

Geschäftsbericht 2017

SXF, TXL, BER



Inhalt

4	Vorab	32	Masterplan BER 2040	70	Unsere Zahlen
4	Vorwort des Aufsichtsratsvorsitzenden	34	Kapazitätssicherung	72	Bilanz
6	Editorial der Geschäftsführung	36	Leitbild für den Flughafenstandort	74	Gewinn- und Verlustrechnung
		38	Immobilienentwicklung	75	Kapitalflussrechnung
8	Luftverkehr in der Hauptstadtregion	40	Für unsere Region	76	Eigenkapitalspiegel
10	Flughafenstandort Berlin-Brandenburg	44	Dialogforum Airport Berlin Brandenburg	78	Anhang
12	Cargo in SXF, TXL und am BER	46	Auswirkungen auf die Umwelt managen	96	Entwicklung des Anlagevermögens
16	Verkehrsstatistik 2017	48	Schallschutzprogramm BER	100	Lagebericht
20	Destinationen 2017	52	Luftqualität	140	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
22	Mehr als nur Fliegen	53	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen		
24	Aufenthalt am Flughafen	54	Fluglärmmanagement	144	Impressum
27	Commercial Marketing				
28	Flughafen Berlin Brandenburg	62	Die Flughafengesell- schaft als Arbeitgeber		
30	Alle Planungen genehmigt	64	Arbeiten bei der FBB		
		66	Ausbildung und Studium an den Flughäfen		
		68	Unternehmensorganigramm		
		69	Beteiligungsverhältnisse		

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH hat dem Aufsichtsrat im letzten Jahr einen breit abgestimmten und unternehmerisch verantwortlichen Eröffnungstermin für den BER vorgelegt. Dank der soliden und nachvollziehbaren Planungen hat sie damit einen großen Schritt in Richtung Eröffnung im Oktober 2020 getan. Gemeinsam mit den wichtigen Bauunternehmen arbeiten wir lösungsorientiert an dem gemeinsamen Ziel. Auch der Aufsichtsrat wird weiterhin mit ganzer Kraft die Geschäftsführung und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei ihrer verantwortungsvollen Aufgabe unterstützen.

Der BER soll trotz aller baulichen Probleme in der Vergangenheit ein Erfolg für die gesamte Hauptstadtregion werden. Er wird nahtlos an die positive Entwicklung anknüpfen, die die beiden Bestandsflughäfen zurzeit und in den zurückliegenden Jahren genommen haben. Mittlerweile sind bereits über 20.000 Arbeitsplätze im Flughafen-umfeld entstanden, rund 50.000 können es bis 2040 werden.

In den letzten Jahren sind die Flughäfen der Hauptstadtregion im Ver-



gleich zu den anderen deutschen Flughäfen etwa doppelt so schnell gewachsen. Wir sehen aber auch, dass Tegel und Schönefeld an ihre Grenzen stoßen. Umso wichtiger ist der Blick in die Zukunft; ist die BER-Eröffnung und dann die Weiterentwicklung. Hier haben wir mit der Masterplanung die richtigen Impulse gesetzt.

Mein besonderer Dank gilt an dieser Stelle allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an den Flughäfen. Unabhängig davon, ob bei der FBB, bei den Airlines oder bei Partnern: Sie alle haben mit hervorragender Arbeit dafür gesorgt, dass der Flugbetrieb sicher und zuverlässig gewährleistet wird. Die Professionalität und das Engagement stimmen mich optimistisch, dass die Flughafenmannschaft weiter alles gibt, um den BER in Betrieb zu nehmen und danach am BER dafür sorgt, den Flug-

betrieb sicher und zuverlässig zu organisieren.

Für die Flughafengesellschaft bleibt last not least das gute Verhältnis zum Umland ein zentrales Anliegen. Insofern hat die Umsetzung des Schallschutzprogramms großes Gewicht. Dafür ist der kritische Dialog mit den direkt Betroffenen eine wichtige Basis genauso wie die Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden im Dialogforum. Denn die Region braucht den Flughafen genauso wie dieser die Region braucht.

Rainer Bretschneider
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH



*Dr. Manfred Bobke-von Camen,
Geschäftsführer Personal*

*Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup,
Vorsitzender der Geschäftsführung*

*Heike Fölster,
Geschäftsführerin Finanzen*

Editorial

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2017 begann für den Flughafenstandort Berlin Brandenburg mit deutlichen Turbulenzen. Mit der Insolvenz von Air Berlin verlor die Hauptstadtregion ihre aufkommensstärkste Airline, die den Namen der Hauptstadt in alle Welt trug. Trotzdem gelang es mit großem Engagement aller Partner ein leichtes Jahresplus von 1,3 Prozent bei den Fluggastzahlen zu erzielen. Mehr als 33,3 Millionen Fluggäste flogen ab Tegel und Schönefeld, rund 31 Millionen davon stiegen in Berlin ein und aus. Das sind jeweils mehr als in Frankfurt, München oder Düsseldorf. Für die Wirtschaft der Hauptstadtregion ist das ein wichtiger Impuls. Schönefeld

konnte auf 12,9 Millionen Passagiere zulegen und hat damit den Flughafen Köln/Bonn überholt. Das unterstreicht die Attraktivität des Standorts, belegt aber vor allem den tagtäglichen Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Gewährleistung eines reibungsarmen Flugbetriebs. Auch wirtschaftlich konnten wir uns über das gesamte Jahr erfolgreich stabilisieren und kommen trotz leichter Gewinnverluste mit einem Gesamtumsatz von 392,4 Millionen Euro auf ein operatives Ergebnis von knapp über 100 Millionen Euro.

Im letzten Jahr ist es gelungen, einen unternehmerisch verantwortungsvollen Eröffnungstermin für den BER zu

benennen: Der BER wird im Oktober 2020 eröffnet. Bis dahin gibt es für alle Beteiligten viel zu tun. Die restlichen Mängelbeseitigungen bis hin zur baulichen Fertigstellung des FGT werden 2018 und 2019 unseren vollen Einsatz verlangen. Die letzten Monate haben gezeigt, dass die Arbeiten gut voranschreiten. Auch die bauliche

Mit der Festlegung des BER-Eröffnungstermins auf Oktober 2020 und der Entwicklung des Masterplans BER 2040 haben wir wichtige Weichen gestellt.





Fertigstellung des Pier Süd Ende Februar 2018 bestätigt uns in der Annahme, den bekanntgegeben Eröffnungstermin realistisch geplant zu haben.

Mit dem Start im Oktober 2020 werden die Herausforderungen nicht abnehmen. Die Region boomt und wir erwarten einen weiteren Anstieg der Passagierzahlen. Um mit dieser

positiven Verkehrsentwicklung auch in Zukunft Schritt halten zu können, haben wir in 2017 einen umfassenden Masterplan für die nächsten Jahre erarbeitet. Er sieht vor, die Kapazitäten am BER schrittweise auf 55 Millionen Fluggäste im Jahr 2040 zu erhöhen. Dazu werden wir den Ausbau des BER zügig vorantreiben. Bereits im Sommer

2018 beginnt der Bau des neuen Terminals T2. Der Masterplan ist eine wichtige Orientierung für alle anstehenden Erweiterungs- und Ausbauprojekte der kommenden Jahre, besonders auch für die Airlines, die regionale Wirtschaft und alle anderen Partner und Dienstleister hier am Standort Berlin-Brandenburg.

Die Geschäftsführung der
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Heike Fölster
Geschäftsführerin Finanzen

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup
Vorsitzender der Geschäftsführung

Dr. Manfred Bobke-von Camen
Geschäftsführer Personal

An EasyJet aircraft is shown on a runway, being sprayed with water from multiple cannons. The aircraft is white with orange accents. The tail features the 'easyJet' logo in white on an orange background. The fuselage has 'BERLIN' written in large blue letters, a red bear logo, and the registration 'OE-IZQ' with a small European Union flag. The background shows a grey runway with yellow and red markings.

Luftverkehr in der Hauptstadtregion

Berlin ist der drittgrößte Flughafenstandort in Deutschland mit insgesamt 33,3 Millionen Passagieren im Jahr 2017. Erstmals hat der Flughafen Schönefeld mehr Passagiere abgefertigt als der Flughafen Köln/Bonn. Die größte Airline am Standort Berlin wird 2018 erstmals easyJet sein, nachdem die Airline zusätzlich zu Schönefeld ihren Betrieb in Tegel aufgenommen hat.



Berliner Flughafen

3

easyJet

easyJet

ZK

ZK

A320/B777

52A

TK 70



01



02

Airlines an den Berliner Flughäfen:

01 Eine Maschine der Germania am Flughafen Schönefeld.

02 Die Lufthansa stellte in Tegel ihr neues Branding vor.

03 Ryanair hat im Jahr 2017 am Flughafen Schönefeld das größte Wachstum verzeichnet.

04 Erstflug der Delta Air Lines nach New York JFK am 26. Mai 2017.

Flughafenstandort Berlin-Brandenburg

Erstmals über 33 Millionen Passagiere

Im Geschäftsjahr 2017 wurden insgesamt 33.326.000 Passagiere an den Flughäfen Schönefeld und Tegel abgefertigt. Somit erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr das Passagieraufkommen leicht um 1,3 Prozent. Im deutschlandweiten Vergleich ergab sich diesmal ein unterdurchschnittliches Wachstum. Hauptgrund dafür am Standort Tegel ist die Insolvenz der Airberlin sowie bereits vorher bei der Airline aufgetretene Probleme bei der Abfertigung. Operative Schwierigkeiten bei der Ryanair führten zeitgleich in Schönefeld zu einer Abschwächung des Wachstums und einem Passagierrückgang im November und Dezember 2017. Die Anzahl der Flugbewegungen in Berlin ist 2017 auf 275.014 gesunken (-2,5%) und liegt damit auch hinter dem deutschen Durchschnitt (+1,5% auf 2.319.998 Bewegungen).

193 Ziele

58 Länder

90 Fluggesellschaften



Zu Beginn des Jahres 2018 waren die Passagierzahlen zunächst rückläufig im Vergleich zu den Vorjahreswerten. Mitte des Jahres wird sich das Passagieraufkommen verbessern und das Ergebnis wieder positiv sein. Das Engagement vieler Airlines trägt dazu bei, nach der Airberlin-Insolvenz die entstandenen Lücken im Flugplan wieder zu füllen.

Erstmals bedient easyJet seit dem 5. Januar 2018 auch den Flughafen Tegel und fliegt zum Sommerflugplan über hundert Strecken aus Berlin an. Auch Eurowings, Germania und Ryanair stocken weiter auf. Gleichzeitig bietet Berlin mit Singapur, Toronto, New York, Peking, Doha und Ulan Bator attraktive Langstreckenverbindungen.

03



04





Cargo in SXF, TXL und am BER

Mit einem Lufthansa-Sonderflug kamen im Juni 2017 zwei Pandabären für den Berliner Zoo in SXF an. Meng Meng und Chiao Xing wurden im Frachtzentrum am BER – begleitet von großem Medieninteresse – in ihrer neuen Heimat begrüßt.



Lufthansa Cargo

Lufthansa Cargo

欢送梦梦、娇庆赴德

欢送梦梦、娇庆赴德

欢送梦梦、娇庆赴德

Abschied von Mengmeng und Jiaqing nach Deutschland

欢送

Franke

0334

Luftfracht in Berlin 2017

Boomendes E-Commerce-Geschäft

Trotz der Airberlin-Insolvenz lag die ins Flugzeug verladene Fracht mit fast 50.000 Tonnen im Jahr 2017 um 5 Prozent über dem Vorjahr. Hinzu kommen 4.000 Tonnen, die per Nachtluftpost im Auftrag der Deutschen Post World Net AG nach Stuttgart geflogen wurden, sowie rund 36.000 Tonnen, welche von den Airlines und Speditionen zusätzlich als Luftfracht per Lkw zu den Europahubs der Airlines über die Luftfrachtanlagen in Berlin abgefertigt wurden.

Insgesamt wurden damit über die Frachtanlagen der Berliner Flughäfen 2017 rund 90.000 Tonnen Luftfracht umgeschlagen, wobei jeweils 20 Prozent China bzw. die USA als Ziel hatten. Die Markteinführung neuer Trend-Spielzeuge und Elektronik aus China (z.B. Fidget Spinner im Frühjahr, neue iPhones zum Jahresende), steigende Kaufkraft in Asien, der E-Commerce-Boom mit stark steigenden Online-Bestellungen (z.B. Black Friday & Cyber Monday in den USA, Single's Day am 11.11. in China) oder auch der Bedarf an pharmazeutischen Waren aus der Hauptstadtregion hatten zusammen mit reduzierten Kapazitäten in der Seefracht zu einem starken Luftfrachtwachstum von bis zu 25 Prozent im Oktober auch in Berlin geführt.

Am Flughafen Tegel wurden im letzten Jahr rund 40.000 Tonnen Luftfracht als Beiladung ins Flugzeug (+ 6%), 4.000 Tonnen Luftpost, sowie rund 36.000 Tonnen im Luftfrachtersatzverkehr für Airlines und Spediteure von den beiden Fracht-abfertiger Wisag- und Swissport Cargo Service umgeschlagen. Dem Entfall der Langstrecken der Airberlin im September 2017 standen die von Lufthansa zwischenzeitlich geflogene Strecke sowie die Neuaufnahme von Delta Air Lines nach New York, die Strecke der Air Canada rouge nach Toronto sowie größeres Fluggerät von Qatar nach Doha (jetzt B777) und mehr Flüge mit Großraumflugzeugen von Turkish Airlines nach Istanbul gegenüber. Die neuen Langstreckenziele wurden erstmals in einer Cargo-Roadshow vom Flughafen mit den Frachtverkäufern der Airlines den Speditionen in Dresden und Leipzig vorgestellt.

In Schönefeld wurden 2017 rund 9.300 Tonnen Luftfracht per Flugzeug geflogen (+ 3 %). Wachstumstreiber war der Expressdienst UPS, welcher auch aufgrund zunehmender online-Bestellungen die Hauptstadtregion mit einem zweiten täglichen Frachter mit seinem Europahub in Köln verbindet. FedEx fliegt werktäglich von Berlin zu seinem Europahub in Paris. TNT Express fliegt von seinem Europahub in Lüttich via Berlin z.B. ins polnische

Danzig. Das Deutsche Rote Kreuz hat in SXF ein 24 Stunden geöffnetes Hilfsgüterzentrum.

Bereits seit August 2013 erfolgt die Frachtabfertigung Schönefelds über das Cargo Center am BER. Neben dem

Fracht-abfertiger Wisag Cargo Service sind u.a. Lufthansa Cargo, der Fracht-GSA ATC Aviation Services und bei den Speditionen DHL und Müller&Partner eingezogen. Grenzveterinär,

Pflanzengesundheitskontrolle und der Zoll sind ebenfalls vor Ort. Das Cargo Center verfügt über ein Kühlzentrum für die Abfertigung von bis zu 120 Europaletten in zwei Temperaturzonen. Für den Frachtumschlag stehen rund 12.000 Quadratmeter Umschlagsfläche zur Verfügung, über die bis zu 120.000 Tonnen Fracht pro Jahr abgefertigt werden können. Ein direkter Vorfeldzugang sichert den kurzen Weg zum Flugzeug.

Berliner Luftfracht profitiert von gestiegener Kaufkraft in Asien

Die Beiladung auf Langstrecken ist ein wichtiges Geschäftsfeld für die Airlines.



Gesamt Verkehrsstatistik Berlin

	2017	Veränderung zum Vorjahr in %
A. Fluggäste gesamt	33.326.000	1,3%
I. Lokalverkehr	33.312.016	1,3%
1. Linienverkehr	32.815.950	1,0%
a) Inland	8.251.881	-3,2%
b) Ausland	24.564.069	2,4%
2. Gelegenheitsverkehr	496.066	28,3%
a) Pauschalflugverkehr	463.744	30,5%
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	22.827	2,9%
c) Sonstiger Verkehr	9.495	4,4%
II. Transit	13.984	-22,4%
B. Flugzeugbewegungen gesamt	275.014	-2,5%
I. Gewerblicher Verkehr	263.200	-2,9%
1. Linienverkehr	249.737	-3,4%
a) Passagierverkehr	247.360	-3,4%
b) Frachtverkehr	2.377	-4,0%
2. Gelegenheitsverkehr	13.463	7,2%
a) Pauschalflugverkehr	3.162	25,1%
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	5.726	4,4%
c) Frachtverkehr	256	>100%
d) Sonstiger Verkehr	4.319	-3,9%
II. Nichtgewerblicher Verkehr	11.814	8,0%
C. Luftfracht gesamt (Kilogramm)	49.290.757	4,9%
I. Lokalverkehr Summe	48.371.485	5,6%
a) Ausladung	20.486.706	1,4%
b) Zuladung	27.884.779	9,0%
1. Linienverkehr	47.306.077	3,8%
a) Frachter	6.244.723	-14,8%
2. Gelegenheitsverkehr	1.065.408	>100%
a) Frachter	1.060.373	>100%
II. Transit	919.272	-23,0%
D. Luftpost gesamt (Kilogramm)	4.392.239	-4,7%
I. Lokalverkehr	4.390.033	-4,2%
1. Nachtpostverkehr	4.206.284	-0,6%
II. Transit	2.206	-92,0%

Spitzenwerte 2017

TXL

SXF



173.713
Flugzeug-
bewegungen



20.460.688
Passagiere



101.301
Flugzeug-
bewegungen



12.865.312
Passagiere

Spitzentage

14.07.2017

599

Flugzeugbewegungen



23.06.2017

347

Flugzeugbewegungen

30.06.2017

82.130

Passagiere



23.06.2017

45.741

Passagiere

Spitzenstunden

20.09.2017, 09 – 10 Uhr

49

Flugzeugbewegungen



23.06.2017, 10 – 11 Uhr

31

Flugzeugbewegungen

23.07.2017, 22 – 23 Uhr

6.312

Passagiere



15.06.2017, 11 – 12 Uhr

4.547

Passagiere

SXF

Verkehrsstatistik Schönefeld

	2017	Veränderung zum Vorjahr in %
A. Fluggäste gesamt	12.865.312	10,4%
I. Lokalverkehr	12.856.738	10,5%
1. Linienverkehr	12.578.197	10,6%
a) Inland	516.621	-31,6%
b) Ausland	12.061.576	13,6%
2. Gelegenheitsverkehr	278.541	6,0%
a) Pauschalflugverkehr	250.937	6,0%
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	19.171	5,8%
c) Sonstiger Verkehr	8.433	6,5%
II. Transit	8.574	-42,2%
B. Flugzeugbewegungen gesamt	101.301	4,9%
I. Gewerblicher Verkehr	94.400	5,4%
1. Linienverkehr	84.260	5,1%
a) Passagierverkehr	82.363	5,3%
b) Frachtverkehr	1.897	-3,9%
2. Gelegenheitsverkehr	10.140	7,9%
a) Pauschalflugverkehr	1.634	-0,7%
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	4.916	15,7%
c) Frachtverkehr	252	>100%
d) Sonstiger Verkehr	3.338	-3,2%
II. Nichtgewerblicher Verkehr	6.901	-1,1%
C. Luftfracht gesamt (Kilogramm)	9.293.950	2,6%
I. Lokalverkehr Summe	8.386.298	6,5%
a) Ausladung	3.984.568	4,0%
b) Zuladung	4.401.730	8,8%
1. Linienverkehr	7.379.660	-5,0%
a) Frachter	6.244.723	-12,1%
2. Gelegenheitsverkehr	1.006.638	>100%
a) Frachter	1.006.158	>100%
II. Transit	907.652	-23,2%
D. Luftpost gesamt (Kilogramm)	28.675	-18,4%
I. Lokalverkehr	28.019	>100%
1. Nachtpostverkehr	0	0,0%
II. Transit	656	-97,5%

TXL

Verkehrsstatistik Tegel

	2017	Veränderung zum Vorjahr in %
A. Fluggäste gesamt	20.460.688	-3,7%
I. Lokalverkehr	20.455.278	-3,7%
1. Linienverkehr	20.237.753	-4,2%
a) Inland	7.735.260	-0,5%
b) Ausland	12.502.493	-6,4%
2. Gelegenheitsverkehr	217.525	75,6%
a) Pauschalflugverkehr	212.807	79,4%
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	3.656	-10,1%
c) Sonstiger Verkehr	1.062	-9,8%
II. Transit	5.410	70,7%
B. Flugzeugbewegungen gesamt	173.713	-6,4%
I. Gewerblicher Verkehr	168.800	-7,0%
1. Linienverkehr	165.477	-7,2%
a) Passagierverkehr	164.997	-7,2%
b) Frachtverkehr	480	-4,4%
2. Gelegenheitsverkehr	3.323	5,0%
a) Pauschalflugverkehr	1.528	73,4%
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	810	-34,5%
c) Frachtverkehr	4	0,0%
d) Sonstiger Verkehr	981	-6,0%
II. Nichtgewerblicher Verkehr	4.913	24,1%
C. Luftfracht, gesamt (Kilogramm)	39.996.807	5,5%
I. Lokalverkehr Summe	39.985.187	5,5%
a) Ausladung	16.502.138	0,8%
b) Zuladung	23.483.049	9,0%
1. Linienverkehr	39.926.417	5,6%
a) Frachter		-100,0%
2. Gelegenheitsverkehr	58.770	-39,2%
a) Frachter	54.215	-14,9%
II. Transit	11.620	0,2%
D. Luftpost gesamt (Kilogramm)	4.363.564	-4,6%
I. Lokalverkehr	4.362.014	-4,6%
1. Nachtpostverkehr	4.206.284	-0,6%
II. Transit	1.550	54,7%



DEUTSCHLAND

- Düsseldorf
- Köln/Bonn
- Nürnberg
- Frankfurt am Main
- Mannheim
- Saarbrücken
- Karlsruhe/Baden-Baden
- München
- Stuttgart



- Chicago
- Los Angeles
- Miami
- Newark
- New York
- Punta Cana
- San Francisco
- Toronto
- Varadero

Destinationen im Jahr 2017



Mehr als nur **fliegen**

Die Flughafengesellschaft arbeitet kontinuierlich daran, den Passagieren ihren Aufenthalt in Schönefeld und Tegel so angenehm wie möglich zu machen. Dazu gehört ein breites Angebot an Shops, Gastronomie und Services genauso wie der passende Parkplatz oder andere Produkte. Besonders oft nachgefragt: WLAN. Dieses steht jetzt rund um die Uhr kostenfrei zur Verfügung.





Aufenthalt am Flughafen

Retail, Gastronomie und Services

Im öffentlichen Bereich des Flughafens Schönefeld konnte auch in diesem Jahr das Non-Aviation-Angebot erweitert und verbessert werden. Um die Aufenthaltsqualität der Besucher und Passagiere weiter zu steigern, wurden neue Gastronomie- und Einzelhandelskonzepte etabliert, Counterbereiche von Reiseanbietern optimiert und die Tourist Information Berlin Brandenburg neu platziert.

Auch am Flughafen Tegel wurde das Angebot für Reisende und Besucher um neue Läden ergänzt und im Bestand weiter den Bedürfnissen der Kunden angepasst.

02



01



01 Seit August 2017 finden Besucher und Passagiere des Flughafens Schönefeld vor dem Terminal A die neue Kamps Backstube.

02 Die Almhütte bietet Gemütlichkeit und Gastfreundschaft in rustikalem Ambiente und passend dazu Spezialitäten aus Bayern und Oberösterreich. Hier können Gäste frisch gezapftes Helles, Laugenbrenz'n oder echte Münchner Weißwurst mit süßem Senf genießen. Die Gastronomie wurde 2017 in neuer Lage deutlich erweitert und bietet nun 175 Plätze im Innenraum und über 500 Sonnenplätze auf der Terrasse.

03 „Von der Pike“ verwöhnt am Flughafen Schönefeld im Terminal A im öffentlichen Bereich wahlweise mit regionalen, deftigen Speisen und frisch gezapftem Bier oder süßen Leckereien wie Apfelkuchen nach Muttis Rezept.

04 Bei #veryberlin im Terminal A im öffentlichen Bereich des Flughafens Schönefeld können Berlin-Souvenirs und Mode mit frechen Sprüchen und ungewöhnlichen Bildern erstanden werden. Die Kollektion stammt von DJ Timo Röpcke.

05 Der neue QUICKER's am Flughafen Tegel befindet sich im Terminal A im Flugsteig gegenüber Gate 10/11. Hier finden Reisende und Besucher alles, was sie vor dem Abflug oder nach der Ankunft benötigen. Ob belegte Sandwiches, duftende Kaffeespezialitäten „to go“, frische Säfte, ausgewählte Presseerzeugnisse, gekühlte Softdrinks oder Reiseaccessoires und kleine Geschenke.

03



04



05



01



02



03



01

Sanierung Parkhaus P4 in Schönefeld

Das Parkhaus P4 in Schönefeld wurde nach Umbauarbeiten im September 2017 wieder eröffnet. Direkt vor dem Terminal stehen den Passagieren nun 820 Stellplätze, XXL-Plätze und das Mietwagencenter zur Verfügung.

02

Spende Dein Pfand

Das gleichnamige soziale Gemeinschaftsprojekt ist eine Kooperation der Flughafengesellschaft mit dem Grünen Punkt, dem Bildungs- und Beschäftigungsträger Goldnetz gGmbH und der Berliner Tafel e.V. Passagiere können jetzt am Flughafen Berlin-Tegel ihre nicht mehr benötigten Pfandflaschen spenden – für einen guten Zweck.

03

Digitale Werbeflächen

Am Flughafen Schönefeld wurde die erste digitale Werbefläche in Betrieb genommen. Durch die Digitalisierung wurden Flächen mit höherem Vermarktungs- und Erlöspotential geschaffen, die zudem positiv zum Erscheinungsbild des Flughafens beitragen.

04

Taximanagement Schönefeld

Am Flughafen Schönefeld wurde im Oktober 2017 gemeinsam mit APCOA das professionelle Taximanagement eingeführt. Die Verkehre der ein- und auslandenden Taxen sowie der Bundesländer Brandenburg und Berlin werden nun räumlich getrennt, wodurch die Servicequalität für Passagiere und Taxifahrer deutlich verbessert wurde.

Commercial Marketing

Digitalisierung der Flughäfen

2017 stand im Zeichen der Digitalisierung der Flughäfen Schönefeld und Tegel. Mit der Einführung des kostenfreien WLAN konnte der Service für Passagiere und Besucher maßgeblich verbessert werden. Am Flughafen Schönefeld wurde die erste digitale

WLAN verbessert Service für Passagiere

Werbefläche in Betrieb genommen. Dort wurde auch das Taximanagement professionalisiert und eine komfortable und erlösbringende

Situation für alle Beteiligten realisiert. Das Projekt „Spende-Dein-Pfand“ hat zur internen Kostensenkung beigetragen und gleichzeitig Erlöse für

eine karitative Einrichtung geschaffen.

Im Rahmen der Fluggastbefragung wurden 32.309 Passagiere zu ihrem Reise- und Nutzerverhalten an den Flughäfen befragt. Die Ergebnisse dienen zur Ableitung von Trends und Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen insbesondere im Bereich Digitalisierung.

04



Flughafen Berlin Brandenburg

Die Flughafengesellschaft hat am 15. Dezember 2017 bekannt gegeben, dass der Flughafen Berlin Brandenburg im Oktober 2020 eröffnet werden soll. Der Terminfestlegung war eine ausführliche Bestandsaufnahme und Risikoeinschätzung vorausgegangen.





Alle Planungen genehmigt

Bauliche Fertigstellung auf gutem Weg

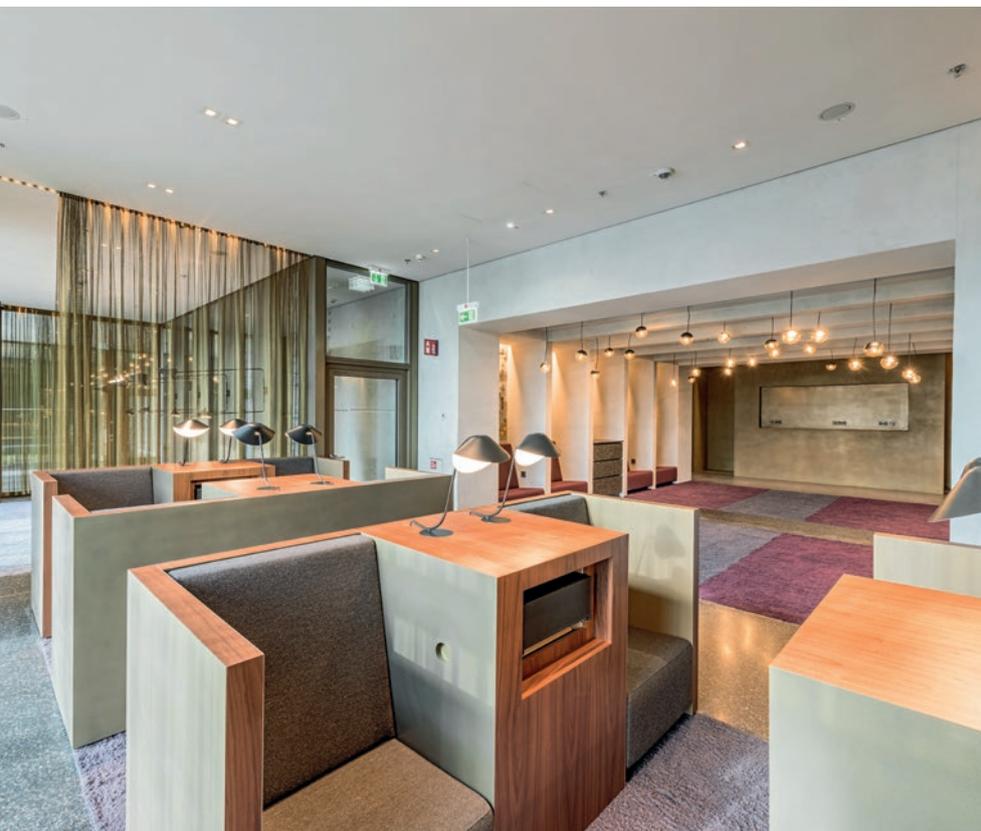
2017 hat die Geschäftsführung mit der Bauprojektleitung eine gesamthafte Bestandsaufnahme der Bauarbeiten veranlasst und die Risiken auf dem Weg zur Eröffnung des BER intensiv evaluiert. Baulich standen nach wie vor die Themen Brandschutz, Türen und Sprinkler im Mittelpunkt. Zudem wurden die technischen und kaufmännischen Klärungen mit Baufirmen weiter vorangetrieben. Im Dezember stellte die Geschäftsführung daraufhin dem Aufsichtsrat vor, dass eine Inbetriebnahme des BER im Oktober 2020 erfolgen kann. Der Aufsichtsrat hat den

Bericht zustimmend zur Kenntnis genommen und es besteht Konsens, dass damit eine verantwortungsvolle und valide Einschätzung vorliegt, die eine realistische Grundlage für die weitere Arbeit bis zur Inbetriebnahme bietet.

