurde ein Nachwuchsförderprogramm erfolgreich beendet. Durch dieses Programm konnte der Führungsnachwuchs auf zukünftige Aufgaben im Unternehmen vorbereitet werden.

Darüber hinaus wurden in unserem Unternehmen circa 900 Mitarbeiter in ungefähr 280 Schulungen weitergebildet. Neu eingestellte und neu intern besetzte

Führungskräfte wurden insbesondere zum Führen von Mitarbeitergesprächen, zur Suchtprävention und zur Korruptionsprävention geschult.

Um die Erwartungen und Anforderungen an alle Führungskräfte transparent zu gestalten, wurde ein Führungskompass entwickelt, in dem alle Führungskompetenzen aufgeführt sind, welche für den Auswahl-, Entwicklungs- und Beurteilungsprozess zu Grunde gelegt werden. Im Rahmen dessen konnten strukturierte Interviews im Auswahlprozess für Führungspositionen etabliert werden.

#### **F.6 Betriebliches Gesundheitsmanagement**

Die Berliner Flughäfen haben 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.

## **G Umweltschutz**

Trotz der für das Unternehmen schwierigen Phase durch die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins sind sich die Berliner Flughäfen ihrer Verantwortung gegenüber der Umwelt und den Interessen ihrer Nachbarn bewusst.

Umwelt- und Klimaschutz sind als Unternehmensziele gesetzt, Leistungen in Sachen Umweltschutz unterliegen ebenso einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess wie die Steigerung der Energieeffizienz. Innerhalb des Unternehmens wird durch Schulungen und Qualifizierungsmaßnahmen aller Mitarbeiter das Umweltbewusstsein gefördert. Auch Geschäftspartner werden in das Umwelt- und Energiemanagement einbezogen. Die FBB hat Umweltleitlinien entwickelt, die für den gesamten Konzern gelten.

Die FBB 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. Der Flugverkehr der beiden Flughäfen der Hauptstadtregion entwickelt sich stärker als der Verkehr der anderen deutschen Flughäfen. Besonders als stadtnaher Flughafen verfolgt die FBB das Ziel, eine Zunahme des Flugverkehrs vom Ressourcenverbrauch und der Lärmbelastung zu entkoppeln.

Die FBB erfasst jährlich Kennzahlen zum Ressourcenverbrauch. Diese Umweltkennzahlen liefern einen wichtigen Beitrag zur Ermittlung und Ausschöpfung möglicher Einsparpotentiale im Unternehmen. Auch im Geschäftsjahr 2012

wurde ein umfangreicher Umweltbericht erstellt, der die Umweltkennzahlen des Jahres 2011 darstellt und erläutert.

### **Wasser**

Der Trinkwasserverbrauch und das Abwasseraufkommen an den Flughäfen 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**

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**

Die störungsfreie Versorgung mit Energie ist Voraussetzung eines reibungslosen Betriebs der beiden Flughäfen. Ebenso wie die Bestandsflughäfen wird der künftige Hauptstadtflughafen BER mit Strom, Notstrom, Heizwärme und Klimakälte zu versorgen sein.

Der Flughafen Berlin Brandenburg steigert kontinuierlich seine Energieeffizienz, um so CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Qualitative (Emissionsquelle) wie quantitative (Emissionsmenge) Maßnahmen werden ergriffen, um eine Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erreichen.

### **Luft**

Der Flughafen Berlin Brandenburg hat auch im Jahr 2012 erhebliche Anstrengungen zur Untersuchung der Luftgüte auf dem Betriebsgelände und in dessen Umfeld unternommen. Mit der im Sommer 2011 in Betrieb gegangenen Luftgütemessstelle am östlichen Kopf der Nordbahn wird es nach Inbetriebnahme des BER möglich sein, Veränderungen 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 Kohlenwas-

serstoffe 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.

### **Erholungs- und Lebensräume**

Mit einer Reihe von ökologischen Projekten gleicht der Flughafen Berlin Brandenburg die durch den Bau des BER unvermeidbaren Landschaftsveränderungen aus.

Größtes Einzelprojekt dieser Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist die ökologische Aufwertung der Zülowniederung, einer 2.600 Hektar großen, landwirtschaftlich geprägten Niederungslandschaft südlich von Schönefeld.

In mehreren Nachbargemeinden hat die FBB historische Parks und Grünanlagen entwickelt und instand gesetzt. Ebenso wurden mehrere Gutsparks im Umfeld des Flughafens nach historischem Vorbild wieder hergestellt und ökologisch aufgewertet.

## **H Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Nach dem Bilanzstichtag haben sich die folgenden wesentlichen Ereignisse ergeben:

- Der Aufsichtsrat der FBB hat auf seiner Sitzung am 16. Januar 2013 entschieden, den Inbetriebnahmetermin auf zunächst unbestimmte Zeit zu verschieben, die laufenden Bestandsaufnahmen abzuschließen und die sich daraus ergebenden weiteren Investitionen in das Projekt BER zu konkretisieren.
- Auf derselben Sitzung hat der Aufsichtsrat der FBB die Abberufung des Sprechers der Geschäftsführung beschlossen. Zudem fand ein Wechsel im Aufsichtsratsvorsitz statt. Herr Platzek, Ministerpräsident des Landes Brandenburg, ist neuer Aufsichtsratsvorsitzender. Herr Wowereit fungiert künftig als Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats.
- Mit Entscheidung vom 21. Januar 2013 beendete das Kammergericht Berlin den Rechtsstreit zwischen der BFG und dba (jetzt: Air Berlin Finance II GmbH). Die von der Gegenseite angestrebte Berufung gegen das Schlussurteil des Landgerichts Berlin wurde zurückgewiesen.



# 03 Risikobericht

## A Risikomanagement

Risiken in der geschäftlichen Entwicklung werden durch die Gesellschaft konsequent erfasst, bewertet und beobachtet. Dafür hat die Gesellschaft ein Risikomanagementsystem etabliert, das in das System der gesamten BER-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 die zuständige Führungskraft übernommen. 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

Im Jahr 2012 hat sich die deutsche Wirtschaft schwach, aber dennoch positiv entwickelt. Auch gegenüber den internationalen Krisen zeigte sich das Wachstum robust. Für das Jahr 2013 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 leicht positiven Verkehrsentwicklung und deshalb von einem stetigen Wachstum ihrer Geschäftsfelder Aviation und Non Aviation aus.

