



Geschäftsbericht 2018

SXF, TXL, BER

Inhalt

4	Vorab	34	Masterplan BER 2040	76	Unsere Zahlen
4	Vorwort des Aufsichtsratsvorsitzenden	36	Kapazitätsicherung	78	Bilanz
6	Editorial der Geschäftsführung	40	Leitbild für den Flughafenstandort	80	Gewinn- und Verlustrechnung
		42	Immobilienentwicklung	81	Kapitalflussrechnung
8	Luftverkehr in der Hauptstadtregion	44	Für unsere Region	82	Eigenkapitalspiegel
10	Flughafenstandort Berlin-Brandenburg	48	Dialogforum Airport Berlin Brandenburg	84	Anhang
12	Cargo in SXF, TXL und am BER	50	Auswirkungen auf die Umwelt managen	102	Entwicklung des Anlagevermögens
16	Verkehrsstatistik 2018	52	Schallschutzprogramm BER	106	Lagebericht
20	Destinationen 2018	54	Lärm vermeiden		
		62	Luftqualität	146	Impressum
22	Mehr als nur Fliegen	64	Ultrafeinstaubmessungen		
24	Aufenthalt am Flughafen	66	Die Flughafengesell- schaft als Arbeitgeber		
27	Commercial Marketing	68	Arbeiten bei der FBB		
		71	Ausbildung und Studium an den Flughäfen		
28	Flughafen Berlin Brandenburg	73	Diversity an den Flughäfen		
30	Überblick Projekt BER	74	Unternehmensorganigramm		
		75	Beteiligungsverhältnisse		

Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH blickt mit dem Flugbetrieb in Tegel und Schönefeld auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, der Airlines und aller Partner an den Flughäfen haben mit großen Engagement steigende Verkehrszahlen gemeistert und der Gesellschaft ein gutes betriebswirtschaftliches Ergebnis beschert. Für die gute Arbeit bedanke ich mich im Namen des gesamten Aufsichtsrats bei allen Beteiligten.

Um in Zukunft mehr Passagieren besseren Service und mehr Platz bieten zu können, brauchen wir den BER. Vor allem die verstärkte internationale Anbindung der Hauptstadtregion ist ohne den BER nicht denkbar. Inzwischen können wir erkennen, dass sich die Bau- und Planungsprozesse am BER stabilisiert haben und die Arbeiten voranschreiten. Gemeinsam mit externen Sachverständigen, dem TÜV Rheinland und Fachleuten der Flughafengesellschaft haben wir uns sehr ausführlich mit der Baufertigstellung und dem daraus folgenden Eröffnungstermin beschäftigt. Die Einschätzungen

aus dem Dezember 2017, als wir den Oktober 2020 als Inbetriebnahmetermin festgelegt haben, erweisen sich als belastbar. Dies ist die feste Überzeugung im Aufsichtsrat.

Auch wenn die Inbetriebnahme des BER unser zentrales Ziel ist, gilt es auch heute bereits die Zukunft im Blick zu haben. Die ersten konzeptionellen Überlegungen sind mit der Masterplanung vorgelegt worden. Mit der jetzt anstehenden Gründung einer Projektgesellschaft wollen wir die notwendigen Baukompetenzen bündeln und neu aufbauen, um für die anstehenden Zukunftsaufgaben gut aufgestellt zu sein.

Neben den baulichen und operativen Aufgaben für den Bereich im Flughafenzaun bleibt es unsere Aufgabe, ein guter Nachbar für das Umland zu sein – dies umso mehr angesichts erheblich steigender Verkehrszahlen nach Eröffnung des BER. Die jüngsten Urteile der Gerichte haben weitere Klarheit in bisher strittigen Fragen geschaffen.

Mein Appell ist nach wie vor, die bauliche Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen möglichst bald zu realisieren. Dies gilt insbesondere für einen großen Kreis unserer Nachbarn, die ihre Entschädigungszahlung erhalten haben.

Ein effektiver Motor für Wirtschaft und Infrastruktur der gesamten Metropolregion mit einem guten Finanzergebnis, ein verlässlicher Partner für Bürger und Umlandgemeinden, ein verantwortungsvoller Arbeitgeber mit motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu sein – das ist und bleibt unsere Zielsetzung, bei der ich um Ihre Unterstützung bitte.

Ihr
Rainer Bretschneider
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH



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

*Heike Fölster,
Geschäftsführerin Finanzen*

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

Editorial

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Luftverkehrsstandort Hauptstadtregion entwickelt sich weiterhin sehr dynamisch. Dadurch kann die Flughafengesellschaft auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2018 mit deutlichen Zuwächsen im Kerngeschäft zurückblicken. Das operative Ergebnis (EBIT-DA) der Berliner Flughäfen hat im Jahr 2018 mit EUR 118,7 Mio. einen neuen Bestwert erreicht. Wie in den Vorjahren hatte der Flughafen Tegel daran einen besonderen Anteil. Im vergangenen Jahr starteten oder landeten hier erstmals mehr als 22 Millionen Passagiere. Auch Schönefeld konnte mit knapp 13 Millionen Passagieren auf ein betriebbares Jahr 2018 zurückblicken. Zusammen flogen von den Berliner Flughäfen im Berichtsjahr 34.726.367 Passagiere. Das sind 4,2 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum.

Trotz der in die Jahre gekommenen Infrastruktur an beiden Flughäfen kümmern wir uns weiter intensiv darum, den Gästen den Abflug und die Ankunft so angenehm wie möglich zu machen. Mit vielen kleineren Maßnahmen, wie beispielsweise einer

neuen Sicherheitskontrolllinie in Tegel oder dem Self-Service-Check-In in Schönefeld konnten wir auch in diesem Jahr die Abläufe im Flugbetrieb verbessern. Beide Berliner Flughäfen, also Schönefeld und Tegel, gehören regelmäßig zu den pünktlichsten deutschen Verkehrsflughäfen. Dass wir das hohe Verkehrsaufkommen in dieser Qualität bewältigen konnten, verdanken wir dem großen Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Entwicklung unserer Verkehrszahlen basiert nicht nur auf einem attraktiven und modernen Airline-Mix mit vier großen Airlines und vielfältigen Flugzielen, sie wird auch beeinflusst durch die prosperierende Hauptstadtregion. Das Wachstum macht eines aber besonders deutlich: Wir brauchen den BER als modernen großen Hauptstadtflughafen. Der BER ist gemeinsam mit dem Flughafen Schönefeld, der vorerst als Terminal T5 Teil des BER wird, die Antwort auf die Anforderungen der Metropolregion. Mit der Bündelung des Flugverkehrs an einem Standort wird es uns gelingen, das Wachstum zu be-

wältigen. Auch die Baufertigstellung schreitet planmäßig voran. Bei der Ent-
rauchung haben wir mit der Fertigstellung und TÜV-Abnahme der übergeordneten Brandschutzanlage (ÜSSPS) einen wichtigen Schritt in Richtung Eröffnung gemacht und konnten erneut ein kritisches Gewerk abmelden. Der Baufortschritt bestätigt die Stabilität und Qualität der implementierten Prozesse.

Beim Terminal T2 konnten wir die Prozessschwierigkeiten der Anfangsphase ebenfalls überwinden. Parallel läuft bereits der Inbetriebnahme-Prozess (ORAT) und die operative Vorbereitung auf den tatsächlichen Flugbetrieb gewinnt weiter an Bedeutung. Auch hier kommen wir dem Ziel Schritt für Schritt immer näher. Die komplette Infrastruktur samt verbauter und abgenommener Anlagen wird in den





Verbundtests überprüft und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter übernehmen die notwendigen Prozesse. Bei unseren Partnern, allen voran den Airlines, erkennen wir ebenfalls die Vorbereitung auf den Flugbetrieb am BER. Die Airlineallokation hat bereits begonnen und wir haben mit der Verteilung der großen Airlines am zu-

künftigen Hauptstadtflughafen BER bereits die wichtigsten Eckpunkte gesetzt.

Das Interesse der Immobilienwirtschaft, rund um den Flughafen einen neuen Stadtteil entstehen zu lassen, ist groß. Die anhaltend gute Immobilienentwicklung der Hauptstadt und der Umlandregion gehen auch am Flug-

hafen nicht vorbei. Die Möglichkeiten der Vermarktung unserer Flächen haben sich durch die aktuelle Marktlage noch weiter verbessert.

Unterm Strich bedeutet das ganz klar: Wir planen, den Flughafen BER im Oktober 2020 zu eröffnen, derzeit sind uns keine Umstände bekannt, die diesen Termin in Frage stellen.

Die Geschäftsführung der
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

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

Heike Fölster
Geschäftsführerin Finanzen

Dr. Manfred Bobke-von Camen
Geschäftsführer Personal



Luftverkehr in der Hauptstadtregion

Berlin ist mit 34,7 Millionen Passagieren im Jahr 2018 und einem Passagierwachstum von 4,2 Prozent der drittgrößte Flughafenstandort in Deutschland. Im Direktverkehr nimmt Berlin sogar die Spitzenposition in Deutschland ein. Es wurden insgesamt 203 Ziele von 90 Fluggesellschaften direkt angefliegen. Eine neue Langstreckenverbindung nach Philadelphia kommt im Juni 2019 hinzu und Air Canada Rouge stockt sein Flugangebot nach Toronto im Sommer 2019 auf.



01



02



01 Am 20. Juni 2018 nahm Scoot, ein Low-Cost-Carrier der Singapore Airlines Group, die Langstreckenverbindung von Berlin-Tegel nach Singapur auf. Zum Einsatz kommt eine Boeing 787 Dreamliner.

02 Ein easyJet Airbus A321neo beim Einrollen in die Parkposition am Flughafen Schönefeld.
03 Air France verbindet den Flughafen Tegel mehrmals täglich mit der französischen Hauptstadt Paris.

04 Nordlichter und die nächtliche isländische Winterlandschaft: Im Sommer besuchte diese farbenfrohe Boeing 757-300 den Flughafen Tegel. Icelandair fliegt regelmäßig von Berlin nach Reykjavik.

Flughafenstandort Berlin-Brandenburg

Fast 35 Millionen Passagiere ab Berlin

Zum Ende des Geschäftsjahres 2018 wurden von den Flughäfen Tegel und Schönefeld insgesamt 34.726.367 Passagiere abgefertigt. Das Passagieraufkommen in 2018 wuchs damit um 4,2 % und lag über dem deutschen Durchschnitt von 4,0 % (ADV).

Der Flughafen Schönefeld verzeichnete mit 12.725.937 Passagieren (-1,1%) ein etwas niedrigeres Aufkommen als im Vorjahr. Gleichzeitig ist die Zahl der Flugbewegungen auf 105.955 gestiegen (+4,6 %). Dies ist hauptsächlich auf die vorübergehende Stationierung des ADAC Rettungshubschraubers am Standort Schönefeld zurückzuführen.

Mit 22.000.430 Passagieren konnte Tegel erstmals über 22 Millionen Passagiere abfertigen (+7,5 %). Die Flugbewegungen wuchsen im Jahr 2018 auf 187.292 an (+7,8 %).

Aufgrund der Insolvenz von Air Berlin Ende 2017 begann das Jahr 2018 mit vielen Unsicherheiten. Im Laufe des Jahres hat sich die Situation ver-

bessert und innerhalb Europas konnte die durch die Insolvenz der Air Berlin und Niki entstandene Lücke wieder komplett geschlossen werden. Viele Strecken wurden von Eurowings, easyJet, Laudamotion und anderen Fluggesellschaften übernommen und weiter ausgebaut. Die durchschnittliche Auslastung der Flüge sank dabei nur gering von 79 % auf 77,8 %.

Für 2019 wird ein weiteres Wachstum bei den Passagierzahlen erwartet. Der Markt wird die durch die Insolvenz der Germania und anderer touristischer Fluggesellschaften entstandenen Kapazitäten sehr schnell wieder aufnehmen. Im Juni 2019 nimmt die American Airlines ihre Langstreckenverbindung von Berlin Tegel nach Philadelphia auf.

202 Ziele

59 Länder

90 Fluggesellschaften



03



04



The image shows the side of a white Hainan Airlines aircraft. The name "Hainan Airlines" is written in red cursive script. Below the name, there are several rows of oval windows. A large yellow and red stripe, representing the German flag, runs diagonally across the fuselage. On the right side, there is a large rectangular panel with a yellow border, possibly a cargo door or a service panel.

Hainan Airlines

Cargo

in SXF, TXL und am BER

Hainan Airlines verbindet seit zehn Jahren Berlin mit Peking. Am 5. September 2008 startete die chinesische Airline erstmals ab Berlin-Tegel direkt in die Hauptstadt der Volksrepublik. Aktuell wird die Verbindung fünfmal wöchentlich bedient. Dabei werden pro Flug auch rund 12 Tonnen Luftfracht mit verladen. Während unter anderem Pharmazeutika, aber auch das Ampelmännchen als Berlin-Souvenir nach China gehen, kommen Elektronik und Stoffe aus China.