Businessplan und Finanzierung

Neben den Aspekten der baulichen Fertigstellung und der damit verbundenen Abarbeitung der noch vorhandenen Mängel in der Gebäudetechnik, wurden im Dezember 2017

auch die aus dem Eröffnungstermin entstehenden Finanzierungsfragen erörtert. Im März 2018 stellte die Geschäftsführung schließlich den Businessplan für die Jahre 2018 bis 2037 vor. Der Businessplan stellt für den Berichtszeitraum einen zusätzlichen Finanzbedarf von rund 770 Millionen Euro für die Zeit nach der Eröffnung des BER im Oktober 2020 fest; bis zur BER-Eröffnung wird kein zusätzliches Geld benötigt. Neben der verschobenen Eröffnung und zusätzlichen Baukosten sind fehlende Einnahmen aus dem noch nicht fertig gestellten Fluggastterminal die wesent-



Das Pier Süd am BER ist baulich fertiggestellt und wurde im Februar 2018 offiziell dem Betrieb übergeben. Das Pier Süd ist damit das vorletzte Gebäude, das baugenehmigungsrechtlich abgenommen wurde. Nun fehlt nur noch das Fluggastterminal. Das Pier Süd ist 400 Meter lang, hat eine Fläche von 40.000 Quadratmetern und verfügt – anders als das Pier Nord, das ausschließlich für Walk- und Busboarding der Passagiere ausgelegt ist – über neun Fluggastbrücken. Auf zwei Ebenen (E0 und E1) gibt es Wartebereiche, Platz für Gastronomieangebote und Laufbänder für die Fluggäste sowie Lounges für Very Important Persons (VIP) und Commercially Important Persons (CIP). Auch Gepäckspeicher und Büros für Airlines finden hier Platz. Technische Anlagen wie Brandschutzsysteme, Stromversorgung, Lüftungs- und Entrauchungsanlagen sind im Kellergeschoss (UG) sowie im zweiten Obergeschoss (E2) untergebracht.



Der Betrieb der technischen Leitstelle am Flughafen Berlin Brandenburg in der Feuerwache West ist erfolgreich gestartet. Seit dem 1. März 2018 werden von dort zentral alle technischen Prozesse (Medienver- und entsorgung, Stromversorgung, IT-Technik) für die Infrastruktur der beiden Bestandsflughäfen Schönefeld und Tegel und des künftigen Hauptstadtflughafens BER gesteuert. Die Umstellung der Systeme mit Bündelung an einer Stelle ist ein wichtiger Schritt zur Eröffnung des BER im Oktober 2020.

lichen Gründe für den erhöhten Finanzbedarf. Der neue Businessplan basiert auf dem Eröffnungstermin Oktober 2020 und berücksichtigt sowohl die finanziellen Folgen der verschobenen Eröffnung, als auch die Erwartung stark steigender Einnahmen auf der Basis der ab 2021 ansteigenden Fluggastzahlen und verbesserten Einnahmemöglichkeiten im Non-Aviation-Bereich. Damit ist der Businessplan auch die Grundlage für die Gespräche der Geschäftsführung mit den Banken zur Deckung der Finanzierungs-

Der Businessplan beschreibt die unternehmerischen Chancen und Risiken für die Flughafen-gesellschaft

lücke, die nach Nutzung von Eigenkapital und Einsparmaßnahmen besteht.

Ausblick

Im März 2018 hat das Bauordnungsamt des Landkreises Dahme-Spreewald der Flughafengesellschaft eine weitere Baugenehmigung erteilt. Damit ist die maximale Auslastung des Flughafenbahnhofs endgültig genehmigt. Diese Bestätigung ist ein weiterer bedeutender Baustein auf dem Weg zur Inbetriebnahme des BER. Ansonsten bewegen sich die Mängelbeseitigung im Terminal sowie die weiter andauernden Über-

prüfungen der Brandschutz- und Brandmeldeanlagen im erwartbaren Rahmen. In einigen Gewerken werden sich die abschließenden Überprüfungen bis in das erste Quartal 2019 ziehen. Für die Inbetriebnahme im Oktober 2020 sind weiterhin ausreichende Sicherheitspuffer vorhanden. Zudem wird der Prozess bezüglich der anstehenden Wirk- und Prinzipprüfungen sowie Verbundtests koordiniert, um die Begleitung durch die übergeordneten Sachverständigen sicher zu stellen, sowie die Nutzungsfreigabe für das Fluggastterminal durch die Untere Bauaufsichtsbehörde abgestimmt. Vor der Eröffnung des Flughafens wird ein sechsmonatiger Probetrieb erfolgen.

Masterplan BER 2040

Die Prognosen über weiter steigende Fluggastzahlen erfordern eine nachhaltige und kontinuierliche Weiterentwicklung der BER-Infrastruktur. Dafür wurde 2017 der Masterplan BER 2040 als Leitbild für die zukünftige Entwicklung des Flughafenstandortes erarbeitet. Der Masterplan bietet den Airlines, der regionalen Wirtschaft und allen anderen Partnern und Dienstleistern eine klare Orientierung.





Kapazitätssicherung

Das Ausbauprogramm nimmt Gestalt an

Um den steigenden Passagierzahlen am Luftverkehrsstandort Berlin-Brandenburg mittelfristig gerecht zu werden, ist es vorgesehen den Flughafen Schönefeld bis ins Jahr 2025 parallel zum BER im sogenannten Double-Roof-Betrieb weiter zu betreiben. Die hieraus resultierenden, notwendigen Baumaßnahmen sind zusammen mit den geplanten Ausbauten im Midfield des BER im Ausbauprogramm BER gebündelt. Zahlreiche Hoch- und Tiefbaumaßnahmen wurden 2017 begonnen und einige Tiefbaumaßnahmen bereits fertiggestellt.

Bauarbeiten Start- und Landebahn Nord

Die Start- und Landebahn (SLB) Nord wurde für die Durchführung zahlreicher Baumaßnahmen im Zeitraum von Juli bis Oktober 2017 gesperrt. Die während der dreieinhalb monatigen Sperrung durchgeführten Baumaßnahmen wurden erfolgreich fertiggestellt und die Sperrung der SLB Nord wie geplant wieder aufgehoben. Die Sperrung war notwendig, um Rollwege im Rollschutzbereich der SLB Nord an die Landebahn anzuschließen und einen Gleitwegsender des Instrumentenlandesystems zu verlegen.

Desweiteren wurden in diesem Zeitraum bestehende Rollwege saniert und weitere Rollweg- und Vorfeldanschlüsse hergestellt. Die gleichzeitige Abwicklung dieser Vielzahl an Maßnahmen mit unterschiedlichen Vertragspartnern innerhalb und außerhalb des Sicherheitsbereiches erforderte ein hohes Maß an Vorbereitung und Koordination. Bei gleichzeitigem Rollverkehr zu den Vorfeldern in Schönefeld war die Umsetzung der Maßnahmen eine große baulegistische Herausforderung, welche durch die enge Zusammenarbeit aller Verantwortlichen aus den unterschiedlichsten Unternehmensbereichen der FBB gestemmt wurde. In der Planung befinden sich noch weitere Rollwege und Vorfelder, wie beispielsweise die Erweiterung des Vorfelds A in direkter Nähe zum geplanten Terminal 2 (ehemals Terminal 1-E) und Pier Nord um weitere sieben Stellplätze.

Interimsregierungsflughafen feiert Richtfest

Auf der Rampe 1 in Schönefeld entsteht derzeit das ca. 5.400 Quadratmeter große Interimsregierungsterminal. Hier starten und landen künftig die Bundesregierung und internationale Staatsgäste. Neben der typischen Terminalinfrastruktur wird es in dem Interimsterminal Räume für Pressekonferenzen, Dolmetscherkabinen sowie VIP-Bereiche für hochrangige Politiker, das Auswärtige Amt und das Bundesverteidigungsministerium geben. Im Juli 2017 konnte hier das Richtfest gefeiert werden und bereits noch in diesem Jahr soll das Gebäude selbst sowie das angrenzende Vorfeld für die Regierungsmaschinen, die Rampe 1, fertiggestellt sein.

01 Sperrung der Nordbahn im Sommer 2017

02 Bauarbeiten an den Flugbetriebsflächen

03 Visualisierung des neuen Terminals T1-E vor dem Pier Nord



01

Neues Terminal 2 (ehemals Terminal 1-E) als Entlastung für Schönefeld

Für das geplante Terminal 2 wurde die Entwurfs- und Genehmigungsplanung Ende 2017 abgeschlossen. Noch in diesem Jahr soll ein Generalunternehmer gebunden werden und die Bauarbeiten ab Mitte des Jahres beginnen. Das Terminal selbst soll Platz für bis zu 6 Millionen Passagiere pro Jahr bieten und über Brücken an das bestehende Pier Nord angeschlossen werden. Das Terminal 2 dient als Prozessgebäude mit Check-In, Sicherheitskontrolle, Marktplatz und Gepäckausgabe für das Pier Nord und nutzt dessen vorhandene Gatebereiche.



02

Betriebssicherung in Schönefeld

In Schönefeld selbst soll im bereits seit 2005 bestehenden Terminal D die Gepäckausgabe zurückgebaut und die Siko-Spuren erweitert werden. Das Terminal wird so zum reinen Abflugterminal umgebaut. Erste Rückbauarbeiten im Terminal haben bereits begonnen und Leitungen im Außenbereich werden als vorbereitende Maßnahme für die Errichtung der Zugangskontrollstelle (ZKS) 5 umverlegt. Auch soll noch in diesem Jahr mit den Umbauarbeiten für das hauptsächlich von Easyjet genutzte Pier 3a begonnen und für den Betrieb optimiert werden. Während dieser Umbaumaßnahmen sollen die Passagierströme über einen provisorischen Warteraum vor dem Terminal A auf der Luftseite abgefertigt werden.



03

Leitbild für den Flughafenstandort Airport für 55 Millionen Passagiere

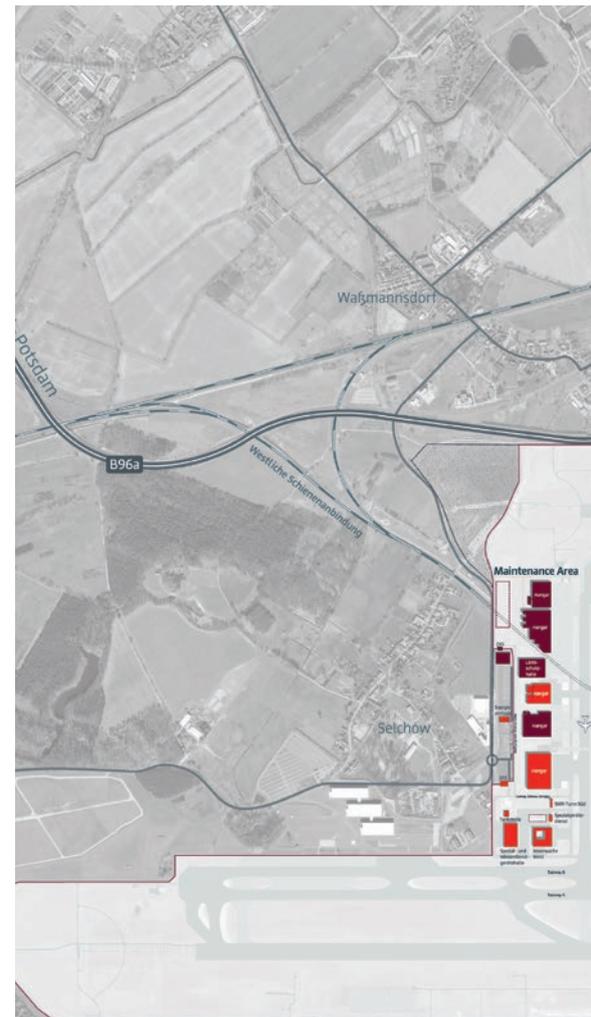
Der neue Flughafen BER und sein weiterer Ausbau sind von besonderer Bedeutung für die Hauptstadt Berlin und das Land Brandenburg. Die Region um den BER ist derzeit eine der stärksten wachsenden Bereiche in Berlin-Brandenburg. Der Flughafen ist schon jetzt Ausgangspunkt und Motor für dieses Wachstum.

Der sich rasant verändernde Luftverkehrsmarkt mit einer erheblichen Zunahme der Low-Cost-Carrier, neuen Airlines und Verbindungen sowie steigenden Sicherheitsanforderungen stellt den Flughafenbetrieb immer wieder vor neue Herausforderungen. Auf diese Veränderungen muss ein moderner Flughafen reagieren. Und zwar nicht nur im Betrieb und den Prozessen, sondern auch bei der Infrastruktur. Die wichtigsten Faktoren dafür sind die Wünsche und Erwartungen der Passagiere (und Airlines) nach mehr Aufenthaltsqualität, das Kundenerlebnis, gute Erreichbarkeit sowie die sich verändernden Rahmenbedingungen. Die Prognosen für das Jahr 2040 gehen von einem Wachstum am Standort auf bis zu 55 Millionen Fluggäste pro Jahr aus. Der Anteil an Direktverkehren wird dabei bei 85 bis 90 Prozent liegen. Dies erfordert für den Flughafen und dessen weitere Entwicklung mehr Flexibilität und Konzentration sowie mehr Terminalfläche für Sicherheitskontrollen, Gepäckabfertigung und Check-in-Prozesse.

Vieles am neuen Flughafen BER ist bereits so angelegt, dass es dem prognostizierten Wachstum Stand hält. Mit den beiden am BER existierenden Start- und Landebahnen können die erforderlichen Flugbewegungen für 55 Millionen Passagiere im Jahr 2040 gut abgefertigt werden. Auch der neue Bahnhof direkt unter dem Terminal 1 ist mit seinen sechs Gleisen so angelegt, dass genügend Kapazität für die hier ankommenden Passagiere mit Fern-, Regional- und S-Bahn sowie dem Airport Express bereitstehen.

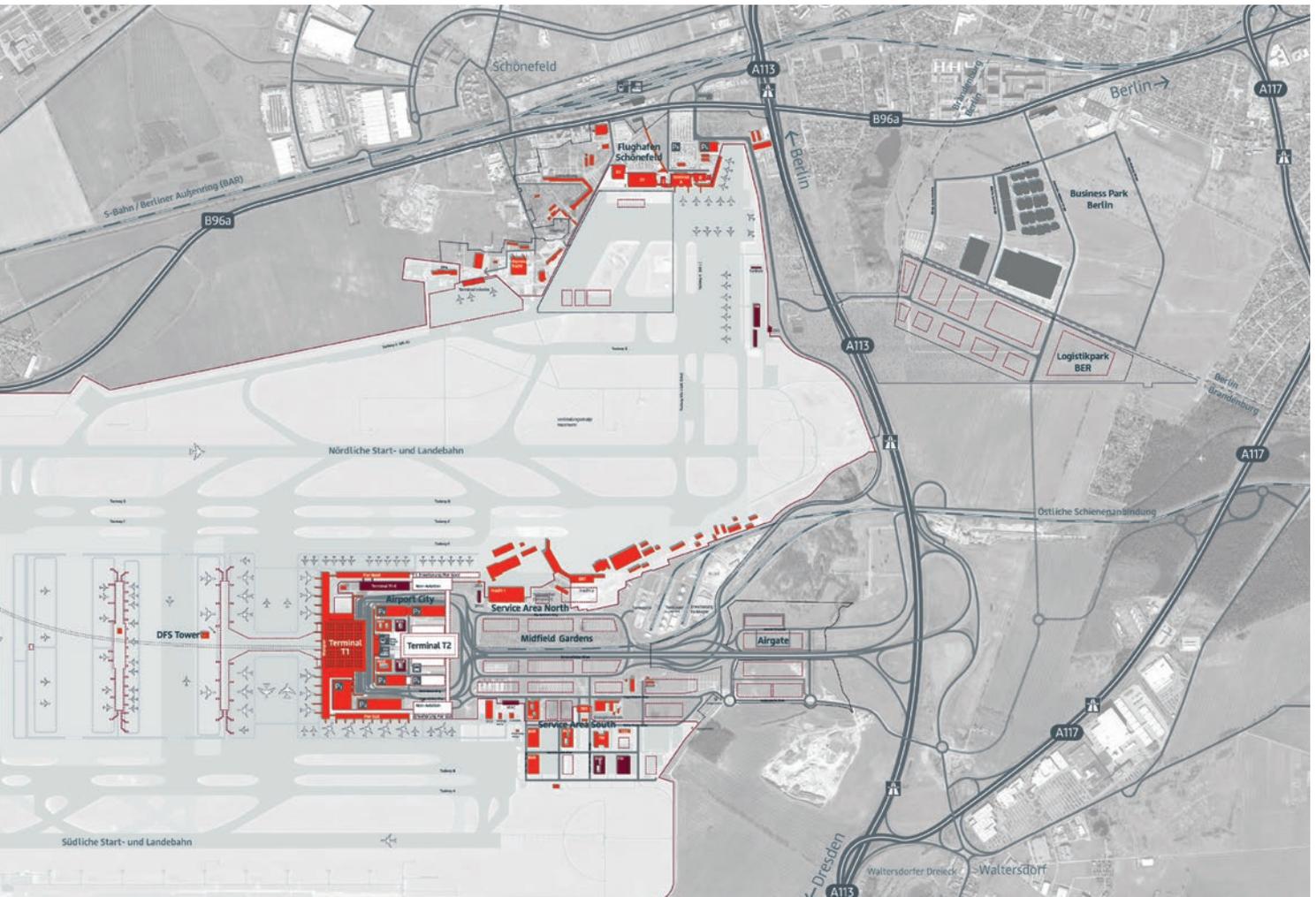
Zur Bewältigung des prognostizierten Passagier Volumens bis 2040 ist der Aus- bzw. Neubau von Terminals sowie von Flugbetriebsflächen und betriebsnotwendigen Gebäuden erforderlich. Aus diesem Grund wurde 2017 das Projekt „Masterplan BER 2040“ umgesetzt. Der Masterplan ist ein Strategiepapier, das die Umsetzung des infrastrukturellen und städtebaulichen Leitbilds vor dem Hintergrund der stark steigenden Fluggastzahlen beschreibt und den schrittweisen und bedarfsgerechten Ausbau des neuen Flughafens BER in fünf Phasen definiert. Ziel des Masterplans ist auch die Förderung der wirtschaftlichen und strukturellen Entwicklung der Region.

Der Masterplan BER 2040 zeigt, dass die Flughafengesellschaft die benötigten Kapazitäten am BER bereitstellen kann. Im Konzept wird die generelle Verortung und der zeitliche Bedarf an Fluggastanlagen, Flug-



betriebsflächen, betriebsnotwendigen Gebäuden und der Medien- und Verkehrserschließung dargestellt. Darüber hinaus definiert der Masterplan Flächen und Umfang der Immobilienentwicklung am Standort BER. Dabei orientiert er sich an den drei Leitideen, die dem Auftrag der Entwicklung eines Masterplans von Anfang an zugrunde lagen:

Die nötigen Kapazitäten für die Hauptstadtregion bereitstellen



1. Zentrale, flexible Terminalinfrastruktur schaffen
2. Neue Airport City als urbanen Ort entwickeln
3. Vernetzte Mobilität / Intermodale Konnektivität herstellen



01



02



03

Immobilienentwicklung Flughafenstandort mit Potenzial

Die FBB ist Eigentümerin von Grundstücken mit einer Gesamtfläche von rund 1.890 Hektar. Davon werden ca. 77 Prozent für die unmittelbar betriebsnotwendige Flughafeninfrastruktur benötigt. Von den übrigen Flächen stehen im unmittelbaren Flughafenumfeld aktuell noch rund 184 Hektar für Immobilienentwicklungen einschließlich Vermarktung zur Verfügung. Die Flächen weisen sehr unterschiedliche Lagequalitäten und Entwicklungszustände auf, so sind Gewerbeflächen in unterschiedlichem Maße erschlossen und vermarktungsfähig. Die landseitige Entwicklung bietet ein hohes Ertragspotenzial zur Stärkung der Eigenfinanzierungskraft der FBB. Daher wurde ein infrastrukturelles Leitbild innerhalb des Projektes Masterplan BER 2040 entwickelt. Es weist Flächen für die Entwicklung der luft- und landseitigen Quartiere und deren Nutzungsschwerpunkte aus. Im Rahmen der Masterplanung wurde ein

städtebauliches Grundgerüst zur Entwicklung von rund 420.000 Quadratmeter Brutto-Geschossfläche in Midfield Gardens und Airgate entwickelt. Es sollen Quartiere mit deutlichem Büroschwerpunkt und urbaner Qualitätsanmutung entstehen, die zu einer Attraktivitätssteigerung des gesamten Standortes BER beitragen werden.

Airport City

Das Projekt Masterplan BER 2040 hat den Ausbau der Infrastruktur, konzentriert zwischen den Start- und Landebahnen, im sogenannten Midfield Szenario, definiert. Die Präferenz der Midfield-Variante hat vor allem dazu geführt, dass die ursprüngliche Funktion der Airport City als urbaner Ort durch die Terminalentwicklung überlagert wurde. Diese Funktion soll Midfield Gardens als die neue Airport City übernehmen. Im Zuge der Masterplanung soll hier ein Ort entstehen, der viele unterschiedliche Funktionen in sich vereint und eine hohe Aufenthaltsqualität bietet.

Business Park Berlin

Die Gesamterschließung im Business Park Berlin erfolgt in drei Bauabschnitten und wird mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der

regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert. Bereits vor der Eröffnung des BER konnten rund 66 der insgesamt 109 Hektar vermarktet werden. Die Realisierung des dritten Erschließungsabschnittes wird in Abhängigkeit von der Nachfragesituation und der sich am Standort ansiedelnden Unternehmen erfolgen.

Maintenance Area

Im Quartier der Maintenance Area sind die am Flughafen BER tätigen Wartungsbetriebe sowie Serviceeinrichtungen der FBB untergebracht. So wurden bereits Hangars, von Harder & Partner bzw. LTOV, an diesem Standort realisiert. In 2017 konnte ein weiterer Erbbaurechtsvertrag über ein Grundstück in der Maintenance Area beurkundet werden. Hier soll ein Wartungshangar für die Business Aviation ab 2018 realisiert werden. Dem Lufthansa Konzern konnten zwei Erbbaurechts-Vertragsangebote unterbreitet werden, um weitere Wartungshangars zu errichten.

- 01 Vision urbaner Raum
- 02 Vision neue Airport City
- 03 Städtebauliches Konzept
Midfield

Für unsere **Region**

Als Partner für die Flughafenregion unterstützte die FBB im Rahmen ihrer Umlandarbeit 2017 insgesamt 210 Projekte in der Nachbarschaft des BER – so viele wie nie zuvor. In den letzten Jahren ist es gelungen, die Aktivitäten in den angrenzenden Landkreisen und Stadtteilen kontinuierlich auszubauen.





WinTech

RUDER
JUGES
RCKW

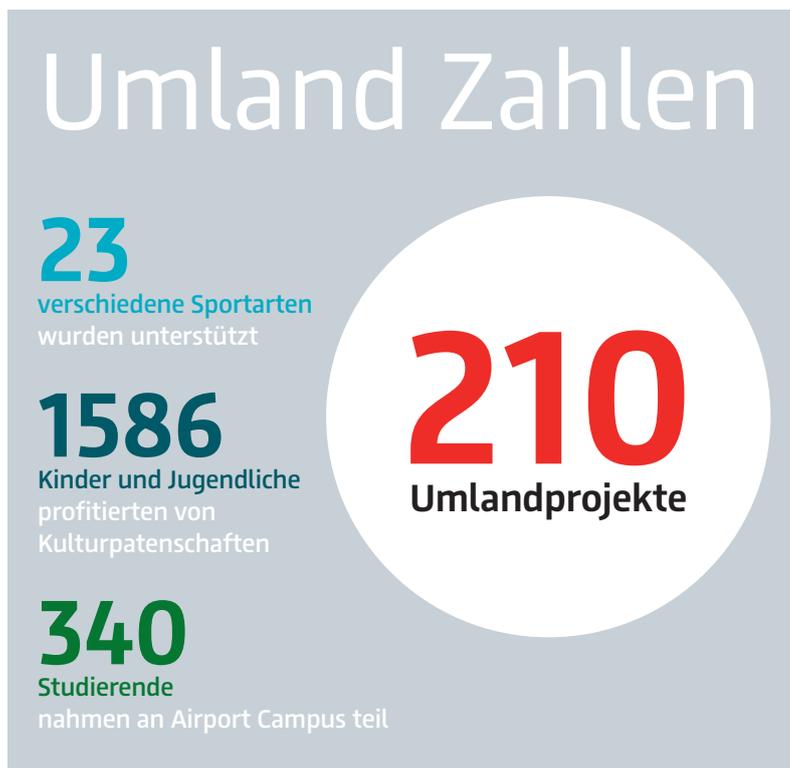
Swift Racing



Finanzielle Unterstützung

Die finanzielle Unterstützung in Form von Sponsoring und Spenden nimmt bei der FBB-Umlandarbeit einen großen Teil ein. 148 Projekte aus den Bereichen Sport, Bildung, Kultur und Soziales wurden gefördert. Hauptsächlich profitieren Vereine, Schule, Kitas und Institutionen aus den Landkreisen Dahme-Spreewald, Teltow-Fläming sowie dem Bezirk Treptow-Köpenick von der Förderung. Somit konnten beispielsweise neue Sportgeräte und -trikots angeschafft oder Teile von Vereinsgeländen erneuert werden. In Schulen wurden neue Smartboards installiert oder Tablets beschafft, um sich so besser dem digitalen Zeitalter anpassen zu können.

Die Flughafengesellschaft unterstützt Vereine wie den Ruderclub in Königs Wusterhausen oder den RSV Blankenfelde, beteiligt sich am Vorlese- tag oder beim Spielplatzbau in Schulzendorf.



Corporate Volunteering

Zwei Mal im Jahr tauschen FBB-Mitarbeiter und -Mitarbeiterinnen ihren Arbeitsplatz gegen Arbeitsutensilien wie zum Beispiel Gummistiefel, Spaten, Harke oder Pinsel und packen direkt mit an. 2017 gab es Einsätze beim Arboretum mit Bienenerlebniswelt und Igelrettungsstation in Königs Wusterhausen und auf der Schulfarm Insel Scharfenberg in der Nähe des Flughafens Tegel. Arbeiten, die sonst oftmals liegen bleiben oder monatelang warten müssen, konnten so schnell erledigt werden.

Bundesweiter Vorlesetag, Kulturpatenschaften und Airport Campus

Zum sechsten Mal beteiligte sich die Flughafengesellschaft am Bundesweiten Vorlesetag, diesmal lasen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in einer Grundschule in Schönefeld vor.

Darüber hinaus profitierten 1586 Kinder von den Kulturpatenschaften, die von der FBB in Zusammenarbeit mit verschiedenen Kooperationspartnern

angeboten werden. Schulen und Kitas haben die Möglichkeit, kostenfrei Theatervorstellungen oder andere kulturelle Veranstaltungen ansehen zu können. Studierende der Region haben die Möglichkeit, praxisnahe Vorlesungsveranstaltungen zu branchenaffinen Themen direkt am Flughafen zu besuchen.

Im Dialog

Als Umlandbeauftragte legt Rosemarie Meichsner den Fokus auf die Kommunikation mit der Flughafenregion. Die

Nachbarschaftszeitung BER aktuell ist dabei ein wesentlicher Bestandteil. Zudem steht die Umlandbeauftragte in ständigem Kontakt und Austausch mit den Landräten und Bürgermeistern und vertritt die FBB im Dialogforum. Ferner hat sie stets ein offenes Ohr für die Bürgerinnen und Bürger der Flughafenregion.

Kontakt: umlandarbeit@berlin-airport.de

Dialogforum Airport Berlin Brandenburg

„Regionale Wachstumszone“ Flughafenumfeld

Der Bau des neuen Flughafens Berlin Brandenburg ist eines der größten Infrastrukturprojekte Deutschlands. Damit verbunden hat die Region rund um den BER ohne Zweifel besondere Chancen, aber eben auch besondere Herausforderungen zu meistern. Die Entwicklung ist hochdynamisch: Die Arbeitsmarktzahlen in der Flughafenregion liegen dauerhaft unter dem Bundesdurchschnitt, der Zuzug in das Umfeld ist ungebrochen und die Wertschöpfung hat sich bereits vervielfacht. Dennoch: Diese positive Entwicklung bedingt für Kommunen und die Anwohner auch enorme Anstrengungen. Der zunehmende Verkehr und die damit einhergehenden Lärmemissionen sind in der Diskussion von zentraler Bedeutung. Um die Entwicklung der Flughafenregion kontrolliert mitsteuern zu können, wurde das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg im Jahr 2006 ins Leben gerufen.

Die Kommunikationsplattform der Brandenburger Umlandkommunen, der Länder Berlin und Brandenburg, des Bundes und des Flughafenbetreibers sowie seiner Gesellschafter stellt seitdem die wichtigste Plattform für einen fairen und transparenten Dialog dar.

Forderung nach leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur

Im Dezember 2017 fiel der Startschuss für die Fortschreibung des Gemeinsamen Strukturkonzepts (GSK) Dialogforum Airport Berlin Brandenburg. Die Fortschreibung des GSK wurde mit einer klaren zeitlichen und inhaltlichen Rahmensetzung ausgestattet. Zentrale Handlungsfelder sind dabei das Verkehrs- und Mobilitätskonzept, insbesondere die Schaffung von nachhaltigen Mobilitätsketten sowie die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, um die Verkehrsinfrastruktur noch leistungsfähiger zu

machen, der Lärmschutz und eine Gesamtlärmbetrachtung für das Flughafenumland sowie die Themen Wohnen und Arbeiten inklusive der Fachkräfteproblematik. Die Fortschreibung des Gemeinsamen Strukturkonzepts wird im zweiten Quartal 2018 beauftragt und soll in zwei Jahren abgeschlossen sein.

Jahr der Transformation: auf dem Weg zur neuen Rechtsform

Bereits Ende des vergangenen Jahres wurde der Prozess zur Findung einer neuen Rechtsform begonnen. Nach umfangreichen Planungs- und Arbeitsprozessen organisiert sich das Dialogforum seit 2017 als Kommunale Arbeitsgemeinschaft (KAG). Die Umorganisation zur KAG Dialogforum wurde formal in der Mitgliederversammlung im Februar 2018 abgeschlossen.

23 Mitglieder
3 Arbeitsgruppen

01 Auch im Jahr 2017 fanden die Schallschutztage im Haus DIALOG-FORUM statt.

02 Bei der Auftaktveranstaltung zur Fortschreibung des GSK kamen die kommunalen Verantwortungsträger zusammen, um wichtige Weichen für die Zukunft zu stellen.

03 An vier Arbeitstischen wurden Themen für die Fortschreibung des GSK besprochen.

01



02



03



Ansprechpartner

Dialogforum
Airport Berlin Brandenburg
 Mittelstraße 11
 12529 Schönefeld
 Tel.: 030 | 609175988
www.dialogforum-ber.de

Bürgerberatung
der Landkreise
 Dahme-Spreewald
 und Teltow-Fläming
 Tel.: 030 | 634107900



BX-802
SAMPLING INLET
Instruments, Inc.
Portland, Oregon USA

DC

Auswirkungen auf die **Umwelt managen**

Die Flughafengesellschaft verfolgt das Ziel, die Flughäfen Schönefeld und Tegel sowie den neuen Flughafen Berlin Brandenburg möglichst energieeffizient, ressourcen- und umweltschonend zu betreiben. Die Themen Fluglärm, Schallschutz, Luft, Klima und Energie sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im Bereich Umweltmanagement gebündelt.