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

Nach Verschiebung des Eröffnungstermins ist das ORAT-Projekt ebenfalls gestoppt worden. Zu diesem Zeitpunkt waren bereits in erheblichem Umfang



Leistungen erbracht, insbesondere im Probebetrieb und bei den ORAT-Schulungen, aber auch im Umzug. Das ORAT-Projekt wird neu aufgesetzt, inklusive eines neuen Probebetriebes, einer Neuauflage des Schulungsprogramms sowie einer Wiederaufnahme der Umzugsaktivitäten. Ziel bleibt es, eine möglichst gründliche betriebliche Vorbereitung auf den Betrieb am neuen Flughafen sicherzustellen und den reibungsarmen Umzug der Altstandorte zu gewährleisten. Hierfür ist ein Zeitraum von mindestens fünf Monaten unbedingt vorzusehen.

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

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

Am 26. Januar 2012 hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) als zuständige Genehmigungsbehörde die Flugrouten des neuen Flughafens BER 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 Fluglärmmmission 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.

Am 23. Januar 2013 hat das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg einer Klage von Anwohnern und Gemeinden gegen die sogenannte Wannseeroute stattgegeben. Das Gericht ist der Auffassung, dass die Festsetzung der Wannseeroute rechtswidrig ist, weil aufgrund eines Ermittlungsdefizits die Risiken eines Flugunfalls und eines terroristischen Anschlags auf den Flugverkehr nicht hinreichend Berücksichtigung fanden. Das zuständige Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung wird über das weitere Vorgehen entscheiden.

### **Das Schallschutzprogramm**

Zum Schutz der Anwohner vor Fluglärm wurden im Planfeststellungsbeschluss von 2004, im Planergänzungsbeschluss von 2009, in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts von 2011 sowie im Rahmen entsprechender Prozessklärungen, Auflagen zum Lärmschutz bestimmt. 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. Das heißt, 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.

Gleichzeitig hat sich die FBB in einer im Oktober 2011 abgegebenen Erklärung vor dem Bundesverwaltungsgericht verpflichtet, die Änderungen der Flugrouten bei der Bestimmung der Schutzgebiete zu berücksichtigen, sobald belastbare Planungsdaten vorliegen, was nach Ablauf von zwei Flugplanperioden ab Inbetriebnahme des Flughafens angenommen wird.

Der Planfeststellungsbeschluss legt hinsichtlich der Dimensionierung des Schallschutzes fest, dass innerhalb des Tagschutzgebietes „durch die An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnen bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten dürfen“. Das Schreiben des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) vom 15. August 2012 enthält hierzu diejenige Vollzugshinweise, aufgrund derer FBB seither baulichen Schallschutz im Tagschutzgebiet dimensioniert beziehungsweise Entschädigungszahlungen leistet. Vorausgegangen waren eine Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin Brandenburg vom 15. Juni 2012 sowie ein Bescheid des MIL vom 02. Juli 2012 mit einer Regelung, ausweislich derer im Tagschutzgebiet ein Schutzziel von 0x55 dB(A) einzuhalten ist. Das Antragsverfahren auf Erstattung von Vorrichtungen zum Schallschutz und Entschädigung des Außenwohnbereichs ist klar, einfach und transparent. Bis fünf Jahre nach BER-Eröffnung können Schallschutzanträge gestellt werden. Bis Ende 2012 wurden rund 18.200 Anträge auf Schallschutz gestellt. Mehr als 15.000 Eigentümer erhielten ihre Kostenerstattungsvereinbarungen. Damit wurden die Eigentümer grundsätzlich in die Lage versetzt, die erforderlichen Maßnahmen zum Schallschutz baulich umzusetzen oder aber Entschädigungszahlungen zu erhalten.

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) am 1. April 2011 genehmigt worden. Die Auflagen des MIL (z. B. Überprüfung der Verkehrsannahmen, regelmäßige Konsultation der Nutzer nach Inbetriebnahme), die mit der Genehmigung einher gingen, sind aufgrund der Verschiebung des Eröffnungstermins zum Teil gegenstandslos geworden. Die FBB hat deshalb einen Antrag auf Anpassung der Auflagen im Hinblick auf die Inbetriebnahme gestellt. Für das Jahr 2013 wurde den Airlines ein Zeitplan für das jährliche Konsultationsverfahren vorgestellt.

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

Die Streitigkeiten zwischen der BFG und Airlines zu den Entgelten wurden in 2012 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, hatte die BFG zunächst gegen dba und Germania, später auch gegen Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH den Klageweg beschritten. In den Verfahren BFG gegen Germania hat das Kammergericht Berlin am 3. Dezember 2012 die Berufung der Beklagten in den beiden anhängigen Verfahren zurückgewiesen und die Entgeltkalkulation für die zentralen Infrastruktureinrichtungen sowie die Anhebung der Passagierentgelte zum 1. August 2003 für rechtmäßig erklärt und auch die Entgeltordnung von 2005 bestätigt. Die Revision wurde nicht zugelassen. Mit Entscheidung vom 21. Januar 2013 beendete das Kammergericht Berlin den Rechtsstreit zwischen der BFG und dba (jetzt: Air Berlin Finance II GmbH). Die von der Gegenseite angestrebte Berufung gegen das Schlussurteil des Landgerichts Berlin wurde zurückgewiesen. In dem außerdem parallel anhängigen Verfahren gegen die Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH (jetzt TuiFly) vor dem Kammergericht Berlin hat die mündliche Verhandlung ebenfalls am 3. Dezember 2012 stattgefunden. Die Urteilsverkündung erfolgte am 20. Dezember 2012 zu Gunsten der BFG. Im Rahmen des Verkaufs der GlobeGround Berlin GmbH (GGB) haben sich Streitgegenstände ergeben. Die BFG hat sich verpflichtet, geschuldete Nutzungsentgelte für Bodendienstleistungen von Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (Air Berlin) gegenüber der GGB aus abgetretenem Recht gerichtlich geltend zu machen. Neben der Überprüfung der Zulässigkeit und Billigkeit der von der BFG

geforderten Nutzungsentgelte ist auch die Auslegung des zwischen der GGB und Air Berlin geschlossenen Vertrages Gegenstand des Verfahrens. In erster Instanz wurde am 18. Dezember 2008 die Klage der BFG gegen Air Berlin abgewiesen, weil das Gericht der Auffassung war, dass die Zahlung von Nutzungsentgelten nicht wirksam vereinbart wurde. Das Kammergericht Berlin hat die Berufung gegen diese Entscheidung am 26. Juli 2010 mit der Begründung abgewiesen, dass eine fehlerhafte Umsetzung der Bodenverkehrsrichtlinie durch den deutschen Gesetzgeber gegeben wäre und damit die Erhebung von Nutzungsentgelten in Deutschland unzulässig sei. Der BGH hat die Entscheidung des Kammergerichts aufgehoben und an einem anderen Senat beim Kammergericht zurückverwiesen. Nach Auffassung des BGH sei die Umsetzung der Bodenverkehrsrichtlinie in deutsches Recht zutreffend erfolgt. Das Verfahren wurde an das Kammergericht zurückverwiesen.