AKE 61923 HU



AKE 61923 HU



AKE 62010 HU



空航南海



TREPPEL

11 bar

NOTBEDIENUNG

Im Auftrag der
WISAG

L019

Luftfracht in Berlin 2018

Wachstum durch Expressdienste

Über die Frachtanlagen der Berliner Flughäfen wurden 2018 mit 90.500 Tonnen rund 1% mehr Luftfracht und -post umgeschlagen (Flugzeugbeladung und Lkw-Umladungen). Der Rückgang der luftseitigen Beiladung in TXL durch den Entfall der Air Berlin-Langstrecken wurde durch ein erhöhtes landseitiges Aufkommen per Lkw-Verladung ausgeglichen.

Von der Gesamtmenge wurden 40.088 Tonnen per Flugzeug beladen und entladen, 4.457 Tonnen per Nachtluftpost im Auftrag der Deutschen Post World Net AG nach Stuttgart geflogen. Rund 46.000 Tonnen wurden von den Airlines und Speditionen zusätzlich als Luftfracht per Lkw zu den Europahubs der Airlines über die Luftfrachtanlagen in Berlin abgefertigt.

Am **Flughafen Tegel** wurden im letzten Jahr 27.931 Tonnen Luftfracht als Beiladung ins Flugzeug verladen sowie 4.436 Tonnen Luftpost und rund 46.000 Tonnen im Luftfrachtersatzverkehr für Airlines und Spediteure überwiegend von den beiden Frachtabfertigern Wisag und Swissport Cargo Service umgeschlagen. Den weggefallenen Air Berlin-Langstrecken standen Neuaufnahmen der Singapore Airlines Tochter

Scout nach Singapur mit der Boeing B787 sowie eine Erweiterung der Flüge von Delta Airlines nach New York gegenüber.

In **Schönefeld** wurden 12.273 Tonnen Luftfracht per Flugzeug geflogen. Wachstumstreiber war der Expressdienst UPS. Aufgrund zunehmender Onlinebestellungen bindet UPS die Hauptstadtregion jetzt mit einem B737 Frachter mit dem Europahub in Köln an. 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 betreibt am 24h geöffneten SXF ein Hilfsgüterzentrum.

Mit Kühne + Nagel ist im September 2018 ein weiterer Großspediteur in das BER Cargo Center eingezogen. Bereits seit August 2013 erfolgt die Frachtabfertigung Schönefelds über das Cargo Center am BER. Dort sind neben dem Frachtabfertiger Wisag Cargo Service u.a. Lufthansa Cargo, DHL und alle

notwendigen Behörden wie Grenzveterinär, Pflanzengesundheitskontrolle und der Zoll 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.

**Onlinehandel
in der Haupt-
stadtregion
begünstigt
Express-Fracht
in SXF**

oben: Entladung von Fracht aus einem Charter-Flugzeug am Flughafen Schönefeld
unten: Beiladung einer Langstrecken-Maschine der Air Canada Rouge



Gesamt

Verkehrsstatistik

Berlin

	2018	Veränderung zum Vorjahr in %
A. Fluggäste gesamt	34.726.367	4,2 %
I. Lokalverkehr	34.715.864	4,2 %
1. Linienverkehr	33.919.467	3,4 %
a) Inland	8.433.796	2,2 %
b) Ausland	25.485.671	3,8 %
2. Gelegenheitsverkehr	796.397	60,5 %
a) Pauschalflugverkehr	759.616	63,8 %
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	25.205	10,4 %
c) Sonstiger Verkehr	11.576	21,9 %
II. Transit	10.503	-24,9 %
B. Flugzeugbewegungen gesamt	293.247	6,6 %
I. Gewerblicher Verkehr	279.936	6,4 %
1. Linienverkehr	260.802	4,4 %
a) Passagierverkehr	258.962	4,7 %
b) Frachtverkehr	1.840	-22,6 %
2. Gelegenheitsverkehr	19.134	42,1 %
a) Pauschalflugverkehr	5.184	63,9 %
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	5.862	2,4 %
c) Frachtverkehr	588	>100,0 %
d) Sonstiger Verkehr	7.500	73,7 %
II. Nichtgewerblicher Verkehr	13.311	12,7 %
C. Luftfracht gesamt (Kilogramm)	38.941.903	-19,5 %
I. Lokalverkehr Summe	38.941.903	-19,5 %
a) Ausladung	16.451.959	-19,7 %
b) Zuladung	22.489.944	-19,3 %
1. Linienverkehr	32.900.352	-30,5 %
a) Frachtverkehr	4.155.698	-33,5 %
2. Gelegenheitsverkehr	6.041.551	> 100,0 %
II. Transit	1.262.600	37,3 %
D. Luftpost gesamt (Kilogramm)	4.456.702	1,5 %
I. Lokalverkehr	4.456.433	1,5 %
1. Nacht-Postverkehr	4.260.050	1,3 %
II. Transit	269	-87,8 %



Spitzenwerte 2018

TXL

SXF



187.292

Flugzeug-
bewegungen



22.000.430

Passagiere



105.955

Flugzeug-
bewegungen



12.725.937

Passagiere

Spitzentage

19.10.2018

634

Flugzeugbewegungen



26.10.2018

352

Flugzeugbewegungen

28.09.2018

88.748

Passagiere



19.10.2018

45.263

Passagiere

Spitzenstunden

25.06.2018, 18 – 19 Uhr

52

Flugzeugbewegungen



26.10.2018, 16 – 17 Uhr

32

Flugzeugbewegungen

28.10.2018, 19 – 20 Uhr

7.129

Passagiere



27.09.2018, 11 – 12 Uhr

4.197

Passagiere

SXF

Verkehrsstatistik Schönefeld

	2018	Veränderung zum Vorjahr in %
A. Fluggäste gesamt	12.725.937	-1,1 %
I. Lokalverkehr	12.720.830	-1,1 %
1. Linienverkehr	12.291.004	-2,3 %
a) Inland	323.565	-37,4 %
b) Ausland	11.967.439	-0,8 %
2. Gelegenheitsverkehr	429.826	54,3 %
a) Pauschalflugverkehr	397.792	58,5 %
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	21.630	12,8 %
c) Sonstiger Verkehr	10.404	23,4 %
II. Transit	5.107	-40,4 %
B. Flugzeugbewegungen gesamt	105.955	4,6 %
I. Gewerblicher Verkehr	98.048	3,9 %
1. Linienverkehr	82.927	-1,6 %
a) Passagierverkehr	81.578	-1,0 %
b) Frachtverkehr	1.349	-28,9 %
2. Gelegenheitsverkehr	15.121	49,1 %
a) Pauschalflugverkehr	2.634	61,2 %
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	5.346	8,7 %
c) Frachtverkehr	580	> 100,0 %
d) Sonstiger Verkehr	6.561	96,6 %
II. Nichtgewerblicher Verkehr	7.907	14,6 %
C. Luftfracht gesamt (Kilogramm)	11.096.860	32,3 %
I. Lokalverkehr Summe	11.096.860	32,3 %
a) Ausladung	5.029.410	26,2 %
b) Zuladung	6.067.450	37,8 %
1. Linienverkehr	5.529.172	-25,1 %
a) Frachtverkehr	4.152.805	-33,5 %
2. Gelegenheitsverkehr	5.567.688	> 100,0 %
II. Transit	1.176.457	29,6 %
D. Luftpost gesamt (Kilogramm)	20.533	-26,7 %
I. Lokalverkehr	20.533	-26,7 %
1. Nacht-Postverkehr	0	0,0 %
II. Transit	0	-100,0 %



TXL

Verkehrsstatistik Tegel

	2018	Veränderung zum Vorjahr in %
A. Fluggäste gesamt	22.000.430	7,5 %
I. Lokalverkehr	21.995.034	7,5 %
1. Linienverkehr	21.628.463	6,9 %
a) Inland	8.110.231	4,8 %
b) Ausland	13.518.232	8,1 %
2. Gelegenheitsverkehr	366.571	68,5 %
a) Pauschalflugverkehr	361.824	70,0 %
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	3.575	-2,2 %
c) Sonstiger Verkehr	1.172	10,4 %
II. Transit	5.396	-0,3 %
B. Flugzeugbewegungen gesamt	187.292	7,8 %
I. Gewerblicher Verkehr	181.888	7,8 %
1. Linienverkehr	177.875	7,5 %
a) Passagierverkehr	177.384	7,5 %
b) Frachtverkehr	491	2,3 %
2. Gelegenheitsverkehr	4.013	20,8 %
a) Pauschalflugverkehr	2.550	66,9 %
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	516	-36,3 %
c) Frachtverkehr	8	100,0 %
d) Sonstiger Verkehr	939	-4,3 %
II. Nichtgewerblicher Verkehr	5.404	10,0 %
C. Luftfracht gesamt (Kilogramm)	27.845.043	-30,4 %
I. Lokalverkehr Summe	27.845.043	-30,4 %
a) Ausladung	11.422.549	-30,8 %
b) Zuladung	16.422.494	-30,1 %
1. Linienverkehr	27.371.180	-31,4 %
a) Frachtverkehr	2.893	100,0 %
2. Gelegenheitsverkehr	473.863	> 100,0 %
II. Transit	86.143	> 100,0 %
D. Luftpost gesamt (Kilogramm)	4.435.900	1,7 %
I. Lokalverkehr	1,7 %	
1. Nacht-Postverkehr	4.260.050	1,3 %
II. Transit	269	-82,6 %



DEUTSCHLAND

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

• Reykjavik



- New York
- Toronto

- La Palma
- Tenerife
- Gran Canaria
- Lanzarote
- Fuerteventura

Stand: Oktober 2018



Destinationen im Jahr 2018



Mehr als nur **Fliegen**

Passagiere an den Flughäfen Schönefeld und Tegel konnten sich auch 2018 über ein verbessertes Gastronomie- und Shopangebot erfreuen. Auch das klassische Werbeportfolio wie die Panoramafläche am Flughafen Tegel wird weiterhin nachgefragt. Digitalisierung und Modernisierung standen auch 2018 im Fokus unserer kommerziellen Aktivitäten. Im Rahmen einer Fluggastbefragung wurden ca. 30.000 Passagiere zu ihrem Reise- und Nutzerverhalten an den Flughäfen befragt.





Aufenthalt am Flughafen

Retail, Gastronomie und Services

Um die Aufenthaltsqualität für Passagiere zu verbessern, wurde auch 2018 das Non-Aviation-Angebot an den Flughäfen Schönefeld und Tegel erweitert und optimiert. In verschiedenen Terminalbereichen beider Standorte, sowohl luftseitig als auch im öffentlichen Bereich, konnten neue Konzepte etabliert und bestehende Retail- und Gastronomieangebote den sich ändernden Passagieranforderungen angepasst werden.

02



01



01 1minute

Im Mini-Supermarkt „1minute“ gibt es täglich von 6 bis 24 Uhr direkt im Terminal A am Flughafen Schönefeld frische und leckere Lebensmittel.

02 Beans & Barley

Das „Beans & Barley“ im Sicherheitsbereich des Flughafens Schönefeld bietet verschiedene Kaffee-Spezialitäten, eine große Auswahl an klassischen Bierprodukten und Craft Bieren sowie süße und herzhaft Snacks an.

03 NU Sweets

Das panasiatische Szene-Restaurant „NU“ aus Charlottenburg hat im Terminal C am Flughafen Tegel sein jüngstes Konzept „NU Sweets“ eröffnet. Angeboten werden verschiedene Waffelkreationen mit farbenfrohen Toppings, Matcha-Latte, Kaffee-Spezialitäten, Kuchen, Salate und Sandwiches, hausgemachte Müsliriegel und frische Säfte.

04 Heinemann, Terminal D TXL

Der Heinemann Duty Free Shop am Flughafen Tegel im Terminal D erhielt einen komplett neuen Look. Auf 115 m² Shopfläche werden die Top-Marken der Warensortimente Liquids, Tobacco, Confectionary, Perfume & Cosmetics präsentiert und laden zum Shoppen ein.

05 Sandwich Manufaktur

Im Terminal A am Flughafen Schönefeld löste die Marché Mövenpick Sandwich Manufaktur das bisherige Marché Bistro ab. In neuem Look und frischem Brand-Design stehen hier hausgemachte und kreativ belegte Sandwiches im Mittelpunkt.

03



04



05



01



01 + 02 An beiden Standorten wurden analoge in digitale Werbeflächen umgewandelt und tragen so positiv zum Erscheinungsbild des Flughafens bei.

02



03 Durch Ausbau und Erweiterung der Parkflächen steht eine große Auswahl an Parkplätzen für die Passagiere zur Verfügung, wie hier in Schönefeld auf P6 zu sehen.