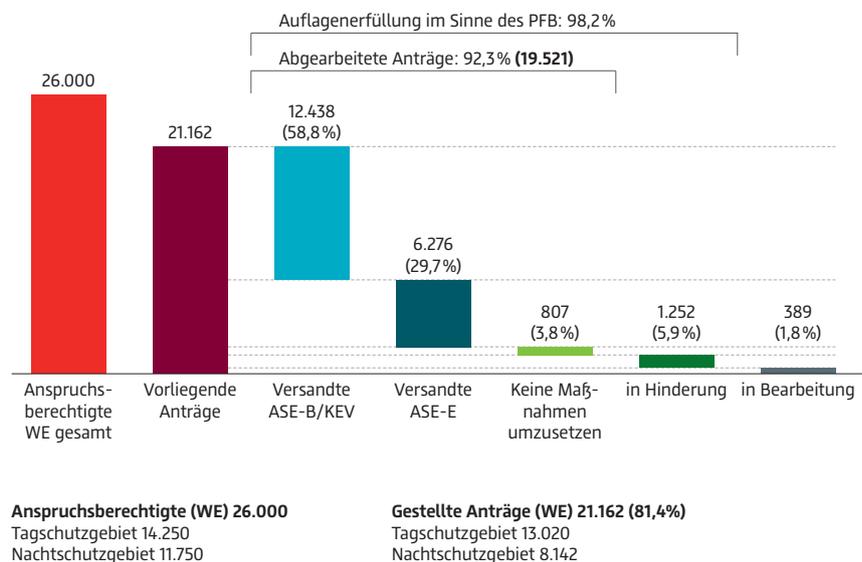


Schallschutzprogramm BER

Schutz für 26.000 Haushalte

Mit dem Schallschutzprogramm BER werden die Anwohner des Flughafens BER in einem Gebiet von 155 km² in Berlin und Brandenburg umfangreich vor dem zu erwartenden Fluglärm geschützt. Die FBB führt dazu Bestandsaufnahmen in den Haushalten rund um den BER durch und ermittelt für jedes Objekt individuell, welche Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Die Maßnahmen können je nach Lage, Zustand und Nutzung der Objekte sehr unterschiedlich sein. Während in manchen Objekten lediglich der Einbau eines Schalldämmlüfters notwendig ist, sind anderswo enorm umfangreiche Arbeiten an Fenstern und Wänden für mehrere zehntausend Euro erforderlich.

Antragsbearbeitung weit vorangeschritten



FBB erstattet umfangreiche Schallschutzmaßnahmen

Bis zum Ende des Jahres 2017 gingen für mehr als 21.000 Haushalte aus dem Umland des Flughafens BER Anträge auf Schallschutz bei der FBB ein, von denen gut 19.500 und damit mehr als 92 Prozent abgearbeitet werden konnten. Für mehr als 12.000 Haushalte hat die FBB bereits die Erstattung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu-

gesagt. Die Eigentümer sind somit in der Lage, eine Baufirma mit der Umsetzung der Maßnahmen zu beauftragen. Mehr als 3.000 Eigentümer haben dies bislang getan und in ihren Objekten die Schallschutzmaßnahmen komplett oder teilweise umsetzen lassen. Weitere knapp 6.300 Haushalte erhalten von der FBB eine Entschädigungszahlung, die fällig wird, wenn die Kosten der baulichen Schallschutzmaßnahmen mehr als 30 Prozent des schallschutzbezogenen Verkehrswertes betragen.

In diesem Reihenhaus in Blankenfelde-Mahlow wurden mehrere Fenster gegen hochdämmende Schallschutzfenster ausgetauscht. Im Dachgeschoss wurde die Verkleidung der Decke abgenommen und die dahinter verbaute alte Dämmung gegen neue Schalldämmung getauscht. Die Balken unter dem Dach wurden dafür verstärkt. Damit alles so aussieht wie vorher waren zudem umfangreiche Maler- und Tapezierarbeiten notwendig. Die Kosten in Höhe von rund 26.000 Euro wurden komplett durch die FBB übernommen.



Vor allem im Dachgeschoss waren die Schallschutzmaßnahmen sehr aufwendig. Hier wurde die komplette Decke gedämmt und dafür die Verkleidung entfernt und wieder montiert. Auch das Giebelfenster wurde ausgetauscht.

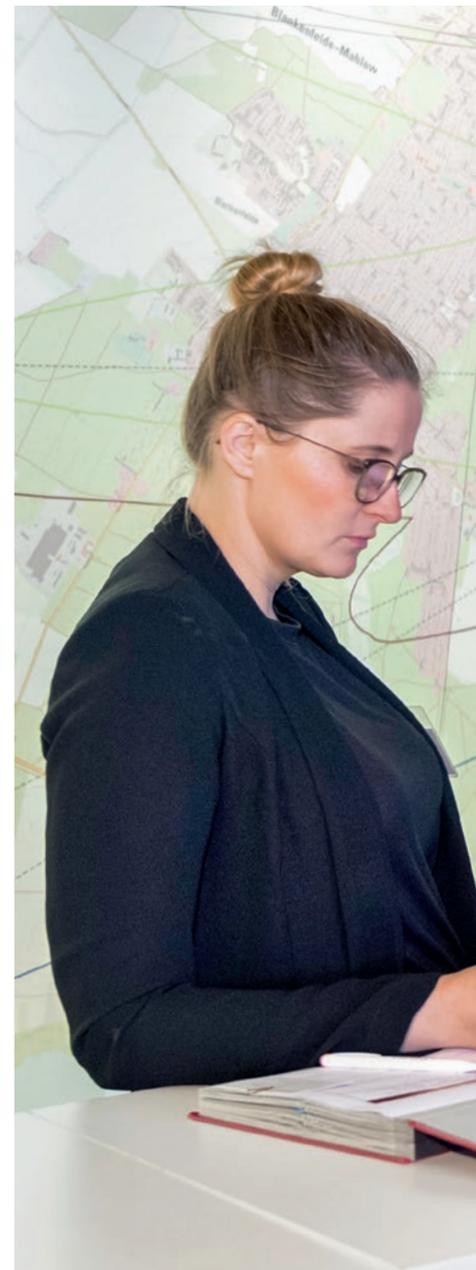


Im Erdgeschoss wurden die Fenster und die Terrassentür erneuert.

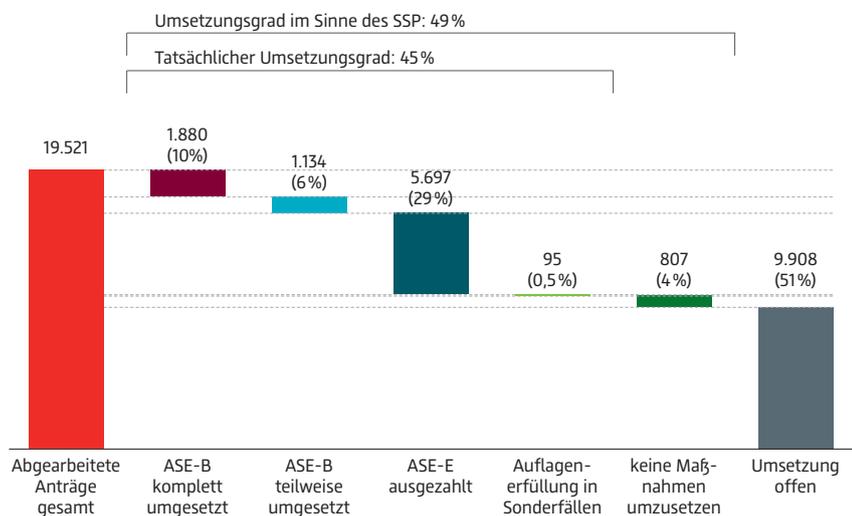


Mehr als 3.000 Eigentümer haben die Schallschutzmaßnahmen an ihren Häusern komplett oder teilweise umgesetzt. Das ist etwa ein Viertel der Anwohner, die von der FBB bereits die Zusage erhalten haben, dass die Schallschutzmaßnahmen nach dem Einbau erstattet werden. Die Anwohner sind damit gut vorbereitet auf die Inbetriebnahme des BER im Oktober 2020. Knapp 5.700 Eigentümer haben sich bereits

eine Entschädigung auszahlen lassen, das sind mehr als 90 Prozent der Anwohner, denen eine solche Entschädigung zugesagt wurde. Die Anwohner sind völlig frei in der Verwendung der Entschädigung. Die FBB wirbt aber intensiv dafür, das Geld für die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen zu verwenden und bietet dafür eine kostenfreie Beratung durch ein Ingenieurbüro an.



Stand der Umsetzung





Die FBB setzt weiterhin auf einen intensiven Dialog mit den Nachbarn. Seit 2014 wurden bereits 37 Infoveranstaltungen in den Gemeinden rund um den BER durchgeführt. Seit 2016 gibt es zudem Schallschutztage, bei denen die FBB die Anwohner in die Räume des Dialog-Forums einlädt und dort für Fragen zum Schallschutzprogramm zur Verfügung steht. Fast 4.000 Gäste konnten von der FBB zu den verschiedenen Veranstaltungen bereits begrüßt werden. Darüber hinaus stellt die FBB umfangreiche Informationen im Internet zur Verfügung und ist am Schallschutztelefon an 5 Tagen der Woche erreichbar.



Luftqualität

Technische und ökologische Luftgüteüberwachung

Die Luftqualität am Flughafenstandort Berlin-Schönefeld wird seit Juli 2011 durch eine Luftgütemessstelle auf dem Betriebsgelände kontinuierlich überwacht. Die dafür eingesetzte Messtechnik erfasst sowohl gasförmige als auch partikuläre Luftschadstoffe. Zugriff auf die Messdaten hat neben der FBB auch das Landesamt für Umwelt Brandenburg, welches auch eine Qualitätskontrolle der Messdaten durchführt. Sämtliche zu überwachende Luftgüteparameter lagen 2017 deutlich

unterhalb der Grenzwerte. Die Messdaten können als Jahresbericht und als Tagesmittelwerte im Nachbarschaftsportal der FBB-Website als auch auf der Internetseite des Landesamtes für Umwelt eingesehen werden.

Die FBB untersucht die Luftqualität am jetzigen Flughafen Schönefeld und künftigen Flughafen BER seit 2011 zudem mit Hilfe eines Bio- und Bienen-Monitorings. Dafür wurden auf dem Gelände und im Umfeld des Flughafens in Abhängigkeit der Jahreszeit ent-

weder Graskulturen oder auch Grünkohlpflanzen ausgebracht. Beide Pflanzenarten eignen sich besonders gut als Bioindikator, da sie bestimmte Luftschadstoffe anreichern. Beim Bienen-Monitoring werden Pollen, Wachs und Honig aus dem Flughafen-umfeld mit Honig aus anderen Regionen verglichen und Rückstände von Schadstoffen analysiert. Die Monitorings werden von unabhängigen Gutachtern bewertet und zeigen seit 2011 ein eindeutiges Ergebnis: Der Flughafen Schönefeld hat keinen relevanten Einfluss auf die Qualität von Honig. Das Biomonitoring zeigte keinen Einfluss des Flughafenbetriebs auf die Luftschadstoffe in der Umgebung.

Ultrafeinstaubmessungen am Flughafen Schönefeld

Seit September 2016 führt die FBB Ultrafeinstaubmessungen am Flughafenstandort durch. Diese Messungen haben einen rein wissenschaftlichen Hintergrund und sollen zur besseren Charakterisierung der Außenluftzusammensetzung im Flughafenumfeld beitragen. Eine Grenzwertvorgabe für Ultrafeinstaub existiert nicht. Seit 2017 verfügt die FBB über eine mobile Luftgütemessstelle, die auch Ultrafeinstaubmessungen durchführt. Mit der mobilen Messstelle sind Messungen außerhalb des Flughafengeländes möglich.

Die Luftgütemessstellen der FBB liefern Ergebnisse über die Luftqualität am Flughafenstandort. Seit 2016 sind auch Ultrafeinstaubmessungen möglich.



Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen



Die Flughafengesellschaft unterstützt seit 13 Jahren das Internationale Workcamp in der Zülowniederung. 2017 fanden die Arbeiten am Klimagarten Rangsdorf statt.

Die FBB sorgt dafür, dass die unvermeidbaren Veränderungen der Landschaft ökologisch ausgeglichen werden. So wurden für frühere Lebensräume von Tieren und Pflanzen, die durch den Bau des BER verloren gegangen sind, an anderer Stelle hochwertige Ersatzflächen geschaffen. Die FBB schafft diese Flächen aber nicht nur, sie übernimmt für einen Zeitraum von 25 Jahren auch die Verantwortung für deren nachhaltige und optimale Entwicklung.

Die FBB hat u.a. ein „grünes Band“ mit einer Fläche von 500 Hektar geschaffen, welches sich rund um den BER legt und die dortige Landschaft mit attraktiven Erholungsorten für Anwohner und Besucher aufwertet.

Das größte Einzelprojekt bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist die ökologische Aufwertung der Zülowniederung. Das Areal liegt im Süden Berlins zwischen Mittenwalde, Dabendorf und Groß Machnow/Rangsdorf und

umfasst rund 2.600 Hektar offene Niederungslandschaft. Die FBB hat dort in Zusammenarbeit mit dem Verein für Landschaftspflege und Umweltschutz Teltow-Fläming e.V. (VLU TF) zahlreiche Maßnahmen umgesetzt. Die Ausgleichsmaßnahmen verbessern die Lebensbedingungen für Flora und Fauna und steigern damit auch den Erlebniswert der Zülowniederung.

Fluglärmmanagement

Überwachen, berechnen, vermeiden



Die neue C Series ist für Swiss im Einsatz.

2017 verzeichneten die Flughäfen Schönefeld und Tegel ein Passagierplus von 1,3 Prozent. Durch eine verbesserte Auslastung der Flugzeuge und den Einsatz größerer Maschinen steigt die Effizienz des Berliner Luftverkehrs kontinuierlich. Während das Passagieraufkommen seit 2008 um 56 Prozent zunahm, stieg die Zahl der Flugbewegungen nur um 3 Prozent.

Lärmmessung SXF

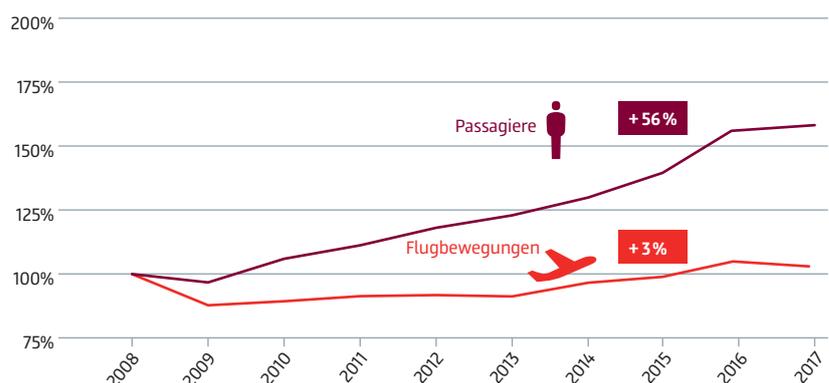
In Schönefeld starteten und landeten 101.301 Luftfahrzeuge und damit rund 5 Prozent mehr als im Vorjahr.

Eine Entwicklung des Jahres-Dauerschallpegels kann für die Jahre 2015 und 2017 nicht direkt ausgewiesen werden, da aufgrund der Arbeiten im Bereich

der Nordbahn teilweise auf der Südbahn gestartet und gelandet wurde. Die für den Jahres-Dauerschallpegel heranzuziehenden verkehrsreichsten sechs Monate verteilen sich in diesen Jahren auf beide Bahnen. Diese von der Lärmbelastung her gemischten Pegel

sind nicht mit den Vorjahren vergleichbar. In dem auf Seite 55 dargestellten Diagramm ist dennoch ein Vergleichswert ausgewiesen. Dieser ist so ermittelt worden, dass die sechs verkehrsreichsten Monate ohne Südbahnbetriebsanteile auf die Verkehrsmenge

Immer effizienter: Berlins Luftverkehr



des geforderten Auswertezitraums hochgerechnet wurden.

Demnach haben sich die Dauerschallpegel (der Mittelwert über die Messstellen 2-9) im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert. Für die letzten fünf Jahre ergibt sich aufgrund der starken Verkehrssteigerung im Jahr 2016 ein Anstieg um 2,5 dB am Tag und 1,5 dB in der Nacht.

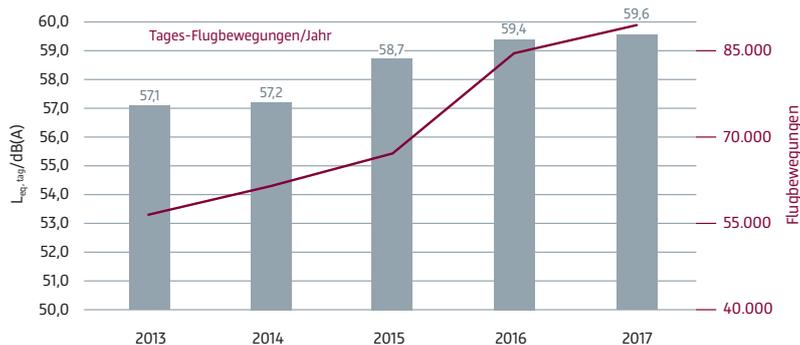
Dauerschallpegel TXL

Der mittlere äquivalente Dauerschallpegel an den Messstellen in der Umgebung des Flughafens Tegel ist im Vergleich zum Vorjahr annähernd gleichgeblieben (+0,1 dB). Während der für die Berechnung des Dauerschallpegels relevanten verkehrsreichsten sechs Monate war am Flughafen Tegel ein Verkehrsrückgang von 0,6 Prozent gegenüber 2016 zu verzeichnen. Die verkehrsreichsten sechs Monate lagen 2017 im Zeitraum Mai bis Oktober. Der starke Rückgang der Verkehrszahlen durch die Insolvenz von Airberlin machte sich erst ab Oktober bemerkbar.

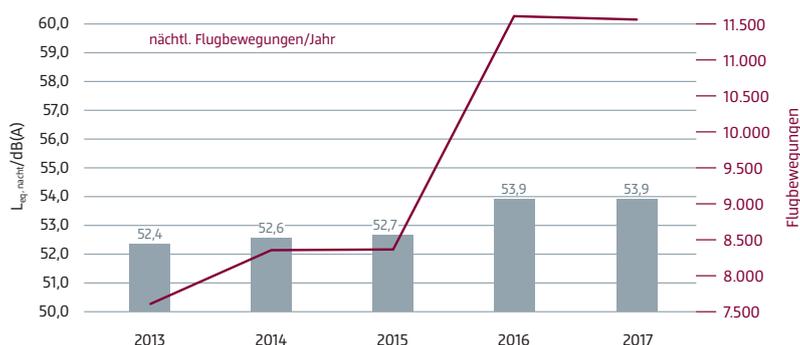
Die nächtlichen Flugbewegungen stiegen im Jahr 2017 im Gegensatz zu den leicht rückläufigen Gesamtbewegungen um ca. sieben Prozent an. Die Steigerung ist hauptsächlich auf die durch den von Airberlin vorgenommenen Wechsel des Bodenverkehrsdienstleisters bedingte Verspätungssituation zurückzuführen. Aufgrund der gestiegenen Verkehrszahlen stieg der über alle Messstellen gemittelte nächtliche Dauerschallpegel geringfügig um 0,3 dB an.

Die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen stieg in Tegel von 7.746 im Jahr 2013 auf 10.303 Flugbewegungen im Jahr 2017 an. Der Dauerschallpegel für den Nachtzeitraum stieg im gleichen Zeitraum von 56,0 auf 57,5 dB(A).

Dauerschallpegel tagsüber Schönefeld*

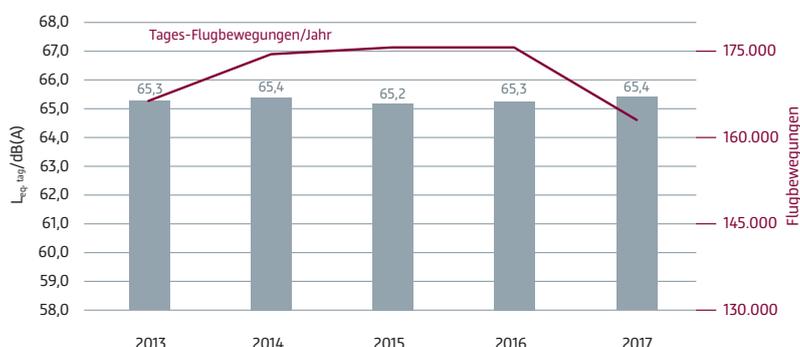


Dauerschallpegel nachts Schönefeld*

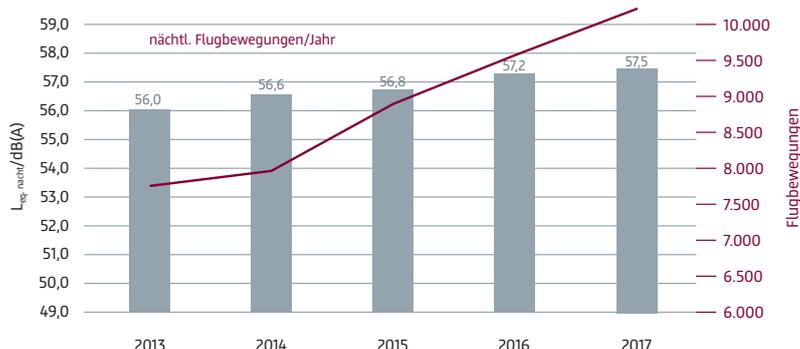


* Aufgrund des gemischten Betriebs der Nord- und Südbahn am Flughafen Schönefeld in den Jahren 2015 und 2017 wurde für diese Jahre aus dem Nordbahnbetrieb und den Verkehrszahlen ein Wert hochgerechnet.

Dauerschallpegel tagsüber Tegel



Dauerschallpegel nachts Tegel



Lärm vermeiden

Die Luftverkehrswirtschaft packt's an

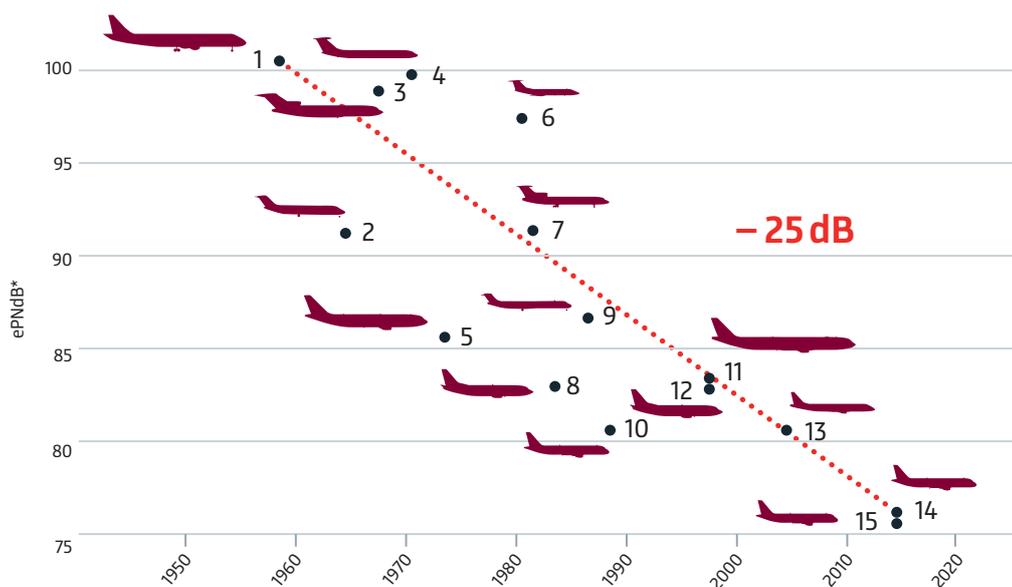
Der Luftverkehr wächst und entwickelt sich gerade am Standort Berlin besonders dynamisch. Trotz des enormen Zuwachses an Passagieren ist die Fluglärmbelastung in Schönefeld und Tegel im Mittel in den vergangenen Jahren nahezu unverändert bzw. nur moderat angestiegen. Dies ist möglich, weil Flugzeug- und Triebwerkshersteller, Fluggesellschaften, Flughäfen und die Deutsche Flugsicherung unter maßgeblicher Beteiligung der Wissenschaft Technologien und Verfahren entwickelt haben, die das Fliegen leiser machen. Die Nutzung und Weiterentwicklung lärmarmen Technologien und Flugverfahren sind zentrale Voraussetzungen, um die Akzeptanz der Luftfahrt in Berlin

und Brandenburg nachhaltig zu sichern. Der moderne Luftverkehr erlaubt es den Menschen in der Hauptstadtregion, viele europäische und weltweite Ziele direkt zu erreichen. Der Luftverkehr verbindet hiesige Unternehmen und ihre Produkte mit der Weltwirtschaft. Die Hauptstadtregion ist aber auch für Touristen aus aller Welt attraktiv: Rund 43 Millionen Übernachtungen wurden allein im Jahr 2017 gezählt. Die Aufgabe ist hierbei, das Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft in Einklang mit dem Ruhe- und Schutzbedürfnis der Anwohner im Umfeld der Flughäfen Schönefeld und Tegel zu bringen. Die FBB stellt dies sicher durch ein umfangreiches Schallschutzprogramm an BER, die Erhebung

lärmabhängiger Start- und Landeentgelte sowie die Vermeidung unnötigen Bodenlärms.

Besonders wirksam ist es, Lärm an der Quelle zu minimieren. Die Airlines investieren kontinuierlich in neue Flugzeugtechnologien und modernisieren ihre Flotten. Moderne Flugzeuge verfügen über deutlich leisere Triebwerke. Industrie und Wissenschaft arbeiten kontinuierlich daran, die Schallquellen an der Flugzeugoberfläche, an den Flügeln und am Fahrwerk weiter zu reduzieren. Bereits bis zum Jahr 2020 werden Flugzeuge der neuesten Generation nur noch halb so laut wahrgenommen werden wie zur Jahrtausendwende gebaute Flugzeuge.

In Berlin eingesetzte Flugzeuge werden immer leiser
 Fluglärm seit 1960 um 25 dB verringert



Lärmpegel bei Überflug in 6,5 km Entfernung vom Startpunkt. In die Darstellung der Pegel geht auch die Zahl der Sitzplätze ein. Flugzeuge mit mehr als 100 Sitzplätzen erhalten einen entsprechenden Abzug, Flugzeuge mit weniger als 100 Sitzplätzen einen Zuschlag.

* EPNdB (Effective Perceived Noise Level in decibels) Pegelgröße, die im Rahmen der Zertifizierung von Flugzeugen genutzt wird. Dieser Pegel berücksichtigt unter anderem Korrekturen für tonale Anteile und ist nicht mit dem A-bewerteten Schallpegel vergleichbar.

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|---------------------|
| 1 McDonnell-Douglas DC 8 | 6 Tupolev TU134A | 11 Airbus A330 |
| 2 McDonnell-Douglas DC 9 | 7 Tupolev TU154M | 12 Boeing 737-800 |
| 3 Boeing 727 | 8 Boeing 737-300 | 13 Embraer E190 |
| 4 Ilyushin IL-62 | 9 McDonnell-Douglas MD 8 | 14 Airbus A320neo |
| 5 Airbus A300 | 10 Airbus A320 | 15 Bombardier CS100 |

Leiser, sauberer, größer

Leisere Flieger erreichen Berlin

Mit dem A380 gelang es Airbus im Jahr 2006 ein modernes Großraumflugzeug zu konstruieren, welches deutlich leiser ist als vergleichbare Flugzeugmuster. Im Segment der an den Berliner Flughäfen größtenteils genutzten Flugzeugen für die Kurz- und Mittelstrecke ist eine Weiterentwicklung in den letzten 15 Jahren hingegen ausgeblieben.

Airbus hat nun auch in diesem Segment verbesserte Flugzeuge im Angebot. So wurde der A320neo (New Engine Option) entwickelt und im Jahr 2016 an die Lufthansa als Erstkunden ausgeliefert. Bei den Regionalflugzeugen hat Bombardier mit der

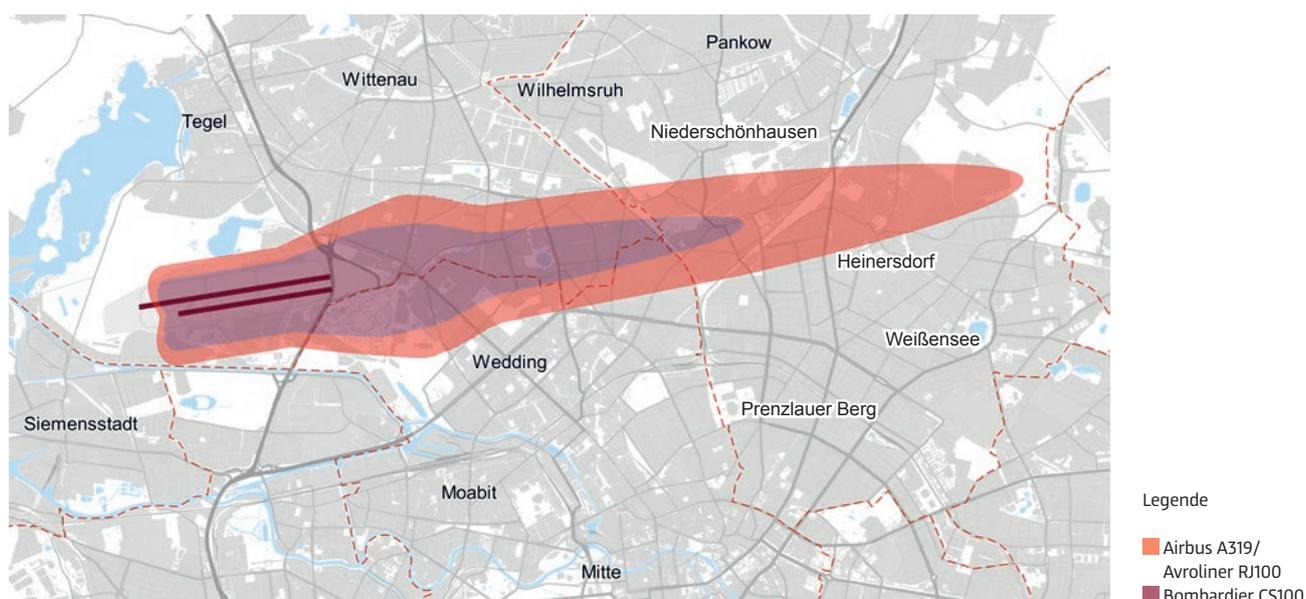
CSeries ein Modell mit 130 Sitzplätzen auf den Markt gebracht. Inzwischen hat der Erstkunde (Swiss) die alten Avro Regionaljets (RJ100) ausgemustert und durch die CSeries ersetzt.

Die FBB hat die Messdaten der CSeries-Flüge von Swiss im Jahr 2017 ausgewertet und hierbei im Mittel an den einzelnen Messstellen im Vergleich zum RJ100 bzw. A319 eine erhebliche Lärminderung um 5 dB gemessen. Auf Basis dieser Daten konnte ein sogenannter „Lärm-Fußabdruck“ (Maximalpegel von > 70 dB(A)) für einen Start dieser Flugzeugtypen in Richtung Osten am Flughafen Tegel dargestellt werden.

Dabei zeigt sich, dass sich der „Lärm-Fußabdruck“ durch den Einsatz der CSeries mehr als halbiert. Gleiches gilt auch für Abflüge in Richtung Westen. Unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur am Flughafen Tegel entspricht das einer Reduktion der Zahl der belasteten Anwohner um etwa zwei Drittel. Noch dazu verfügt die CSeries über eine größere Sitzplatzkapazität gegenüber dem Avroliner, der maximal 110 Passagiere befördern kann.

Lärmbelastete Fläche schwindet

Vergleich der Fläche > 70 dB A319/RJ100 – CS100



Fluglärmmessung

Transparenz für die Anwohner

Flughäfen sind vom Gesetzgeber dazu verpflichtet, auf dem Flughafen und in dessen Umgebung Messstellen zur Dokumentation des Fluglärms zu betreiben. Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH hat zu diesem Zweck in der Umgebung der Flughäfen Schönefeld und Tegel insgesamt 30 stationäre Messstellen installiert (Stand 31. Dezember 2017). Die Messergebnisse werden monatlich an die zuständigen Behörden und die Fluglärmkommissionen übermittelt sowie im Internet veröffentlicht.