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 zurückgezahlt 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 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 Betriebsgenehmigung ist auf unbestimmte Zeit verlängert. Die BFG hat bei der Luftfahrtbehörde beantragt, für den Zeitraum ab Inbetriebnahme BER die Betriebsgenehmigung für den Flughafen

Tegel zu widerrufen bzw. von der Betriebspflicht zu befreien. Der 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 bereits rechtzeitig im Hinblick auf die beabsichtigte Einstellung des Flugbetriebs, die für den 02. Juni 2012 vorgesehen war, aufgenommen worden und werden fortgesetzt. Gegenstand dieser Gespräche sind unter anderem die Regelungen der zwischen der Gesellschaft und dem Land Berlin beziehungsweise dem Bund geschlossenen Erbpachtverträge, nach denen eine verkehrswertorientierte Entschädigung vorgesehen ist, 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.

Im Hinblick auf die verzögerte Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg BER verschiebt sich entsprechend die Schließung des Flughafens Berlin-Tegel. Die BFG ist bezüglich dieser Problemstellung sowohl mit dem Bund, als auch mit dem Land Berlin in Gesprächen.

Betreffend der derzeitigen Nutzung der landeseigenen Flächen des Flughafens Berlin TXL ist zu berichten, dass der Erbbaurechtsvertrag aus dem Jahr 2008, auf dessen Grundlage die Nutzung durch BFG erfolgte, zum Jahresende 2011 ausgelaufen ist. Wie vertraglich vorgesehen, hat die BFG fristgemäß eine Verlängerung des Erbbaurechtsvertrages zu den gleichen Vertragskonditionen beantragt. Über die Bedingungen einer Verlängerung konnten sich BFG und Land Berlin nicht einigen. Unterschiedliche Ansichten gibt es insbesondere über die Punkte

- Höhe der Entschädigung, die die BFG vom Land Berlin erhält,
- Formulierung des von BFG geschuldeten Rückgabezustandes,
- Verantwortung für ggf. vorhandene Gebäudealtlasten / Sanierungspflichten, die das Land Berlin neu regeln wollte. Eine Verlängerung des Erbbaurechtsvertrages zu den bestehenden Bedingungen war vom Land Berlin nicht gewollt.

Die Nutzung erfolgt derzeit auf Basis der Inhalte des vormaligen Erbbaurechtsvertrages, wenn auch letztlich ohne vertragliche Grundlage. BFG und Land Berlin verhandeln derzeit parallel über den Abschluss eines Nutzungsvertrags zur Regelung der Nutzung bis zur Rückgabe der landeseigenen Flächen an das Land Berlin und über die Modalitäten der Rückgabe.

Hinsichtlich der bundeseigenen Flächen ist die Nutzung durch die BFG weiterhin durch einen Erbbaurechtsvertrag und einen Nutzungsvertrag mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben geregelt. Dieser läuft weiter bis zur Aufhebung durch die Parteien, die die BFG im Nachgang zur Einstellung des Flugbetriebes verlangen kann. 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. 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.

Nach Auffassung der Grundstückseigentümer wäre die BFG ihrer Instandhaltungsverpflichtung nicht nachgekommen und hat gegen die BFG Klage erhoben. Das Verfahren ist durch gerichtlichen Vergleich des Landgerichts Berlin vom 27. April 2012 beendet worden.

### **B.8 Schadensersatzansprüche wegen Verschiebung der Inbetriebnahme des BER**

Der FBB liegen Anspruchsschreiben von Dienstleistern, Mietern, Airlines und weiteren Unternehmen mit der Forderung auf Schadensersatz / Regress auf Grund der Verschiebung der für den 3. Juni 2012 avisierten Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg vor. Die Air Berlin hat bereits Feststellungsklage gegen die FBB erhoben. Die überwiegende Anzahl der Schreiben macht die Forderungen zunächst nur dem Grunde nach geltend; beziffert sind die Anspruchsschreiben in den wenigsten Fällen bzw. allenfalls mit Schätzungen versehen. Auch die Klage der Air Berlin ist nur mit einem vorläufigen Gegenstandswert hinterlegt. Aus diesem Grund lässt sich derzeit keine abschließende Aussage über die gesamte Höhe der Forderungen der einzelnen Anspruchsteller machen. Die FBB prüft die Forderungen zusammen mit externen Rechtsanwälten, ob sie dem Grunde und der Höhe nach berechtigt sind. Dabei sind im Wesentlichen zwei Fälle zu unterscheiden:

(1) Anspruchsteller, die sich auf vertragliche Beziehungen mit der FBB berufen können und

(2) Anspruchsteller, die keine vertraglichen Beziehungen mit der FBB haben, die sich aber auf ein vorvertragliches Schuldverhältnis berufen können.

Anspruchsteller, die in keine der beiden Kategorien fallen (wie zum Beispiel einzelne Passagiere oder Unternehmer im Umfeld des Flughafens) müssten mangels eines Schuldverhältnisses einen gesetzlichen Anspruch aus § 823 BGB nachweisen und begründen. Die FBB sieht keine der notwendigen Voraussetzungen für einen solchen Anspruch als gegeben an.

Liegen jedoch vertragliche Beziehungen vor, kommt eine verschuldensunabhängige Haftung in Betracht, die auf das Erfüllungsinteresse gerichtet ist. Dieser Anspruch ist weitergehend als Ansprüche, die sich aus vorvertraglichen Nebenpflichten und allgemeinen Aufklärungspflichten ergeben können, da diese nur bei einem Verschulden der FBB zum Tragen kommen und allein den Vertrauensschaden umfassen.

Grundsätzlich kann bereits festgestellt werden, dass nach einer vorläufigen Einschätzung der von einigen wenigen Anspruchstellern bereits geltend gemachten Schadenspositionen deutlich wird, dass zahlreiche behauptete Schäden voraussichtlich nicht ersatzfähig sind, weil diese auf ein Vertragsverhältnis abstellen und letztlich das Erfüllungsinteresse und den entgangenen Gewinn geltend machen, worauf kein Anspruch besteht solange kein Vertragsverhältnis vorliegt. Die FBB geht davon aus, dass ein Teil der Forderungen über gerichtliche Streitigkeiten geklärt werden wird, da es insbesondere in den Fällen der zweiten Gruppe (keine vertragliche Beziehung) neue bzw. komplexe rechtliche Fragestellungen, notfalls über mehrere Instanzenzüge, zu klären gibt. Ein wesentliches Thema dieser Klagen wird es auch sein, den haftungsbegründenden Tatbestand (Verschulden der FBB) zu klären. Die gerichtliche Aufklärung dieser Frage dürfte vermutlich über 5 bis 7 Jahre Zeit in Anspruch nehmen.