04 Die Nachfrage nach Carsharing-Angeboten ist auch am Flughafen groß. Durch die Sanierung des Parkplatzes P2 am Flughafen Tegel wurde hier Raum für die Anbieter der Carsharing-Fahrzeuge geschaffen.

03



Commercial Marketing

Flughäfen bieten moderne Werbeflächen

Mit dem Ausbau des Vertriebs aller Endkundenprodukte über unsere digitalen Kanäle, wie die Website, die Berlin Airport App und das Wifi-Portal, konnte nicht nur der Anteil der E-Commerce-Erlöse gesteigert, sondern auch der Service für unsere Passagiere maßgeblich verbessert werden. Sowohl die Besuchertouren in Schönefeld, als auch der Zugang zur C-Lounge in Tegel sind nun bequem online buchbar.

Da die Nachfrage der Nutzung von effizienten Carsharing-Fahrzeugen steigt, wurde am Flughafen Tegel der Parkplatz P2 saniert und somit das Angebot an beiden Standorten erweitert. Auch am Flughafen Schönefeld steht unseren Passagieren nun eine große Anzahl exklusiver Park-

plätze direkt am Terminal zur Verfügung.

2018 ist die Anzahl der Bezahlvorgänge im Vergleich zum Vorjahr um 4 % gestiegen. Dabei stieg der Anteil der Prebooking-Erlöse im Vorjahresvergleich um 43 %.

Durch Digitalisierung werden die Flughäfen auch als Werbestandort attraktiver. Der Ausbau und die Etablierung der digitalen Konzepte und Angebote im Bereich Commercial Advertising hatte positive Auswirkungen auf die Werbeerlöse. Die Ergebnisse stiegen um 10 % gegenüber dem Vorjahr. Das Produkt WLAN-Sponsoring wurde 2018 ebenfalls erfolgreich am Markt positioniert und von namhaften Kunden gebucht. Am Standort Tegel,

im Terminal A, wurden analoge in digitale Flächen umgewandelt und bieten dem Kunden so relevante Touchpoints entlang der Customer Journey.

Doch auch das klassische Portfolio, insbesondere die Panoramafläche am Flughafen Tegel, wird weiterhin von Werbekunden nachgefragt und konnte 2018 an bekannte Marken vergeben werden.

Im Rahmen der Fluggastbefragung wurden ca. 30.000 Passagiere zu ihrem Reise- und Nutzerverhalten an den Flughäfen befragt. Die Ergebnisse dienen zur Ableitung von Trends sowie Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen und bilden eine wichtige Grundlage für die Masterplanung.

Baumaßnahmen ermöglichen exklusive Parkplätze am Terminal

04





Passkontrolle
Passport Control



Duty Free



↑ Gates CD



Flughafen Berlin Brandenburg

Die Flughafengesellschaft wird im Jahr 2019 alle Bauarbeiten am BER abschließen. Bereits 24 Monate vor der Inbetriebnahme ist im Oktober 2018 das ORAT-Projekt wieder gestartet. ORAT stellt die operative Betriebsfähigkeit des neuen Flughafens sicher und koordiniert den Flughafen-umzug von den alten Standorten zum BER.

Überblick Projekt BER

Am BER sind seit dem Jahr 2017 alle Gebäude und alle Infrastrukturen – bis auf das Hauptterminal – abgenommen und in Betrieb. Im Jahr 2018 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.

Die Flughafengesellschaft wird im Jahr 2019 alle Bauarbeiten am BER abschließen. Die noch laufende Mängelbeseitigung entwickelt sich positiv. Zudem werden die Anlagen fertiggestellt und durch die übergeordneten Sachverständigen geprüft. Interaktionstests, Heißgasrauchversuche und Wirkprinzipprüfungen sind ebenfalls für

2019 terminiert. Zum Abschluss wird beim Bauordnungsamt die Baufertigstellungsanzeige eingereicht. Nach der Prüfung durch das Bauordnungsamt erteilt dieses die Nutzungsfreigabe.

Meilenstein beim Brandschutz

Die Entrauchungssteuerung, die sogenannte Übergeordnete sicherheitsgerichtete speicherprogrammierbare Steuerung (ÜSSPS), wurde im April 2019 vom Übergeordneten Sachverständigen (ÜSV) TÜV Rheinland final geprüft und ohne Mängel freigegeben. Die ÜSSPS sorgt für eine funktionierende Entrauchung am BER und sichert das Zusammenspiel zwischen den Nachströmelementen für Frischluft wie Fassadenöffnungen und der maschinellen Entrauchung, beispielsweise durch Ventilatoren. Im Brandfall sorgen mehr als 120 Entrauchungsanlagen für eine rauchfreie Schicht von 2,50 Metern für mindestens 15 Minuten, damit die Menschen im Umkreis des Brandortes sicher das Gebäude verlassen können.

Der Pier Süd wurde im Frühjahr 2018 baulich fertiggestellt und an den Betrieb übergeben.



Vom Bau zum Betrieb

Bereits 24 Monate vor der Inbetriebnahme ist im Oktober 2018 das ORAT-Projekt wieder gestartet. ORAT (Operational Readiness and Airport Transfer) stellt die operative Betriebsfähigkeit des neuen Flughafens sicher und koordiniert den Flughafenumzug von den alten Standorten zum BER. Das Projekt knüpft zeitlich an den Bau an und verifiziert das Zusammenspiel zwischen Infrastruktur, Systemen, Konzepten und Nutzern. ORAT hat sich in den letzten 25 Jahren als weltweiter Standard bei einer Flughafeninbetriebnahme etabliert und bezieht auch alle externen Partner, wie Airlines, Abfertiger und Behörden, in die Inbetriebnahmevorbereitungen mit ein. Bestandteile des Projekts sind Schulungen, Probetrieb und Umzug sowie die Bündelung aller weiteren betrieblichen Vorbereitungen. Der Probetrieb selbst hat eine Dauer von sechs Monaten und ist in drei Phasen mit einer Dauer von jeweils zwei Monaten untergliedert. Zur Sicherstellung einer reibungslosen Eröffnung wird der Umzug bereits deutlich vor der Inbetriebnahme gestartet und teilt sich in Bezug auf die speziellen Anforderungen in die Kategorien Gebäude-, Vorfeld- und Flugzeugumzug auf. Ziel ist hierbei



Blick in den Abflugwartebereich



Die Beschäftigten vom Terminalmanagement schulen sich im Rahmen von ORAT bereits in Topografie und Infrastruktur für die Inbetriebnahme des BER.

eine Entzerrung des Umzugsvolumens, so dass möglichst wenig Mobiliar, Ausstattung und Geräte in den tatsächlichen Umzugsnächten verlagert werden müssen.

Masterplan BER 2040

Um auch in Zukunft einen reibungslosen Betrieb des BER im sogenannten Double-Roof-Betrieb mit Schönefeld abzusichern und das steigende Passagieraufkommen aufzufangen, wird eine Vielzahl von Ausbauprojekten realisiert. Die Luftverkehrsprognose für das Jahr 2040 liegt bei rund 55 Millionen Passagieren. Die Prognosen über weiter steigende Fluggastzahlen erfordern eine nachhaltige und kontinuierliche Weiterentwicklung der BER-Infrastruktur.





Kapazitätssicherung

Die Infrastruktur am BER wird ausgebaut

Mit der Inbetriebnahme des BER im Jahr 2020 ist es vorgesehen, den Flughafen Schönefeld als Terminal 5 des neuen Flughafens eine Zeit lang parallel zum Terminal 1 im sogenannten Double-Roof-Betrieb weiter zu betreiben. Um einen reibungslosen Betrieb des BER und in Schönefeld abzusichern und das steigende Passagieraufkommen aufzufangen, wird zurzeit eine Vielzahl von Ausbauprojekten realisiert. Diese infrastrukturellen Tief- und Hochbauprojekte sind im sogenannten Ausbauprogramm zusammengefasst und wurden bereits Ende 2015 konzipiert.

Zu den Infrastrukturmaßnahmen in 2018 zählen unter anderem Maßnahmen zur Betriebsoptimierung in Schönefeld, der Neubau des Terminal 2 für bis zu 6 Millionen Passagiere im Jahr, der Bau des Interimsregierungsflughafens des Bundes und zahlreiche neue Rollwege und Vorfelder. Insbesondere einigen neuen Flugbetriebsflächen kommt eine besondere Bedeutung zu, da diese für den Parallelbetrieb

des Terminal 1 und des Flughafens Schönefeld als Terminal 5 unerlässlich sind.

Neue Flugbetriebsflächen zur Sicherstellung des Double-Roof-Betriebs

Im Tiefbau wurden im Jahr 2018 auf einer Baustellenfläche mit einer Größe von etwa 100 Fußballfeldern eine Vielzahl von Rollwegen, Vorfeldern, Straßen und Bodenfiltern realisiert. Neben den an der Oberfläche sichtbaren Flugbetriebsflächen ist häufig viel ein-drucksvoller, was in der Erde vergraben liegt. So liegen nicht selten unter den Vorfeldern und Rollwegen vergraben Stauraumkanäle mit einem Durchmesser von bis zu zwei Metern und Speicherbauwerke mit der Größe eines zweigeschossigen Einfamilienhauses.

Zur Anbindung des Flughafens Schönefeld wurde der Rollweg K5 verlängert und der Rollweg K6 neu gebaut. Beide Rollwege wurden Anfang 2019 fertiggestellt und ermöglichen den

Double-Roof-Betrieb mit dem Standort Schönefeld als Terminal 5 des BER. Als Ersatz für den Wegfall von Flugzeug-Abstellpositionen in Schönefeld durch den Bau des endständigen Regierungsflughafens wurde das Vorfeld 3b geschaffen. Bei gleichzeitig stattfindendem Rollverkehr zu den Vorfeldern in Schönefeld war die Umsetzung der drei Maßnahmen eine große bauleistische Herausforderung, die fristgerecht abgeschlossen werden konnte.

Des Weiteren entstanden zwei neue Vorfelder in der Maintenance Area im Westen des Flughafens. Das Vorfeld A in direkter Nähe zum Pier Nord wurde in einem ersten Schritt für die Verkehre über das zukünftige Terminal 2 erweitert und soll in den nächsten Jahren noch weiter vergrößert werden. Um ein effizientes Abrollen an der Start- und Landebahn Süd des BER zu ermöglichen, werden dort zurzeit zwei neue Abroller gebaut. Beide Rollwege M5 und M6 sollen noch in 2019 fertiggestellt werden.



Insgesamt wurde in den Jahren 2017/18 auf einer Tiefbaufläche von ca. 740.000 Quadratmetern am BER gebaut: rund 380.000 Quadratmeter Vorfelder und Rollwege in Asphalt und in Beton, rund 50.000 Kubikmeter Speichervolumen Bodenfilter sowie etwa 45.000 Quadratmeter Straßen und Plätze. Das entspricht einer Fläche von ca. 100 Fußballfeldern oder in etwa aller Vorfeld- und Terminalgrundflächen des Flughafens Tegel.



Voll im Zeitplan: Im Oktober 2018 wurde das Interimsterminal der Bundesregierung fertiggestellt.



Noch im Bau: Das neue Terminal 2 ist ein Prozessergebäude mit Check-in, Gepäckaufgabe und -ausgabe, Sicherheitskontrollen und Einzelhandel sowie Gastronomie. Der Einstieg ins Flugzeug wird über das Pier Nord erfolgen.

Fertigstellung Interimsregierungsflughafen und Übergabe an den Bund

Die Baumaßnahmen am Interimsterminal des Regierungsflughafens konnten fristgerecht im Oktober 2018 abgeschlossen werden. Das Gebäude wurde dem Bund bereits übergeben. Die ebenfalls Ende 2018 fertiggestellte Vorfeldfläche für die Regierungsmaschinen, die sogenannte Ramp 1, wird bis zur Nutzungsaufnahme durch den Bund durch die FBB genutzt. Im Interimsterminal gibt es Räume für

Pressekonferenzen, Dolmetscherkabinen sowie VIP-Bereiche für hochrangige Politiker, das Auswärtige Amt und das Bundesverteidigungsministerium. Hier sollen künftig die Bundesregierung und internationale Staatsgäste starten und landen.

Baubeginn für Terminal 2

Nach dem Abschluss des Vergabeverfahrens und der Entscheidung des Aufsichtsrates haben die Bauarbeiten am neuen Terminal 2 in 2018 termingerecht begonnen. Das Terminal 2 wird als reines Prozessgebäude gebaut und

über zwei Brückenbauwerke an das bestehende Pier Nord am BER angeschlossen. Das Terminal ist für bis zu 6 Millionen Passagiere ausgelegt und nutzt die im Pier Nord bereitstehenden Warte- und Gate-Bereiche. Im Terminal sind neben der Gepäckausgabe mit drei Gepäckausgabebändern auch Check-in-Schalter, Sicherheitskontrollen und ein Bereich für Retail und Gastronomie untergebracht. Die Fertigstellung des neuen Terminals ist für Ende 2020 geplant.