Stationäre Messungen

Die Standorte für die stationären Messstellen zur Dokumentation des Fluglärms werden in Absprache mit den

Fluglärmkommissionen festgelegt, in denen die Anrainergemeinden vertreten sind. Grundsätzlich werden Messstellen entlang der An- und Abflugrouten und in einzelnen Ortschaften platziert, die von Fluglärm betroffen sind. Bei der Auswahl der Standorte werden andere Lärmquellen wie Hauptverkehrsstraßen oder Bahnlinien gemieden, da diese zu einer Verfälschung der Ergebnisse führen. Im Jahr 2017 wurden in der Umgebung des Flughafens Schönefeld fünf neue Messstellen errichtet (Rotberg, Jühnsdorf, Schulzendorf/ Ernst-Thälmann Straße, Roter Dudel und Birkholz).

Die Messdaten werden einmal täglich von den Messstellen abgerufen und den Flugbewegungen auf Basis der Radar-

daten der Deutschen Flugsicherung zugeordnet. Lärmereignisse, die durch andere Lärmquellen als den Flugverkehr verursacht wurden, werden im Nachgang ermittelt und aus der Statistik entfernt. Zusätzlich werden Wetterdaten hinzugezogen, um eine Verfälschung der Messergebnisse zu vermeiden. Durch diese Form der Fluglärmüberwachung ist die FBB in der Lage, Auskunft über die Lärmimmissionen jeder Flugbewegung zu geben und die Entwicklung der Fluglärmsituation verlässlich und kontinuierlich zu dokumentieren. Die Daten werden insbesondere für die Berechnung der lärmbezogenen Start- und Landeentgelte sowie für die Bearbeitung von Beschwerden herangezogen.

Mobile Messungen

An wechselnden Standorten führt die FBB mobile Messungen durch, bei denen die Fluglärmereignisse in der Regel über einen Monat aufgezeichnet werden. Die Lärmesstechnik der mobilen Anlagen entspricht den Anforderungen stationärer Messstellen. Das Messmobil wird auf Bitten der Fluglärmkommissionen oder der Gemeinden bzw. auf Wunsch der Anwohner eingesetzt. Durch wiederholte Messungen an gleichen Standorten dokumentiert die FBB die Veränderung der Fluglärmbelastung über einen längeren Zeitraum. Auch bei der Festlegung von Flugrouten dokumentieren Mehrfachmessungen mit der mobilen Messstelle die Veränderungen.

Das FBB Messmobil in Etzin



Südbahnbetrieb Schönefeld

Zur Erfassung der Lärmbelastung während des Südbahnbetriebs in Schönefeld wurden in 2017 an den Standorten Eichwalde, Gosen, Erkner-Süd, Grünheide, Groß Schulzendorf, Wietstock und Ludwigsfelde-Süd mobile Messungen durchgeführt.

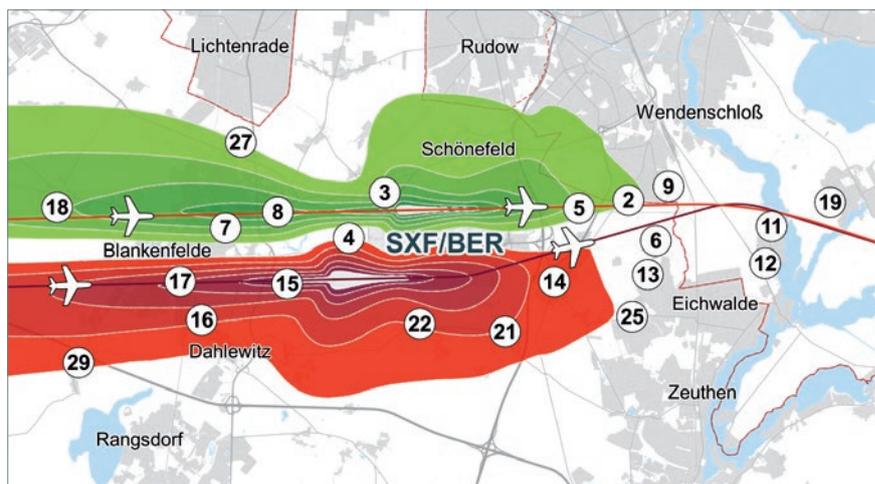
Wie in den Vorjahren wurde das Fluglärmobil im Juli in Pankow eingesetzt.

Aufgrund von Arbeiten an der Nordbahn wurde vom 16. Juli bis zum 28. Oktober am Flughafen Schönefeld die Südbahn des BER genutzt. Da die Südbahn in einem Abstand von 1900 Metern zur Nordbahn liegt, ergaben sich im Nahbereich des Flughafens Schönefeld im Hinblick auf den Fluglärm Veränderungen der Be- und Entlastung verschiedener Bereiche. Im Zeitraum der Südbahnnutzung wurden mit Ausnahme der Starts in Richtung Osten bereits die Flugstrecken des BER genutzt. Die Flugstrecken in Richtung

Osten wurden durch einen Linkschwenk direkt nach dem Start auf die bestehenden Flugstrecken der Nordbahn geführt, so dass ab Karolinenhof wie bislang geflogen wurde. Die Flugstrecken beider Bahnen und die berechnete Differenz der Fluglärmbelastung (Dauerschallpegel) sind für beide Betriebsrichtungen getrennt in den unteren Karten dargestellt. Die Isophonen sind hierbei in Differenzen von 5dB dargestellt, wobei der Bereich von -5 bis 5 dB keine Färbung hat.

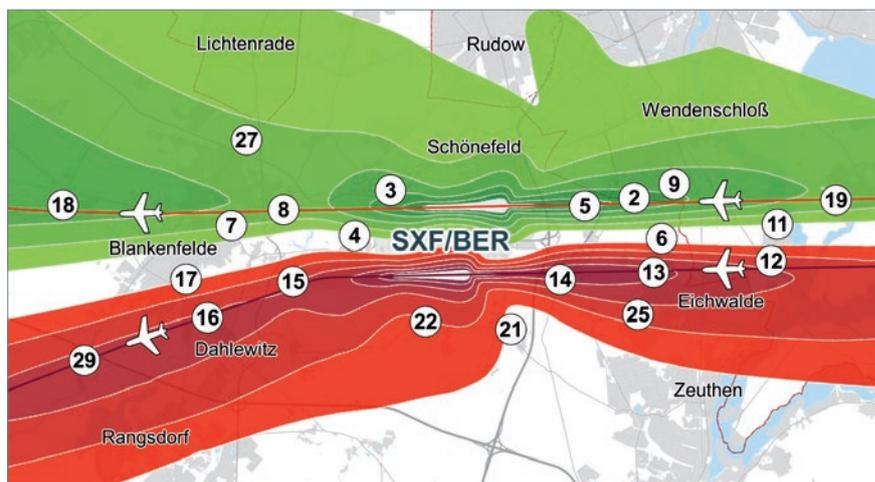
Fluglärm bei Südbahnbetrieb

Südbahnbetrieb: Veränderte Fluglärmbelastung bei **Flugrichtung Ost**. Dargestellt ist die Differenz der berechneten Tages-Dauerschallpegel.



Südbahnbetrieb: Veränderte Fluglärmbelastung bei **Flugrichtung West**. Dargestellt ist die Differenz der berechneten Tages-Dauerschallpegel.

- < -5 dB
- < -10 dB
- < -15 dB
- < -20 dB
- < -25 dB
- > 25 dB
- > 20 dB
- > 15 dB
- > 10 dB
- > 5 dB





01

Informationstools zum **Fluglärm**

Mit dem Informationstool Travis sind für Schönefeld und Tegel die aktuellen Flugbewegungen mit wenigen Minuten Verzögerung abrufbar. Interessierte finden mit wenigen Klicks Informationen zum Flugzeugtyp, zur Airline, zu Start bzw. Ziel, zur Flughöhe, zur Geschwindigkeit sowie zum Anflug- bzw. Steigwinkel. Auch die Messwerte der Fluglärmmessstellen werden angezeigt.

Mit der Fluglärmprognose kann für jede Adresse in der Umgebung des BER abgeschätzt werden, wie hoch die Flugzeuge über das Haus fliegen und – sofern die angegebene Adresse innerhalb der dargestellten Flugkorridore liegt – welcher Maximalpegel auftreten wird. Auch der prognostizierte äquivalente Dauerschallpegel sowie die Lage innerhalb der Schutzgebiete des

**Alle Messwerte
sind online
einsehbar**

Schallschutzprogramms BER werden für jede eingegebene Adresse ermittelt.

Die Betriebsrichtungsprognose liefert Informationen über die zu erwartende Richtung der Starts und Landungen der Flugzeuge an den Berliner Flughäfen.

Wem diese Informationen nicht ausreichen, der kann sich über das Fluglärm-Informations- und Beschwerdesystem registrieren und erhält dort Antwort auf alle Fragen zum Thema Flugverfahren und Fluglärm. Die beschriebenen Angebote und noch mehr Informationen finden Sie im Internet unter:

laerm.berlin-airport.de



02



03

01 Eine Maschine der Germania während des Flugbetriebs von der Südbahn

02 Aeroflot im Juli 2017 am BER während der Befliegung der Südbahn

03 Rotberg: Eine der fünf neuen stationären Messstellen in Schönefeld



Die Flughafengesellschaft als **Arbeitgeber**

Die Berliner Flughäfen sind als Arbeitgeber weiterhin attraktiv. So stieg die Gesamtmitarbeiterzahl um vier Prozent auf 1.958 (Stand 31.12.2017). Zusätzlich waren zum Stichtag 83 Auszubildende und Studenten im dualen Studium beschäftigt. Ein Schwerpunkt der Personalarbeit war 2017 das Recruiting. Hinzu kamen die Weiterentwicklung des Führungskräfteentwicklungsprogramms, die Optimierung der Zusammenarbeit z. B. durch die strukturierte Begleitung von Teamentwicklungsmaßnahmen sowie der Projektstart für die Einführung einer Softwarelösung für das Recruiting und Learning.





Arbeiten bei der FBB

Karrierestartbahn SXF, TXL und BER

Recruiting

Mit über 5.700 Bewerbungen, inkl. Initiativbewerbungen, ist die Bewerberanzahl bei der Flughafengesellschaft gegenüber dem Vorjahr nochmals angestiegen. Vor dem Hintergrund des auch für die FBB spürbaren Fachkräftemangels sowie der Altersstruktur der Beschäftigten wurde 2016 eine Rekrutierungsstrategie unter Berücksichtigung der zukünftigen Anforderungen der FBB entwickelt. Auf Grundlage dieser wurde 2017 damit begonnen, eine Personalmarketingstrategie zu erarbeiten und umzusetzen, die Karriereseite zu überarbeiten, eine Bewerbermanagementsoftware einzuführen und die Präsenz der FBB als Arbeitgeber durch weitere Ausschreibungskanäle zu erhöhen.

Für das Personalmarketing wurde in Zusammenarbeit mit der Unternehmenskommunikation ein Leitmotiv erarbeitet und darauf basierend zielgruppenorientierte Maßnahmen (Fachkräfte, Ingenieure, Feuerwehr, etc.) umgesetzt. Dazu gehören zum Beispiel: neue Werbematerialien, Werbung in verschiedenen Social-Media-Kanälen, in Printmedien sowie auf flughafeneigenen Werbeflächen. Zudem wurden berufsgruppen-spezifische Mitarbeiterportraits verfilmt.

Im Jahr 2017 wurden für das erfolgreiche Recruiting 784 Bewerbungsgespräche geführt, woraus 287 Einstellungen, davon 79 interne Besetzungen, resultierten. Um Gespräche für

inhaltlich ähnliche Stellen zu bündeln, wurden Werbepostings in Form von Speed-Datings eingeführt und umgesetzt. Zusammen mit den Fachbereichen wurde eine direkte Auswertung vorgenommen, so dass z. B. bei zwölf Teilnehmern acht eine sofortige Vertragszusage erhalten konnten. Somit hat sich diese Form der Rekrutierung als ausgesprochen effektives Auswahlinstrument bewährt.

Führungskräfteentwicklung

2017 wurde das Führungskräfteentwicklungsprogramm weiterentwickelt und den Führungskräften bedarfsorientierte Angebote gemacht. So sollten neue Führungskräfte in den Kernaufgaben ihrer neuen Rolle schnell volle Handlungsfähigkeit erreichen und erfahrene Führungskräfte aus einem Angebot verschiedener Trainingsschwerpunkte gezielt wählen und sich weiterentwickeln können. Das Programm für die Betrieblichen Leiter wurde 2017 durch Folgeworkshops ergänzt und erfolgreich abgeschlossen. Über die Entwicklungsprogramme hinaus wurden den Führungskräften auch interne Module zu Personal- und Finanzthemen sowie FBB-spezifischen Regelungen angeboten.

Change Management

Um die Belegschaft für die Inbetriebnahme BER fit zu machen, wurden weitere Weichen gestellt. Im Rahmen

mehrerer Probetriebe wurden die räumliche und technische Infrastruktur in der zukünftigen Arbeitsumgebung getestet. Das Change Management hat bei diesen Veränderungsprozessen die Fachbereiche begleitet. Auch 2018 wird die standortübergreifende Zusammenarbeit sowie die Erprobung neuer Systeme und Arbeitsabläufe durch eine systematische Veränderungsbegleitung weiter unterstützt.

Das Thema Zusammenarbeit stand ebenfalls im Mittelpunkt der Teamentwicklungsmaßnahmen, die 2017 unternehmensweit durchgeführt worden sind. Neben der Klärung von Rollen und Schnittstellen ging es um die Erarbeitung von Lösungsansätzen zur Optimierung der Zusammenarbeit. Die Ableitung von konkreten Aktionen soll den Transfer in die Arbeitspraxis sicherstellen und die Motivation und Leistungsfähigkeit erhöhen. Eine konsequente Weiterentwicklung der Teams, das Anbieten weiterer Dialogformate für Mitarbeiter und Führungskräfte sowie Gesprächsrunden mit der Geschäftsführung trugen ebenfalls zu einer guten Unternehmenskultur bei.

Betriebliches Gesundheitsmanagement

Im Rahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements (BGM) wurden 2017 weitere Angebote geschaffen, um die Gesundheit und das Wohlergehen der Mitarbeiter zu fördern. Dazu zählten u. a. vielfältige Sportmöglichkeiten

(Laufen, Yoga, Pilates und Zumba), Beratungsangebote in Gesundheitsfragen und daraus resultierende Arbeitsplatzanalysen.

Das BGM wird in den Fachbereichen von 20 Gesundheitslotsen unterstützt, die ihre Kollegen zu Aktionen informieren und als Ansprechpartner in gesundheitsrelevanten Fragen fungieren. Im September 2017 boten die Gesundheitstage unter dem Motto „Gesunde Ernährung und Bewegung“ den Mitarbeitern ein abwechslungsreiches Programm zu den Themen Gesundheit, Fitness und Ernährung. Zusammen mit dem DRK wurden zwei Blutspendeaktionen mit insgesamt 99 Spendern und 3 Stammzellentypisierungen mit 46 potentiellen Spendern erfolgreich durchgeführt.

Neues Talentmanagementsystem

Das grundlegende Ziel im HR-IT-Anforderungsmanagement ist, über die technische Integration moderner IT-Anwendungen administrativen Aufwand im Personalbereich zu reduzieren, Prozesse zu standardisieren, zu professionalisieren und am Ende zu beschleunigen. Im Rahmen des Projekts Talentmanagementsystem plant der Personalbereich dabei die Einführung der Successfactors-Module Learning und Recruiting. Das Modul Recruiting wird den Recruiting-Prozess bei der FBB einheitlich, möglichst medienbruchfrei und standardisiert unterstützen. Das Modul Learning wird für den Personalbereich die Voraussetzungen schaffen, das Weiterbildungs- und Schulungsmanagement der FBB zentral und einheitlich auszusteuern.



Erstmals nahm die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH an dem Wettbewerb „Bester Arbeitgeber im Landkreis Dahme-Spreewald 2017“ teil und wurde in der Kategorie „> 500 Mitarbeiter“ ausgezeichnet. Bewertet wurden unter anderem die Personalstrategie, die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, die Unternehmenskultur und die Arbeitsorganisation. Ines-Beate Korehnke (Mitte), Leiterin Recruiting & Führungskräftebetreuung, nahm den Preis entgegen.



Zwei FBB-Kollegen im Rechenzentrum am BER – Fachkräfte in der IT sind auf dem Arbeitsmarkt sehr gefragt.



Die Kollegen vom Wildlife Management sorgen mit für die Betriebssicherheit an den Flughäfen.

Ausbildung und Studium an den Flughäfen



Motiv vom Flughafen aus der Kampagne „Berlin braucht dich“, v.r.n.l.: Brice Tchonang (Auszubildende Elektronikerin für Betriebstechnik, 1. Lehrjahr) und Christian Steiner (Ausbilder)



Während ihrer Ausbildung zu Elektroniker/-innen für Informations- und Systemtechnik warten die Auszubildenden auch im Airport Control Center die Technik.

Im Jahr 2017 haben wieder 28 Auszubildende und duale Studenten ihre Ausbildung bei der FBB gestartet. Insgesamt werden Schulabsolventen in elf verschiedenen Ausbildungsberufen und dualen Studiengängen ausgebildet. Neben den aktuellen Ausbildungsangeboten für Luftverkehrskaufleute, Kaufleute für Büromanagement sowie Elektroniker/-innen für Informations- und Systemtechnik, Elektroniker/-innen für Betriebstechnik, Kfz-Mechatroniker/-innen für Nutzfahrzeugtechnik und Mechatroniker/-innen bietet die FBB auch duale Studiengänge an der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin in den Fachrichtungen BWL/ Dienstleistungsmanagement, BWL/ Industrie, BWL/Immobilienwirtschaft, Technisches Facility Management sowie Wirtschaftsinformatik an.

27 Auszubildende und Studenten im dualen Studium haben ihre Ausbildung 2017 erfolgreich abgeschlossen. Ein Auszubildender Luftverkehrskaufmann erlangte dabei so gute Prüfungsergebnisse, dass er mit dem Preis des „Besten Auszubildenden“ in diesem Ausbildungsberuf auf Bundesebene ausgezeichnet wurde. Zudem erfolgte 2017 die Planung der Übernahme von drei



Im Februar 2018 wurde die neue Ausbildungswerkstatt am BER mit Personalgeschäftsführer Dr. Manfred Bobke-von Camen offiziell eingeweiht.

Auszubildenden und Dualen Studenten der in Insolvenz gegangenen Fluggesellschaft Airberlin, sodass einem Start im Februar 2018 nichts im Wege stand. Die drei Auszubildenden bzw. Dualen Studenten können nun ihre Ausbildung zum Luftverkehrskaufmann sowie das Studium des Tourismus- und Hotelmanagements qualifiziert abschließen.

Des Weiteren war die FBB wieder auf diversen Veranstaltungen in Berlin und Brandenburg zur Berufsorientierung für Schüler vertreten. Auch 2017 unterstützte die FBB die Initiative „BQN – Berlin braucht dich!“ für die berufliche Integration von Jugendlichen mit Migrationshintergrund aktiv. Vielfalt und Chancengleichheit stehen im Fokus der neuen Kampagne „Ausbildung: Eine Frage der Einstellung“, die



Nach der Ausbildung ist zum Beispiel der Einsatz als Follow-Me-Fahrerin möglich.

aktuell an vielen Orten in Berlin sowie im Netz zu sehen ist. Als einer der größten Arbeitgeber und Ausbilder der Hauptstadtregion ist die FBB auch Teil der Kampagne. Im Rahmen der Initiative konnten verschiedene Praktika im technischen als auch kaufmännischen

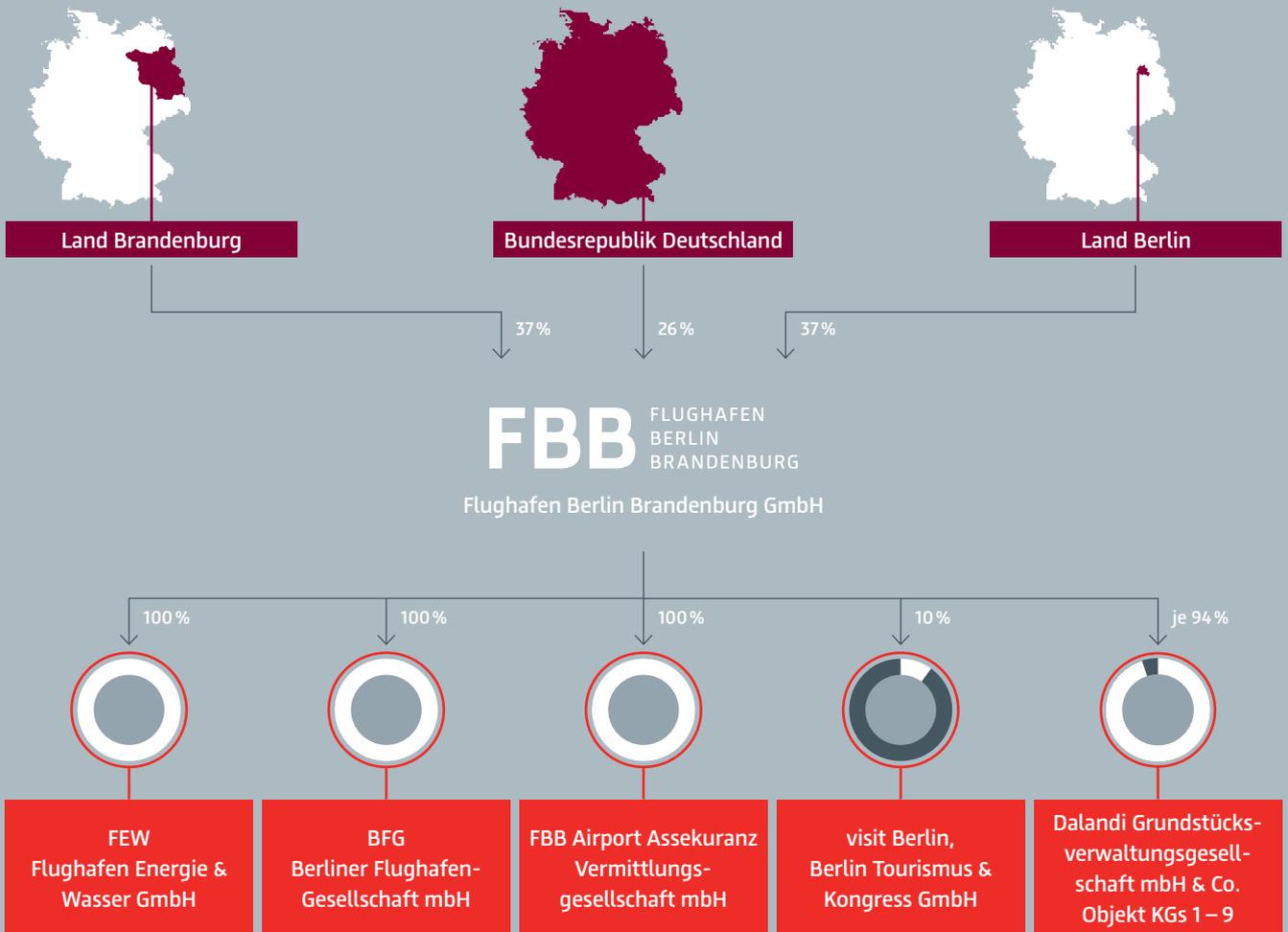
Bereich für Menschen mit Migrationshintergrund realisiert werden. Der im Rahmen der Kooperation vereinbarte Pilotausbildungsplatz wurde zum 01.08.2017 im Ausbildungsberuf Kaufmann/-frau für Büromanagement erfolgreich besetzt.

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

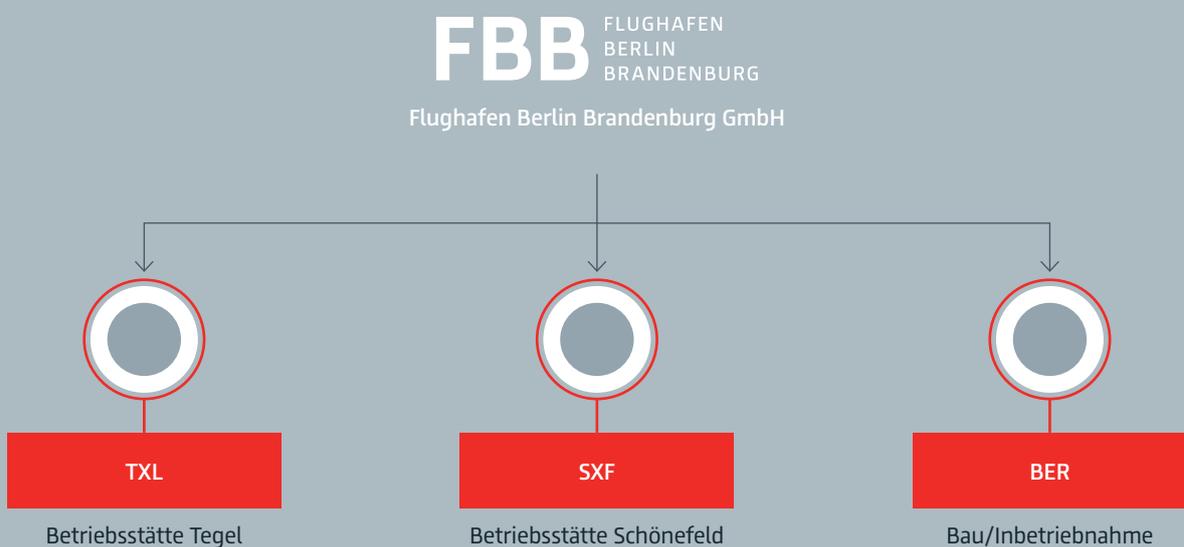
Unternehmensorganigramm

F	Geschäftsführung Finanzen	G	Vorsitzender der Geschäftsführung	P	Geschäftsführung Personal
C	Commercial	GJ	Recht & Compliance	PO	Personal & Organisation
FC	Controlling & Rechnungswesen	GK	Unternehmenskommunikation	PU	Umweltmanagement
FE	Einkauf	GE	Unternehmensentwicklung	PL	Umland
FM	Finanzmanagement	GR	Interne Revision		
FP	Projektcontrolling	GB	Baubeauftragte		
		O	Operations		
		OA OS	Aviation Security		
		OT OW OI OM OB	Terminalmanagement Feuerwehr Infrastruktur & Systeme Aviation Marketing Betriebssicherheit		
		GT	Fluggastterminal		
		T	Technik & Bau		
		TA TF TI	Ausbauprogramme Facility Management IuK		
		TD	Technisches Dokumentationscenter		

Beteiligungsverhältnisse



Betriebsstruktur





Unsere Zahlen



Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2017

Aktiva		31.12.2017 EUR	31.12.2016 EUR
A.	Anlagevermögen		
I.	Immaterielle Vermögensgegenstände		
1.	Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	322.732.508,91	265.094.512,22
2.	Geleistete Anzahlungen	1.015.084,07	697.138,33
		323.747.592,98	265.791.650,55
II.	Sachanlagen		
1.	Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.160.618.377,62	1.189.974.683,28
2.	Technische Anlagen und Maschinen	367.255.030,12	392.332.859,28
3.	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	37.553.832,20	34.681.318,72
4.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.675.903.058,20	2.358.398.847,02
		4.241.330.298,14	3.975.387.708,30
III.	Finanzanlagen		
	Beteiligungen	51.200,00	51.200,00
		4.565.129.091,12	4.241.230.558,85
B.	Umlaufvermögen		
I.	Vorräte		
	Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.920.059,05	1.684.614,02
II.	Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	35.498.885,94	34.460.255,13
2.	Sonstige Vermögensgegenstände	69.454.887,28	54.486.649,73
		104.953.773,22	88.946.904,86
III.	Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	71.448.365,02	110.217.855,81
		178.322.197,29	200.849.374,69
C.	Rechnungsabgrenzungsposten	7.729.494,26	10.883.995,73
		4.751.180.782,67	4.452.963.929,27

Passiva		31.12.2017 EUR	31.12.2016 EUR
A.	Eigenkapital		
I.	Gezeichnetes Kapital	11.000.000,00	11.000.000,00
II.	Kapitalrücklage	2.174.328.275,68	1.872.578.358,41
III.	Bilanzverlust	-914.967.247,44	- 831.314.324,06
IV.	Ausgleichsposten für die Anteile der anderen Gesellschafter	-1.266.747,28	- 1.284.525,87
		1.269.094.280,96	1.050.979.508,48
B.	Sonderposten für Investitionszuschüsse	86.900.358,20	90.047.459,81
C.	Rückstellungen		
1.	Rückstellungen für Pensionen	5.533.397,00	5.574.623,00
2.	Steuerrückstellungen	130.000,00	2.046.200,00
3.	Sonstige Rückstellungen	127.302.947,67	133.527.771,07
		132.966.344,67	141.148.594,07
D.	Verbindlichkeiten		
1.	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.450.353.438,77	2.489.857.828,80
2.	Erhaltene Anzahlungen	15.036.165,76	400.000,00
3.	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	45.570.483,02	39.509.520,90
4.	Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	662.367.905,66	530.352.621,04
5.	Sonstige Verbindlichkeiten	32.847.020,26	54.678.669,07
		3.206.175.013,47	3.114.798.639,81
E.	Rechnungsabgrenzungsposten	56.044.785,37	55.989.727,10
		4.751.180.782,67	4.452.963.929,27

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzerngewinn- und Verlustrechnung 2017

		2017 EUR	2016 EUR
1.	Umsatzerlöse	392.420.295,63	371.934.504,19
2.	Andere aktivierte Eigenleistungen	16.083.596,71	21.112.347,37
3.	Sonstige betriebliche Erträge	50.333.995,82	31.337.517,85
		458.837.888,16	424.384.369,41
4.	Materialaufwand		
	a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	9.606.346,61	8.342.057,26
	b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	76.496.437,07	65.502.881,60
		86.102.783,68	73.844.938,86
5.	Personalaufwand		
	a) Löhne und Gehälter	111.498.667,79	102.289.856,03
	b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung – davon für Altersversorgung EUR 5.632.168,70 (Vj.: EUR 4.794.859,29)	25.468.481,89	23.510.295,64
		136.967.149,68	125.800.151,67
6.	Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	109.833.518,51	108.308.750,97
7.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	98.714.116,66	103.691.344,39
8.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge – davon aus Abzinsung: EUR 664.096,23 (Vj.: EUR 0,00)	710.349,22	373.071,65
9.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen – davon aus Aufzinsung: EUR 560.448,38 (Vj.: EUR 773.068,32)	109.378.178,66	109.123.062,36
10.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (Vorjahr Ertrag)	320.483,63	1.937.644,60
11.	Ergebnis nach Steuern	-81.127.026,18	- 97.948.451,79
12.	Sonstige Steuern	-2.508.118,61	- 3.525.457,37
13.	Konzernfehlbetrag	-83.635.144,79	- 101.473.909,16
14.	Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-831.314.324,06	- 729.842.167,49
15.	Auf nicht beherrschende Anteile entfallender Verlust	17.778,59	- 1.752,59
16.	Konzernbilanzverlust	-914.967.247,44	- 831.314.324,06

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzern-Kapitalflussrechnung für 2017

	2017 TEUR	2016 TEUR
1. Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit		
Periodenergebnis (einschließlich Ergebnisanteile anderer Gesellschafter)	-83.635	- 101.474
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-) auf Gegenstände des Anlagevermögens	109.833	108.309
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-8.182	- 14.596
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/ Erträge (-)	-3.147	- 3.203
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Anlageabgängen	882	336
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-13.254	- 5.686
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	10.635	40.273
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)	73.248	83.988
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	166	1.938
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	86.546	109.885
2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit		
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	403	17.335
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-373.883	- 321.325
Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-61.134	- 117.594
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-434.614	- 421.584
3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		
Einzahlungen aus der Aufnahme von Gesellschafterdarlehen	425.344	395.750
Auszahlungen (-) aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten	-44.763	- 50.112
Gezahlte Zinsen (-)	-73.248	- 82.077
Einzahlungen (+)/ Auszahlungen (-) aus Investitionszuschüssen	1.965	262
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	309.298	263.823
4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensummen 1 – 3)	-38.770	- 47.876
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	110.218	158.094
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	71.448	110.218

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Entwicklung des Konzerneigenkapitals für 2017

	Mutterunternehmen			
	Gezeichnetes Kapital EUR	Kapitalrücklage EUR	Bilanzverlust EUR	Eigenkapital gemäß Konzernbilanz EUR
31.12.2015	11.000.000,00	1.872.578.358,41	-729.842.167,49	1.153.736.190,92
Konzern- Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,00	0,00	-101.472.156,57	-101.472.156,57
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	-101.472.156,57	-101.472.156,57
31.12.2016	11.000.000,00	1.872.578.358,41	-831.314.324,06	1.052.264.034,35
Umwandlung Gesellschafterdarlehen	0,00	301.749.917,27	0,00	301.749.917,27
Konzern- Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,00	0,00	-83.652.923,38	-83.652.923,38
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	-83.652.923,38	-83.652.923,38
31.12.2017	11.000.000,00	2.174.328.275,68	-914.967.247,44	1.270.361.028,24

Rundungsdifferenzen auf Grund der Berechnung des quotalen Anteils des Eigenkapitals sind möglich.