Erkennbare Risiken wurden im Jahresabschluss durch die Bildung von Rückstellungen berücksichtigt. Weitere Risiken können nicht gänzlich ausgeschlossen werden, sind derzeit aber nicht hinreichend quantifizierbar.

## **B.9 BER-Projektverlauf**

Die Werthaltigkeit wesentlicher Teile des Sachanlagevermögens gründet auf der Annahme der erfolgreichen Inbetriebnahme und des Betriebs des BER.

Nach Verschiebung des Eröffnungstermins im Mai 2012 wurden durch die FBB Bestands- und Mängelaufnahmen sowie Überprüfungen der genehmigungsrechtlichen Sachverhalte für das Fluggastterminal durchgeführt. Weitere Bestandsaufnahmen und Überprüfungen werden im Geschäftsjahr 2013 durchgeführt werden. Das Aufdecken weiterer Defizite in Planung und Bauausführung sowie bisher nicht bekannter genehmigungsrechtlicher Sachverhalte kann nicht ausgeschlossen werden.



Zur Sicherstellung der geplanten Eröffnung des BER müssen die in der Terminplanung für das Fluggastterminal definierten Meilensteine eingehalten werden. Um die hierfür notwendigen Maßnahmen zu gewährleisten, wurden sowohl auf Seiten der FBB als auch im Bereich der Objektplanung und Objektüberwachung für das Fluggastterminal neue Strukturen und Verantwortlichkeiten geschaffen. Als Voraussetzung für die Fertigstellung der sicherheitstechnischen Anlagen sowie die Beseitigung der festgestellten Mängel durch weitere Baumaßnahmen im Fluggastterminal werden die planerischen Grundlagen geschaffen. Für die Abarbeitung der baulichen Restleistungen sind klare Vorgaben für die ausführenden Firmen notwendig.

Zur Sicherstellung der Inbetriebnahme sind zudem die Erfüllung der genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen und die anschließende Erlangung der behördlichen Zustimmungen zwingend erforderlich. Daher ist die Genehmigungsbehörde eng in die laufenden Prozesse eingebunden.

Infolge der Verschiebungen des Eröffnungstermins wurden durch die FBB die Baukosten für den Flughafen BER mehrfach überprüft und aktualisiert. Die Inbetriebnahme des BER steht auch in Abhängigkeit zur Bereitstellung von finanziellen Mitteln für das Projekt BER. Mit der im EU-Notifizierungsverfahren genehmigten Zuführung von Gesellschaftermitteln ist die Finanzierung sichergestellt.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass der BER-Projektverlauf zu einem erfolgreichen Ende geführt werden wird.

#### **B.10 Auswirkungen der Verschiebung der BER-Inbetriebnahme auf Tegel und Schönefeld**

Aufgrund der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins des neuen Flughafens BER, müssen die Bestandsflughäfen Tegel und Schönefeld länger in Betrieb bleiben als zunächst geplant. Einerseits ergeben sich daraus höhere Anforderungen für Instandsetzung und Instandhaltung von Gebäuden und technischen Anlagen zur Aufrechterhaltung eines weiterhin geregelten und sicheren Flugbetriebs. Die FBB hat für die Ertüchtigung der bestehenden Flughäfen ein Investitionsprogramm erstellt. Der Handlungsbedarf erstreckt sich auf die drei Bereiche Infrastruktur, Service und Personal. Andererseits ist mit den Nutzern des Flughafens (Airlines, Mieter etc.) über die längere Betriebsdauer des Flughafens zu verhandeln.

### **B.11 Auslastung der Mediennetze**

Auf Grund der Verschiebung der Inbetriebnahme des BER besteht das Risiko, dass die von der FEW betriebenen Mediennetze in Schönefeld nicht voll ausgelastet sind und insoweit die Kosten nicht in voller Höhe weiterberechnet werden können. Des Weiteren besteht die Gefahr, dass der ermittelte Grundpreis aufgrund der zu geringen Auslastung der Anlagen zu hoch kalkuliert ist und von den Drittkunden nicht gezahlt wird.

### **B.12 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.13 Finanzierung**

Die Gesellschafter der FBB haben beschlossen, dass eine Kapitaleinzahlung in Höhe von EUR 1,2 Mrd. vorgenommen werden soll. Eine erste Rate wurde Anfang Januar 2013 von den drei Gesellschaftern an die FBB überwiesen (EUR 191,6 Mio.). Mit diesen zusätzlichen Gesellschaftermitteln, der BER-Langfristfinanzierung, der Leasingfinanzierung und der ILA-Finanzierung sind die gegenwärtig abschätzbaren finanziellen Bedarfe der FBB gedeckt. Die von der FBB aufgenommenen Kredite sind in voller Höhe durch Bürgschaften der drei Gesellschafter der FBB besichert. Nach der erneuten Verschiebung des Inbetriebnahmetermins ist ohne Nennung eines neuen Termins und abhängig von dem Zeitfenster bis zur Inbetriebnahme davon auszugehen, dass weiterer Finanzierungsbedarf besteht. Eine Einschätzung der Höhe ist erst möglich, wenn sämtliche Bestandsaufnahmen abgeschlossen und die noch erforderlichen weiteren Investitionen daraus konkret ermittelt worden sind sowie ein neuer Inbetriebnahmetermin benannt werden konnte.

### **B.14 Finanzinstrumente**

Wesentliche Finanzinstrumente im Sinne des § 289 Abs. 2 Nr. 2 HGB bestanden bei der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2012 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 branchenüblichem Maße Risiken aus Zahlungstromschwankungen, 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 Zahlungstromschwankungen ausgesetzt.

Die Gesellschaft hat sich deshalb 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 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 ist seit dem 15. März 2012 entfallen.

Mit der Inbetriebnahme des BER wird sich die Risikostruktur für die FBB ändern. Das Bau- und Inbetriebnahmerrisiko sinkt sukzessive mit der Eröffnung des BER und operative Risiken eines Flughafens treten in den Vordergrund. Vor diesem Hintergrund hat die FBB die Sicherungsstrategie überprüft und sie entsprechend um die künftigen operativen Erfordernisse ergänzt.