Um die Kapazität des Pier 3a während der Umbauphase zu kompensieren, wurde auf dem Vorfeld in SXF eine temporäre Wartehalle errichtet, die seit 30. November 2018 in Betrieb ist.

Um den Betrieb des Terminals abzusichern, wird ganz in der Nähe zum Terminal 2 auf dem Gelände des ehemaligen Info-Towers ein neues Dienstgebäude für die Bundespolizei entstehen. Das Dienstgebäude befindet sich bereits in der Planung. Im Herbst 2019 soll mit dem Bau begonnen werden.

Betriebsoptimierung in Schönefeld

Schwerpunkt der baulichen Maßnahmen in Schönefeld bilden die Umbauarbeiten im Pier 3a sowie in den

Terminals A und B, deren Umbau im Jahr 2019 durchgeführt wird. Die Umbauarbeiten im Pier 3a haben bereits im Herbst 2018 begonnen und sollen 2019 abgeschlossen werden. Das Gebäude wird komplett entkernt und die Gate-Bereiche neu angeordnet und großzügiger gestaltet. So entstehen unter anderem neue Gastronomieangebote und eine Kinderspielecke. Nach dem Umbau wird das Erdgeschoss komplett für den Schengen-Verkehr zur Verfügung stehen und das Obergeschoss wird für Non-Schengen-Passagiere einen großen Warteraum und Abflug-Gates beherbergen.

Wesentliche Voraussetzung für den Umbau war und ist der 2018 in Betrieb genommene provisorische Warteraum, der die begrenzte Kapazität während der Umbaumaßnahmen am Pier 3a sowie in den Terminals A und B abfangen soll. Es handelt sich dabei um ein temporäres Gebäude mit einer Grundfläche von 2.600 m², das für rund 1.000 Passagiere ausgelegt und über eine Fluggastbrücke direkt vom Terminal A zu erreichen ist. In der temporären Wartehalle stehen den Reisenden fünf Abfluggates zur Verfügung. Von drei Gates erreichen die Fluggäste das Flugzeug per Bus, von zwei Gates zu Fuß.

Leitbild für den Flughafenstandort

Orientierung für Airlines, Partner und Wirtschaft

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, stellt den Flughafenbetrieb immer wieder vor neue Herausforderungen. Und zwar nicht nur im Betrieb und den Prozessen, sondern auch bei der Infrastruktur. So wird beispielsweise zukünftig der Anteil an Direktverkehren 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-Prozesse.

Auf diese Veränderungen muss ein moderner Flughafen reagieren. Um mit der positiven Verkehrsentwicklung am Standort Berlin-Brandenburg auch in Zukunft Schritt halten zu können, muss der Ausbau des BER früher und schneller erfolgen, als es vor Jahren angenommen wurde. Die Prognosen über weiter steigende Fluggastzahlen erfordern eine nachhaltige und kontinuierliche Weiterentwicklung der BER-Infrastruktur.

Der Masterplan BER 2040 bietet den Airlines, der regionalen Wirtschaft und allen anderen Partnern und Dienstleistern eine klare Orientierung der Flughafenentwicklung. Der Masterplan als Leitbild für die zukünftige infrastrukturelle und städtebauliche Entwicklung des BER stellt die generelle Verortung und den zeitlichen Bedarf an Fluggastanlagen, Flugbetriebsflächen, betriebsnotwendigen Gebäuden und der Medien- und Verkehrserschließung dar. Er definiert darüber hinaus auch Flächen und Umfang der Immobilienentwicklung der FBB-eigenen Flächen. Dieses weist Flächen für die Entwicklung der luft- und landseitigen Quartiere und deren Nutzungsschwerpunkte aus. Die wesentlichen verkehrlichen Maßnahmen zeigen auf, wie die Gesamtareale in Zukunft erschlossen werden sollen und welche Maßnahmen für deren Umsetzung notwendig sind. Der Masterplan gibt damit Orientierung und dient als Entscheidungshilfe für alle anstehenden Erweiterungs- und Ausbauprojekte der kommenden Jahre.

Vieles am neuen Flughafen BER ist bereits so angelegt, dass es dem prognostizierten Wachstum standhält. Mit den beiden am BER existierenden Start- und Landebahnen können die erforderlichen Flugbewegungen für 55 Millionen Passagiere im Jahr 2040 abgefertigt werden. Auch der neue Bahnhof direkt unter dem Terminal 1 ist mit seinen sechs Gleisen so angelegt, dass genügend Kapazität für die an-

und abreisenden 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.





Eines der wesentlichen im Masterplan beschriebenen Projekte ist das Terminal 3, welches zur Bedienung der Verkehrsnachfrage vorgesehen ist. Bis 2025/2026 soll gegenüber von Terminal 1 das neue Terminal 3 mit einer Gesamtkapazität von ca. 12 Millionen Passagieren entstehen. Mit

Inbetriebnahme dieses Terminals kann der Flughafen Schönefeld geschlossen werden. Die Kapazität am BER liegt damit bei einer Passagieranzahl von 45 Millionen im Jahr. Die für die Realisierung erforderliche, selbständig wirksame und abgrenzbare Änderung der Planfeststellung

wird von der FBB bei der zuständigen Behörde beantragt.

Übergeordnetes Ziel des Masterplans ist die Förderung der wirtschaftlichen und strukturellen Entwicklung der Region.

Immobilienentwicklung

Flughafenstandort mit Potenzial

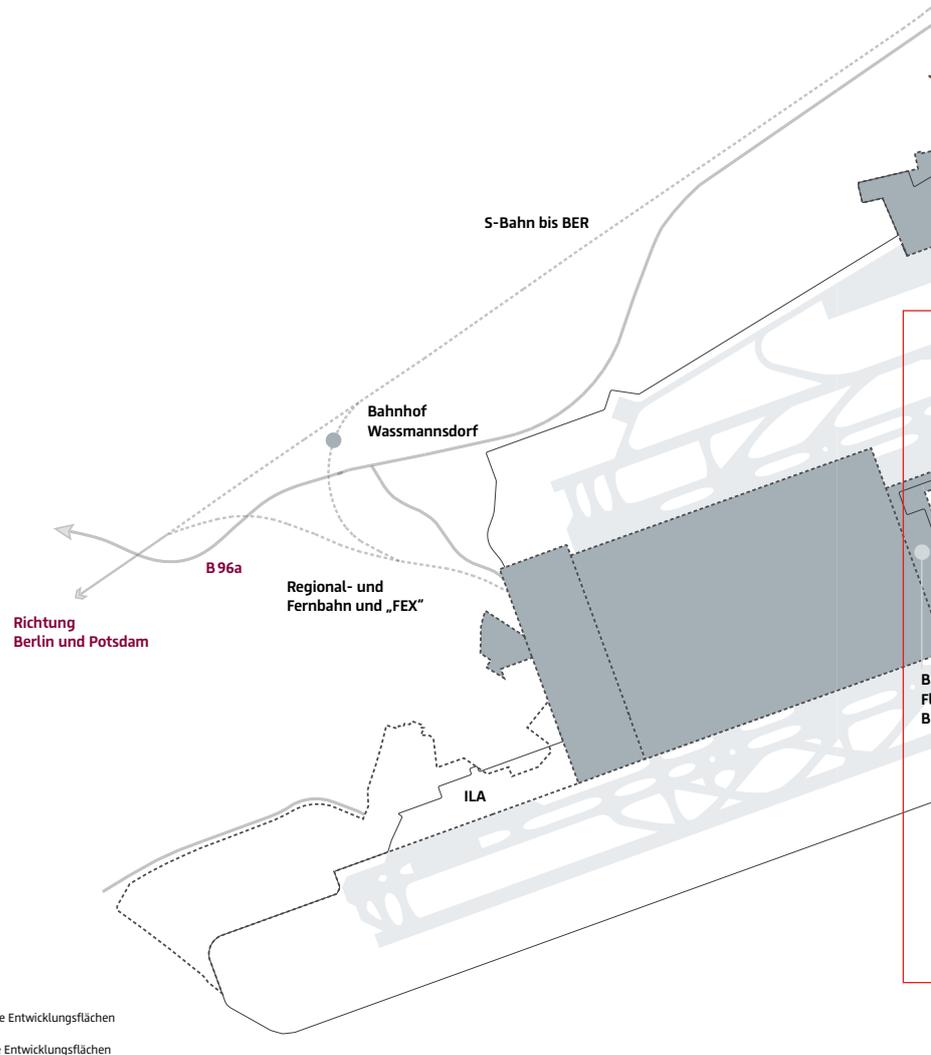
Die Flughafengesellschaft ist mit einem Grundstücksportfolio von insgesamt rund 325 Hektar Fläche der größte Anbieter hochwertiger luft- und landseitiger Entwicklungsflächen in der Flughafenregion. Das Portfolio umfasst Entwicklungsareale mit unterschiedlichen Lagequalitäten und Nutzungsschwerpunkten. Die Etablierung des Flughafenstandortes mit seinen Entwicklungsquartieren als eigenständigen Teilmarkt innerhalb des Berliner und Brandenburger Immobilienmarktes sollen künftig einen nennenswerten Beitrag zur Verbesserung der Erlössituation des Unternehmens leisten. Die aktuelle Marktentwicklung stützt diese Vorgehensweise. Neben der Deckung der Nachfrage von flughafenaffinen Nutzern können perspektivisch nahezu allen Nutzergruppen von Büro, Hotellerie, Freizeit, Kongress und Konferenz über Gewerbe bis hin zu Logistik und Light Manufacturing entsprechende Grundstücke angeboten werden.

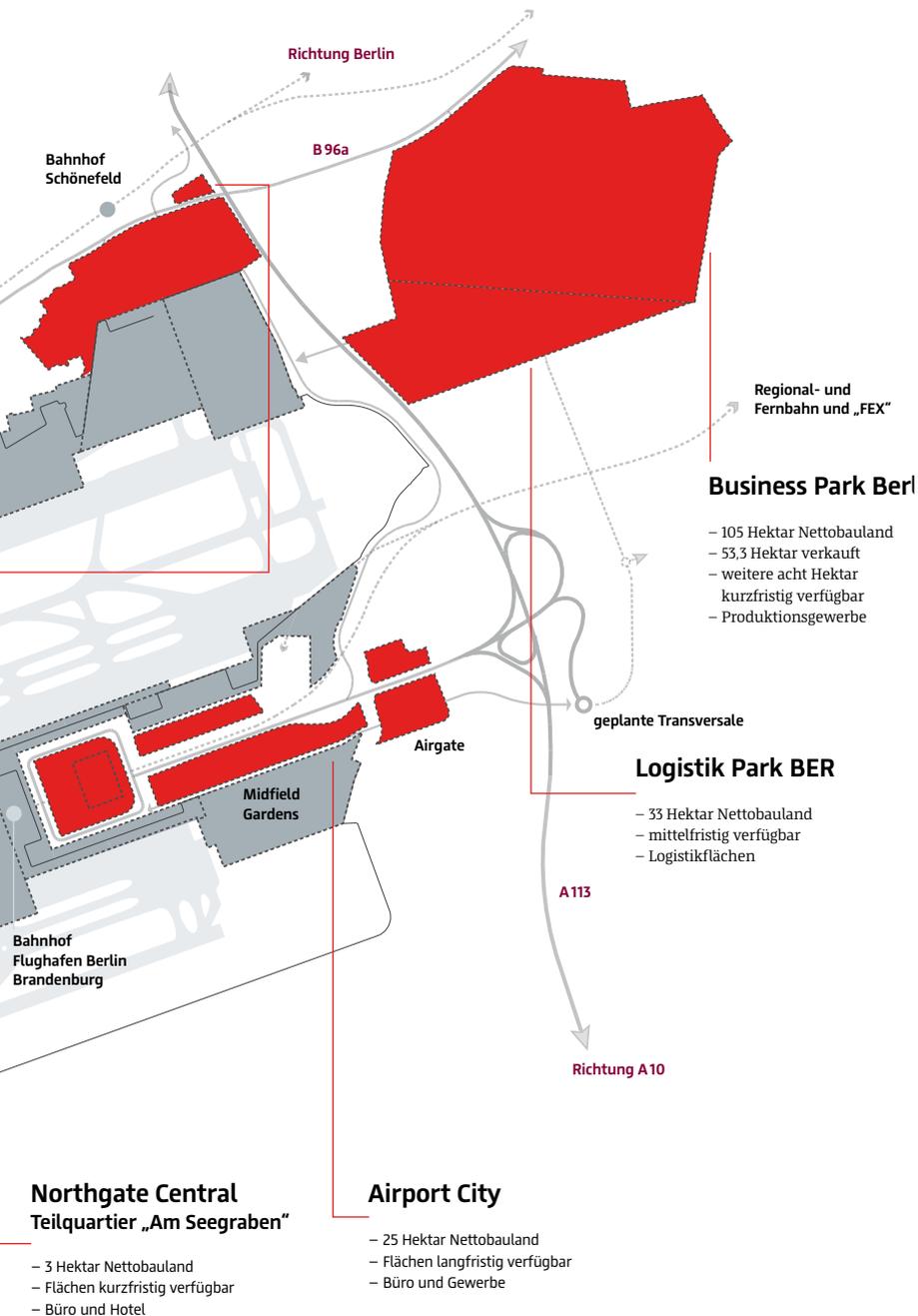
Airport City

Das Projekt Masterplan BER 2040 hat den Ausbau der Infrastruktur, konzentriert zwischen den Start- und Landebahnen, im sogenannten Midfield Szenario definiert. Vom Terminal bis zur Autobahn A113 soll hier die Airport City

des Flughafens Berlin Brandenburg entstehen. Das städtebauliche Konzept des rund 420.000 Quadratmeter Bruttogrundfläche fassenden Areals skizziert einen Ort, der unterschiedliche Funktionen in sich vereint und eine hohe Aufenthaltsqualität bietet. Geplant sind Quartiere (Midfield Gardens, Airgate) mit deutlichem Büroschwerpunkt und

urbaner Qualität, die von der unmittelbaren Nähe zum Fluggastterminal genauso profitieren wie von der hohen Gestaltungsqualität der Gebäude, Freiflächen und Grünanlagen. In den Erdgeschossflächen sollen gastronomische Einrichtungen, Dienstleistungsangebote und Einzelhandel angesiedelt werden.