	Nicht beherrschende Anteile			Konzerneigenkapital EUR
	Kapitalrücklage EUR	Bilanzverlust EUR	Eigenkapital gemäß Konzernbilanz EUR	
	0,00	-1.282.773,27	-1.282.773,27	1.152.453.417,65
	0,00	-1.752,60	-1.752,60	-101.473.909,16
	0,00	-1.752,60	-1.752,60	-101.473.909,16
	0,00	-1.284.525,87	-1.284.525,87	1.050.979.508,49
	0,00	0,00	0,00	301.749.917,27
	0,00	17.778,59	17.778,59	-83.635.144,79
	0,00	17.778,59	17.778,59	-83.635.144,79
	0,00	-1.266.747,28	-1.266.747,28	1.269.094.280,96

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2017

Allgemeine Hinweise

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

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, wurden die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten und davon-Vermerke in diesem Anhang gemacht.

Registerinformationen

Das Mutterunternehmen ist unter der Firma Flughafen Berlin Brandenburg GmbH mit Sitz in Schönefeld im Handelsregister des Amtsgerichts Cottbus unter der Nummer HRB Nr. 9380 eingetragen.

Konsolidierungskreis

Der Konzernabschluss wird von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) aufgestellt. Der Konzernabschluss umfasst die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH sowie zwölf inländische Tochterunternehmen. Auf die Angaben zum Anteilsbesitz wird verwiesen.

Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für Unternehmen, die aufgrund eines (Zu-)Erwerbs erstmals konsolidiert wurden, wird grundsätzlich nach der Erwerbsmethode zum Zeitpunkt, zu dem das Unternehmen Tochterunternehmen geworden ist, vorgenommen.

Der für die Bestimmung des Zeitwerts der in den Konzernabschluss aufzunehmenden Vermögensgegenstände, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten und Sonderposten und der für die Kapitalkonsolidierung maßgebliche Zeitpunkt ist grundsätzlich der, zu dem das Unternehmen Tochterunternehmen geworden ist. Für die erstmalig vor dem 1. Januar 2009 konsolidierten Unternehmen wird für die Kapitalkonsolidierung die Buchwertmethode beibehalten (§ 301 Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 a. F. HGB). 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. Das Eigenkapital wird mit dem Betrag angesetzt, der dem zum Konsolidierungszeitpunkt beizulegenden Zeitwert der in den Konzernabschluss aufzunehmenden Vermögensgegenstände, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten und Sonderposten entspricht. Ein nach der Verrechnung verbleibender Unterschiedsbetrag wird grundsätzlich, wenn er auf der Aktivseite entsteht, als Geschäfts- oder Firmenwert und, wenn er auf der Passivseite entsteht, innerhalb des Eigenkapitals erfasst.

Bei der Kapitalkonsolidierung der BFG ergibt sich ein passiver Unterschiedsbetrag in Höhe von EUR 21,2 Mio. (Vj. EUR 21,2 Mio.), der den Kapitalrücklagen zugeordnet ist.

Bei der Kapitalkonsolidierung der Dalandi-Objektgesellschaften hat sich ein aktiver Unterschiedsbetrag in Höhe von EUR 17,6 Mio. ergeben. Der Unterschiedsbetrag wurde unter Nutzung des bestehenden faktischen Wahlrechts zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung mit der bestehenden Gewinnrücklage (EUR 2,3 Mio.) verrechnet. Der danach verbleibende Betrag von EUR 15,3 Mio. wurde mit dem Verlustvortrag verrechnet.

Die Anteile anderer Gesellschafter werden in Höhe des rechnerischen Anteils am Eigenkapital der einbezogenen Gesellschaften angesetzt.

Forderungen und Verbindlichkeiten, Umsätze, Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse innerhalb des Konsolidierungskreises wurden eliminiert.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Abschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen wurden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen erstellt. Für die Aufstellung des Konzernabschlusses waren bis auf folgende Ausnahmen unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethode maßgebend. Die erhaltenen Anzahlungen auf noch zu erbringende Leistungen der Gesellschaft werden im Gegensatz zum Vorjahr nicht mehr von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abgesetzt, sondern offen innerhalb der Verbindlichkeiten in der Position „Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen“ ausgewiesen. Darüber hinaus werden die kurzfristigen Zinsabgrenzungen gegenüber dem Vorjahr nicht mehr innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten, sondern in den Kreditverbindlichkeiten ausgewiesen.

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

Die immateriellen Vermögensgegenstände werden über eine betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer von 1 Jahr bis maximal 30 Jahren abgeschrieben.

Investitionen in Schallschutzmaßnahmen werden nach der Inbetriebnahme des BER voraussichtlich über 40 Jahre abgeschrieben.

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

stellungskosten berücksichtigten aktivierten Eigenleistungen sind neben den Einzelkosten auch anteilige Gemeinkosten einbezogen.

Die Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens werden nach Maßgabe der voraus-sichtlichen Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Abschreibungen auf Zugänge erfolgen grundsätzlich zeitanteilig. Geringwertige Anlagegüter bis zu einem Wert von EUR 150,00 werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben. Für Anlagegüter, deren Anschaffungskosten für das einzelne Anlagegut EUR 150,00 bis EUR 1.000,00 betragen, wurde bis zum 31. Dezember 2015 jährlich ein Sammelposten gebildet, der über 5 Jahre aufgelöst wird. Der Abgang der Anlagegüter im Anlagenspiegel wird am Ende der fünfjährigen Nutzungsdauer gezeigt. Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten zwischen EUR 150,00 und EUR 410,00 werden ab dem 1. Januar 2016 einzeln erfasst und über eine Nutzungsdauer von einem Jahr abgeschrieben.

Für das Sachanlagevermögen wurden folgende Nutzungsdauern in Jahren zugrunde gelegt:

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

Mit der Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg wird der Flughafen Tegel gemäß Konsensbeschluss 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. Für die nach Schließung des Flughafens Tegel grundsätzlich nicht weiter nutzbaren Vermögensgegenstände wurde der Nutzungszeitraum auf das Jahr 2018 nach ursprünglich geplanter Fertigstellung des BER festgelegt und aus Wesentlichkeitsgründen beibehalten. Für Neuzugänge werden Nutzungsdauern unter Beachtung des Weiterbetriebs bis 30.04.2021 festgesetzt. Mit 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 das Jahr 2018 nach ursprünglich geplanter Fertigstellung des BER festgelegt und beibehalten, da hier keine Nachnutzung der Gebäude und Anlagen geplant ist. Die Nutzungsdauern von Anlagen, die zukünftig vom Protokollarischen Dienst und von der Flugbereitschaft der Bundesrepublik Deutschland genutzt werden sollen, blieben unverändert.

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

Die Bestände an **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen** sind zu durchschnittlichen Anschaffungskosten oder zu niedrigeren Wiederbeschaffungskosten am Bilanzstichtag angesetzt. Alle erkennbaren Risiken im Bereich der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

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. 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** werden zum Nominalbetrag bilanziert.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten Ausgaben für Aufwand nach dem Abschlussstichtag

Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklage sind zum Nennbetrag angesetzt.

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 3,68 % (Vj. 4,01 %) 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. Erwartete Gehaltssteigerungen wurden mit 0 % (Vj. 0 %) berücksichtigt. Die Fluktuation wurde mit einer Rate von 0 % (Vj. 0 %) berücksichtigt. 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 **Steuerrückstellungen** und die **sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften. Sie sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags (d. h. einschließlich zukünftiger Kosten- und Preissteigerungen) angesetzt. 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. September 2013 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 2,80 % (Vj. 3,23 %). Bei der Bewertung der Alterszeitrückstellung wurde unverändert ein Gehaltstrend von 1,50 % 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

Für die Ermittlung latenter Steuern aufgrund von temporären oder quasi-permanenten Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten und ihren steuerlichen Wertansätzen oder aufgrund steuerlicher Verlustvorträge werden diese mit den unternehmensindividuellen Steuersätzen im Zeitpunkt des Abbaus der Differenzen bewertet und die Beträge der sich ergebenden Steuerbe- und -entlastung nicht abgezinst. Aktive und passive Steuerlatenzen werden verrechnet. Die Aktivierung eines Überhangs latenter Steuern unterbleibt in Ausübung des dafür bestehenden Ansatzwahlrechts. Latente Steuern aus Konsolidierungsmaßnahmen gemäß § 306 HGB ergaben sich nicht.

Soweit **Bewertungseinheiten** gemäß § 254 HGB gebildet werden, kommen folgende Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze zur Anwendung:

Ökonomische Sicherungsbeziehungen werden durch die Bildung von Bewertungseinheiten bilanziell nachvollzogen. In den Fällen, in denen sowohl die "Einfrierungsmethode", bei der die sich ausgleichenden Wertänderungen aus dem abgesicherten Risiko nicht bilanziert werden, als auch die "Durchbuchungsmethode", wonach die sich ausgleichenden Wertänderungen aus dem abgesicherten Risiko sowohl des Grundgeschäfts als auch des Sicherungsinstruments bilanziert werden, angewandt werden können, wird die Einfrierungsmethode angewandt.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

Anlagevermögen

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

	31.12.2017 TEUR	31.12.2016 TEUR
Immaterielle Vermögensgegenstände	323.748	265.792
Sachanlagen	4.241.330	3.975.388
darunter Grundstücke und Bauten	1.160.618	1.189.975
darunter Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.675.903	2.358.399
Finanzanlagen	51	51
Gesamt	4.565.129	4.241.231

Angaben zum Anteilsbesitz

Der Konsolidierungskreis setzt sich neben der Muttergesellschaft FBB wie folgt zusammen:

	Anteil am Eigenkapital
Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH, Berlin (BFG)	100 %
Flughafen Energie & Wasser GmbH, Schönefeld (FEW)	100 %
FBB Airport Assekuranz Vermittlungsgesellschaft mbH, Schönefeld (FAA)	100 %
Dalandi Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Objekt PNA KG, Mainz	94 %
Dalandi Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Objekt PNB KG, Mainz	94 %
Dalandi Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Objekt PSA KG, Mainz	94 %
Dalandi Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Objekt TNP KG, Mainz	94 %
Dalandi Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Objekt MWC KG, Mainz	94 %
Dalandi Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Objekt BVD 1 KG, Mainz	94 %
Dalandi Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Objekt BVD 2 KG, Mainz	94 %
Dalandi Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Objekt BVD 3 KG, Mainz	94 %
Dalandi Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Objekt SD KG, Mainz	94 %

Die FBB ist bei den neun Kommanditgesellschaften die einzige Kommanditistin. Sie hält jeweils 94 % der Kapitaleinlage einer KG (EUR 4.700,00 Kapitaleinlage) und 10 % der Stimmrechte. Mit Abschluss der Baumaßnahmen und der anschließenden Verpachtung der Gebäude an die FBB sind die Dalandi Grundstücksverwaltungsgesellschaften GmbH & Co. Objekt Kommanditgesellschaften als Zweckgesellschaften im Sinne des § 290 Abs. 2 Nr. 4 HGB einzustufen, da die FBB aufgrund der vertraglichen Regelungen die Mehrheit der Chancen und Risiken trägt. Die Zweckgesellschaften wurden daher nach den Grundsätzen der Vollkonsolidierung einbezogen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2017 TEUR	31.12.2016 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	35.499	34.460
davon kurzfristige Forderungen	35.499	34.460
davon langfristige Forderungen (Laufzeit > 1 Jahr)	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	69.455	54.487
davon kurzfristig	69.455	54.487
Gesamt	104.954	88.947

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten die Grundstücke des Business Park Berlin (TEUR 24.187, Vj. TEUR 28.866). Die übrigen sonstigen Vermögensgegenstände (TEUR 45.268, Vj. TEUR 25.621) haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten sind Auszahlungen für zukünftige Aufwendungen erfasst. Im Wesentlichen bestehen diese mit TEUR 5.587 für vorausgezahlte Bürgschaftsentgelte mit einer Laufzeit bis März 2018.

Aktive Latente Steuern

Der Berechnung wurde ein Steuersatz von 25,5 % zugrunde gelegt. Die aktiven latenten Steuern resultieren im Wesentlichen aus Bilanzdifferenzen beim 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.

Diese wurden mit passiven latenten Steuern aus Bilanzdifferenzen im Sachanlagevermögen und sonstigen Rückstellungen saldiert. Die aktiven latenten Steuern in Höhe von TEUR 9.941 wurden in Ausübung des Wahlrechts gemäß § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB nicht aktiviert.

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital von TEUR 11.000 und die Kapitalrücklage von EUR 2.174,3 Mio. (Vj. EUR 1.872,6 Mio.) entsprechen den bei der Muttergesellschaft ausgewiesenen Bilanzposten. Die Kapitalrücklage beinhaltet unter anderem mit EUR 1.631,7 Mio. (Vj. EUR 1.330,0 Mio.) Finanzierungsbeiträge der Gesellschafter für den BER.

Bilanzverlust

Der Konzernjahresfehlbetrag beträgt im Geschäftsjahr TEUR 83.635 (Vj. Fehlbetrag von TEUR 101.474). Nach Berücksichtigung der Ergebnisanteile anderer Gesellschafter (TEUR 18) ergibt sich zuzüglich des Konzernverlustvortrags aus dem Vorjahr (TEUR 831.314) ein Konzernbilanzverlust in Höhe von TEUR 914.967.

Investitionszuschüsse

Investitionszuschüsse für Gegenstände des Anlagevermögens (TEUR 86.900, Vj. TEUR 90.048) werden als Sonderposten passiviert. Sie werden entsprechend dem Abschreibungsverlauf aufgelöst.

Rückstellungen für Pensionen

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB beträgt TEUR 367 (Vj. TEUR 332).

Steuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen beinhalten Grundsteuerpflichtungen für den Standort Schönefeld (TEUR 80, Vj. TEUR 376) sowie Rückstellungen für Stromsteuer (TEUR 50; Vj. TEUR 30).

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen:

	31.12.2017 TEUR	31.12.2016 TEUR
Risikovorsorge aufgrund der Verschiebung der Inbetriebnahme BER	51.429	51.274
Ausstehende Rechnungen	11.552	14.153
TransFair BER	9.870	9.656
Schließung Tegel	9.057	9.270
Altersteilzeit	5.411	6.409

Mitarbeiterzahlen

Durchschnittliche Zahl der 2017 beschäftigten Mitarbeiter

2016



1.845

Arbeitnehmer (Angestellte)

77

Auszubildende

2017



1.927

Arbeitnehmer (Angestellte)

78

Auszubildende

Verbindlichkeiten

Die Restlaufzeiten sind im Verbindlichkeitspiegel im Einzelnen dargestellt.

Verbindlichkeitspiegel in TEUR

Art der Verbindlichkeit	Restlaufzeit			Gesamt	
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre	31.12.2017	31.12.2016
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Vorjahr)	15.650 (10.054)	2.434.703 (2.479.804)	2.387.377 (1.071.972)	2.450.353	(2.489.858)
2. Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen (Vorjahr)	15.036 (400)	0 (0)	0 (0)	15.036	(400)
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	45.571 (39.509)	0 (0)	0 (0)	45.571	(39.509)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (Vorjahr)	0 (0)	662.368 (530.353)	662.368 (530.353)	662.368	(530.353)
5. Sonstige Verbindlichkeiten (Vorjahr) davon aus Steuern: TEUR 16; (Vj. TEUR 19)	32.847 (54.679)	0 (0)	0 (0)	32.847	(54.679)
Gesamt (Vorjahr)	109.104 (104.642)	3.097.071 (3.010.157)	3.049.745 (1.602.325)	3.206.175	(3.114.799)

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultieren im Wesentlichen aus der Inanspruchnahme der Kreditlinien der BER-Langfristfinanzierung, von denen TEUR 2.225.215 durch Bürgschaften der Gesellschafter sowie TEUR 202.890 durch Grundschulden besichert sind.

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 werden auf den vertraglich vereinbarten Barwert abgezinst und über die Vertragslaufzeiten aufgelöst. Die Zuschüsse werden entsprechend der Nutzungsdauer der betreffenden Anlagengegenstände ertragswirksam vereinnahmt.

Haftungsverhältnisse

Aufgrund der Verschiebung der für den 3. Juni 2012 avisierten Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) haben verschiedene Airlines, Dienstleister, Mieter und weiteren Unternehmen Forderungen auf Schadensersatz/Regress erhoben. Die überwiegende Anzahl der Forderungen wurden nur dem Grunde nach geltend gemacht, bewertet sind die Ansprüche in den wenigsten Fällen bzw. allenfalls mit Schätzungen versehen. Aus diesem Grund lässt sich derzeit keine abschließende Aussage über die gesamte Höhe der Forderungen der einzelnen Anspruchsteller machen. Die FBB hat sich mit einem Teil der Anspruchsteller mittlerweile außergerichtlich geeinigt. Andere Anspruchsteller

haben ihre Forderungen gerichtlich geltend gemacht. In einem Teil der Verfahren wurden die Forderungen erstinstanzlich zurückgewiesen. Die Entscheidungen sind aber noch nicht rechtskräftig.

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 und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen in Höhe von EUR 823,3 Mio. Im Einzelnen betreffen diese Verpflichtungen folgende vertraglich fixierte bzw. beauftragte Sachverhalte:

Nr.	Sonstige finanzielle Verpflichtungen	31.12.2017 Mio. EUR	31.12.2016 Mio. EUR
1	Schallschutzmaßnahmen	378,0	436,0
2	Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen	346,1	349,1
3	noch in Prüfung befindliche Rechnungen für aktivierungspflichtige Maßnahmen	67,2	86,2
4	Zahlungsverpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	29,4	23,1
5	Zahlungsverpflichtungen für Ausgleichsabgabe für Versiegelung gemäß Planfeststellungsbeschluss	2,6	2,6
Gesamt		823,3	897,0

Aus dem (ergänzenden) Planfeststellungsbeschluss besteht die Verpflichtung, **Schallschutzmaßnahmen (Ziffer 1)** vorzunehmen bzw. Entschädigungszahlungen zu leisten. Diese Verpflichtungen belaufen sich bis zur Inbetriebnahme auf bis zu EUR 378,0 Mio.

Die erteilten **Investitions-/Beratungsaufträge (Ziffer 2)** betreffen im Wesentlichen Maßnahmen für den BER, u. a. Terminal, Tiefbau, Planung, Technische Infrastruktur sowie für die Ausbauprojekte.

Bis zum Bilanzstichtag bei der FBB eingegangene, aber **noch in Prüfung befindliche Rechnungen für aktivierungspflichtige Maßnahmen (Ziffer 3)** belaufen sich auf EUR 67,2 Mio. Hinsichtlich dieser Rechnungen ist noch keine endgültige Klärung über die tatsächlich angemessene Höhe der angemeldeten Ansprüche der Bauleistenden erfolgt.

Die **Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen (Ziffer 4)** enden zwischen 2017 und 2027 und betreffen überwiegend Erbpacht, Bürogebäude, IT-Ausstattung, Fahrzeuge und Büromöbel.

Derivative Finanzinstrumente

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

Die Gesellschaft hat sich daher im Dezember 2006 durch den Abschluss von Zinsswaps gegen einen Anstieg des Zinsniveaus und den damit einhergehenden

ansteigenden Finanzierungs-kosten 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 festen Zinssatz für einen Teil der erwarteten Zinszahlungen (3-Monats-Euribor) zu etablieren und somit Planungssicherheit zu schaffen.

Als Grundgeschäft für die Sicherung diente bis Februar 2017 die variabel verzins-te BER Langfristfinanzierung bestehend aus den EIB-Kreditverträgen sowie der alten Konsortialfinanzierung, beide unterzeichnet in 2009. Im Februar 2017 erfolgte eine Restrukturierung der Konsortialfinanzierung. Hierbei wurde der überwiegende Anteil über eine Festzinstranche refinanziert.

Auf Basis dieser Ausgangslage wurden die Zinsswaps in 2017 an den Kapitalverlauf der EIB-Kreditverträge angepasst. Durch die Zinsswaps wird der verbliebene variabel verzinst Anteil über eine fest vereinbarte Laufzeit bis 2026 gegen Zinsschwankungen gesichert. Die EIB-Kreditverträge haben eine Laufzeit bis 2034 bzw. 2035.

Für die künftigen Zinszahlungen der benannten Grundgeschäfte sind Risiken aus Zahlungsstromschwankungen in der vorgenannten Höhe somit ausgeschlossen. In diesem Zeitraum werden sich die gegenläufigen Wertänderungen aus Grund- und Sicherungsgeschäft vollumfänglich ausgleichen. Die Zinsswaps und die Kredite zur Finanzierung des Baus des BER bilden eine Mikro-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 2017 belaufen sich bei einem Nominalwert von rd. 863,2 Mio. EUR auf -217,4 Mio. EUR. Die Ermittlung der Marktwerte der Swaps erfolgte mit Hilfe der Discounted Cash Flow-Bewertung. Dabei wurden die zukünftigen Zinszahlungen mit der Zinsstrukturkurve vom 29. Dezember 2017 diskontiert. Der Barwert dieser Zahlungen stellt den Wert der Swaps dar. Bei den fünf Swaps handelt es sich um amortisierende Payer-Zinsswaps.

Die prospektive Effektivität der Sicherungsbeziehung wird auf Basis der Critical-Term-Match-Methode ermittelt. Die Critical-Term-Match-Methode geht von einer vollständigen Effektivität aus, so dass gemäß IDS RS HFA 35 Tz. 59 auf einen retrospektiven Effektivitätstest verzichtet werden kann. Da von einer vollständigen Effektivität auszugehen ist, ist keine Drohverlustrückstellung für das Geschäftsjahr 2017 zu bilden.

Nach § 314 Nr. 15a HGB ist die Höhe der mit den Bewertungseinheiten abgesicherten Risiken im Anhang anzugeben. Dabei handelt es sich um die aufgrund der Bildung der Bewertungseinheit nicht zu berücksichtigenden negativen Marktwerte der Swaps von -217,4 Mio. EUR.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Umsatzerlöse	2017		2016	
	TEUR	%	TEUR	%
Operations (Aviation)	271.514	69,2	268.104	72,1
Commercial (Non-Aviation)	61.381	15,6	59.718	16,1
Commercial (Vermietung)	30.943	7,9	31.718	8,5
Flächenverkäufe	15.528	4,0	10	0,0
Umsatzerlöse Bauleistungen	316	0,1	566	0,1
Umsatzerlöse Services	5.873	1,5	5.490	1,5
Sonstige	6.865	1,7	6.329	1,7
Gesamt	392.420	100,0	371.935	100,0

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von TEUR 50.334 (Vj. TEUR 31.338) beinhalten im Wesentlichen periodenfremde Erträge in Höhe von TEUR 42.482 (Vj. TEUR 25.443). Diese beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf das Umlaufvermögen (TEUR 35.911; Vj. TEUR 193) sowie aus der Auflösung von Rückstellungen (TEUR 8.766; Vj. TEUR 11.998).

Abschreibungen

Im Geschäftsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen von TEUR 606 auf Gebäude und Geschäftsausstattungen vorgenommen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die periodenfremden Aufwendungen in Höhe von TEUR 1.430 (Vj. TEUR 14.582) betreffen mit TEUR 713 Wertberichtigung von Forderungen aus Vorjahren.

Zinsen aus Auf- bzw. Abzinsung von Rückstellungen

Im Berichtsjahr sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen und Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 560 (Vj. TEUR 773) angefallen. Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen werden im Berichtsjahr in Höhe von TEUR 664 (Vj. TEUR 0) ausgewiesen.

Sonstige Angaben

Nahestehende Unternehmen und Personen

Bestehende Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen und 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 21. Der Finanzmittelfonds setzt sich aus liquiden Mittel (TEUR 71.448; Vj. TEUR 110.218) zusammen.

Honorare Abschlussprüfer

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

	2017 TEUR	2016 TEUR
Abschlussprüfungsleistungen	215	187
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	0	0
Gesamt	215	187

Aufsichtsrat

Vertreter des Landes Berlin

Michael Müller – bis 6. März 2017

Regierender Bürgermeister; Berlin; Vorsitzender des Aufsichtsrates

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup – bis 6. März 2017

Staatssekretär/Flughafenkoordinator; Senatskanzlei; Berlin

Dr. Klaus Lederer – 7. Februar 2017 bis 13. März 2017

Senator; Senatsverwaltung für Kultur und Europa; Berlin

Dr. Dirk Behrendt – 7. Februar 2017 bis 15. März 2017

Senator; Senatsverwaltung für Justiz, Verbraucherschutz und Antidiskriminierung; Berlin

Dr. Margaretha Sudhof – seit 17. März 2017

Staatssekretärin; Senatsverwaltung für Finanzen Berlin

Gerry Woop – seit 17. März 2017

Staatssekretär; Senatsverwaltung für Kultur und Europa; Berlin

Prof. Dr.-Ing. Norbert Preuß – seit 17. März 2017
Managing Director; CBRE PREUSS VALTEQ GmbH

Boris Schucht – seit 17. März 2017
Vorsitzender der Geschäftsführung; 50Hertz Transmission GmbH

Vertreter des Landes Brandenburg

Rainer Bretschneider
Staatssekretär; Staatskanzlei des Landes Brandenburg; Potsdam;
Vorsitzender des Aufsichtsrates (seit 17. März 2017)

Dr. Wolfgang Krüger
Hauptgeschäftsführer; Industrie- und Handelskammer Cottbus; Cottbus

Daniela Trochowski
Staatssekretärin; Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg; Potsdam

Kerstin Jöntgen – seit 7. Februar 2017
Mitglied des Vorstandes; Investitionsbank des Landes Brandenburg; Potsdam

Vertreter der Bundesrepublik Deutschland

Rainer Bomba
Staatssekretär; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Werner Gatzer
Vorstandsvorsitzender; DB Station&Service AG

Arbeitnehmervertreter

Holger Rößler
ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft; Berlin

Claudia Heinrich
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH; Flughafen Schönefeld; Berlin

Sven Munsonius
Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH; Flughafen Tegel; Berlin

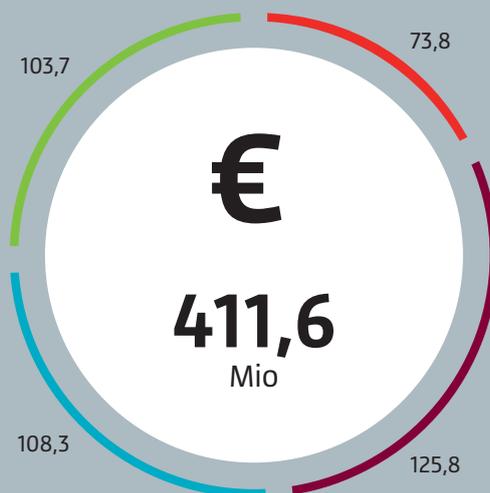
Peter Lindner
Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH; Flughafen Tegel; Berlin

Gerhard Voß
Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH; Flughafen Tegel; Berlin

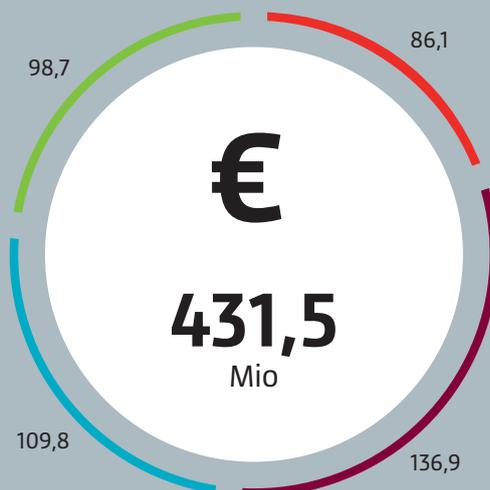
Olaf Christoph – seit 7. Februar 2017
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH; Flughafen Schönefeld; Berlin

Aufwendungen in Mio. EUR

2016



2017



Ralph Struck – seit 7. Februar 2017

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH; Flughafen Schönefeld; Berlin

Verena Schumann – seit 7. Februar 2017

Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH; Flughafen Tegel; Berlin

Enrico Rümker – seit 7. Februar 2017

ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft; Berlin

Jens Gröger – seit 7. Februar 2017

ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft; Berlin

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats

Die Erstattungen von Sitzungsgeldern an den Aufsichtsrat beliefen sich auf TEUR 45,2 (Vj. TEUR 24,8).

Geschäftsführung

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup

Vorsitzender der Geschäftsführung seit 7. März 2017

Dr. Karsten Mühlenfeld

Vorsitzender der Geschäftsführung bis 6. März 2017

Heike Fölster

Geschäftsführerin Finanzen

Dr. Manfred Bobke-von Camen

Geschäftsführer Personal seit 17. März 2017

Gesamtbezüge der Geschäftsführung

TEUR	Grund- vergütung	Erfolgsab- hängige Vergütung	Arbeitgeber- anteil Sozial- versicherung	Sonstige Bezüge	Gesamt
Dr. Karsten Mühlenfeld	400	30	12	503	945
Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup	327	0	6	44	377
Heike Fölster	280	32	12	45	369
Dr. Manfred Bobke-von Camen	209	0	9	46	264
Gesamt	1.216	62	39	638	1.955

Gesamtbezüge ehemaliger Mitglieder der Geschäftsführung

Für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung betragen die Bezüge aus Pensionen TEUR 546 (Vj. TEUR 535). Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen sind in voller Höhe gebildet und belaufen sich zum 31. Dezember 2017 auf TEUR 5.513 (Vj. TEUR 5.537).

Mitarbeiter

Durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter:

	2017	2016
Arbeitnehmer (Angestellte)	1.927	1.845
Auszubildende	78	77
Gesamt	2.005	1.922

Konzernverhältnisse

Einen Konzernabschluss für den größten Kreis der Unternehmen wird von der FBB erstellt. Die Offenlegung erfolgt im Bundesanzeiger.

Befreiung von der Offenlegung gemäß § 264 Abs. 3 HGB

Die Berliner Flughafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin, sowie die FBB Airport Assekuranz Vermittlungsgesellschaft mbH, Schönefeld, nehmen die Befreiungsvorschrift hinsichtlich der Offenlegung des Jahresabschlusses gemäß § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch.

Nachtragsbericht

Die aktualisierte Langfristplanung über einen Zeitraum von zwanzig Jahren wurde vom Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 02.03.2018 zur Kenntnis genommen. Einen wesentlichen Bestandteil bildet die Finanzplanung des FBB-Konzerns.