### **B.15 Entflechtung gem. §§ 6 ff. EnWG**

Das EnWG verpflichtet Energieversorgungsunternehmen zur Entflechtung gem. §§ 6 ff. EnWG. In einem Rechtsgutachten, das im Jahr 2011 in Auftrag gegeben wurde, wurde festgestellt, dass es sich sowohl bei den Mediennetzen am Standort Flughafen Schönefeld (Altflughafen) als auch bei den stromseitigen Energieanlagen am Standort Flughafen Tegel um Kundenanlagen nach § 3 Nr. 24a EnWG handelt. Aus der Einstufung der stromseitigen Energieanlagen als Kundenanlage folgt, dass der Konzern den Regulierungsvorgaben des EnWG für Netzbetreiber nicht unterliegt. In den Geschäftsjahren 2011 und 2012 wurden jedoch bereits Maßnahmen getroffen, um die rechtlichen Vorgaben der buchhalterischen Entflechtung gem. §§ 6 ff. EnWG ab der Inbetriebnahme des neuen Flughafens Berlin Brandenburg umsetzen zu können.

## **B.16 Verbesserung der Wirtschaftlichkeit**

Wesentlicher Pfeiler des Finanzierungskonzepts ist die beständige Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens. Dies ist auch eine essentielle Voraussetzung zur Bedienung der finanziellen Verpflichtungen.

Infolge der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins wird es kurzfristig nicht möglich sein, das zuvor bereits erreichte Profitabilitätsniveau zu halten. Um dennoch den erforderlichen Finanzierungsbeitrag zu leisten und die Zahlungsverpflichtungen auch langfristig bedienen zu können, ist es erforderlich, ein verträgliches Niveau nicht zu unterschreiten und mit dem BER, unter den dann neuen Rahmenbedingungen, auf den bisherigen Erfolgspfad zurückzukehren. Vor diesem Hintergrund werden sämtliche Kosten und Erlöse einem entschlossenen Controlling unterzogen.

Ein wichtiger Aspekt ist dabei das konsequente Management der Betriebskosten. 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.17 Allgemeine Risiken**

Allgemeine, nicht weiter im Einzelnen aufgeführte Risiken sind im Risikomanagementsystem des FBB-Konzerns erfasst und unter laufender Beobachtung.

## **B.18 Würdigung des Gesamtrisikos**

Das Risikomanagementsystem der FBB wies für das Geschäftsjahr 2012 weder eine Bestandsgefährdung durch Einzelrisiken noch durch aggregierte Risiken auf. Auch für das Jahr 2013 sind bestandsgefährdende Risiken nicht erkennbar.



# 04

## Ausblick und Chancen

### A Entwicklung des Geschäftsbetriebes

#### A.1 Aviation Management / Verkehrsentwicklung

Der Flughafenverband ADV erwartet für 2013 aufgrund des rückläufigen innerdeutschen Verkehrs und einer Abschwächung des europäischen Verkehrs ein minimales Wachstum von lediglich 0,4 % an den deutschen Flughäfen. Die Folgen der Eurokrise und die damit verbundenen Sparmaßnahmen in vielen Ländern Europas wirken sich negativ auf die Wirtschaftsentwicklung und das Konsumverhalten der Verbraucher aus, was sich in einer verhaltenen Verkehrsentwicklung niederschlagen wird.

Ausschlaggebend für den Abwärtstrend sind zudem marktinterne Entwicklungen. Die steigenden Kerosinpreise, die Luftverkehrsabgabe und der intensive Wettbewerb im globalen und preissensiblen Luftverkehrsmarkt haben zu umfassenden Konsolidierungsmaßnahmen bei den Fluggesellschaften geführt. Aus diesem Grund geht der ADV davon aus, dass sich Airlines im Linien- und Charterverkehr verstärkt aus der Fläche zurückziehen und sich mit Frequenzanpassungen auf die mittelgroßen Flughäfen und die Hubs konzentrieren werden. Dieser Trend kam auch im Jahr 2012 der Sonderrolle der Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel zugute. Während die Großkunden Air Berlin, Lufthansa und EasyJet ihre Streckennetze generell angepasst haben, blieben umfassende Kürzungen am Standort Berlin jedoch bis dato aus. Für 2013 deutet sich bislang keine grundlegende Änderung der Strategie der Großkunden an.

Air Berlin baut das Drehkreuz durch Frequenzverdichtungen sowie einzelne neue Strecken aus, einschließlich einer neuen Langstreckenverbindung nach Chicago (ab März 2013). Lufthansa – die ab Juli 2013 den Großteil aller Strecken ex Berlin mit der „neuen“ Germanwings bedienen wird – sowie EasyJet haben ebenfalls neue Strecken angekündigt.

Es ist aber zu erwarten, dass sich nach zehn Jahren, in denen sich der Luftverkehr in der Hauptstadtregion besser entwickelt hat als im Bundesdurchschnitt, das Wachstum verlangsamen wird. Zum einen sind die wesentlichen Märkte Europas größtenteils schon erschlossen, zum anderen besteht auf vielen Märkten eine hohe Wettbewerbsdichte, die zu Streckenstreichungen durch einzelne

Airlines führen kann. Ebenso kann man davon ausgehen, dass sich Airlines aufgrund des Kapazitätsengpasses in Tegel mit zusätzlichen Strecken schwer tun werden. Dies betrifft wahrscheinlich auch Langstrecken.

Aus diesem Grund rechnen die Flughäfen Schönefeld und Tegel zusammen für 2013 mit einem geringen Wachstum im niedrigen einstelligen Prozentbereich. Dabei ist zu erwarten, dass unter den beiden Flughäfen Tegel ein vergleichsweise stärkeres Wachstum ausweisen und in Schönefeld eher mit einem geringen Rückgang zu rechnen sein wird. Als Wachstumstreiber werden vor allem Umsteigepassagiere sowie eine höhere Auslastung der Flugzeuge angesehen.

## **A.2 Non-Aviation-Management**

Der Ausbau der Mietflächen am BER wurde in enger Abstimmung mit den Mietern in den ersten Monaten 2012 weit vorangetrieben und wird bis zur Eröffnung des neuen Flughafens finalisiert. 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. Die Vermarktung der Werbeflächen am BER wird nicht wie ursprünglich geplant von einem Werbekonzessionär, sondern von der FBB selbst durchgeführt. Hierbei kann auf das bereits existierende Know-how zurückgegriffen und die zukünftige Ertragslage gesteigert werden.

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

Aufgrund der positiven Marktnachfrage wurde 2013 die Ausschreibung eines weiteren Hotels in der Airport City gestartet. Mittelfristig wird in der Airport City großes Potential zur Realisierung eines weiteren Büroprojektes gesehen.