Quartier Am Seegraben

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Nachfrage nach Büroflächen am Standort Schönefeld / BER wird im Bereich des Flughafens Schönefeld das Quartier Am Seegraben entwickelt. Am Kreuzungspunkt von B96a und A113 markiert das Quartier den Eingang zur

Gemeinde Schönefeld und zum Flughafen. Auf einer Fläche von rund 8,2 Hektar entsteht sukzessive ein gemischt genutztes Quartier mit Potenzial für rund 140.000 Quadratmeter Bruttogrundfläche.

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. Bis heute konnten bereits rund 68 der insgesamt 107 Hektar vermarktet werden. Die Realisierung des dritten Erschließungsabschnittes wird in Abhängigkeit von der Nachfragesituation und der sich am Standort ansiedelnden Unternehmen erfolgen.

Logistik Park

Dieses für die Nutzung von Logistikunternehmen definierte Quartier wird parallel entwickelt und eröffnet dem Flughafenbetrieb die Vervollständigung des Nutzungsportfolios. Hier besteht die Möglichkeit, eigene Bedarfe zu decken bzw. für den Flugbetrieb relevanten Drittfirmen einen Standort zu bieten.

Für unsere **Region**

Die FBB versteht sich als Nachbarin in der Flughafenregion und setzt dabei auf Dialog und gesellschaftliche Verantwortung. 232 Projekte wurden 2018 unterstützt – 22 mehr als im Vorjahr. Somit leistet die FBB einen wesentlichen Beitrag und ist Teil der Entwicklung des Flughafenumlandes.



CH DEN MAGEN



01



Nachbarschafts-kommunikation

Der konstruktive Dialog mit den Nachbarn steht im Mittelpunkt der Umlandarbeit. Die Umlandbeauftragte agiert dabei als Bindeglied zwischen dem Flughafenumland und der Flughafen-gesellschaft. Sie vertritt das Unternehmen im Dialogforum Airport Berlin Brandenburg und steht zudem im ständigen Austausch mit den Akteuren der Nachbarlandkreise, -gemeinden und -städte.

Ein wichtiges und anerkanntes Instrument der Umlandkommunikation ist die Nachbarschaftszeitung. Seit September 2018 erscheint die *Nachbarn* im neuen Design und informiert die Anrainer über die aktuellen Entwicklungen des Flughafens und der Flughafenregion.

Das Team der Umlandarbeit kümmert sich um den Dialog mit den Anwohnern im Flughafenumfeld und organisierte im Jahr 2018 insgesamt 232 Projekte.

Finanzielles Engagement für die Region

153 Projekte wurden im vergangenen Jahr finanziell durch Sponsoring und Spenden unterstützt. Die FBB ist damit für viele Vereine und Institutionen aus

02



03



04

den Bereichen Sport, Kultur, Soziales und Bildung eine langjährige und verlässliche Partnerin.

Umlandprojekte

Neben der reinen finanziellen Unterstützung ist die FBB bestrebt, gemeinsam mit ihren Partnern Projekte für verschiedene Zielgruppen im Flughafenumland zu realisieren.

Das unternehmensweite Corporate Volunteering Programm ermöglicht es Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, ihren Arbeitsplatz für einen Tag lang zu tauschen und in der Flughafenregion aktiv zu werden. Zwei Aktionen fanden 2018 im Anrainerlandkreis Teltow-Fläming statt. Im Wildpark Johannismühle wurden Vogelvolieren neu gestrichen, Gehege errichtet und Sturm Schäden beseitigt. Durch die personelle Unterstützung der FBB war es einer Wohngruppe einer Behinderten-einrichtung in Trebbin erstmals möglich, einen gemeinsamen Ausflug zu machen.

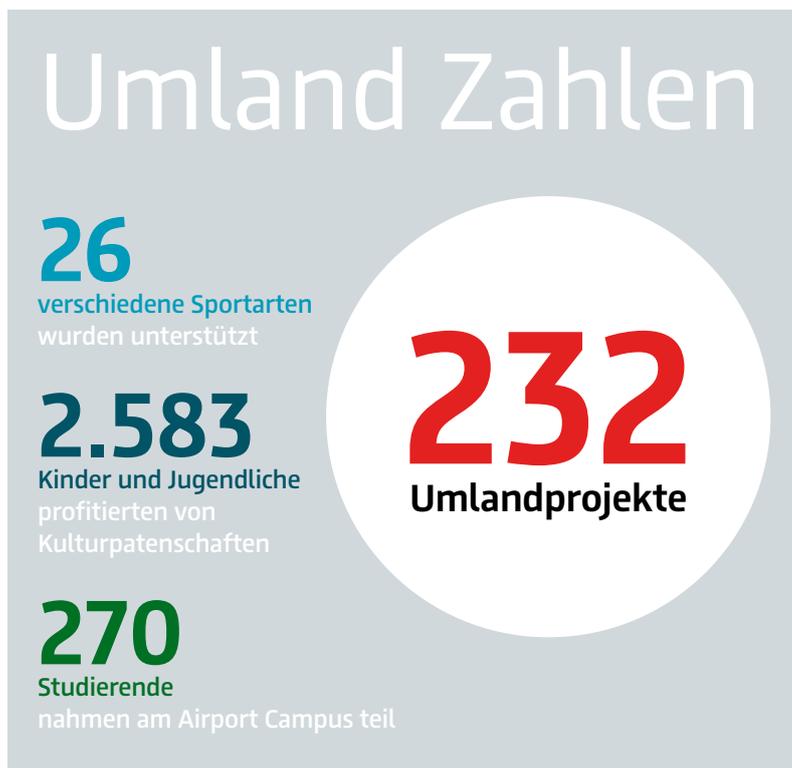
Das Angebot der Kulturpatenschaften trug dazu bei, dass 2.583 Kinder aus Kitas und Schulen, kostenfrei an Theatervorstellungen, klassischen

Musikkonzerten oder Opernvorstellungen teilnehmen konnten.

Mitarbeiterinnen der Umlandarbeit lasen am Bundesweiten Vorlesetag in einer Kita in der Nachbargemeinde Schönefeld vor. Sportlich engagierte Schülerinnen und Schüler hatten zudem die Möglichkeit, durch die Teil-

nahme am Airport Night Run eine Spende in Höhe von 1.000 Euro für ihre Schule zu gewinnen.

Airport Campus feierte 10-jähriges Jubiläum und ermöglichte es Studierenden, ihr Theoriewissen durch praxisnahe Vorlesungen zum Thema Luftfahrt und BER zu ergänzen.



05

01 Das Team der Umlandarbeit steht als Ansprechpartner für Nachbarn zur Verfügung.

02 Beim Corporate Volunteering Einsatz packen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen Tag lang mit an.

03 Der Deutschlandweite Vorlesetag ist seit vielen Jahren fest im Terminkalender der Umlandarbeit verankert.

04 Die Nachbarschaftszeitung wurde 2018 inhaltlich und optisch neu ausgerichtet.

05 Drehscheibe zwischen Theorie und Praxis: Airport Campus.



Dialogforum Airport Berlin Brandenburg

Eine Region im Wandel

Die regionale Wachstumszone des Flughafenumfeldes, in der Nachbarschaft des zukünftigen Hauptstadtflughafens, zählt zu den pulsierendsten Entwicklungsräumen Deutschlands. Die vorteilhafte geopolitische Lage mit der räumlichen Nähe zur Bundeshauptstadt, gepaart mit den vielen Freiräumen im Brandenburger Umland, bietet eine perfekte Symbiose aus attraktivem Wohn- und Arbeitsstandort. Das spiegelt sich deutlich in den aktuellen Entwicklungen wider. Der Blick auf Arbeitslosenzahlen, die seit mehreren Jahren konsequent unter dem Bundesdurchschnitt liegen, vielfältige Gewerbeansiedlungen oder der rasant zunehmende Wohnungsbau verrät: Die Region befindet sich im hochdynamischen Wandel. Die Chancen des damit einhergehenden regionalen Strukturwandels sind unübersehbar und werden allorts mit großem Momentum aufgegriffen. Diese rasante Entwicklung stellt die gesamte Akteurskulisse gleichzeitig vor große Herausforderungen. Dabei sind

vor allem die zunehmenden Lärmemissionen durch zunehmende Verkehre auf Straße, Schiene und in der Luft, eine leistungsfähige Infrastruktur, bezahlbarer Wohnraum sowie der Erhalt von Naherholungsräumen Gegenstand der Diskussionen.

Mit einer Stimme für die Region

Um genau diese Entwicklung aktiv und gesteuert mitzugestalten, wurde im Jahr 2006 das regionale Dialogforum Airport Berlin Brandenburg ins Leben gerufen. Seither stellt die länderübergreifende Kommunikationsplattform der Brandenburger Umlandkommunen, der Länder Berlin und Brandenburg, des Bundes und des Flughafenbetreibers sowie seiner Gesellschafter den wichtigsten Raum für einen offenen und konsensorientierten Dialog dar. Organisiert in einer kommunalen Arbeitsgemeinschaft, bei der die Berlin-Brandenburg Area Development Company GmbH (BADC) die laufenden

Geschäfte abwickelt, werden aktuelle Themen des Interessenausgleichs, der kommunalen Entwicklung und des Fluglärms erörtert und proaktiv vorangetrieben.

Fortschreibung des gemeinsamen Strukturkonzepts

Wie wird sich die Region bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus weiterentwickeln und welche Stellschrauben müssen gezielt justiert werden, um den gestiegenen Bedürfnissen der Flughafenregion nachzukommen? Besonders wichtige Rahmenwerke und Planungsinstrumente, die darauf Antworten geben können, sind das gemeinsame Strukturkonzept Flughafenregion Berlin Brandenburg 2030 (GSK) sowie eine ebenfalls vom Dialogforum beauftragte Verkehrsstudie für den Gesamttraum. Ob Verkehr, Freiraum, Gewerbe, Wirtschaft oder Wohnen und soziale Infrastruktur und die daraus resultierende Bevölkerungsentwicklung – das GSK wird hierfür essentielle Weichen für die BER-Leuchtturmregion stellen. Flankiert durch den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion, den das GSK mit Leben füllen soll, ist mit einer Fertigstellung des Konzeptes im Jahr 2020 zu rechnen.

23

Mitglieder

3

Arbeitsgruppen

01 Eine der Forderungen für eine leistungsfähigere Infrastruktur: die Verlängerung der U-Bahnlinie 7 zum Flughafen nach Schönefeld.

02 Bei den Schallschutztagen im Haus DIALOG-FORUM konnten sich die Anwohnenden fachgerecht informieren.

03 Neben der Begrüßung des neuen Vorsitzenden Willem Trommels (links, bis Ende 2018 im Amt), wurden auch langjährige Akteure des Dialogforums verabschiedet. Dazu zählen: Carl Ahlgrimm, Detlef Gärtner, Dr. Herbert Burmeister und Dr. Lutz Franzke.