Nachtragsbericht

Die bilanzielle Beurteilung der genannten Sachverhalte ist bei der Erstellung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2017 berücksichtigt worden.

Schönefeld, 15. März 2018

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup Heike Fölster Dr. Manfred Bobke-von Camen

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Konzern

Entwicklung des Anlagevermögens 2017

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	01.01.2017 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2017 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	292.458.714,79	60.322.179,80	833.073,07	221.554,38	352.169.375,90
2. Geleistete Anzahlungen	697.138,33	812.210,72	0,00	-494.264,98	1.015.084,07
	293.155.853,12	61.134.390,52	833.073,07	-272.710,60	353.184.459,97
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.916.286.895,54	16.788.821,70	3.094.625,38	10.021.045,59	1.940.002.137,45
2. Technische Anlagen und Maschinen	696.128.352,56	12.015.976,84	2.470.784,22	1.648.857,50	707.322.402,68
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	143.702.575,13	13.010.072,73	5.572.970,99	2.545.016,68	153.684.693,55
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.364.499.766,84	332.067.974,73	715.552,17	-13.942.209,17	2.681.909.980,23
	5.120.617.590,07	373.882.846,00	11.853.932,76	272.710,60	5.482.919.213,91
III. Finanzanlagen					
2. Beteiligungen	51.200,00	0,00	0,00	0,00	51.200,00
	51.200,00	0,00	0,00	0,00	51.200,00
	5.413.824.643,19	435.017.236,52	12.687.005,83	0,00	5.836.154.873,88

	Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte		
	01.01.2017 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2017 EUR	31.12.2017 EUR	01.01.2017 EUR
	27.364.202,57	2.880.668,29	808.003,87	0,00	29.436.866,99	322.732.508,91	265.094.512,22
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.015.084,07	697.138,33
	27.364.202,57	2.880.668,29	808.003,87	0,00	29.436.866,99	323.747.592,98	265.791.650,55
	726.312.212,26	55.315.960,17	2.244.412,60	0,00	779.383.759,83	1.160.618.377,62	1.189.974.683,28
	303.795.493,28	38.451.056,93	2.422.875,22	243.697,57	340.067.372,56	367.255.030,12	392.332.859,28
	109.021.256,41	12.665.767,12	5.312.464,61	-243.697,57	116.130.861,35	37.553.832,20	34.681.318,72
	6.100.919,82	520.066,00	614.063,79	0,00	6.006.922,03	2.675.903.058,20	2.358.398.847,02
	1.145.229.881,77	106.952.850,22	10.593.816,22	0,00	1.241.588.915,77	4.241.330.298,14	3.975.387.708,30
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	51.200,00	51.200,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	51.200,00	51.200,00
	1.172.594.084,34	109.833.518,51	11.401.820,09	0,00	1.271.025.782,76	4.565.129.091,12	4.241.230.558,85

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Konzern

Entwicklung des Anlagevermögens 2017

davon BER	Anschaffungs- und Herstellungskosten					
	01.01.2017 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2017 EUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände						
1.	Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	274.129.006,79	58.589.600,46	102.146,29	-240.814,69	332.375.646,27
2.	Geleistete Anzahlungen	91.454,48	128.493,00	0,00	-2.246,48	217.701,00
		274.220.461,27	58.718.093,46	102.146,29	-243.061,17	332.593.347,27
II. Sachanlagen						
1.	Grundstücke einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.277.376.488,58	10.336.156,43	1.120.182,80	3.244.906,10	1.289.837.368,31
2.	Technische Anlagen und Maschinen	565.844.277,01	11.375.255,25	0,00	1.472.207,79	578.691.740,05
3.	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	47.741.628,72	1.941.875,39	1.015.480,97	1.664.744,10	50.332.767,24
4.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.347.577.470,93	299.888.368,17	531.847,35	-5.410.514,59	2.641.523.477,16
		4.238.539.865,24	323.541.655,24	2.667.511,12	971.343,40	4.560.385.352,76
		4.512.760.326,51	382.259.748,70	2.769.657,41	728.282,23	4.892.978.700,03

	Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte		
	01.01.2017 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2017 EUR	31.12.2017 EUR	01.01.2017 EUR
	12.123.870,13	1.693.364,81	96.271,09	231.881,21	13.952.845,06	318.422.801,21	262.005.136,66
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	217.701,00	91.454,48
	12.123.870,13	1.693.364,81	96.271,09	231.881,21	13.952.845,06	318.640.502,21	262.096.591,14
	226.018.262,16	47.926.434,07	375.319,45	110,10	273.569.486,88	1.016.267.881,43	1.051.358.226,42
	178.725.281,60	37.413.772,47	0,00	-243.697,57	215.895.356,50	362.796.383,55	387.118.995,41
	30.224.783,58	7.602.698,74	835.248,70	284.696,32	37.276.929,94	13.055.837,30	17.516.845,14
	6.006.922,03	484.366,64	484.366,64	0,00	6.006.922,03	2.635.516.555,13	2.341.570.548,90
	440.975.249,37	93.427.271,92	1.694.934,79	41.108,85	532.748.695,35	4.027.636.657,41	3.797.564.615,87
	453.099.119,50	95.120.636,73	1.791.205,88	272.990,06	546.701.540,41	4.346.277.159,62	4.059.661.207,01

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), Schönefeld Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017



01

Der FBB-Konzern

Im Jahr 2017 wurde an den Flughäfen Berlin-Schönefeld (SXF) und Berlin-Tegel (TXL) mit 33,3 Millionen Passagieren ein neuer Rekord erzielt. Die Fluggastzahlen sind damit um 1,3 Prozent gestiegen. Schönefeld konnte um 10,4 Prozent auf 12,9 Millionen Passagiere zulegen und hat damit auch den Flughafen Köln/Bonn überholt. In Tegel sind die Passagierzahlen dagegen vor allem infolge der Air Berlin-Insolvenz um 3,7 Prozent auf 20,4 Millionen zurückgegangen. Die gestiegenen Passagierzahlen haben zu gesteigerten Umsatzerlösen im Bereich Operations sowie Commercial beigetragen. Das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen ist mit EUR 101,7 Mio. positiv.

Die Flughafengesellschaft hat im Dezember des Jahres 2017 bekannt gegeben, dass der Flughafen Berlin Brandenburg im Oktober 2020 eröffnet werden soll. Der Terminfestlegung war eine ausführliche Bestandsaufnahme und Risikoeinschätzung vorausgegangen.

Darüber hinaus wurde der Masterplan BER 2040 als Leitbild für die zukünftige Entwicklung des Flughafenstandortes erarbeitet. Die Prognosen über weiter steigende Fluggastzahlen erfordern eine nachhaltige und kontinuierliche Weiterentwicklung der BER-Infrastruktur. Der Masterplan bietet den Airlines, der regionalen Wirtschaft und allen anderen Partnern und Dienstleistern eine klare Orientierung über die Entwicklung des Flughafenstandortes.

A Organisation und Geschäftstätigkeit

A.1 Organisation

Die Flughäfen Schönefeld und Tegel stellen die Luftverkehrsinfrastruktur für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg bereit. Gesellschafter der FBB sind das Land Berlin (37 % der Stammeinlage), das Land Brandenburg (37 %) und die Bundesrepublik Deutschland (26 %). Vorsitzender der Geschäftsführung war bis März 2017 Herr Dr. Karsten Mühlenfeld. Seit Anfang März 2017 ist

Herr Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup in dieser Funktion tätig. Geschäftsführerin Finanzen ist seit Mai 2013 Frau Heike Fölster. Seit Mitte März 2017 ist Herr Dr. Manfred Bobke-von Camen als weiterer Geschäftsführer und Arbeitsdirektor bestellt.

A.2 Geschäftstätigkeit

Aktuell betreibt die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH zwei Flughäfen: den Flughafen Berlin-Schönefeld im Südosten Berlins sowie über ihre Tochtergesellschaft BFG den Flughafen Berlin-Tegel, der nordwestlich des Berliner Zentrums liegt. Der gesamte Luftverkehr der deutschen Hauptstadtregion soll am Standort Schönefeld konzentriert werden. Dafür plant und baut die Flughafengesellschaft den neuen Flughafen Berlin Brandenburg. Der Flughafen Schönefeld wird seit dem Jahr 2016 weiter optimiert und soll über die BER-Eröffnung hinaus bis voraussichtlich ins Jahr 2025 weiter genutzt werden. Parallel wurde die Masterplanung 2040 für den bedarfsgerechten Ausbau des Standortes erarbeitet, um auch in den nächsten Jahrzehnten ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stellen zu können.

A.3 Corporate Governance

Für die FBB nimmt gute Corporate Governance einen hohen Stellenwert ein. Corporate Governance steht für verantwortungsbewusste, transparente und auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Führung und Kontrolle des Unternehmens, welche bei der FBB durch die organisatorische und funktionale Verankerung des Compliance Managements, Risikomanagements, internen Kontrollsystems und der internen Revision gewährleistet und stetig weiterentwickelt wird. Hinsichtlich des Compliance Managements besteht ein standardisiertes Berichtswesen. Die Mitarbeiter der FBB werden mittels Schulungen sowie Informationsmaterial über die Compliance-Richtlinien informiert. Der Aufsichtsrat und die Geschäftsführung erhalten regelmäßig Berichte.

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 via Website des Unternehmens www.berlin-airport.de abrufbar ist. Bestandteil des Berichts ist insbesondere die Erklärung, dass den Regeln und Handlungsempfehlungen des Kodex entsprochen wurde und auch weiterhin entsprochen wird.

B. Projekte und zukünftige Geschäftsfelder

B.1 Überblick Projekt BER

Am BER sind seit dem Jahr 2017 alle Gebäude und alle Infrastrukturen – bis auf das Hauptterminal – abgenommen und in Betrieb. Das Pier Süd wurde im Februar 2017 baurechtlich freigegeben und auch alle Sicherheitsleitstellen des BER haben ihren Betrieb aufgenommen.

Im Jahr 2017 lag der Fokus zur Inbetriebnahme des BER somit auf dem Fluggastterminal (FGT). In diesem Gebäude laufen alle übergeordneten Prozesse für die Eröffnung des BER zusammen.

Wichtiger Meilenstein im Inbetriebnahmeprozess ist die Erlangung der Nutzungsfreigabe für das FGT nach Brandenburgischer Bauordnung (BbgBO). Die notwendigen Freigaben betreffen auch weitere prüfpflichtige Anlagen wie beispielsweise das Behördenfunksystem (BOS).

Ferner ist es notwendig, im Rahmen der Wirk- und Prinzipprüfung das Zusammenspiel technischer und sicherheitstechnischer Anlagen (z. B. Türensteuerung, Entrauchung, Sprinkleranlagen, Gebäudefunktionssteuerung, Einbruchmeldeanlage, Fluchttürsteuerung, zentrales Zutrittssystem) im Verbund zu testen und zunächst von Prüfsachverständigen einen positiven Bescheid hinsichtlich der Erfüllung baurechtlicher Anforderungen zu erlangen. Erst nach positiver Einschätzung kann der baurechtliche Abnahmeprozess beginnen. Der Beginn des Abnahmeprozesses ist für Sommer 2019 geplant.

Die durchzuführenden Funktionstests von insgesamt rd. 1.580 Türsystemen sind zum Bilanzstichtag zu etwa 98 % abgeschlossen. Die Durchführung der verbleibenden Tests ist bis Ende April 2018 vorgesehen.

Um die baurechtlich erforderlichen Bescheinigungen der Brandenburgischen Bauordnung (BbgBO) für die Feuerlöschtechnik (Sprinkler) zu erhalten, waren zunächst für 131 Löschbereiche hydraulische Berechnungen durchzuführen. Diese lagen Ende Januar 2018 vor. Hieraus hat sich in 51 Fällen Anpassungsbedarf ergeben, für die 49 Ausführungsplanungen zu erstellen sind. Ausführungsplanungen für 45 dieser 49 ermittelten Bedarfe lagen im März 2018 vor. Die Abarbeitung der 51 ermittelten Anpassungsbedarfe aus den hydraulischen Berechnungen ist für Ende April 2018 geplant. Bei Ermittlung eines erheblichen Nachrüstungsbedarfs an Strömungswächtern können die Maßnahmen jedoch bis in den Juni 2018 andauern.

Neben den baurechtlichen Anforderungen ist für die Sicherstellung einer funktionsgerechten Inbetriebnahme eine betriebliche Funktionsfähigkeit zu erreichen. Hierfür werden umfangreiche Funktions- und Integrations- sowie Verbundtests vorgenommen, welche aufgrund der Komplexität und des hohen Zeitbedarfs parallel zu den Wirk- und Prinzipprüfungen erfolgen werden. Die Überwachung der komplexen, integrierten Zeit- und Prozessplanung erfolgt, unter Einbezug von externen Dienstleistern sowie Prüfinstanzen, in einem wöchentlichen Turnus

B.2 Ausbauprogramme

Aufgrund starker Verkehrs- und Passagierzuwächse in den vergangenen Jahren an den Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel wurde das Ausbauprogramm ins Leben gerufen. Es besteht gegenwärtig aus 9 Projekten zur kurz- und mittelfristigen Kapazitätserweiterung des Flughafens BER und zur Absicherung des Double-Roof-Betriebs, der einen parallelen Betrieb der Flughäfen BER und SXF vorsieht. Das Ausbauprogramm ist Teil der Masterplanung. Der finanzielle Handlungsrahmen liegt bei EUR 698,0 Mio.

Der Flughafen Schönefeld wird erweitert und ertüchtigt. Im Jahr 2017 wurden die Planungen für den Umbau der Terminals A und D, die Verlegung des Standortes für die Bodenverkehrsdienstleister und den provisorischen Warteraum begonnen bzw. fortgeführt. Im Jahr 2018 wird mit der jeweiligen Realisierung fortgefahren. Zudem werden das Pier 3a umgebaut und verschiedene kleinere Maßnahmen zur Optimierung des Flughafens umgesetzt.

Während der Sperrung der Start- und Landebahn Nord im Zeitraum Juli bis Oktober 2017 wurden der Taxiway Charlie verlängert, Rollwege saniert und Rollweganschlüsse für den Regierungsflughafen hergestellt. Der Gleitwegsender wurde zur Optimierung der Verkehrsabwicklung verlegt. In 2018 werden weitere Rollwege und Vorfeldflächen folgen.

Der Standort des Terminal 1-E wurde in 2017 geändert, gleichzeitig wird das zunächst geplante Parkhaus P9 nicht realisiert und die Fläche des Terminals verkleinert. Die Planungen sind weitgehend abgeschlossen, so dass in 2018 mit dem Bau begonnen werden kann. Die Fertigstellung ist für 2020 geplant.

Die Baumaßnahmen am Interimsterminal des Regierungsflughafens sind in 2017 weit vorangeschritten. Mit Abschluss der Vorfeldarbeiten soll der Übergangstandort im Jahr 2018 fertiggestellt werden.



02

Wirtschaftsbericht

A Entwicklung der Luftverkehrsbranche

Mit +5,2 % auf 234,8 Millionen Passagiere lag das Passagierwachstum 2017 in Deutschland höher als 2016 (3,3 %). Treiber des Wachstums waren neben dem Europaverkehr (+6,0%) der Interkontinentalverkehr (+8,4 %). Der innerdeutsche Verkehr wuchs nur unterproportional (Quelle: ADV Verkehrsstatistik 2017)

In den letzten Monaten des Jahres 2017 litt der Luftverkehr unter der Insolvenz der Air Berlin. Am 27. Oktober 2017 hat Air Berlin ihren gesamten Flugverkehr eingestellt, die Langstreckenflüge wurden bereits im Laufe des Oktober 2017 eingestellt. Das Wachstum in Deutschland hat sich daraufhin seit September 2017 abgeschwächt, im Dezember verzeichnete das Passagieraufkommen in Deutschland ein Minus von 1,0 %. Dies betraf insbesondere die Hauptflughäfen der Air Berlin Berlin-Tegel und Düsseldorf, die anderen größeren Flughäfen konnten weiterhin einen Zuwachs verbuchen.

In Europa wird das Wachstum 2017 durch die starken Airline Gruppen IAG, Lufthansa Gruppe und Air France / KLM aber auch Low Cost Airlines easyJet und Ryanair getrieben.

Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 4.983.656 Tonnen Luftfracht von den deutschen Flughäfen bewegt. Diese stieg damit um 6,4 %. Sowohl die Anzahl der Aus- (+6,8 % auf 2.320.344 Tonnen) als auch der Einladungen (+6,6 % auf 2.573.941 Tonnen) erhöhten sich im Jahr 2017.

B. Geschäftsverlauf 2017

B.1 Operations-Management/Verkehrsentwicklung

Im Geschäftsjahr 2017 wurden insgesamt 33.326.000 Passagiere an den Flughäfen Schönefeld und Tegel abgefertigt. Somit erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr das Passagieraufkommen leicht um 1,3 %. Im deutschlandweiten Vergleich ergab sich für das Geschäftsjahr 2017 ein unterdurchschnittliches Wachstum, welches hauptsächlich in Abfertigungsproblemen der Air Berlin und der späteren Insolvenz der Airline begründet ist. Operative Probleme bei der Ryanair führten zeitgleich in Schönefeld zu einer Abschwächung des Wachs-

tums und einem Passagierrückgang im November und Dezember 2017. Die Anzahl der Flugbewegungen in Berlin ist 2017 gesunken (-2,5 % auf 275.014) und liegt damit auch hinter dem deutschen Durchschnitt (+1,5 % auf 2.319.998 Bewegungen). Die Fluggesellschaften konnten durch den Wegfall der Air Berlin ihre durchschnittliche Auslastung auf 79,0 % steigern. Diese lag damit um 2,5 Prozentpunkte über dem Niveau des Vorjahres.

Fast alle Fluggesellschaften verzeichneten 2017 durch den Wegfall der Air Berlin ein hohes Passagierwachstum. Bei Ryanair, Lufthansa Swiss, Austrian, Finnair, Wizzair und weiteren Fluggesellschaften lag dieses im zweistelligen Bereich. Das Wachstum hat jedoch nicht ausgereicht, um die negativen Effekte durch die Air-Berlin-Insolvenz vollständig zu egalisieren.

Berlin ist mit insgesamt 33,3 Millionen Passagieren weiterhin der drittgrößte Flughafenstandort in Deutschland. Insgesamt wurden Flüge zu 193 Zielen in 58 Ländern angeboten. 90 Airlines flogen im Jahr 2017 die Flughäfen in Berlin an.

a) Die Verkehrsentwicklung im Detail

Verkehrsaufkommen	2017	2016
Tegel		
Gewerbliche Flugbewegungen	168.800	181.541
Fluggäste (in Tausend)	20.461	21.254
Schönefeld		
Gewerbliche Flugbewegungen	94.400	89.585
Fluggäste (in Tausend)	12.865	11.653
Gesamt		
Gewerbliche Flugbewegungen	263.200	271.126
Fluggäste (in Tausend)	33.326	32.907

Am Flughafen **Tegel** sank das Passagieraufkommen aufgrund der Air-Berlin-Insolvenz um 3,7 %. Die Anzahl der Bewegungen verminderte sich mit 6,4 % noch deutlicher.

Im Frühjahr/Sommer 2017 ergaben sich bei der Air Berlin Abfertigungsprobleme. Ausgelöst wurden diese neben der geplanten Aufstockung von Flügen insbesondere durch den Wechsel der Abfertigungsgesellschaft. Verbesserungen der Situation waren im Laufe des Sommers erkennbar, wurden aber bis zum Insolvenzantrag der Air Berlin am 15. August 2017 nicht vollständig umgesetzt. Mitte Oktober hat Air Berlin alle Langstreckenflüge ab Berlin eingestellt und die Airbus A330-Flotte an die Leasingunternehmen zurückgegeben. Trotz starker Marketinganstrengungen, das Vertrauen der Passagiere zu erhalten, wurden weniger Air-Berlin-Flüge gebucht, was sich auch auf die Passagierzahlen von und nach Berlin ausgewirkt hat. Am 27. Oktober 2017 fand der letzte Flug der Air Berlin statt. Andere Fluggesellschaften konnten den Bedarf – auslastungsbedingt – nicht vollständig decken. Seit Oktober 2017 setzten deshalb verschiedene Fluggesellschaften Großraummaschinen auch innerhalb Deutschlands und Europas ein. Die operativen Probleme der Air Berlin und die anschließende Insolvenz spiegeln sich in den Verkehrszahlen wider. Ab September 2017 sind die Passagierzahlen am Flughafen Tegel im Vergleich zum Vorjahr rückläufig. Neue Fluggesellschaften bzw. Ziele, die in Berlin Tegel begrüßt werden konnten, waren u. a. Air Canada rouge nach Toronto, Rusline nach Kaliningrad, Mykonos und Faro mit Eurowings, LOT nach Warschau.

Durch die von Ryanair im September 2016 stationierten zusätzlichen vier Flugzeuge wuchs das Passagieraufkommen am Flughafen **Schönefeld** im Vergleich zum Vorjahr um 10,4 %. Zusätzlich stationierte die easyJet ein zwölftes Fluggerät in Schönefeld. Das Aufkommen der Ryanair stieg um 23,4 % auf 5,04 Millionen Passagiere, das von easyJet um 9,6 % auf 5,09 Millionen Passagiere. Neue Ziele, die durch das Engagement ab Berlin-Schönefeld in 2017 hinzu kamen waren u.a.: Kerry, Eilat, Billund, Krakau, Lwiw und Chişinău.

Im Streckenvergleich innerhalb Deutschlands ist München weiterhin mit über 2,0 Millionen Passagieren im Jahr 2017 (+1,4 %) die am meisten genutzte innerdeutsche Strecke ab Berlin. In Europa stellt neben London und Paris, Zürich mit fast 1,1 Millionen Passagieren ein attraktives Ziel dar.

b) Frachtaufkommen

Über die Frachtanlagen der Berliner Flughäfen wurden 2017 rund 90.000 Tonnen Luftfracht umgeschlagen (+ 2 %), wobei jeweils 20 % China bzw. die USA als Ziel hatten.

Die ins Flugzeug verladene Fracht lag mit 49.291 Tonnen um 4,9 % über dem Vorjahr. Hinzu kommen 4.392 Tonnen, die per Nachtluftpost transportiert wurden.

B.2 Commercial-Management

Die Geschäftsentwicklung im Commercial Segment ist im Jahr 2017 erneut positiv verlaufen. Weiter steigende Passagierzahlen sowie erlössteigernde Maßnahmen haben sich im Vergleich zum Vorjahr in nahezu allen Segmenten positiv auf die Ertragslage ausgewirkt. Während der Standort Tegel eine negative Erlösabweichung zum Vorjahr aufweist, konnten am Standort Schönefeld jedoch die Erlöse im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden, so dass die Umsatzerlöse für das Non-Aviation-Geschäft in Summe von EUR 59,7 Mio. auf EUR 61,4 Mio. nochmals angestiegen sind. Insbesondere in den Segmenten Parken und Gastronomie ist das Ertragsniveau über beide Standorte gesamthaft betrachtet im Vorjahresvergleich deutlich gestiegen.

a) Flughafen Tegel

In 2017 konnte das Erlösniveau aus 2016 nicht erreicht werden. Zwar wurde das Retail- und Gastronomieangebot für Passagiere am Flughafen Tegel weiter optimiert, jedoch wurden die hieraus resultierenden positiven Erlöseffekte von der Air Berlin-Insolvenz und den damit verbundenen Passagierrückgängen überkompensiert. Besonders stark wirkt sich die Insolvenz von Air Berlin auf die Segmente Duty Free / Duty Paid und Parken aus. Beim Parken konnten die Erlöse des Vorjahres trotz erneuter Preissteigerungen im öffentlichen Parken nicht erzielt werden. Lediglich im Segment Gastronomie liegen die Erlöse in 2017 wieder deutlich über dem Vorjahr. Die Ertragslage im Segment Flughafenwerbung ist weiterhin erfreulich. Hier konnte das Niveau des Vorjahres leicht übertroffen werden.

b) Flughafen Schönefeld

Für den Bereich Non Aviation ist das Geschäft am Flughafen Schönefeld in 2017 sehr positiv verlaufen. In nahezu allen Segmenten konnte von weiter steigenden Passagierzahlen profitiert werden. Zusätzlich wurden zahlreiche Maßnahmen, zum Beispiel auf der Landseite in Terminal A bzw. im Außenbereich zwischen Terminal A und C, umgesetzt, um der steigenden Nachfrage Rechnung zu tragen und die Attraktivität der Angebote für Passagiere noch weiter zu steigern. Insbesondere das Parken und der Einzelhandel trugen in Schönefeld maßgeblich zur positiven Ertragsentwicklung bei. Dank marktorientierter Preisanpassungen, der Eröffnung des Premium-Parkhauses P4 sowie dem Ausbau der online Vorausbuchungsplattform konnte nochmals eine deutliche Steigerung von über 20 % bei den Parkerlösen erzielt werden. Durch die weitere Optimierung des Werbeportfolios wurde im Bereich der Flughafenwerbung das Erlösniveau des Vorjahres erreicht.

B.3 Liegenschaften

Die FBB ist Eigentümerin von Grundstücken mit einer Gesamtfläche von rund 1.890 Hektar. Davon werden ca. 77 % für die unmittelbar betriebsnotwendige Flughafeninfrastruktur benötigt. Von den übrigen Flächen stehen im unmittelbaren Flughafenumfeld aktuell noch rund 184 Hektar für Immobilienentwicklungen einschließlich Vermarktung zur Verfügung. Die Flächen weisen sehr unterschiedliche Lagequalitäten und Entwicklungszustände auf, so sind Gewerbeflächen in unterschiedlichem Maße erschlossen und vermarktungsfähig. Die landseitige Entwicklung bietet ein hohes Ertragspotenzial zur Stärkung der Eigenfinanzierungskraft der FBB. Daher wurde ein infrastrukturelles Leitbild innerhalb des Projektes Masterplan BER 2040 entwickelt. Es weist Flächen für die Entwicklung der luft- und landseitigen Quartiere und deren Nutzungsschwerpunkte aus. Im Rahmen der Masterplanung wurde ein städtebauliches Grundgerüst zur Entwicklung von rund 420.000 m² Brutto-Grundfläche in Midfield Gardens und Airgate entwickelt. Es sollen Quartiere mit deutlichem Büroschwerpunkt und urbaner Qualitätsanmutung entstehen, die zu einer Attraktivitätssteigerung des gesamten Standortes BER beitragen werden.

a) Airport City

Das Projekt Masterplan BER 2040 hat den Ausbau der Infrastruktur, konzentriert zwischen den Start- und Landebahnen, im sogenannten Midfield Szenario, definiert. Die Präferenz der Midfield-Variante hat vor allem dazu geführt, dass die ursprüngliche Funktion der Airport City als urbaner Ort durch die Terminalentwicklung überlagert wurde. Diese Funktion soll Midfield Gardens als die neue Airport City übernehmen. Im Zuge der Masterplanung soll hier ein Ort entstehen, der viele unterschiedliche Funktionen in sich vereint und eine hohe Aufenthaltsqualität bietet.

b) Business Park Berlin

Die Gesamterschließung im Business Park Berlin erfolgt in drei Bauabschnitten und wird mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert. Bereits vor der Eröffnung des BER konnten rund 66 der insgesamt 109 Hektar vermarktet werden. Die Realisierung des dritten Erschließungsabschnittes wird in Abhängigkeit von der Nachfragesituation und der sich am Standort ansiedelnden Unternehmen erfolgen.

c) Maintenance Area

Im Quartier der Maintenance Area sind die am Flughafen BER tätigen Wartungsbetriebe sowie Serviceeinrichtungen der FBB untergebracht. So wurden bereits Hangars verschiedener Partner an diesem Standort realisiert. 2017 konnte ein weiterer Erbbaurechtsvertrag über ein Grundstück in der Maintenance Area beurkundet werden. Hier soll ein Wartungshangar für die Business Aviation ab

2018 realisiert werden. Dem Lufthansa Konzern konnten zwei Erbbaurechts-Vertragsangebote unterbreitet werden, um weitere Wartungshangars zu errichten.

d) Nachnutzung des Bestandsflughafens Schönefeld (SXF)

Vor Inbetriebnahme des BER muss SXF in den nächsten zwei bis drei Jahren bis zu 14 Mio. Fluggäste pro Jahr bewältigen. Erste kleinere Maßnahmen wie der Bau des Terminals D2 (Ankunft) und die Ertüchtigung des Terminals C (Sicherheitskontrollen) sind bereits 2016 durchgeführt worden. Mit dem aktuell erarbeiteten Konzept Betriebsoptimierung Schönefeld wird mit einigen Maßnahmen die Betriebsfähigkeit bis 2025 sichergestellt und zudem die Voraussetzungen geschaffen, um dem Bund Ende 2021 die Fläche zur Realisierung des Regierungsflughafens zu übergeben. Die Defizite der Terminalinfrastruktur liegen im Bereich der Warteraum- und Gatekapazität sowie der Dezentralität der Sicherheits- und Passkontrollstellen begründet. In einem ersten Schritt wird ein temporärer Warteraum mit ca. 2.300 m² bereits zum Sommerflugplan 2018 auf einer Luftfahrzeugposition – angebunden über vorhandene Fluggastbrücken – geschaffen. Dieser ermöglicht es zum einen, ad hoc die Aufenthaltsqualität zu verbessern, und zum anderen, die mit den Folgeprojekten, Umbau des Terminals D1 und Pier 3a, zu erwartenden baubedingten Einschränkungen abzumildern. Mit dem Terminal D1 wird der luftseitige Zugang für Personal und Waren gestärkt (ZKS – Zugangskontrollstelle), werden leistungsfähigere Sicherheitskontrollstellen und zusätzliche Non-Schengen-Warteraum mit teilzentralisierter Passkontrolle eingerichtet. Gleichzeitig werden die Non-Aviation-Angebote verbessert. Der Pier 3a, bisher mit getrennter Abflug- und Ankunftsebene betrieben, wird über zwei Ebenen als Warteraumfläche (Ebene 0 – Schengen, Ebene 1 – Non-Schengen) mit einer weiteren teilzentralen Passkontrolle Abflug hergerichtet. Das dem Pier 3a zugeordnete Vorfeld wird auf eine flexible Nutzung für direktes Boarding/Deboarding aus dem Gebäude sowie zur Busandienung eingerichtet. Nach Abschluss beider Maßnahmen kann der temporäre Warteraum aufgegeben werden. Zur Verbesserung der landseitigen Erschließung werden die Buszufahrten und -plätze für den lokalen und Fernverkehr neu orientiert. Um dort einen stabilen Betrieb sicherzustellen, werden die vorhandenen Terminals so weit ertüchtigt, dass bis zu einer vollständigen Aufgabe des kommerziellen Luftverkehrs in BER-Nord voraussichtlich im Jahr 2025 eine Kapazität von bis zu 10 Mio. Fluggäste/Jahr bereitsteht.

Ende 2021 werden große Teile der Flugbetriebsflächen (Vorfeld 2, 2a und Teile von Vorfeld 3) infolge der Baufeldübergabe an den Bund für die endständige Herrichtung des Regierungsflughafens übergeben. Vorausschauend werden zwischen 2018 und 2020 Ersatzvorfeldflächen (temporäres Vorfeld 3b) angelegt, um ausreichend Abfertigungspositionen für die v. g. Verkehrsmenge bereitzuhalten. Des Weiteren wird das Rollwegenetz so weit angepasst, dass eine sichere, d. h. begegnungsfreie Rollverkehrsführung von und zu beiden Start- und Landebahnen möglich ist (temporärer Rollweg K6, Rollweg K5).

e) Nachnutzung des Bestandsflughafens Tegel

Nach der Inbetriebnahme des BER ist der Flughafen Tegel noch maximal weitere sechs Monate in betriebsbereitem Zustand zu halten, um im Bedarfsfall die luftverkehrliche Anbindung der Stadt Berlin zu gewährleisten sowie die Aufgaben des Protokolldienstes der Bundesregierung und der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung erfüllen zu können. Die beweglichen Sachen werden entfernt und das Grundstück sowie die Baulichkeiten werden in einen geräumten Zustand versetzt. Danach wird die Liegenschaft an die Eigentümer, den Bund und das Land Berlin, zurückgegeben. Hinsichtlich der Nutzung bis zur Schließung des Flughafens Tegel sowie der anschließenden Rückgabe der Liegenschaften wurden mit den Eigentümern entsprechende vertragliche Vereinbarungen abgeschlossen.