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

Die im Jahr 2011 erstellten planerischen Konzepte zur Nutzungsänderung des Bestandsflughafens Schönefeld werden im Jahr 2013 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 der Liegenschaften um den bestehenden Flughafen Schönefeld geschaffen werden. Ausgangspunkt dieser Entwicklungen sind der neue Protokollflughafen der Bundesregierung sowie die geplante Ansiedlung der Business Aviation.

Für den Business Park Berlin wurde im Geschäftsjahr 2011 die Realisierung des zweiten Erschließungsabschnitts begonnen und durchgeführt. Damit sind sämtliche bereits veräußerten Flächen erschlossen.

Die Entwicklungsflächen am BER bergen langfristig erhebliches städtebauliches und wirtschaftliches Potenzial für die FBB wie auch für die Länder Berlin und Brandenburg. Die Hebung dieser Potentiale setzt indes die Eröffnung des BER voraus. Die Kommunikation der Projektentwicklungspotentiale am BER setzt ferner ein geeignetes Umfeld öffentlicher Meinungsbildung voraus. Es ist daher vorgesehen, diese proaktive öffentliche Kommunikation nach Eröffnung des BER zu starten.

## **B Wirtschaftliche Entwicklung**

Im Jahr 2013 werden die Umsatzerlöse voraussichtlich auf dem Vorjahresniveau liegen. Die operativen Aufwendungen werden hingegen überproportional ansteigen. Dazu tragen insbesondere die Ertüchtigung der beiden Bestandsflughäfen zur Gewährleistung eines weiterhin sicheren und reibungslosen Betriebs, die notwendigen erheblichen Anstrengungen zur Revitalisierung des BER-Projekts, die gegenüber 2012 steigenden Abschreibungen auf weitere, bereits fertiggestellte BER Anlagen und die höheren Zinsaufwendungen aus gesteigerter Fremdkapitalaufnahme bei. Gegenläufig wirkt sich im Jahr 2013 der Wegfall der Probetriebskosten (ORAT) aus, so dass insgesamt die Aufwendungen auf Vorjahresniveau erwartet werden.

Insgesamt wird im Geschäftsjahr 2013 mit einem Jahresfehlbetrag gerechnet, der in etwa in Höhe des Vorjahres liegen wird.

Die weitere Entwicklung über das Jahr 2013 hinaus ist geprägt von dem Zeitpunkt der Eröffnung des BER, da erst mit Eröffnung ein deutlicher Umsatzanstieg und eine Verbesserung des Jahresergebnisses zu erwarten ist.

## **C Der neue Flughafen Berlin Brandenburg**

Für das Jahr 2013 ist zentrale Zielsetzung im Projekt BER der Abschluss der Bestandsaufnahmen und die Fortsetzung der für die Inbetriebnahme erforderlichen Maßnahmen. Dies beinhaltet insbesondere die Beseitigung der vorhan-



denen baulichen Mängel sowie die Fertigstellung der sicherheitstechnischen Anlagen im Fluggastterminal. Weitere Schwerpunkte sind die Durchführung von Sachverständigenabnahmen, Inbetriebnahmen und Testläufen für die haustechnischen Anlagen und die Erlangung der notwendigen behördlichen Freigaben für das Fluggastterminal. Das geplante Investitionsvolumen für das Projekt BER im Jahr 2013 wird voraussichtlich Vorjahresniveau erreichen.

Da neue Vergaben (z. B. Küchentechnik Mitarbeiterkantinen Terminal, Kompensationsmaßnahme Zülowniederung) in 2013 nur noch in sehr geringem Umfang anstehen, ist das Investitionsvolumen in erster Linie auf die Ergänzung und Ertüchtigung der vorhandenen Anlagen und das Erfüllen bereits vorliegender Verträge und Nachträge zurückzuführen.

Im Jahr 2012 wurde bereits ein Großteil der Baumaßnahmen außerhalb des Terminalgebäudes abgeschlossen. Die wesentlichen Meilensteine für das Jahr 2013 stehen daher überwiegend im Zusammenhang mit der Fertigstellung des Fluggastterminals:

- Abschluss aller Abnahmen für die betriebsspezifischen Gebäude Anfang 2013
- bauliche Fertigstellung Fluggastterminal
- Abschluss aller behördlichen Abnahmen Drittinvestitionsobjekte in Abhängigkeit zur Fertigstellung Fluggastterminal
- Durchführung der Verbundtests im Fluggastterminal
- bauliche Fertigstellung der Pavillons bis Mitte 2013
- Vorbereitung der Nutzungsfreigabe Terminal durch das Bauordnungsamt
- Pflanzungs- und Waldumbaumaßnahmen für die Kompensationsmaßnahme in der Zülowniederung ab Ende 2013
- Beginn Lückenschluss Straßenbaulos 2 (nach Außerbetriebnahme Schönefeld alt)

Darüber hinaus wird mit Augenmaß in die länger als geplant in Betrieb bleibenden Bestandsflughäfen Tegel und Schönefeld investiert, um auch weiterhin einen geregelten und sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten.

Schönefeld, 26. Februar 2013

gez. Horst Amann

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

„Wir haben den von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang, Kapitalflussrechnung und Eigenkapitalspiegel – und den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2012 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter 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 Rechnungslegungsinformationen der in den Konzernabschluss einbezogenen Teilbereiche, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesent-

lichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter 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, 26. Februar 2013

BDO AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Schulz, Wirtschaftsprüfer

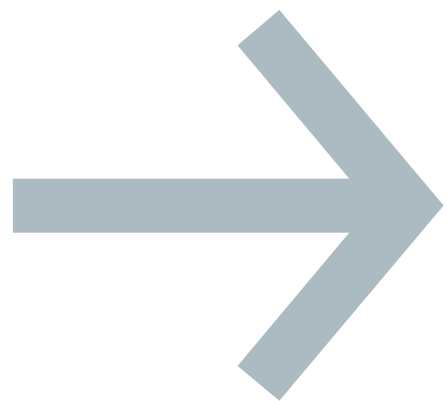
gez. Rehmer, Wirtschaftsprüfer







# Umwelt





*Die Zahl der Flugbewegungen ist 2012 im Vergleich zu 2011 in etwa konstant geblieben.*

# Grüner Flughafen Verantwortung für die Region

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ist sich ihrer Verantwortung für die Umwelt und der Interessen ihrer Nachbarn bewusst. Ziel der Umweltstrategie ist es, die Zunahme des Flugverkehrs vom Ressourcenverbrauch und der Lärmbelastung zu

entkoppeln. Die jährlich ermittelten Umweltkennzahlen liefern einen wichtigen Beitrag zur Ermittlung möglicher Einsparpotentiale. Im Umweltbereich stand im Jahr 2012 die Überwachung des Fluglärms und der Luftgüte im Fokus. Auch das Informationsangebot im Internet zu den Themen Umwelt und Fluglärm wurde deutlich ausgeweitet.