01



02



03



Ansprechpartner

Dialogforum

Airport Berlin Brandenburg

Mittelstraße 11, 12529 Schönefeld

Tel.: 030 609175988

geschaeftsstelle@

dialogforum-ber.de

www.dialogforum-ber.de

Bürgerberatung des

Landkreises Teltow-Fläming

Mittelstraße 11, 12529 Schönefeld

Tel.: 030 634107900

info@

schallschutzberatungber.de

www.schallschutzberatung-ber.de





Auswirkungen auf die **Umwelt managen**

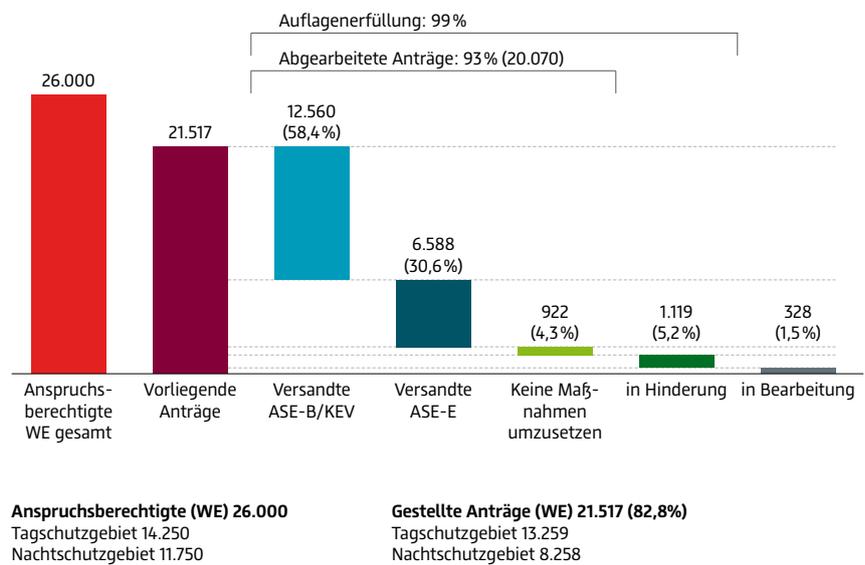
Die Flughafengesellschaft verfolgt das Ziel, die Flughäfen Schönefeld und Tegel sowie den neuen Flughafen Berlin Brandenburg möglichst energieeffizient, ressourcen- und umweltschonend zu betreiben. Die Themen Fluglärm, Schallschutz, Luft, Klima und Energie sowie die Umweltplanung sind im Bereich Schallschutz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

Schallschutzprogramm BER

Schutz für 26.000 Haushalte

Mit dem Schallschutzprogramm BER werden die Anwohner des künftigen Flughafens auf einem 155 km² großen Gebiet in Berlin und Brandenburg umfangreich vor dem Fluglärm geschützt. Die FBB führt dazu Bestandsaufnahmen in allen Haushalten 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 2018 gingen mehr als 21.500 Anträge auf Schallschutz bei der FBB ein, von denen gut 20.000 und damit mehr als 93% abgearbeitet werden konnten. Für mehr als 12.500 Haushalte hat die FBB die Finanzierung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zugesagt. Rund 3.400 Eigentümer haben diese Zusage bislang genutzt und an ihren Gebäuden Schallschutzmaßnahmen umsetzen lassen.

Während bei knapp 1.000 Haushalten festgestellt wurde, dass keine Schallschutzmaßnahmen umzusetzen sind, haben rund weitere 6.600 Haushalte von der FBB die Zusage einer Entschädigungszahlung erhalten, zu der die FBB verpflichtet ist, wenn die Kosten der baulichen Schallschutzmaßnahmen mehr als 30% des schallschutzbezogenen Verkehrswertes betragen. Rund 6.200 Eigentümer haben dieses Angebot angenommen und sich eine Entschädigung auszahlen lassen. 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 an. Im gesamten Jahr 2018 haben jedoch lediglich zehn solche Beratungsgespräche stattgefunden.

01

01 In diesem Einfamilienhaus in Blankenfelde-Mahlow wurden im Jahr 2018 mehrere Fenster gegen hochwertige Schallschutzfenster getauscht. Im Dachgeschoss wurde zudem eine Dämmung der Decke vorgenommen und im Schlafzimmer ein hochmoderner Schalldämmlüfter verbaut. Die Kosten in Höhe von rund 35.000 Euro wurden vollständig von der FBB übernommen.

02 Schallschutz im Wohnzimmer: Neben den Fenstern wurde auch die Terrassentür ausgetauscht.

03 An diese Außenwand wurde ein Schalldämmlüfter der neuesten Generation verbaut. Das Gerät verfügt über einen Pollenfilter, eine Wärmerückgewinnungsfunktion und eine automatisierte Be- und Entlüftung, gut zu erkennen an den zwei Durchlässen. So herrscht auch bei geschlossenem Fenster bestes Raumklima.



02



03

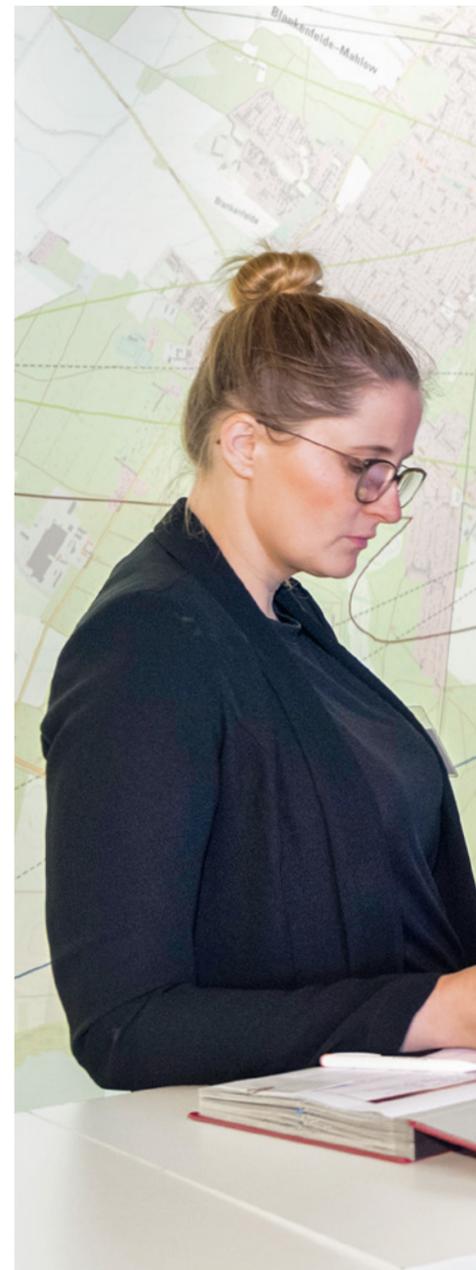


Schallschutzfrieden

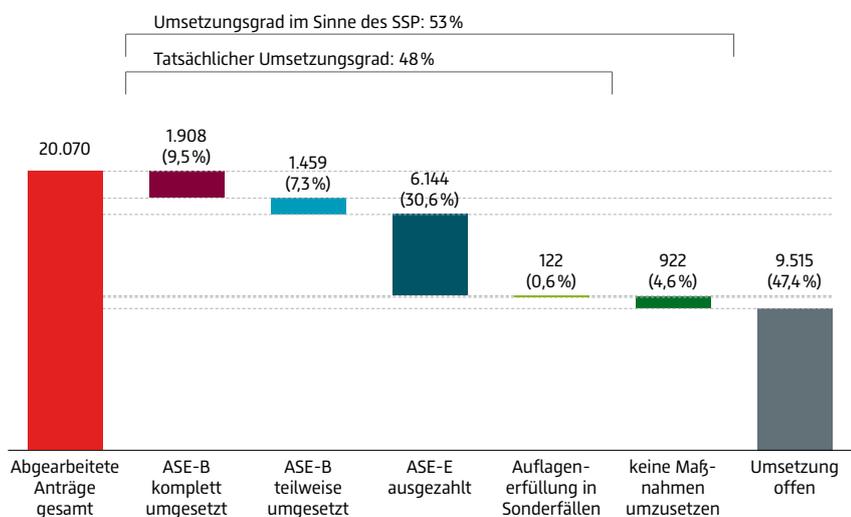
Im Juli 2018 traf das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (OVG) Entscheidungen zu verschiedenen Schallschutz-Themen, zu denen es lange Zeit unterschiedliche Auffassungen gab. Das OVG hat dabei die Vorgehensweise der FBB bei der technischen Berechnung der Schallschutzmaßnahmen und dem Vorsehen von Wandinnendämmungen bestätigt. In drei Einzelfällen entschied das Gericht jedoch, dass für Essküchen und bestimmte Wintergärten ein Anspruch auf Schallschutz besteht. Das OVG entschied zudem, dass für

niedrige Wohnräume ein Anspruch auf Schallschutz besteht, wenn die Raumhöhe der aktuellen Bauordnung von 2016 entspricht (Brandenburg) oder die Raumhöhe unter gewissen Umständen nur geringfügig unterschritten ist (Berlin).

Die FBB akzeptiert diese Urteile und strebt einen Schallschutzfrieden mit den Flughafenwohnern an. Die Urteile werden daher nicht nur in den entschiedenen Einzelfällen, sondern auch in allen vergleichbaren Fällen umgesetzt.



Stand der Umsetzung



Anspruchsberechtigte (WE) 20.070
Tagschutzgebiet 12.081
Nachtschutzgebiet 7.989

**Bauliche Umsetzung liegt
in der Verantwortung der Eigentümer**



Die FBB setzt auf einen intensiven und direkten Dialog mit den Nachbarn. So fanden 2018 bereits im dritten Jahr in Folge die Schallschutztage statt. Anwohner des Flughafens BER haben dort jedes Jahr die Möglichkeit, ihre Fragen zum Schallschutz zu stellen und mit dem FBB-Schallschutzteam sowie Baufirmen ins Gespräch zu kommen.

Umfangreiche Informationen zum Schallschutzprogramm finden sich zudem auf der Internetseite der FBB. Darüber hinaus ist die FBB von Montag bis Freitag am Schallschutztelefon erreichbar und besucht Anwohner regelmäßig vor Ort, um Sachverhalte im direkten Gespräch miteinander zu lösen.



Lärm vermeiden

Fortschritte bei der Flugzeugtechnologie

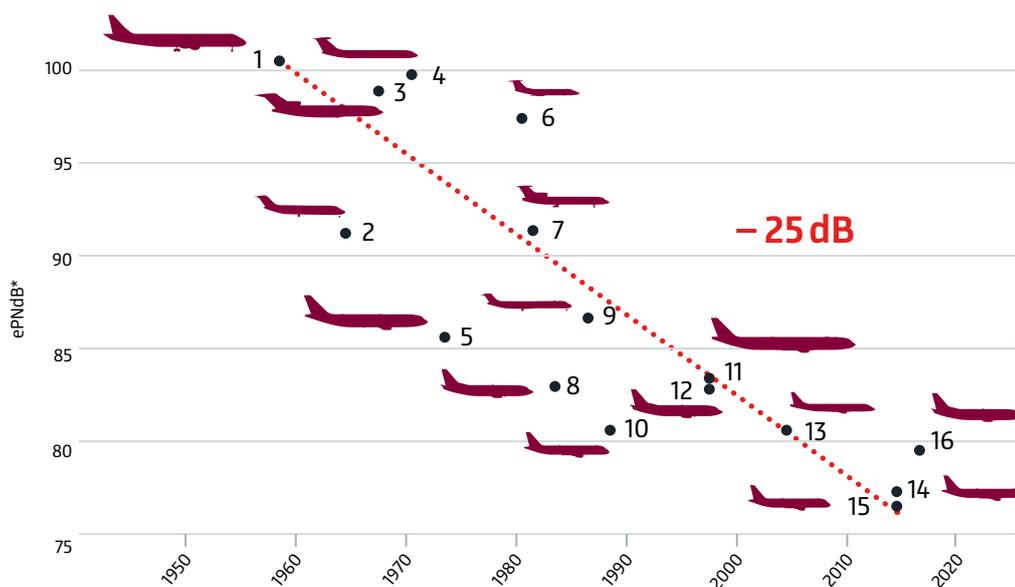
Der Luftverkehr wächst und entwickelt sich gerade am Standort Berlin besonders dynamisch. Trotz des enormen Zuwachses an Passagieren ist die Fluglärmbelastung in Schönefeld und Tegel im Mittel in den vergangenen Jahren nahezu unverändert geblieben bzw. nur moderat angestiegen. Dies ist möglich, weil 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 lärmarmer 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 45 Millionen Übernachtungen wurden allein im Jahr 2018 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 durch ein umfangreiches Schallschutzprogramm am BER, die

Erhebung lärmabhängiger Start- und Landeentgelte sowie die Vermeidung unnötigen Bodenlärms sicher.

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 etwa halb so laut wahrgenommen werden wie zur Jahrtausendwende gebaute Flugzeuge.

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



- | | | | |
|--------------------------|--------------------------|---------------------|---------------------|
| 1 McDonnell-Douglas DC 8 | 6 Tupolew TU134A | 11 Airbus A330 | 16 Boeing 737 max-8 |
| 2 McDonnell-Douglas DC 9 | 7 Tupolew 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 | |

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.