B.4 Gesamtaussage zum abgelaufenen Geschäftsjahr

Der für das Geschäftsjahr prognostizierte Jahresfehlbetrag von EUR 120,0 Mio. wurde mit einem Konzernjahresergebnis 2017 von EUR -83,6 Mio. deutlich übertroffen. Die Ergebnisverbesserungen ergaben sich im Wesentlichen mit EUR 33,4 Mio. aus ungeplanten Erträgen aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen in Folge abgeschlossener Vergleichsvereinbarungen.

C. Wirtschaftliche Entwicklung**C.1 Ertragslage**

Der FBB-Konzern weist im Jahr 2017 einen Konzernjahresfehlbetrag von EUR 83,6 Mio. (Vj. EUR 101,5 Mio.) aus. Wesentliche Effekte, die das Konzernergebnis im Geschäftsjahr 2017 beeinflusst haben, werden nachfolgend erläutert.

Umsatzerlöse

Umsatzerlöse in Mio. EUR	2017	2016
Operations (Aviation)	271,5	268,1
Commercial (Non Aviation)	61,4	59,7
Commercial (Vermietung)	30,9	31,7
Grundstücksverkäufe	15,5	0,0
Bauleistungen	0,3	0,6
Services	5,9	5,5
Sonstige	6,9	6,3
Gesamt	392,4	371,9

Der Anstieg des Verkehrsaufkommens hat sich im Jahr 2017 positiv auf die Aviation-Umsatzerlöse ausgewirkt, diese sind um 1,3 % gestiegen. Die Umsatzerlöse aus dem Non Aviation-Bereich sind von EUR 59,7 Mio. um 2,8 % auf EUR 61,4 Mio. angestiegen, im Wesentlichen begründet durch höhere Einnahmen aus Umsatzabgaben für Gastronomie und Parken. Im Bereich Vermietung wurde dagegen ein Rückgang der Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahr um 2,5 % verzeichnet. Aus dem Verkauf von Grundstücken des Business Park Berlin konnten im Geschäftsjahr Erlöse von EUR 15,5 Mio. erzielt werden.

Erträge

Aktiviert Eigenleistungen resultieren im Wesentlichen aus Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Bau des BER (EUR 16,1 Mio.; Vj. EUR 21,1 Mio.). Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 31,3 Mio. auf EUR 50,3 Mio. deutlich erhöht. Die Erhöhung ergab sich im Wesentlichen aus Erträgen aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen (EUR 33,4 Mio.) in Folge abgeschlossener Vergleichsvereinbarungen.

Aufwendungen

Die laufenden Aufwendungen des FBB-Konzerns (EUR 431,6 Mio.) lagen um 4,9 % über dem Vorjahresniveau (EUR 411,6 Mio.).

Aufwendungen in Mio. EUR	2017	2016
Materialaufwand	86,1	73,8
Personalaufwand	137,0	125,8
Abschreibungen	109,8	108,3
Sonstiger betrieblicher Aufwand	98,7	103,7
Gesamt	431,6	411,6

Im Einzelnen stiegen die Materialaufwendungen um EUR 12,3 Mio., die Personalaufwendungen um EUR 11,2 Mio. sowie die Abschreibungen um EUR 1,5 Mio. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verminderten sich dagegen um EUR 5,0 Mio.

Der Anstieg des Materialaufwands um 16,7 % auf EUR 86,1 Mio. ist überwiegend durch höhere Aufwendungen für bezogene Leistungen (EUR + 11,0 Mio.) begründet.

Der Personalaufwand ist von EUR 125,8 Mio. um 8,9 % auf EUR 137,0 Mio. gestiegen, was hauptsächlich auf die gestiegene Anzahl der Mitarbeiter sowie die Tarifierhöhungen 2017 zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr von EUR 103,7 Mio. auf EUR 98,7 Mio. um 4,8 % vermindert. Diese Verminderung ergibt sich mit EUR 9,3 Mio. aus geringeren Zuführungen zu Einzelwertberichtigungen auf Forderungen. Dagegen erhöhten sich die Aufwendungen für Sicherheitsleistungen (Bewachung, Personen- und Warenkontrollen) um EUR 5,2 Mio.

Die Abschreibungen sind von EUR 108,3 Mio. auf EUR 109,8 Mio. gestiegen. Das entspricht einem Anstieg von 1,4 %.

Finanzielle Leistungsindikatoren

Die nachfolgenden finanziellen Leistungsindikatoren zeigen die wirtschaftliche Entwicklung des FBB-Konzerns. Erlöse und Aufwendungen wurden um neutrale Positionen bereinigt.

Finanzielle Leistungsindikatoren in Mio. EUR	2017	2016
EBIT (ohne neutrales Ergebnis, Finanzergebnis und Steuern)	-8,1	0,7
EBITDA vor Sondereinflüssen (EBIT ohne Abschreibungen und Sondereinflüsse)	101,7	109,0
Jahresergebnis	-83,6	-101,5

Der Jahresfehlbetrag beinhaltet neben dem Betriebsergebnis (EUR -8,1 Mio.), das Finanzergebnis (EUR -108,7 Mio.), neutrale Erträge (EUR 44,7 Mio.; Vj. EUR 12,5 Mio.) und neutrale Aufwendungen (EUR 11,8 Mio.; Vj. EUR 4,0 Mio.) sowie Ertragsteuern (EUR - 0,3 Mio.; Vj. EUR 1,9 Mio.).

Sondereinflüsse (EUR + 32,9 Mio.; Vj. EUR + 8,5 Mio.) betreffen unter anderem Aufwendungen und Erträge zu folgenden Positionen: Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und Einzelwertberichtigungen, periodenfremde Aufwendungen und Risikovorsorge aufgrund der Verschiebung der Inbetriebnahme des BER.

Kerndaten

2016

2017



Passagiere (Mio.)

32,9

+1,3%

33,3



Umsatzerlöse (Mio. EUR)

371,9

+5,5%

392,4



EBITDA (Mio. EUR)

109,0

-6,7%

101,7

In Bezug auf den Bestand an Vollzeitstellen im Konzern ergeben sich nachfolgende Kennzahlen:

Personalkennzahlen in TEUR	2017	2016
Personalaufwand je Vollzeitstelle	73,8	70,9
Ertrag*) je Vollzeitstelle	220,0	221,4

*) Umsatzerlöse zzgl. aktivierte Eigenleistungen

Für die FBB sowie deren 100-%ige Tochtergesellschaften und Beteiligungsunternehmen ergeben sich aus den unkonsolidierten Einzelabschlüssen folgende Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2017:

Finanzielle Leistungsindikatoren in Mio. EUR	FBB	BFG	FAA	FEW	Dalandis
EBIT (ohne neutrales Ergebnis, Finanzergebnis und Steuern)	-124,5	107,3	0,8	-1,5	10,4
EBITDA (EBIT ohne Abschreibung)	-45,3	110,9	0,8	19,1	16,8
Jahresergebnis	-82,9	112,0	0,8	-3,8	0,3

In Bezug auf den Bestand an Vollzeitstellen der einzelnen Konzerngesellschaften ergeben sich für das Geschäftsjahr 2017 nachfolgende Kennzahlen:

Personalkennzahlen in TEUR	FBB	BFG	FAA	FEW	Dalandis
Personalaufwand je Vollzeitstelle	74,1	72,1	77,9	*)	*)

*) die Gesellschaften verfügen über keine eigenes Personal

Hinsichtlich der Angaben zum Konsolidierungskreis verweisen wir auf die Angaben im Abschnitt D des Konzernlageberichts.

C.2 Vermögenslage

Die Vermögenslage stellt sich im Vorjahresvergleich wie folgt dar:

	31.12.2017		31.12.2016		Veränderung	
	Mio. EUR	%	Mio. EUR	%	Mio. EUR	%
Vermögen						
Anlagevermögen	4.565,1	96,1	4.241,2	95,2	323,9	108,7
Vorräte	1,9	0,0	1,7	0,0	0,2	0,1
Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	80,8	1,7	60,1	1,3	20,7	6,9
Grundstücke Business Park Berlin	24,2	0,5	28,9	0,7	-4,7	-1,6
Flüssige Mittel	71,4	1,5	110,2	2,5	-38,8	-13,0
Übrige Aktiva	7,8	0,2	10,9	0,3	-3,1	-1,1
	4.751,2	100,0	4.453,0	100,0	298,2	100,0
Kapital						
Eigenkapital	1.269,1	26,7	1.051,0	23,6	218,1	73,1
Sonderposten	86,9	1,8	90,0	2,0	-3,1	-1,0
Langfristige Verbindlichkeiten	3.269,2	68,8	3.090,3	69,4	178,9	60,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten	126,0	2,7	221,7	5,0	-95,7	-32,1
	4.751,2	100,0	4.453,0	100,0	298,2	100,0

Die Zunahme des Anlagevermögens um EUR 323,9 Mio. resultiert im Wesentlichen aus den Zugängen für die Realisierung des BER (EUR 382,3 Mio.) Dem gegenüber stehen Anlagenabgänge (EUR 1,3 Mio.) sowie Abschreibungen (EUR 109,8 Mio.).

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 zum 31. Dezember 2017 EUR 24,2 Mio.

Die langfristigen Verbindlichkeiten enthalten unter anderem neben Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (EUR 2,4 Mrd.) von den Gesellschaftern erhaltene Darlehen (EUR 662,4 Mio.), erhaltene Vorauszahlungen von Erbbauzinsen und Zuschüsse für Investitionen (EUR 56,0 Mio.) sowie Rückstellungen für Altersteilzeit- und Pensionsverpflichtungen einschließlich TransFair BER (EUR 20,8 Mio.).

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen neben kurzfristig fälligen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (EUR 45,6 Mio.), Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (EUR 15,7 Mio.),

erhaltene Anzahlungen (EUR 15,0 Mio.) und Rückstellungen, insbesondere für ausstehende Eingangsrechnungen (EUR 11,5 Mio.).

Aus der Risikovorsorge aufgrund der Inbetriebnahmeverschiebung ergeben sich insgesamt Rückstellungen in Höhe von EUR 51,4 Mio.

Die Eigenkapitalquote der Gesellschaft beträgt:

	2017	2016
Eigenkapitalquote in % (Eigenkapital / Gesamtkapital x 100)	26,7	23,6

C.3. Investitionen

Mit EUR 435,0 Mio. lag das Investitionsvolumen um EUR 3,9 Mio. geringfügig unter dem Vorjahreswert (EUR 438,9 Mio.). Der bei weitem größte Anteil der Investitionsmaßnahmen betraf den Flughafen Berlin Brandenburg (BER). Die wesentlichen Maßnahmen des Geschäftsjahres betrafen:

- Teilprojekt Hochbau EUR 223,7 Mio., davon EUR 208,0 Mio. für das Fluggastterminal und EUR 15,7 Mio. für die Pavillons.
- Projekt Schallschutzmaßnahmen BER EUR 58,2 Mio.
- Teilprojekt Übergeordnete Maßnahmen EUR 36,5 Mio., davon im Wesentlichen Projektsteuerungs-, Bauherren- und Sicherheitsleistungen.

C.4. Finanzlage

a) Finanzmanagement

Gesellschaftermittel bei der FBB

Mit der Verschiebung der Eröffnung des BER im Jahr 2012 und den damit verbundenen Baumehrkosten haben die Gesellschafter der FBB in Abstimmung mit der EU-Kommission noch im gleichen Jahr beschlossen, weitere Gesellschaftermittel in Höhe von EUR 1,2 Mrd. zur Verfügung zu stellen, um die Liquidität des Unternehmens sicher zu stellen. EUR 300 Mio. sind hierbei als nachrangige Gesellschafterdarlehen zur Verfügung gestellt worden und im März 2017 in Eigenkapital umgewandelt worden.

In 2015 wurde darüber hinaus beschlossen, Mittel in Höhe von EUR 1.107 Mio. über nachrangige Gesellschafterdarlehen zur Verfügung zu stellen, von denen EUR 228,0 Mio. in 2016 und EUR 425,3 Mio. in 2017 eingezahlt wurden.

Für das Geschäftsjahr 2018 stehen somit noch EUR 453,7 Mio. aus Darlehenszusagen der Gesellschafter zur Verfügung.

Aufgrund der weiteren Verschiebung der Inbetriebnahme des BER auf nunmehr 2020, wollen die Gesellschafter ihre grundsätzliche Bereitschaft zu einer weiteren Finanzierung der FBB durch Gesellschaftermittel am 19. März 2018 erklärt. Die genaue Höhe und Ausgestaltung ist noch zu bestimmen. Diese zusätzlichen Gesellschaftermittel für noch zu tätigen Investitionsaufträge werden erst nach der IBN des BER liquiditätswirksam.

BER-Langfristfinanzierung

Es besteht eine Langfristfinanzierung in Höhe von ursprünglich insgesamt EUR 3,5 Mrd. Die Langfristfinanzierung umfasst die Finanzierung über die Europäischen Investitionsbank (EIB) über ursprünglich EUR 1,0 Mrd. und die Konsortialfinanzierung aus 2016 über bis zu EUR 2,5 Mrd. Die Konsortialfinanzierung dient mit bis zu EUR 1,4 Mrd. der am 14. Februar 2017 erfolgten Refinanzierung der Konsortialfinanzierung aus 2009, EUR 1,1 Mrd. stehen für das Ausbauprogramm BER und Kapitaldienst zur Verfügung, welche in 2017 noch nicht in Anspruch genommen worden sind.

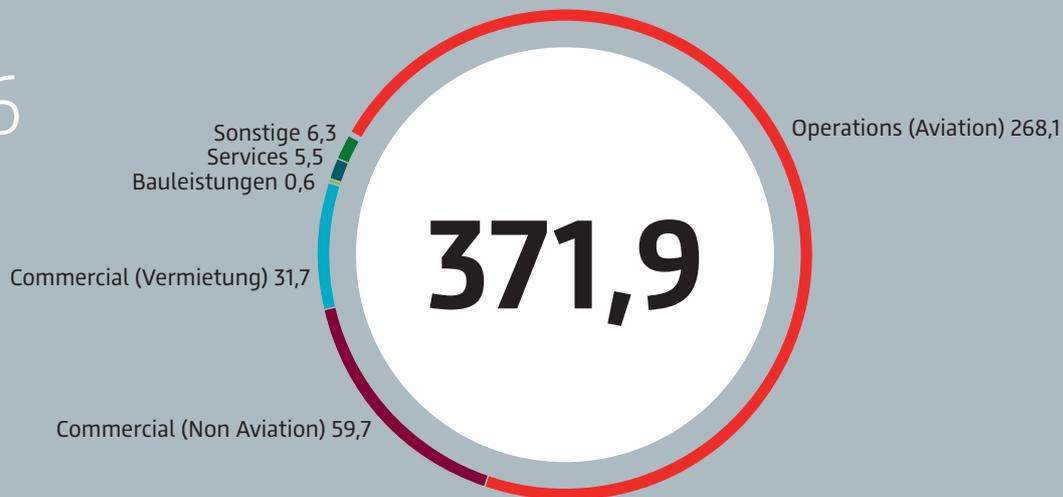
Planmäßig erfolgt bereits seit dem Jahr 2014 die Tilgung der in Anspruch genommenen Kredite bei der EIB in Höhe von EUR 107,7 Mio. Bei der Konsortialfinanzierung beginnt die planmäßige Tilgung in 2021. Zum Jahresende 2017 betragen die Verbindlichkeiten aus der Langfristfinanzierung somit rd. EUR 2,2 Mrd.

Leasingfinanzierung

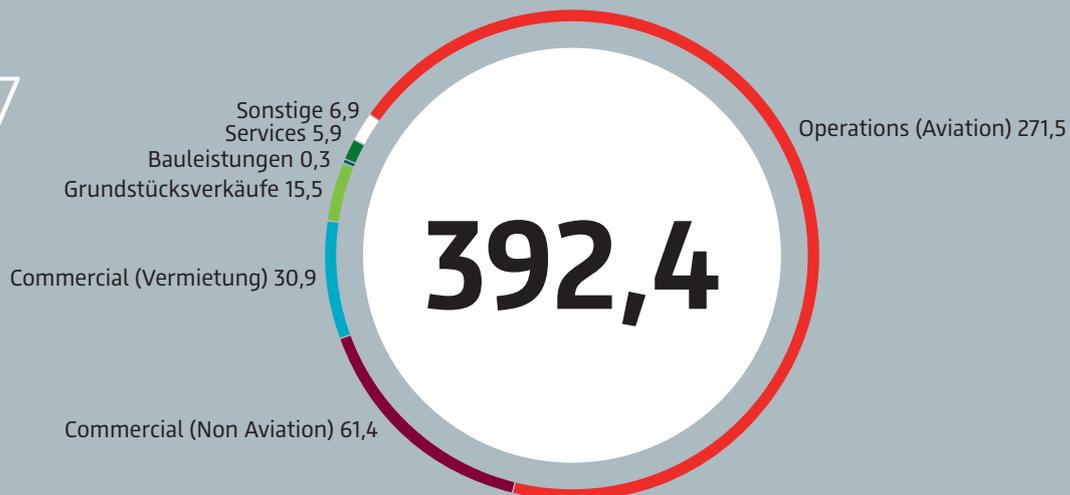
Es besteht eine Leasingfinanzierung in Höhe von ursprünglich EUR 240 Mio. (ausstehender Betrag EUR 202,9 Mio.), mit welcher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH als Leasingnehmer die Finanzierung der Errichtung und die Inbetriebnahme von neun Gebäuden im Umfeld des BER sicherstellt. Es wurden drei Parkhäuser in der Airport City, ein terminalnahes Parkhaus am südlichen Main Pier, ein Mietwagencenter, drei Gebäude für Bodenverkehrsdienstleister und ein Gebäude für Sicherheitsdienstleister errichtet. Leasinggeber sind neun Kommanditgesellschaften aus der deutschen Sparkassen-Finanzgruppe. Die FBB ist bei jeder der Kommanditgesellschaften Kommanditistin. Für alle neun Gebäude ist die Nutzungsfreigabe erteilt worden. Die vollständige Nutzung der fertiggestellten Gebäude durch Mieter und Konzessionäre wird sich aufgrund der Verschiebung der Inbetriebnahme des BER verzögern.

Umsatzerlöse in Mio. EUR

2016



2017



Eigenkapitalquote in Prozent



2016



2017

b) Kapitalflussrechnung

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

Kapitalflussrechnung	2017 Mio. EUR	2016 Mio. EUR	Veränderung Mio. EUR
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	86,5	109,9	-23,4
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-434,6	-421,6	-13,0
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	309,3	263,8	45,5
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	-38,8	-47,9	9,1
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	110,2	158,1	47,9
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	71,4	110,2	-38,8

c) Liquidität

Aus dem Zahlungsmittelfluss der betrieblichen Tätigkeit standen im Geschäftsjahr 2017 ausreichend Finanzmittel zur Verfügung, um die Liquidität der Gesellschaft im operativen Geschäftsbetrieb sicherzustellen. Operative Mittelzuflüsse ergaben sich insbesondere auch aus dem Liquiditätsüberhang der BFG aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung 2017. Zahlungsmittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit ergaben sich vornehmlich aus dem BER-Bauvorhaben sowie den erforderlichen Schallschutzmaßnahmen.

Zugesagte, aber nicht ausgenutzte Kreditlinien bestanden zum Stichtag wie folgt:

in Mio. EURO	Gesamt	Ausnutzung	Verfügbar
Betriebsmittellinien			
Commerzbank AG	30,0	0,6	29,4
UniCredit Bank	10,0	0,5	9,5
Gesellschafterdarlehen	1.107,0	653,3	453,7
Konsortialfinanzierung (neu)	2.482,1*	1.362,1	1.076,0

*) Darlehensbetrag einschließlich Abzugsbetrag aufgr. Höchstbetragsbürgschaft (EUR 44,0 Mio.) sowie geleisteter Tilgungen unter Konsortialfinanzierung (alt) von EUR 4,9 Mio.

Die Geschäftsführung geht davon aus, dass auf der Grundlage des dargestellten Finanzierungsrahmens auch bei einer Inbetriebnahme des BER Ende 2020 ausreichend liquide Mittel zur Verfügung stehen werden. Dieser Einschätzung

folgend, wird die Durchführung des laufenden Geschäftsbetriebs nicht durch Liquiditätsengpässe gefährdet sein.

Notwendige Liquiditätsbedarfe nach Eröffnung des BER für weitere noch zu tätige Investitionsaufträge sollen durch zusätzliche Gesellschaftermittel und noch zu sicherndes Fremdkapital gedeckt werden.

D. Konzerngesellschaften

D.1 Berliner Flughafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ist alleinige Gesellschafterin der Berliner Flughafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (BFG). Die BFG betreibt den Bestandsflughafen Tegel, der spätestens sechs Monate nach Inbetriebnahme BER seinen Betrieb einstellen wird. Im Geschäftsjahr erwirtschaftete die BFG einen Jahresüberschuss von EUR 112,0 Mio.

D.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 2017 mit einem Jahresfehlbetrag von EUR 3,8 Mio. ab.

D.3 FBB Airport Assekuranz Vermittlungsgesellschaft mbH

Gegenstand des Unternehmens ist die Vermittlung und Verwaltung von Versicherungen aller Art einschließlich von Rückversicherungen der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, sowie das flughafennahe Drittgeschäft (z. B. Versicherung der Fremdfirmen am Flughafen wie z. B. Bodenverkehrsdienstleister) sowie die Schadensbearbeitung für den BER. Im Berichtsjahr erwirtschaftete die FAA einen Jahresüberschuss von EUR 0,8 Mio.

D.4 Dalandi Grundstücksverwaltungsgesellschaften mbH & Co. Objekt KG

Seit 2010 ist die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH 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 mit zu erwirtschaftenden Erträgen in Zukunft ausgeglichen werden.

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

D.5 Berlin Tourismus & Kongress GmbH

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH 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. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

E.1 Terminalmanagement

Die Pünktlichkeitsrate hat sich an beiden Standorten in 2017 verschlechtert. Besonders deutlich wird dies bei den Verspätungen über 15 Minuten.

Am Flughafen Tegel hat sich mit dem Wechsel des Abfertigungsunternehmens der Air Berlin im März 2017 die Verspätungssituation stark verschlechtert. Die Situation hat sich erst entspannt, als Air Berlin ihren Luftverkehr im Oktober 2017 reduziert und verschiedene Flüge eingestellt hat bevor der Flugbetrieb von Air Berlin am 27.10.2017 endgültig endete. Die durchschnittliche Pünktlichkeit in Tegel über alle Starts und Landungen lag in 2017 bei 72,9 % (Vj.: 79,6 %).

Seit Juli 2017 hat sich die Situation bei Verspätungen über 15 Minuten am Standort Schönefeld verschlechtert. Auch auf der Grundlage von Kundenbefragungen wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Situation eingeleitet. Eine Verbesserung der Situation trat erst ab Oktober 2017 ein. Mit 12,8 % wuchs das Passieraufkommen in Schönefeld überdurchschnittlich stark. Die durchschnittliche Pünktlichkeit in Schönefeld über alle Starts und Landungen lag in 2017 bei 75,4 % (Vj.: 77,5 %).

Der Durchschnitt der Pünktlichkeit an deutschen Flughäfen lag 2017 bei 75,8%.

E.2 Personal

Die Gesamtmitarbeiterzahl ist im FBB Konzern um 4 % auf 1.958 (Stand 31. Dezember 2017) angestiegen. Zusätzlich waren zum Stichtag 83 Auszubildende und Studenten im dualen Studium beschäftigt. Die für einen paritätisch mitbestimmten Aufsichtsrat relevante Mitarbeiterzahl von über 2.000 ist im FBB Konzern weiterhin gegeben.

Mit über 5.700 Bewerbungen ist die FBB als Arbeitgeber weiterhin attraktiv. Im Bereich des Change Managements wurden im Jahre 2017 in allen Teams die Teamentwicklungsmaßnahmen strukturiert begleitet. Die Personalentwicklung unterstützte durch themenbezogene Seminare die Weiterentwicklung der Führungskompetenzen. Das Betriebliche Gesundheitsmanagement bot den Mitarbeitern arbeitsplatzbezogene Beratungen und eine breite Palette von Informationen, rund um das Thema Gesundheit, im Rahmen von Gesundheitstagen an.

E.3 Umweltschutz

Das Unternehmen ist sich seiner Verantwortung gegenüber der Umwelt und den Interessen seiner Nachbarn bewusst. Die FBB hat Umweltschleitlinien entwickelt, die für den gesamten Konzern gelten. Die FBB hat in den vergangenen Jahren bereits in erheblichem Umfang in die Lärmüberwachung, die Luftreinhaltung, den betrieblichen Umweltschutz und in die Ausweitung der Informationen für das Umland investiert. Diese Anstrengungen wird die FBB in den kommenden Jahren fortsetzen. Die FBB erfasst jährlich Kennzahlen zum Ressourcenverbrauch. Diese Umweltkennzahlen liefern einen wichtigen Beitrag zur Ermittlung und Ausschöpfung möglicher Einsparpotentiale im Unternehmen. Die umwelt- und energiebezogenen Daten, Entwicklungen und Ziele werden jährlich im Umweltbericht veröffentlicht.

E.4 Schallschutzprogramm BER

Bis zum Ende des Jahres 2017 wurden die vorliegenden Schallschutzanträge größtenteils abgearbeitet. So hatte die FBB bis zum 31. Dezember 19.521 der vorliegenden 21.162 Anträge auf Schallschutzmaßnahmen (rd. 92 %) bearbeitet. Von den verbleibenden 1.641 Anträgen konnten rund 1.250 bislang nicht bearbeitet werden, da beispielsweise Eigentümer für die FBB nicht zu erreichen waren, eine spätere Bearbeitung ihres Antrags wünschten, ein Eigentümerwechsel stattfand. Die Bearbeitung von rund 390 Anträgen war zum Ende des Jahres 2017 noch offen.

Für einen Großteil der Anträge wurde den Eigentümern zugesagt, dass die Kosten der erforderlichen baulichen Schallschutzmaßnahmen übernommen werden (12.438), für weitere 6.276 Anträge sagte die FBB eine Entschädigungszah-

lung zu. Die Entschädigung wird gezahlt, wenn die Kosten der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen mehr als 30 % des Verkehrswertes von Grundstück und Gebäude mit zu schützenden Räumen (schallschutzbezogener Verkehrswert) betragen. Dies betrifft im Tagschutzgebiet etwa die Hälfte der Objekte, im Nachtschutzgebiet aufgrund der weniger aufwendigen Maßnahmen hingegen keines. Für 807 Anträge sind keine Schallschutzmaßnahmen umzusetzen. Die zweckungebundene Entschädigung wird von der FBB ausgezahlt sobald die Kontodaten durch die Eigentümer übermittelt wurden, für rund 91 % der o.g. 6.276 Anträge ist dies bereits geschehen. In Fällen einer Kostenübernahme erforderlicher Schallschutzmaßnahmen erfolgt die Umsetzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen durch die Eigentümer und die Erstattung der Rechnung durch die FBB. Rund 3.000 Anwohner haben bislang Schallschutzmaßnahmen komplett oder teilweise umgesetzt, dies entspricht rund 24 % aller Anwohner, denen die Übernahme der Kosten der Schallschutzmaßnahmen seitens der FBB zugesagt wurde.



03

Risiken und Chancen

A Risikomanagement

Bei der FBB einschließlich Tochtergesellschaften ist ein umfangreiches Risikomanagement-system implementiert. Verantwortlich für die übergreifende Steuerung von Risiken ist das Zentrale Risikomanagement des Unternehmens. Eine regelmäßige Zuarbeit erfolgt durch die Risikoverantwortlichen der einzelnen Bereiche. Durch sie werden identifizierte Risiken bewertet und entsprechende Steuerungs- und Überwachungsmaßnahmen erarbeitet und nachverfolgt. Neu auftretende wesentliche Risiken sind im Rahmen einer ad-hoc-Berichterstattung, losgelöst von der regelmäßigen Berichterstattung, umgehend zu melden.

B. Wesentliche Risiken

Im Geschäftsjahr 2017 berichtete Risiken, welche einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit bzw. das Ergebnis der FBB haben könnten, werden im Folgenden erläutert.

B.1 Gesamtwirtschaftliche Risiken

Einen bedeutenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung des Luftverkehrs und somit auch der FBB können konjunkturelle Schwankungen haben. Zudem könnten die unsichere politische Situation und die zunehmende Anzahl von Terroranschlägen in vielen Ländern den Luftverkehr negativ beeinflussen. Die FBB sieht basierend auf der aktuell guten Konjunkturlage – die offizielle Wachstumsprognose für die deutsche Wirtschaft für das Jahr 2018 beträgt 2,0 % – eine weiterhin positive Verkehrsentwicklung und geht deshalb von einem stetigen Wachstum ihrer Geschäftsfelder Operations und Commercial aus.

B.2 Das Schallschutzprogramm BER

Die FBB hat die Risiken für das Schallschutzprogramm BER auch im Jahr 2017 fortlaufend erfasst und dokumentiert. Zu den wesentlichen Risiken gehören die Erhöhung der Anzahl anspruchsberechtigter Haushalte innerhalb der Schutz- und Entschädigungsgebiete sowie veränderte Vorgaben zur Anspruchsberechtigung von Räumen.

Die Bearbeitung der Schallschutzanträge ist im Jahr 2017 weiter vorangeschritten. Von den vorliegenden 21.162 Anträgen sind mittlerweile über 19.500 und somit 92 Prozent bearbeitet. Veränderte Vorgaben zur Anspruchsberechtigung von Räumen würden eine Neubearbeitung zahlreicher dieser bereits bearbeiteten Anträge nach sich ziehen.

Seit dem Jahr 2017 liegen verschiedene Klagen zur Anspruchsberechtigung von Räumen vor. Ein Abschluss dieser anhängigen Gerichtsverfahren kann für das kommende Jahr erwartet werden.

B.3 Strittige Regelungen der bisherigen Entgeltordnung / Risiko aus neuer Entgeltordnung

Zwei Klagen gegen die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung von Berlin wegen der Genehmigung der Entgeltordnung 2015 für den Flughafen Tegel wurden vom OVG Berlin-Brandenburg in 2016 abgewiesen. In einem der Verfahren wurde gegen die Entscheidung Revision zum BVerwG eingelegt. Die BFG ist in diesem Verfahren beigeladen. Zwei weitere Airlines haben gegen die Genehmigung der Entgeltordnung 2015 durch das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg für den Flughafen Schönefeld geklagt. Die FBB ist den Verfahren beigeladen. Dieselben Kläger haben auch Klagen gegen die Genehmigung der Entgeltordnung 2016 und 2017 gegen die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und das Ministerium für Infrastruktur und Stadtentwicklung erhoben. Diese Verfahren ruhen bis zur Entscheidung des BVerwG. Für alle Klagen bestehen erhebliche Zweifel an der Zulässigkeit. Sollten die Gerichte die Klagen der Airlines als zulässig erachten und sich zur Rechtmäßigkeit der Genehmigung durch die Landesluftfahrtbehörden äußern, sind die Auswirkungen auf die zivilrechtliche Wirksamkeit der Entgeltordnungen neu zu bewerten.