**Ziel der Umweltstrategie ist es, die Zunahme des Flugverkehrs vom Ressourcenverbrauch und der Lärmbelastung zu entkoppeln.**

# Fluglärm

Mit 242.872 Starts und Landungen im Jahr 2012 ist die Zahl der Flugbewegungen an den Berliner Flughäfen im Vergleich zum Vorjahr (242.961) in etwa gleich geblieben. Von den Starts und Landungen entfielen 70 Prozent (171.114) auf Tegel und 30 Prozent (71.758) auf Schönefeld. Das Verhältnis Tegel / Schönefeld hat sich damit im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert. Während sich die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen Schönefeld gegenüber dem Vorjahr um 2,5 Prozent verringerte, wurden am Flughafen Tegel ein Prozent mehr Luftfahrzeuge abgefertigt.

## Flughafen Schönefeld (SXF)

Zur Berechnung des Jahresdauerschallpegels werden die sechs verkehrsreichsten Monate herangezogen.<sup>1</sup> Obwohl in Schönefeld 1.819 Luftfahrzeuge weniger abgefertigt wurden als im Vorjahr, blieb der Jahresdauerschallpegel tagsüber mit 57,3 dB(A) in etwa konstant. Die Verringerung der Flugbewegungen hat sich nicht auf den Jahresdauerschallpegel ausgewirkt, da der Rückgang der Ver-

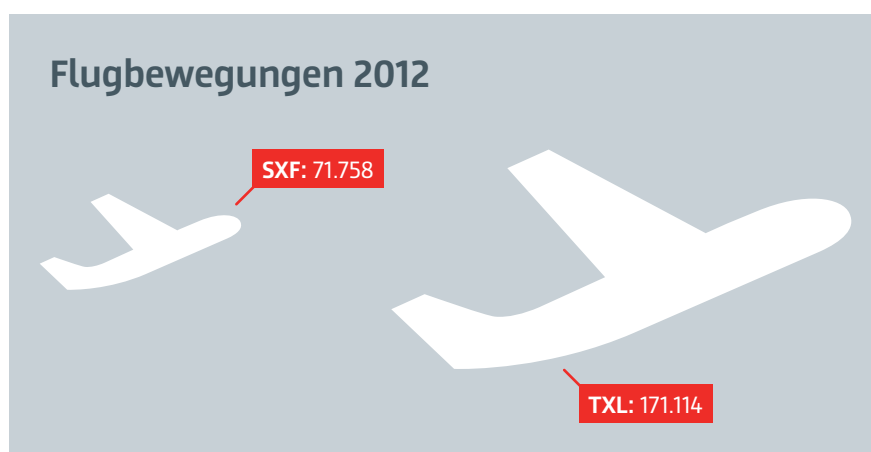
kehrsbewegungen nicht in den sechs verkehrsreichsten Monaten stattfand. Der Jahresdauerschallpegel für den Nachtzeitraum ging in Schönefeld im Mittel über alle Messstellen um 1,2 dB(A) zurück. Dies ist auf einen Rückgang der nächtlichen Flugbewegungen um rund 13 Prozent zurückzuführen.

## Flughafen Tegel (TXL)

Der mittlere äquivalente Dauerschallpegel an den Messstellen in der Umgebung des Flughafens Tegel ist im Vergleich zum Vorjahr im Mittel geringfügig um 0,5 dB(A) gestiegen. Der Grund hierfür liegt in der Ver-

kehrsteigerung (ca. 1%), wobei die Auswirkungen auf den äquivalenten Dauerschallpegel in den verkehrsreichsten sechs Monaten am wesentlichsten waren.

In der Nacht waren es im Vergleich zum Vorjahr rund 13 Prozent mehr Flugbewegungen. Dies ließ den nächtlichen Dauerschallpegel im Vergleich zum Vorjahr im Mittel um 1,6 dB(A) ansteigen. Der Anstieg konzentrierte sich hierbei auf die Sommermonate. Mit dem Winterflugplan 2012 / 2013 sank die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen wieder auf ein niedrigeres Niveau.



<sup>1</sup> Fluglärmgesetz vom 31.10.2007





*Der Honig von Bienen, die im Umfeld des Flughafens leben, weist keine Rückstände auf.*

## Luftqualität

Bereits seit Herbst 2011 untersucht die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Rahmen eines auf mehrere Jahre angelegten Programms im Umfeld des Flughafens Schönefeld die Umweltwirkungen des Luftverkehrs. Das freiwillige Umwelt-Untersuchungsprogramm wurde bereits vor Aufnahme des Flugbetriebs am BER begonnen, um die Umweltsituation in der Flughafenregion langfristig zu dokumentieren.

### **Luftgütemessstelle**

Um die Luftqualität langfristig zu überwachen, betreibt die Flughafen-gesellschaft am östlichen Kopf der

Start- und Landebahn des Flughafens Schönefeld, also der zukünftigen Nordbahn des BER, eine Luftgütemessstelle. Dort werden Konzentrationen der verkehrstypischen Schadstoffe kontinuierlich erfasst. Im Jahr 2012 wurde keiner der Grenzwerte überschritten. Die Messwerte waren mit den Ergebnissen der Messstellen des Landesumweltamtes (LUGV) in Blankenfelde-Mahlow und Königs Wusterhausen vergleichbar. Eine Erhöhung der vorstadttypischen Messwerte am Standort Schönefeld durch den Luftverkehr war nicht feststellbar. Die Messwerte werden täglich auf der

## Ein freiwilliges Umwelt-Untersuchungsprogramm dokumentiert die Umweltsituation in der Flughafenregion.

Internetseite der Flughafengesellschaft veröffentlicht.

### Biomonitoring

In Rahmen eines Biomonitorings wurden im Herbst 2011 und 2012 genormte Grünkohlpflanzen für acht Wochen an insgesamt zehn Standorten am Gelände des Flughafens Schönefeld und in dessen Umfeld ausgebracht und anschließend analysiert. Ergänzt wurde das Grünkohlmonitoring 2012 durch die Untersuchung standardisierter Graskulturen. Hier ist der Vorteil, dass die im Sommer ausgebrachten Graskulturen von Emissionen aus Heizungsanlagen unbeeinflusst sind. Die Analyse der Grünkohlpflanzen sowie der Graskulturen im Untersuchungszeitraum 2011/2012 hat ergeben, dass ein Einfluss des Flughafenbetriebs auf die Luftschadstoffgehalte im Umfeld nicht festzustellen ist.