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 Flugzeuge 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. Mit einer anderen Triebwerkskonfiguration (CFM International LEAP) fliegen auch easyJet und die türkische Pegasus Airline den Flug-

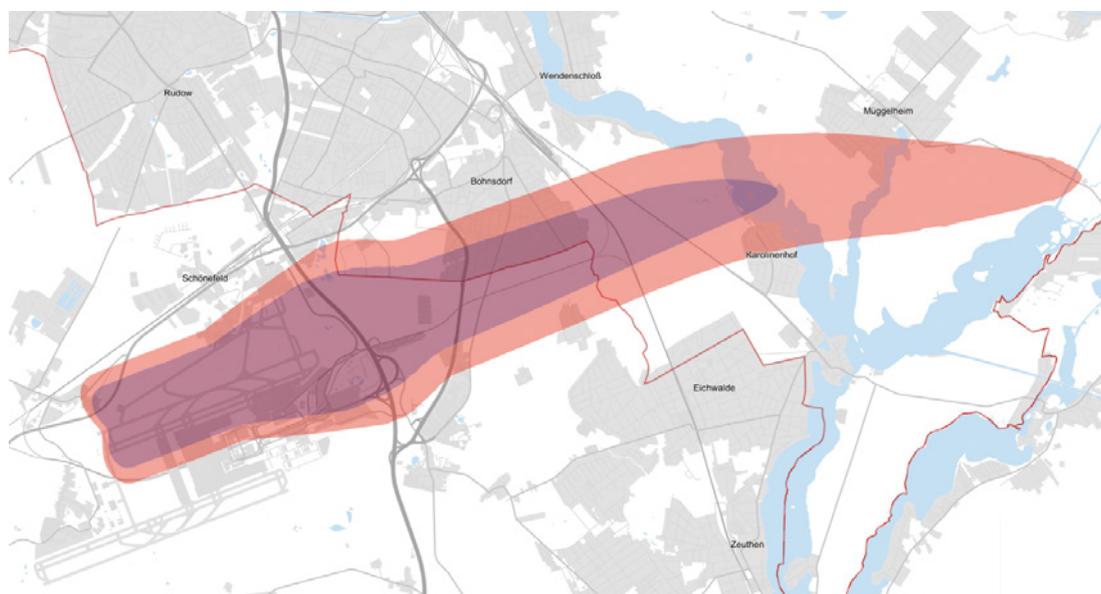
hafen Schönefeld zunehmend mit dem A320neo an. Auch für den A321 gibt es seit 2017 eine Neo-Variante.

Die FBB hat die Messdaten der A320neo ausgewertet und hierbei im Mittel an den einzelnen Messstellen im Vergleich zur älteren Maschine eine erhebliche Lärminderung um 4,5 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 Schönefeld dargestellt werden. Dabei zeigt sich, dass sich der „Lärm-Fußabdruck“ durch den Einsatz der neuen Maschinen halbiert. Gleiches gilt auch für Abflüge in Richtung Westen. Unter

Berücksichtigung der Siedlungsstruktur am Flughafen Schönefeld entspricht das einer Reduktion der Zahl der belasteten Anwohner um etwa zwei Drittel.

Lärmbelastete Fläche schwindet

Vergleich der Fläche > 70 dB A320/A320neo



Effizienz im Luftverkehr an den Flughäfen Schönefeld und Tegel



Die Flugzeuge von und nach Berlin sind immer besser ausgelastet.

Im Jahr 2018 wurden insgesamt 34.726.000 Passagiere an den Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel abgefertigt. Die Auslastung der Luftfahrzeuge ging in Schönefeld im Jahr 2018 von 127 auf 120 Passagiere pro Luftfahrzeug gegenüber dem Vorjahr zurück.

Am Flughafen Tegel nahm die Auslastung trotz des langsamen Einstiegs von easyJet mit zunächst geringer Auslastung insgesamt von 115 auf 117 zu.

Beide Änderungen haben dieselbe Ursache. So hat easyJet mit dem Einstieg am Flughafen Tegel die Anzahl der

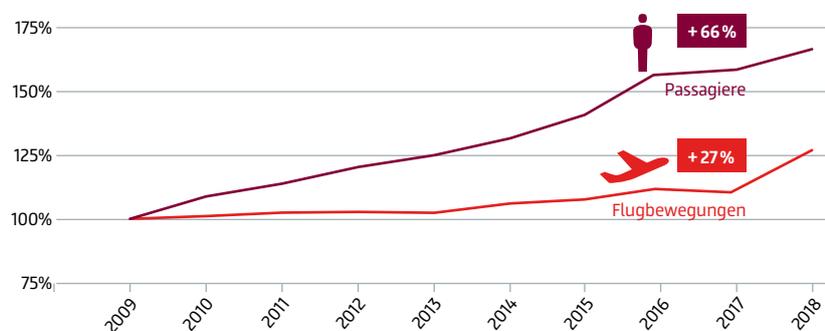
Flugbewegungen am Flughafen Schönefeld im Vergleich zum Vorjahr reduziert und für eine geringere Auslastung ihrer Flugbewegungen in Schönefeld gesorgt.

Damit hat in Schönefeld der Einfluss der Airlines mit geringerer Auslastung zugenommen.

Außerdem verfälscht in Schönefeld die hohe Anzahl von Flügen des ADAC-Rettungshubschraubers die Statistik. Ohne Berücksichtigung der ADAC-Flüge liegt die Auslastung in Schönefeld bei 122 Passagieren pro Luftfahrzeug.

Insgesamt hat sich die Effizienz des Berliner Luftverkehrs in den vergangenen Jahren deutlich erhöht. Während das Passagieraufkommen seit 2009 um 66 % zunahm, stieg die Zahl der Flugbewegungen um 27%. Die Flugzeuge wurden in diesem Zeitraum größer und leiser, die Auslastung der einzelnen Flugzeuge stieg deutlich an.

Immer effizienter: Berlins Luftverkehr



Fluglärmmessung

Die FBB schafft Transparenz

Stationäre Messstellen

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 (FBB) hat zu diesem Zweck in der Umgebung der Flughäfen Schönefeld und Tegel insgesamt 31 stationäre Messstellen installiert (Stand 31.12.2018). Im Jahr 2018 wurde das Messnetz um eine Messstelle in Pankow erweitert. Die Messergebnisse werden monatlich an die zuständigen Behörden und die Fluglärmkommissionen übermittelt sowie im Internet veröffentlicht.

laerm.berlin-airport.de

Standorte

Die Standorte der stationären Messstationen werden in Absprache mit den Fluglärmkommissionen festgelegt, in der die Anrainergemeinden und Bezirke vertreten sind. Grundsätzlich

werden Messstellen entlang der An- und Abflugrouten und in Wohngebieten platziert, die von Fluglärm betroffen sind. Bei der Auswahl der Standorte werden andere Lärmquellen wie Hauptverkehrsstraßen oder Bahnlinien gemieden, da sie zu einer Verfälschung der Ergebnisse führen. Die Messdaten werden einmal täglich von den Messstellen abgerufen und den Flugbewegungen auf Basis der Radardaten der Deutschen Flugsicherung zugeordnet. Die Zuordnung der Lärmereignisse zu den Flugbewegungen erfolgt zunächst automatisch. Nicht vom Flugverkehr verursachte Lärmereignisse werden manuell aus der Statistik entfernt. Hinzugezogen

werden Wetterdaten, um eine Verfälschung der Messergebnisse, beispielsweise durch starken Wind, zu vermeiden. Schließlich werden die Verteilung der Einzel- und Dauerschallpegel sowie weitere akustische Kenndaten berechnet. 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.



Pankow: Eine der 31 stationären Fluglärmmessstellen.

Dauerschallpegel Schönefeld

In Schönefeld starteten und landeten 105.955 Luftfahrzeuge und damit rund 5% 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 der Verkehr zum Teil auf der Südbahn abgewickelt 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 den nebenstehenden Diagrammen ist trotzdem ein Vergleichswert ausgewiesen. Dieser wurde so ermittelt, dass die sechs verkehrsreichsten Monate ohne Südbahnbetriebsanteile auf die Verkehrsmenge des geforderten Auswertezitraums hochgerechnet wurde. Demnach haben sich die Dauerschallpegel (der Mittelwert über die Messstellen 2 bis 9) im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert. Für die letzten fünf Jahre ergibt sich aufgrund der starken Verkehrssteigerung ein Anstieg um 2,1 dB am Tag und 1,4 dB in der Nacht.

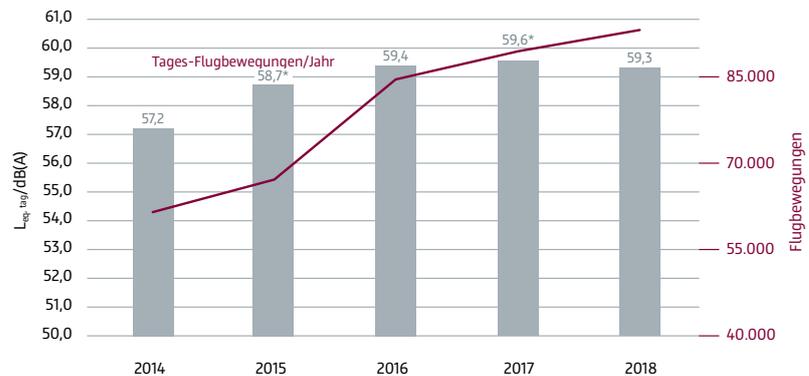
In den rechts dargestellten Diagrammen ist die Entwicklung des über die Messstellen 2 bis 9 gemittelten Jahresdauerschallpegels und die Verkehrsentwicklung der letzten fünf Jahre ohne Berücksichtigung der Internationalen Luftfahrtausstellung ILA dargestellt.

Nachtflüge Schönefeld

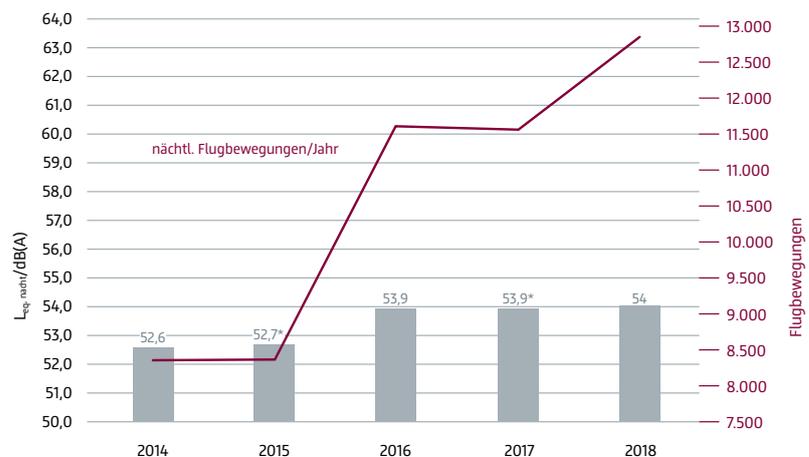
Die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen stieg von 2014 mit 8.352 auf 12.815 Flugbewegungen im Jahr 2018 an. Im Jahr 2016 erfolgte ein Anstieg der Nachtflugbewegungen um 39%. Zwei Drittel des Anstiegs sind auf die Ausweitung des Flugbetriebs durch Ryanair zurückzuführen. Im Vergleich zum Jahr 2017 ist die Anzahl der Nachtflüge um

ca. 11 % gestiegen. Dieser Anstieg hatte seinen Schwerpunkt in den Monaten Juli bis Oktober. In diesen Monaten des Vorjahres galten durch den Südbahnbetrieb am Flughafen Schönefeld die BER-Nachtflugbeschränkungen, was zu einem Rückgang der nächtlichen Flugbewegungen im Jahr 2017 führte.

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 Tegel

Die Entwicklung der Dauerschallpegel war an den einzelnen Messstellen des Flughafens Tegel unterschiedlich. So ergaben sich an den Messstellen 43 und 49 trotz Verkehrssteigerung in den Tagstunden um ca. 1 dB niedrigere Dauerschallpegel. An der seitlich versetzten Messstelle 47 stieg der Tages-Dauerschallpegel hingegen um 1,4 dB an. An den restlichen Messstellen blieben die Dauerschallpegel in etwa gleich.

Grund für die tendenziell sinkenden Werte war ein Rückgang des Langstreckenverkehrs, welcher mit größeren und lauterer Flugzeugen abgewickelt wird und durch den Einstieg der Airline easyJet, die bei gleichem Fluggerät zu vergleichsweise niedrigeren Maximalpegeln führt. An den Messstellen 49 und 47 kommt noch ein weiterer Effekt zum Tragen. Im Jahr 2018 lag im Vergleich zum Jahr 2017 ein deutlich höherer Anteil von Starts in Richtung Osten vor. Da an diesen Messstellen für Maximalpegel deutliche Unterschiede zwischen Start und Landung bestehen, wirkt sich das direkt auf die Dauerschallpegel aus.