B.4 Schließung des Flughafens Tegel nach Inbetriebnahme des BER

Vor dem Hintergrund der baulichen Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg ist die Schließung des Flughafens Tegel geplant. Der Widerruf der Betriebsgenehmigung wird sechs Monate nach Eröffnung der künftigen Start- und Landebahnen wirksam¹. Die Planfeststellung ist damit aufgehoben². Diese Rechtslage hat sich durch den Volksentscheid im Land Berlin nicht verändert.

Mit der Schließung des Flughafens Tegel können Kosten für die Beseitigung von Gebäudeschadstoffen sowie für die Sanierung von Bodenaltlasten entstehen. Deren Umfang kann erst nach Rückgabe durch entsprechende Gutachten abschließend festgestellt werden. Diese Gutachten werden durch die Vertragsparteien jeweils gemeinsam beauftragt.

Die BFG kann auf vertraglicher Basis für die in diesen Gutachten genannten Schäden haftbar gemacht werden. Es besteht damit für die BFG das Risiko der Kostenübernahme für eine Beseitigung von möglichen Gebäudeschadstoffen oder Bodenaltlasten

Dem Risiko wurde durch die Bildung von Rückstellungen und der Erfassung von Abschreibungen Rechnung getragen..

B.5 Schadensersatzansprüche wegen Verschiebung der BER-Inbetriebnahme

Der FBB liegen Anspruchsschreiben von Dienstleistern, Mietern, Airlines und weiteren Unternehmen mit der Forderung auf Schadensersatz/Regress aufgrund der Verschiebung der ursprünglich für den 3. Juni 2012 avisierten Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg vor. 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. Aus diesem Grund lässt sich derzeit keine abschließende Aussage über die gesamte Höhe der Forderungen der einzelnen Anspruchsteller machen. Zum Jahresende 2017 waren zwölf Klage- bzw. Mahnverfahren anhängig, die Schadensersatzansprüche wegen der verschobenen Inbetriebnahme betreffen.

Die FBB geht weiterhin davon aus, dass ein Teil der Forderungen über gerichtliche Streitigkeiten geklärt werden wird, da es rechtliche Fragestellungen zu klären gibt. Erkennbare Risiken wurden im Jahresabschluss durch die Bildung von Rückstellungen berücksichtigt.

¹ Bescheid über den Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Flughafen Berlin-TXL 2004

² Bescheid über die Entlassung der Anlagen und Flächen des Flughafens Berlin-Tegel aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung (Aufhebung der Planfeststellung) 2006.

B.6 BER-Projektverlauf

Der am 1. September 2017 ausgereichte Rahmenterminplan (RTP) zur baulichen Fertigstellung des BER, inkl. der Vorlage der mängelfreien Prüfprotokolle für sicherheitsgerichtete Anlagen, sah eine Fertigstellung zum 31. August 2018 vor. Dieser Terminplan wurde bis zum Jahresende 2017 fortgeschrieben und in Abstimmung mit allen BER Projektbeteiligten präzisiert. Im Ergebnis ist eine Inbetriebnahme des BER im Oktober 2020 vorgesehen.

Eine Evaluierung des RTP durch weitere wichtige externe Projektbeteiligte wie Prüfungsinstanzen (TÜV), Projektplaner und Projektsteuerer ist erfolgt.

Die Expertise aller Beteiligten ergab unabhängig voneinander eine Übereinstimmung in der Einschätzung der Erreichbarkeit des nunmehr ermittelten Eröffnungstermins des BER.

Die derzeit größten Risiken bei der baulichen und genehmigungsrechtlichen Fertigstellung des BER liegen in den 5 Brandmeldeanlagen, der Sicherheitsbeleuchtung/Sicherheitsstromversorgung und der Steuerung der maschinellen Entrauchungsanlagen. Die genannten Risiken sind Gegenstand besonderer und regelmäßiger Überwachungsmaßnahmen.

B.7 Finanzierung und Finanzinstrumente

Infolge der Verschiebung der Inbetriebnahme 2013 wurde ein erhöhter Finanzierungsbedarf in Höhe von EUR 2,2 Mrd. für Baumehrkosten, notwendige Erweiterungsmaßnahmen und Kapitaldienst identifiziert. Nach Prüfung verschiedener Finanzierungsvarianten wurde in Abstimmung mit den Gesellschaftern der FBB beschlossen, den Finanzierungsbedarf hälftig mit Mitteln von Gesellschaftern sowie über zusätzliche Fremdkapitalaufnahmen zu finanzieren.

Seitens der Gesellschafter wurden die Mittel mit nachrangigen Darlehen in Höhe von EUR 1,107 Mrd. mit einer Laufzeit von 20 Jahren zur Verfügung gestellt. Die Fremdkapitalaufnahme erfolgt im Rahmen einer neuen Konsortialfinanzierung über bis zu EUR 2,5 Mrd. und einer Laufzeit von 10 Jahren, die zusätzlich zu den EUR 1,1 Mrd. eine Tranche in Höhe von bis zu EUR 1,4 Mrd. zur Refinanzierung der bestehenden Konsortialfinanzierung beinhaltet, welche im Februar 2017 vollzogen wurde. Sie wird in voller Höhe, wie die bisherige BER-Langfristfinanzierung, durch Bürgschaften der drei Gesellschafter der FBB besichert. Die neue Konsortialfinanzierung konnte im Vergleich zur Konsortialfinanzierung aus 2009 zu deutlich optimierten Konditionen abgeschlossen werden.

Risiken aus dem Anstieg des Zinsniveaus sichert die FBB variabel verzinsliche Kreditgeschäfte mittels des Abschlusses von Zinsswaps ab.

Aus der Festlegung eines konkreten Inbetriebnahmetermins für den BER mit Oktober 2020 ergeben sich Kündigungsmöglichkeiten für die Finanzierungsverträge im Rahmen der langfristigen Finanzierung. Aufgrund des günstigen Kapitalmarktumfeldes, der langjährigen Geschäftsbeziehungen mit den bestehenden

Finanzierungspartnern und den gegebenen Sicherheiten kann davon ausgegangen werden, dass es mit überwiegender Wahrscheinlichkeit nicht zu einer Beendigung der Verträge kommen wird. Darüber hinaus liegen Still-Halte-Erklärungen der anderen Finanzierungspartnern vor, in denen dargelegt wird, dass es nicht beabsichtigt ist, von dem derzeit vorliegenden Kündigungsgrund Gebrauch zu machen. In diesem Zusammenhang und aufgrund der Struktur der Gesellschafter, der bestehenden Gesellschafterdarlehen und des Gesellschaftszwecks (Betrieb von Flughäfen) sieht die Geschäftsführung die Fortführung der Unternehmenstätigkeit als gesichert an.

Ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf in Höhe von rd. 500 Mio. EUR basiert sowohl auf den Eröffnungstermin Oktober 2020 und berücksichtigt die finanziellen Folgen der verschobenen Eröffnung als auch noch zu tätige Investitionsaufträge für Erweiterung des Flughafenstandorts (Masterplan 2040). Zu Deckung des Finanzierungsbedarfes sind weitere Gesellschaftermittel und noch zu sicherndes Fremdkapital vorgesehen.

B.8 Auslastung der Mediennetze

Aufgrund 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.9 Entflechtung gem. §§ 6 ff. EnWG

Das EnWG verpflichtet vertikal integrierte Energieversorgungsunternehmen zur Entflechtung von Elektrizitäts- und Gasversorgungsnetzen gem. §§ 6 ff. EnWG. Seit 1. Januar 2014 werden die Elektrizitätsnetze an den Flughafenstandorten Berlin-Tegel und Berlin-Schönefeld durch die FEW derzeit in Form geschlossener Verteilernetze als eigenständige Netzbetreiberin geführt. Die überwachende Behörde für den Netzbetrieb ist hierbei die zuständige Regulierungsbehörde BNetzA, die weitergehende Entflechtungsanforderungen erlassen kann. Weitergehende Entflechtungsanforderungen können zur Notwendigkeit erheblicher gesellschaftsrechtlicher Anpassungen (Unbundling) führen.

B.10 Allgemeine Risiken

Weitere allgemeine Risiken bestehen z.B. bzgl. des Kompromittierens von IT-Systemen aufgrund von Hacker-Angriffen sowie bzgl. eines Brand- oder Terror-szenarios. Bonitätsrisiken ergeben sich überwiegend aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bzgl. Airline-Kunden. Diese werden mittels vorgelagerter Bonitätsprüfung, eines zeitnahen Mahnwesens sowie durch das Leisten von Vorauszahlung oder Stellung von Sicherheiten vermindert. Diese, sowie sonstige allgemeine, nicht weiter im Einzelnen aufgeführte Risiken, sind im Risikomanagementsystem des FBB-Konzerns erfasst und unter laufender Beobachtung.

B.11 Würdigung des Gesamtrisikos

Das Risikomanagementsystem des FBB-Konzerns wies für das Geschäftsjahr 2017 weder eine Bestandsgefährdung durch Einzelrisiken noch durch aggregierte Risiken auf. Auch für das Jahr 2018 sind bestandsgefährdende Risiken nicht erkennbar.

C. Wesentliche Chancen

Ein ausgewogenes Verhältnis von Chancen und Risiken zueinander, indem die Risiken aktiv gemanagt, zugleich aber die Wahrnehmung von Chancen Potenziale im Markt bietet, die die Ertragskraft des Unternehmens steigern z. B. durch Erschließung neuer Geschäftsfelder, steht bei der FBB auch weiterhin im Fokus.

C.1 Zusätzliche Commercial-Erlöse

Die Digitalisierung des Vertriebs ist auch bei der FBB ein integraler Bestandteil der Weiterentwicklung des kommerziellen Geschäfts. Im Geschäftsjahr 2017 wurde bereits eine neue Buchungsplattform für die Reservierung von Parkplätzen in Schönefeld, sowie die Online-Buchung der Common-Use-Lounge in Tegel implementiert. Im kommenden Jahr folgt die Einführung einer vielschichtigen Vertriebsplattform, um eine detaillierte Analyse von Kundenprofilen zu ermöglichen und somit allen Reisenden personalisierte Angebote anbieten zu können. Zusätzlich startet ein neues Projekt mit dem Ziel, neue Produkte und Dienstleistungen für Reisende zu identifizieren.

C.2 Finanzwirtschaftliche Chancen

Im Hinblick auf die finanzwirtschaftlichen Chancen konnte die FBB im Februar 2017 das niedrige Zinsniveau im Rahmen einer Festzinstranche unter der neuen Konsortialfinanzierung langfristig sichern.

C.3 Optimierte Organisationsstruktur und Prozesse

Anpassungen der Organisationsstruktur der FBB bieten weiterhin die Möglichkeit, Abläufe und Prozesse effizienter zu gestalten und somit Kostenvorteile bzw. neue Erlöse zu heben. Dies betrifft u. a. den Flughafenbetrieb, die Liegenschaftsverwaltung, die Non-Aviation-Aktivitäten sowie die Bautätigkeit und das Facility-Management. Insbesondere die Neustrukturierung der Real Estate Bereiche und die Weiterentwicklung der Organisation des Ausbauprogramms zur Umsetzung der komplexen Masterplanung stehen im Fokus zukünftiger Optimierungsmaßnahmen.

C.4 Allgemeine Chancen

Hinsichtlich ordnungspolitischer Maßnahmen besteht die Chance, dass sich u. a. durch das neue Luftverkehrskonzept der Bundesregierung und die Anpassung von Flugsicherungsgebühren sowie Luftsicherheitsgebühren positive Effekte für die Luftverkehrswirtschaft ergeben.



04

Erklärung zur Unternehmensführung

Mit Beschluss vom 7. Juli 2017 legte der Aufsichtsrat der FBB für den Frauenanteil im Aufsichtsrat sowie in der Geschäftsführung der FBB die Zielgröße mit jeweils 30 % fest. Diese soll innerhalb von fünf Jahren erreicht werden. Für den Aufsichtsrat sowie die Geschäftsführung der BFG wurden keine Zielgrößen festgelegt.

Entsprechend dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst wurden bei der FBB zunächst Zielgrößen auf der Basis der bis zum 31.08.2017 bestehenden Führungskreisstrukturen für den Anteil von Frauen unter den leitenden Angestellten festgelegt: Führungskreis 1 = 16,7 %; Führungskreis 2 = 8,3 %.

Zum 1. September 2017 wurden im Rahmen organisatorischer Anpassungen die Führungskreise durch Funktionshierarchien (Betriebs- und Bereichsleiter) ersetzt. Eine Festlegung von Zielgrößen für die neuen Funktionsbereiche ist für das Geschäftsjahr nicht erfolgt. Da sowohl die Anzahl der Führungskräfte als auch der Zuschnitt der Ebenen nicht mit den ehemaligen Führungskreisen übereinstimmen, ist die Festlegung der Zielgrößen für 2017 in Bezug auf die Führungskreise nicht mehr mit dem vorliegenden Frauenanteil auf der Basis der neuen Funktionshierarchien vergleichbar.

Anteil von Frauen in Aufsichtsgremien und Führungspositionen in %

	FBB		BFG	
	Zielgröße 2017	Stand 31.12.2017	Zielgröße 2017	Stand 31.12.2017
Aufsichtsrat	30	25	-	0
Geschäftsführung	30	33	-	33
Betriebsleiter	-	0	*)	*)
Bereichsleiter	-	15	*)	*)

*) Die BFG verfügt über keine Betriebs- und Bereichsleiter

Für die FEW, die FAA sowie die Dalandi-Gesellschaften ist jeweils ein Geschäftsführer bestellt. Die Positionen werden zum Abschlussstichtag nicht von Frauen besetzt. Ein Aufsichtsrat für die genannten Gesellschaften besteht nicht.



05 **Ausblick**

A. Entwicklung des Geschäftsbetriebs

A.1 Operations-Management / Verkehrsentwicklung

Für das Jahr 2018 liegt der Schwerpunkt in der Übernahme des Flugbetriebs von der Air Berlin durch die Lufthansa Gruppe/Eurowings und der easyJet. Mit Genehmigung durch die Europäische Union werden diese beiden Unternehmen ihre Strecken ab Berlin-Tegel ausbauen bzw. aufnehmen. Es muss sichergestellt werden, dass der Flugbetrieb reibungslos durchgeführt werden kann. Aufgrund der unterschiedlichen Geschäftsmodelle (Low-Cost- vs. Premium-Carrier) der Airlines ergibt sich deshalb in Tegel ein anderes Aufkommen. Im Gegensatz zu dem Hub- und Langstreckenverkehr der Air Berlin konzentrieren sich beide o.g. Fluggesellschaften auf den Punkt-zu-Punkt-Verkehr innerhalb Europas. Dies hat Auswirkungen auf die Operations am Standort.

Zusätzlich zu der Übernahme der Strecken und Flugzeuge von Air Berlin durch Eurowings und easyJet wird ein hohes Interesse an weiteren Flügen von neuen oder Bestandskunden verzeichnet.

Für den Standort Schönefeld wird 2018 kaum weiteres Wachstum erwartet, da die Auslastung der bestehenden Infrastruktur nur geringfügig Wachstum zulässt. Außerdem sind keine weiteren Stationierungen für 2018 geplant.

Ein moderates Wachstum bei den Passagierzahlen wird für 2018 erwartet, da sich der Verkehr in Berlin mit der Übernahme der Air Berlin erst einmal konsolidieren wird und die Übernahme der Strecken durch Eurowings und easyJet nicht vor Mitte Januar 2018 beginnt und dann sukzessive aufgebaut wird. Des Weiteren verliert Tegel durch die Insolvenz der Air Berlin seine Hub Funktion und somit den durch Air Berlin voran getriebenen Umsteigeverkehr. Es ist damit zu rechnen, dass mittelfristig die Kapazitäten an beiden Standorten wieder voll ausgenutzt werden. In den nächsten Jahren ist deshalb mit einem weiteren Wachstum zu rechnen.

A.2 Commercial-Management

Die Schaffung zusätzlicher Flächen insbesondere am Bestandsflughafen Schönefeld bleibt eine der zentralen Aufgaben für die Zukunft. Der Umbau des östlichen Piers in zwei großflächige Schengen- und Non-Schengen Bereiche, inkl. neuer Gastronomieangebote wird zu einer deutlichen Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf der Luftseite führen. Zusätzlich wird das Jahr 2018 vornehmlich im Zeichen der Digitalisierung stehen. So werden an beiden Bestandsflughäfen sowohl bestehende Werbeflächen digitalisiert, als auch neue Flächen im Innen- und Außenbereich digital erschlossen. Ein kontinuierlicher Ausbau der Vertriebsaktivitäten über Online-Vorausbuchung im Bereich der Parkierung rundet das Portfolio an Maßnahmen zur Erhöhung der kommerziellen Erlöse ab.

A.3 Liegenschaftsmanagement

Der Masterplan BER 2040 hat als ein wesentliches Ziel der landseitigen Immobilienentwicklung die Etablierung hochwertiger Nutzungen in Terminalnähe sowie die Ausbildung des Flughafenstandortes mit seinen Entwicklungsquartieren als eigenständigen Teilmarkt innerhalb des Berliner Immobilienmarktes formuliert. Dadurch sollen zusätzliche Erlöse für die FBB generiert und auf die Stärkung des Wirtschaftsstandortes BER direkt Einfluss genommen werden. Die zukünftige Immobilienentwicklung soll eine wichtige strategische Rolle im Unternehmen spielen, um damit einen nennenswerten Beitrag zur Verbesserung der Erlössituation des Unternehmens leisten zu können.

Unterstützt wird dieses Szenario durch die Erwartung, dass mit der Eröffnung des BER eine positive immobilienwirtschaftliche Marktnachfrage einsetzen wird, die weitere Investoren am Standort Flughafen BER und im Flughafenumfeld ansiedeln wird.

B. Wirtschaftliche Entwicklung

In den letzten Jahren partizipierte die Hauptstadtregion überdurchschnittlich positiv am Anstieg des Fluggastaufkommens in Deutschland. Für die Berliner Flughäfen war dies ein wesentlicher Umsatztreiber und wurde vor allem durch das anhaltende Wachstum bei den Low-Cost-Airlines mit deren Point-to-Point-Verkehren begünstigt.

Für die kommenden Jahre wird mit einem fortgesetzten Anstieg des Fluggastaufkommens in Deutschland gerechnet, dass durch die positiven konjunkturellen Prognosen für Deutschland und auch für Europa gestützt wird. Analog erwarten die Berliner Flughäfen kurz- bis mittelfristig ein anhaltendes Wachstum. Dies gilt trotz der Insolvenz der Air Berlin, des bis dahin größten Kunden der Berliner Flughäfen. Wegen der Nachfrage wird davon ausgegangen, dass die betroffenen Verkehre durch andere Fluggesellschaften bereits 2018 übernommen werden, die den Berliner Markt zunehmend stärker bedienen.

Für die Berliner Flughäfen ist 2018 im Vergleich zu 33,33 Mio. Passagieren in 2017 eine Steigerung um rund 5,5 % auf 35,16 Mio. Passagiere mit Schwerpunkt auf dem Bestandsflughafen Schönefeld geplant. Zur Bewältigung des Verkehrswachstums in Schönefeld wird der Ausbau der dortigen Infrastruktur fortgesetzt, deren Nutzung bis zum Jahr 2025 vorgesehen ist. Zugleich wird erwartet, dass sich die bereits sehr hohe Kapazitätsauslastung des Bestandsflughafens Tegel weiterhin wachstumshemmend auswirkt. Mit der sukzessiven Übernahme der 2017 weggefallenen Air Berlin-Verkehre ist 2018 insgesamt eine Zunahme der gewerblichen Flugbewegungen von 263,2 Tsd. um rund 4,2 % auf 274,2 Tsd. geplant. Im Rahmen der fortgesetzten Marktkonsolidierung im Luftverkehr wird mit einer durchschnittlich höheren Flugzeugauslastung gerechnet.

Die 2018 geplanten Umsatzerlöse werden vor allem durch die erwartete Zunahme des Verkehrsaufkommens und durch Entgeltanpassungen gegenüber 2017 um rund 8 % steigen. Hierin sind aber auch Zuwächse im Non-Aviation-Geschäft enthalten. Zusätzlich sind auch 2018 wieder Erträge aus Grundstücksverkäufen geplant, die eine Ansiedelung von Gewerbe in der Nähe des Flughafens Schönefeld fördern.

Die bauliche Fertigstellung des BER und die Umsetzung des Ausbauprogramms am Standort Schönefeld sowie des Projektes zur Betriebssicherung am Standort Tegel begründen temporäre Zusatzkosten. Dies führt zu einem Anstieg des Aufwands für Instandhaltung als auch weiterer betrieblicher Aufwendungen, deren Entwicklung z. T. durch einen Mehrbedarf an Dienst-, Sicherheits- und Beratungsleistungen zur Umsetzung der Projekte gekennzeichnet ist. Für 2018 ist eine leichte Erhöhung des Personalbestandes geplant, die neben dem Ganzjahreseffekt aus dem unterjährigen Anstieg der Mitarbeiterzahlen im Jahr 2017 sowie Tarif- und Beitragssteigerungen zu einer Zunahme des Personalaufwands führt. Der Personalaufwand pro FTE (Full-time equivalent im Jahresdurch-

schnitt) verändert sich um rd. + 0,7 % auf durchschnittlich 74,3 TEUR/FTE in 2018. Gleichzeitig wird eine Steigerung des Ertrags pro FTE um rd. 4,5 % auf durchschnittlich 230 TEUR/FTE erwartet.

Für die Abschreibungen ist 2018 lediglich ein geringfügiger Anstieg geplant, der sich aus dem Ganzjahreseffekt 2017 getätigter und aus 2018 geplanten vor allem betrieblichen Investitionen ergibt.

Im Ergebnis dessen und unter Berücksichtigung des aufgrund der 2017 umgesetzten Zinsswap-Restrukturierung verminderten Zinsaufwandes ist 2018 ein Konzernfehlbetrag von rund EUR 117 Mio. geplant.

C. Der neue Flughafen Berlin Brandenburg

C.1 Bauliche Fertigstellung

Der BER wird im Oktober 2020 eröffnen. Der Abschluss der baulichen Ausführung und der technischen Inbetriebnahme im Fluggasterminal inkl. der baurechtlichen geforderten mängelfreien Prüfprotokolle der sicherheitsgerichteten Anlagen wird für 2018 angestrebt. Anschließend erfolgt die am BER baurechtlich zusätzlich geforderte Wirk- und Prinzipprüfung, die nochmals alle Anlagen im Verbund auf ihre Schutzzielerfüllung testet. Danach erfolgt bis zur eigentlichen Eröffnung des BER die baurechtliche Nutzungsfreigabe und die Durchführung des operativen Inbetriebnahmeprozesses (ORAT - Operational Readiness and Airport Transfer).

C.2 Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten – Entwicklung Masterplan BER 2040

Der neue Flughafen BER und sein weiterer Ausbau sind von besonderer Bedeutung für die Hauptstadt Berlin und das Land Brandenburg. Die Region um den BER ist derzeit eine der am stärksten wachsenden Bereiche in Berlin-Brandenburg. Der Flughafen ist schon jetzt Ausgangspunkt und Motor für dieses Wachstum.

Der sich rasant verändernde Luftverkehrsmarkt mit einer erheblichen Zunahme der Low-Cost-Carrier, neuen Airlines und Verbindungen sowie steigenden Sicherheitsanforderungen sind für den Flughafenbetrieb immer wieder neue Herausforderungen. Auf diese Veränderungen muss ein moderner Flughafen reagieren. Und zwar nicht nur im Betrieb und den Prozessen, sondern auch bei der Infrastruktur. Die wichtigsten Faktoren dafür sind die Wünsche und Erwartungen der Passagiere (und Airlines) nach mehr Aufenthaltsqualität, Kundenerlebnis, gute Erreichbarkeit und die sich verändernden Rahmenbedingungen. Die Anforderung des modernen Luftverkehrsmarktes und die veränderten Verkehrsstrukturen brauchen eine Weiterentwicklung der Infrastruktur. Die Prog-

nosen für das Jahr 2040 gehen von einem Wachstum am Standort auf rund 55 Mio. Fluggästen aus. Der Anteil an Direktverkehren wird dabei bei 85 bis 90 % liegen. Dies erfordert für den Flughafen und dessen weitere Entwicklung mehr Flexibilität und Konzentration sowie mehr Terminalfläche für Sicherheitskontrollen, die Gepäckabfertigung und Check-In.

Aus diesem Grund wurde 2017 das Projekt „Masterplan BER 2040“ umgesetzt. Der Masterplan ist ein Strategiepapier, das die Umsetzung des infrastrukturellen und städtebaulichen Leitbilds vor dem Hintergrund der stark steigenden Fluggastzahlen beschreibt. Ziel des Masterplans ist auch die Förderung der wirtschaftlichen und strukturellen Entwicklung der Region.

Der Masterplan stellt die generelle Verortung und den zeitlichen Bedarf an Fluggastanlagen, Flugbetriebsflächen, betriebsnotwendigen Gebäuden und der Medien- und Verkehrserschließung dar. Darüber hinaus definiert er Flächen und Umfang der Immobilienentwicklung am Standort BER. Dabei orientiert er sich an den drei Leitideen, die dem Auftrag der Entwicklung eines Masterplans von Anfang an zugrunde lagen:

1. Zentrale, flexible Terminalinfrastruktur schaffen
2. Neue Airport City als urbanen Ort entwickeln
3. Vernetzte Mobilität / Intermodale Konnektivität herstellen

Gestützt auf die Luftverkehrsprognose und weitere Planungsprämissen wurde der Bedarf für die Fortentwicklung der Infrastruktur ermittelt. Am BER wird im Vergleich zu anderen Flughäfen dieser Größenordnung, wie heute auch, ein sehr differenzierter Airline-Mix prognostiziert. Ein klassischer Home Carrier, der das Verkehrsmuster dominiert und eine Hubstruktur entwickelt, fehlt. Die Nachfragesteigerung findet, begründet durch die Attraktivität der Stadt Berlin, im Lokalaufkommen statt. Dem Umsteigeverkehr kommt keine Schlüsselrolle zu. Der landseitige Zugang (Terminals) sowie die Erreichbarkeit muss folglich weitgehend auf diese Verkehrslast eingestellt werden. Der innereuropäische Verkehr dominiert mit ca. 90 Prozent das Aufkommen und wird mit Luftfahrzeugen der Kategorie C und teils sehr kurzen Wendezeiten (20 – 30 Minuten) abgewickelt. Dies erfordert effiziente Prozesse auf Abfertigungsvorfeldern und im Terminal mit seinen Pier-Strukturen. Abseits gesicherter Prognosen ist dem Langstrecken- und Umsteigeverkehr gleichwohl Beachtung zu schenken. Der Luftverkehrsmarkt ist insgesamt sehr volatil. Low-Cost-Carrier in Asien, Amerika und auch in Europa dringen zunehmend in den Point-to-Point Langstreckenmarkt vor und werden sich auch mit anderen Carriern vernetzen. Die Infrastruktur muss flexibel auf diese Entwicklungen reagieren können.

Der Aufsatzpunkt für den Masterplan BER 2040 stellt den Bestand zum Zeitpunkt 2017 dar. Das Ausbauprogramm, im Jahr 2015 entwickelt, wurde kritisch überprüft, modifiziert und ebenso wie dringliche kurzfristige Maßnahmen zur Betriebsoptimierung Schönefelds in die Masterplanung integriert.

Vieles am neuen Flughafen BER ist bereits so angelegt, dass es dem prognostizierten Wachstum Stand hält. Mit den beiden am BER existierenden Start- und

Landebahnen können die erforderlichen Flugbewegungen für 55 Mio. Passagiere im Jahr 2040 gut abgefertigt werden. Auch der neue Bahnhof direkt unter dem Terminal 1 ist mit seinen sechs Gleisen so angelegt, dass genügend Kapazität für die hier ankommenden Passagiere mit Fern-, Regional- und S-Bahn sowie dem Airport Express bereitstehen.

Zur Bewältigung des prognostizierten Passagiervolumens bis 2040 ist der Aus- bzw. Neubau von Terminals sowie von Flugbetriebsflächen und betriebsnotwendigen Gebäuden erforderlich. Die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) kann diese Kapazitäten am BER bereitstellen. Der Masterplan BER 2040 definiert den schrittweisen und bedarfsgerechten Ausbau des neuen Flughafens BER in vier Phasen.

D. Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft

In der Gesamtbetrachtung sieht die Geschäftsführung die FBB als gut aufgestellt für eine positive weitere Entwicklung. Ziel ist es, den Flughafen BER so zügig wie möglich fertig zu stellen. Die Geschäftsführung hat deswegen die BER-Risiken kritisch analysiert und einen Inbetriebnahmetermin definiert, der unternehmerisch verantwortlich und für die FBB und ihre Partner belastbar und sicher ist. Zudem wird die FBB 2018 weiter in die Bestandsflughäfen Schönefeld und Tegel investieren, damit dort ein möglichst reibungsarmer Betrieb möglich ist. Weitere Ausbauarbeiten sind mit der Masterplanung eng verzahnt.

Schönefeld, 15. März 2018

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup Heike Fölster Dr. Manfred Bobke-von Camen

„Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2017, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzernkapitalflussrechnung und dem Konzern-Eigenkapitalspiegel für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 sowie den Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Die in Abschnitt IV. des Konzernlageberichts erhaltene Erklärung zur Unternehmensführung haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2017 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der in Abschnitt IV. des Konzernlageberichts enthaltenen Erklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen

ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist. Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt einzutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für

unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsamen Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu füh-

ren, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;
- holen wir ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von

den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrundeliegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.“

Berlin, 16. März 2018

Ernst & Young GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Seidel, Wirtschaftsprüfer

Schmidt, Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber:

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
12521 Berlin

www.berlin-airport.de

www.facebook.com/berlinairport

www.twitter.com/berlinairport

www.twitter.com/fbb_corporate

www.instagram.com/berlin_airport

Flughafeninfo +49 30 60911150

Vi.S.d.P.: Hannes Stefan Hönemann

Tel. +49 30 609170100

Fax: +49 30 609170070

E-Mail: pressestelle@berlin-airport.de

Redaktion: Verena Heydenreich

Grundlayout: Scholz & Friends

Gestaltung, Realisation: andesee Werbeagentur GmbH & Co. KG

Fotos, Abbildungen:

Archiv Flughafen Berlin Brandenburg GmbH: S. 42 oben und unten, 45 oben
andesee Werbeagentur GmbH & Co. KG: S. 17, 68/69, 86, 93, 113, 118

Astoc, Amd.Sigma, Play-Time: S. 32/33, 36/37, 38

ATP / amd: S. 35 unten

BQN – Berlin Braucht Dich: S. 66 oben

Brandenburg.de: S. 4

Günter Wicker: Titel, S. 5, 6/7, 8/9, 10/11, 15 oben, 16, 18, 19, 24 unten, 25, 26/27,
28/29, 30/31, 35 oben und mitte, 40/41, 42 mitte, 45 mitte und unten, 46/47, 49,

50/51, 52/53, 54, 60, 61 oben, 62/63, 65 mitte und unten, 66 unten, 67 unten, 70/71

Janine Kersten, Philipp Jander / Flughafen Berlin Brandenburg GmbH:

S. 15 unten

Laggner Finest Food & Wine GmbH: S. 24 oben

Michael Setzpfandt: S. 65 oben

Pauline Strassberger: S. 67 oben

Robert Preußner / Flughafen Berlin Brandenburg GmbH: S. 58, 61 unten

Thomas Kierok: S. 22/23

Umweltmanagement Flughafen Berlin Brandenburg GmbH: S. 57, 59

Verena Heydenreich / Flughafen Berlin Brandenburg GmbH: S. 12/13

Stand: Mai 2018