Ein weiterer Baustein des Biomonitorings ist die Untersuchung von Honig, Pollen und Waben von Bienenvölkern aus der Region auf verkehrstypische Luftschadstoffe. Dafür arbeitet die Flughafengesellschaft mit verschiedenen Imkern zusammen. Um mögliche Einflüsse des Flugverkehrs auf die Honigqualität zu ermitteln, wurden

Proben von Völkern, die den Nektar in einem 3-Kilometer-Radius nahe bzw. auf dem Flughafengelände sammeln mit solchen, die vom Einfluss des Luftverkehrs weitgehend unbeeinflusst sind, verglichen. Ein Einfluss des Flughafenbetriebs war aus den gemessenen Rückständen im Jahr 2012 nicht feststellbar. Die Bienenvölker zeigten unabhängig von ihrem Lebensumfeld eine gleichermaßen gute Entwicklung und Produktion.



Das Grünkohlmonitoring hat gezeigt: Ein Einfluss des Flughafenbetriebs auf die Luftschadstoffgehalte im Umfeld ist nicht festzustellen.



# Klima und Energie



Das Berlin Brandenburg Airport Center direkt vor dem Terminal des BER wurde von der Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) ausgezeichnet.

2012 bezog die Flughafengesellschaft rund 52 Prozent ihres Strombedarfs aus regenerativen Quellen. Dabei legt die Flughafengesellschaft Wert darauf, dass der Strom mit dem unter anderem von Umweltverbänden getragenen „Grünen Strom Label Gold“ zertifiziert ist, das als besonders glaubwürdig gilt. Die Flughafengesellschaft ist damit die erste Flughafengesellschaft in Deutschland, die rege-

nerative Energien in so erheblichem Umfang einsetzt.

Einen wichtigen Beitrag zur Klimabilanz leistet auch eine umweltfreundliche Anfahrt der Mitarbeiter zu ihrer Arbeitsstelle. Die Mitarbeiter der Flughafengesellschaft haben aus diesem Grund seit 2012 die Möglichkeit, mit einem Jobticket zu günstigen Konditionen das Angebot des Verkehrsverbundes Berlin Brandenburg zu nutzen.

## Alternative Antriebstechnologien

Langfristig sieht das Unternehmen in der Einführung alternativer Antriebe erhebliche Potenziale zur Senkung des Energieverbrauchs und zur Verbesserung der Klimabilanz. Daher verfolgt die Flughafengesellschaft die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien und kooperiert mit zahlreichen Verbänden und Unternehmen insbesondere im Bereich der Elektro- und Wasserstoffmobilität.

Ein 2011 gestarteter Langzeittest eines Opel HydroGen 4 mit emissionsfreiem Wasserstoffantrieb lieferte wertvolle Erkenntnisse über die Alltagstauglichkeit dieser Zukunftstechnologie. Der Flughafen Berlin Brandenburg ist hierfür insbesondere mit der weltweit ersten CO<sub>2</sub>-neutralen Tankstelle ein idealer Partner. An dieser seit 2012 von TOTAL betriebenen Tankstelle wird mittels Windenergie erzeugter Wasserstoff angeboten.

# Flughafen-Landschaftspark

Die Flughafengesellschaft gleicht nachteilige Auswirkungen des Flughafenbaus auf die Natur mit zahlreichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Flughafenumfeld aus. Diese wertvollen Lebensräume ziehen sich bereits heute wie ein grünes Band um den Flughafen. So wurden fast verschwundene Gutsparks rekonstruiert und neue, abwechslungsreiche Grünanlagen gestaltet, die Anwohnern attraktive Erholungsflächen und der Tierwelt ökologisch wertvolle Lebensräume bieten.

## Die Zülowniederung

Die Landschaftsentwicklung und ökologische Aufwertung in der Zülowniederung ist das größte Einzelprojekt der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die rund 2.600 Hektar große offene Niederungslandschaft liegt südlich des Flughafens zwischen Mittenwalde, Dabendorf und Groß Machnow / Rangsdorf. 2011 wurde die Planung rechtskräftig und kann nun vor Ort umgesetzt werden. In Abstimmung mit den Landwirten werden nun zunächst Naturschutzflächen

angelegt und Wiesen weniger intensiv bewirtschaftet. Mit der Pflanzung von Gehölzen ab Herbst 2013 und der Schaffung weiterer Lebensräume verbessern sich die Lebensbedingungen für Flora und Fauna in der Zülowniederung und darüber hinaus, so dass der Erlebniswert des gesamten Landschaftsraumes in den kommenden Jahren deutlich gewinnt.



Der Gutspark in Groß Ziethen wurde rekonstruiert.

Die Landschaftsparks ziehen sich wie ein grünes Band um den Flughafen.

# 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)**  
**[www.twitter.com/berlinairport](https://www.twitter.com/berlinairport)**

Tel. +49 (0)30 | 6091-70100  
Fax: +49 (0)30 | 6091-70070  
E-Mail: [pressestelle@berlin-airport.de](mailto:pressestelle@berlin-airport.de)

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

Redaktion: Verena Heydenreich

Grundlayout: Scholz & Friends

Gestaltung, Realisation: andesee Werbeagentur GmbH & Co. KG

Fotos, Abbildungen:  
Alexander Obst / Marion Schmieding: S. 5, 8, 26  
Günter Wicker: S. 6, 10, 12, 14, 15, 18, 21, 22, 24, 104, 106, 109, 110, 111  
Archiv Flughafen Berlin Brandenburg GmbH: S. 108  
[www.brandenburg.de](http://www.brandenburg.de): S. 4

Stand Mai 2013

## → Flughafen Berlin Brandenburg

**Größe** 1.470 Hektar

### **Kapazität**

Zur Eröffnung

27 Millionen Passagiere pro Jahr

Ausbaustufen

45 Millionen Passagiere pro Jahr

### **Terminal**

Bruttogrundfläche

320.000 Quadratmeter

Dachfläche 49.000 Quadratmeter

Länge 220 Meter

Breite 180 Meter

Höhe 32 Meter

### **Mainpier**

Länge 715 Meter

Fluggastbrücken 16

### **Pier Nord**

Länge 350 Meter

Walk-Boarding-Positionen 12

### **Pier Süd**

Länge 350 Meter

Fluggastbrücken 9

### **Start- und Landebahnen**

Nordbahn 3.600 Meter

Südbahn 4.000 Meter

Seitlicher Abstand 1.900 Meter

**Parkplätze** 10.000