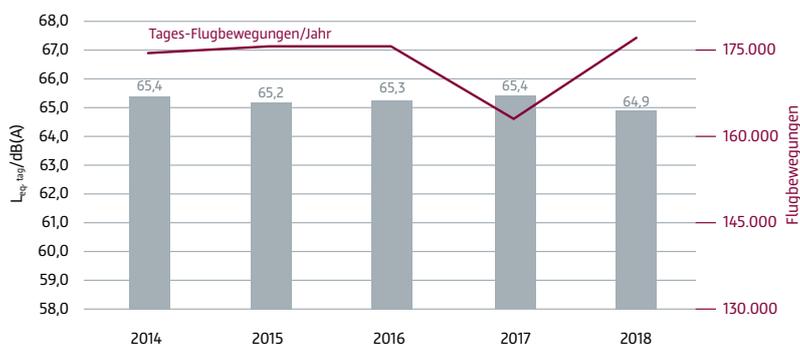
Insgesamt ergab sich im Mittel über alle Messstellen ein Rückgang um 0,5 dB.

Nachtflüge Tegel

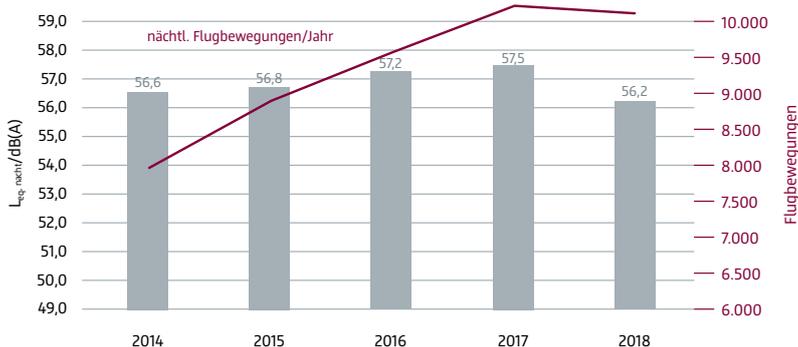
In Tegel gilt von 23 bis 6 Uhr ein Nachtflugverbot. Für unvermeidbar verspätete Landungen wird eine Toleranz von einer Stunde berücksichtigt. Ausgenommen von dieser Regelung sind Nachtpostflüge, Rettungsflüge und genehmigungspflichtige Sonderflüge. Die nächtlichen Flugbewegungen gin-

gen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr leicht zurück. Der mittlere nächtliche Dauerschallpegel sank um 1,3 dB.

Dauerschallpegel tagsüber Tegel



Dauerschallpegel nachts Tegel





Mobile Messungen

An wechselnden Standorten führt die FBB mobile Messungen durch, an denen die Fluglärmereignisse in der Regel über einen Monat aufgezeichnet werden. Die Lärmesstechnik der mobilen Anlage 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 Veränderungen der Fluglärmbelastung über einen längeren Zeitraum. Auch bei der Festlegung von Flugrouten dokumentieren Mehrfachmessungen mit der mobilen Messstelle die Veränderungen.

Im Jahr 2018 fanden mobile Messungen an den Standorten Ludwigsfelde-Süd, Ludwigsfelde-Wasserwerk, Grünheide, Erkner und Genshagen statt.

Die detaillierten Berichte der mobilen Messungen sind online veröffentlicht.



Gut informiert

Die Flughafengesellschaft bietet online zahlreiche Angebote, mit denen sich Anwohner über den aktuellen Flugbetrieb und den zu erwartenden Fluglärm informieren können. Auch eine Prognose des Fluglärms im Umfeld des BER nach dessen Eröffnung kann bei der FBB online abgerufen werden.

Flugbewegungen live

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



SXF: <http://travisber.topsonic.aero/>

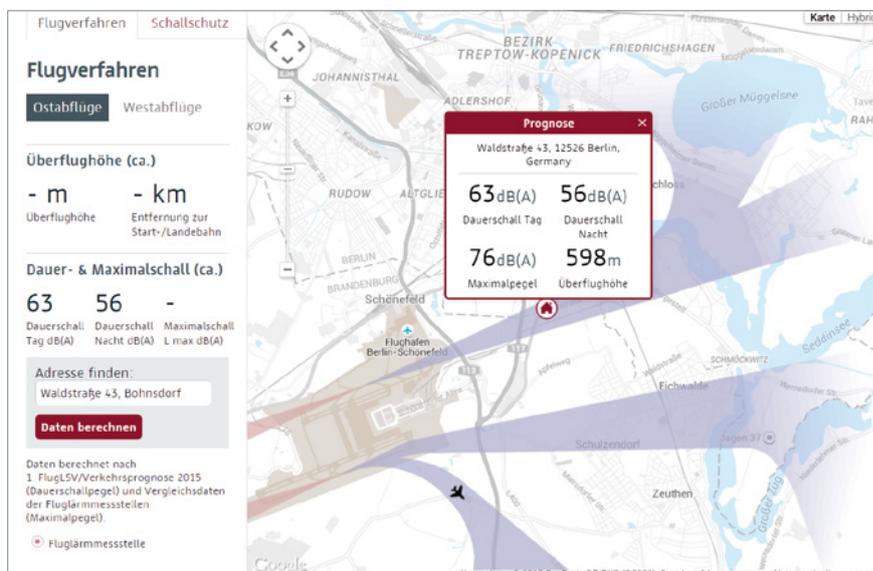


TXL: <http://travistxl.topsonic.aero/>

Betriebsrichtungsprognose

Die FBB bietet online auch eine Vorhersage an, in welche Richtung die Flugzeuge voraussichtlich starten werden. Mit einem Schieberegler kann der Zeitraum der Prognose verändert werden. Für die kommenden zwei Tage besitzt die Prognose, ähnlich wie ein Wetterbericht, eine hohe Verlässlichkeit.

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



BER Fluglärmprognose: Zu erwartende Fluglärmbelastung mit Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg.

Fluglärmprognose BER

Mit der „Fluglärmprognose BER“ informiert die Flughafengesellschaft online über die prognostizierte Fluglärmbelastung nach Inbetriebnahme des neuen Flughafens. Bei der Fluglärmprognose können Anwohner des Flughafens ihre Adresse eingeben, um sich zu informieren, in welcher Höhe das Haus überflogen wird und welche Maximalpegel auftreten werden.



Alle detaillierten Informationen rund um das Thema Fluglärm sind im Fluglärmbericht nachzulesen.

www.berlin-airport.de/de/nachbarn/fluglaermprognose-ber/index.php



Luftqualität

Technische und ökologische Luftgüteüberwachung

Seit 2011 sind tausende Bienen direkt auf dem Betriebsgelände der FBB weit und breit des Flughafens Schönefeld beheimatet. Seit 2018 übernehmen das Imkern zwei Kolleginnen der FBB, die sich eigens dafür haben ausbilden lassen und sich nun regelmäßig um die Tiere kümmern. Pollen, Wachs und Honig des Bienenvolkes werden 2019 auch für das Bienen-Monitoring genutzt.

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 2018 deutlich unterhalb der Grenzwerte. Die Messdaten können



Täglich Tausende Testflüge: Bienen-Monitoring am Flughafen

Das Bienen- und Insektensterben ist spätestens seit dem Jahr 2018 in aller Munde.

Und auch an den Berliner Flughäfen spielen die Bienen eine wichtige Rolle. Da sie auf den Wiesen rund um die Flughäfen tausende Blüten anfliegen und dabei Pollen einsammeln, eignen sie sich wunderbar, um die Auswirkungen von Flugverkehr zu untersuchen. Beim Bienen-Monitoring werden Pollen, Wachs und Honig aus dem Flughafenumfeld (Schönefeld und Tegel) sowie von einem flughafenfernen Standort (Schorfheide) auf Rückstände von Luftschadstoffen hin analysiert. Bei der Auswertung und dem Vergleich der Werte kommen die Gutachter zu einem eindeutigen Ergebnis: Die Flughäfen Schönefeld und Tegel haben keinen relevanten Einfluss auf die Qualität des Honigs.

als Tagesmittelwerte und ab Juli des Folgejahres als Jahresbericht im Nachbarschaftsportal der FBB-Website sowie auf der Internetseite des Landesamtes für Umwelt eingesehen werden.

Die FBB untersucht seit 2011 die Auswirkungen der Luftqualität am Flughafen Schönefeld auf verschiedene Pflanzen mit Hilfe eines Bio-Monitorings. Dafür wurden auf dem Gelände und im Umfeld des Flughafens in Abhängigkeit der Jahreszeit entweder Graskulturen oder auch Grünkohlpflanzen ausgebracht. Beide Pflanzen-

arten eignen sich besonders gut als Bioindikator, da sie bestimmte Luftschadstoffe anreichern. Das Bio-Monitoring wurde bis 2015 durchgeführt und wird nach der Eröffnung des BER fortgesetzt. Die Ergebnisse werden von unabhängigen Gutachtern bewertet und dies seit 2011 mit einem eindeutigen Ergebnis: Das Bio-Monitoring zeigte keinen Einfluss des Flughafenbetriebs auf die Luftschadstoffe in der Umgebung. Zu ähnlichen Ergebnissen kommt das auch schon seit 2011 durchgeführte Bienen-Monitoring der FBB.

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. Dieser Messcontainer ist mit der gleichen

Messtechnik ausgestattet wie die stationäre Messstelle. Somit wird hier auch Ultrafeinstaub gemessen. Mit der mobilen Messstelle sind Messungen außerhalb des Flughafengeländes möglich. Seit März 2018 betreibt die FBB die mobile Luftgütemessstelle in Bohnsdorf. Die Messstelle befindet sich auf dem Eichbuschplatz und liegt damit direkt unterhalb des An- und Abflugbereichs des Flughafens Schönefeld.

Luftgütemessstation Bohnsdorf: Die Luftgütemessstellen der FBB liefern Ergebnisse über die Luftqualität am Flughafenstandort.

Umweltplanung

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den BER

Bei jedem großen Bauvorhaben müssen im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens die Auswirkungen auf den Umwelt- und Naturschutz bewertet werden. Auf dieser Grundlage werden unterschiedliche Maßnahmen entwickelt und umgesetzt, um die Auswirkungen auf Umwelt und Natur zu mindern. So sorgt auch die FBB mit zahlreichen Projekten dafür, dass die unvermeidbaren Veränderungen der Natur, die mit dem Bau und Ausbau des Flughafens BER einhergehen, an anderer Stelle ausgeglichen werden.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Dazu hat die FBB mannigfaltige und hochwertige Lebensräume für Tiere und Pflanzen geschaffen. Diese legen sich auf einer Fläche von rund 500 Hektar wie ein „grünes Band“ rund um den BER und laden Besucher zum Wandern, Entdecken und Erholen ein.

Zusätzlich zum „grünen Band“ hat die FBB in den vergangenen Jahren auch in der Zülowniederung eine Vielzahl von Maßnahmen zur Aufwertung der dortigen Niederungslandschaft umgesetzt. Die Zülowniederung liegt im Südwesten des BER, nahe der Ortschaften Mittenwalde, Dabendorf, Groß Machnow und Rangsdorf. Mit einer Fläche von insgesamt rund 2.600 Hektar ist sie das größte Einzelprojekt der FBB bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Gemeinsam mit dem Verein für Landschaftspflege und Umweltschutz Teltow-Fläming e. V. (LPV) wurde hier eine Vielzahl von Maßnahmen zur Aufwertung der Landschaft umgesetzt.

Neben der Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen übernimmt die FBB für einen Zeitraum von 25 Jahren auch die Verantwortung für deren nachhaltige und optimale Entwicklung.

Ökologische Baubegleitung

Die FBB setzt zudem auf eine ökologische Baubegleitung während der Baumaßnahmen rund um den BER. So hat diese Baubegleitung schon in der Vergangenheit dafür gesorgt, dass Umweltbelastungen und Eingriffe in die Natur beim Bau des BER so gering wie möglich gehalten wurden. Dafür war unter anderem der Schutz von Bäumen und die Umsiedlung verschiedener Tiere erforderlich.

Auch bei den derzeitigen und künftigen Ausbaumaßnahmen am BER stellt die ökologische Baubegleitung sicher, dass relevante Bauvorhaben geprüft und Maßnahmen entwickelt werden, um die Auswirkungen auf die Umwelt zu vermindern. Zu solchen Maßnahmen gehören am BER u.a. Schutzzäune für Amphibien, aber auch koordinierte Methoden zur Vergrämung von Vögeln.



Die Flughafengesellschaft als **Arbeitgeber**

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ist weiterhin ein attraktiver Arbeitgeber. Die Gesamtmitarbeiterzahl ist um 2% auf 1.993 (Stand 31. Dezember 2018) angestiegen. Zusätzlich waren zum Stichtag 84 Auszubildende und Studenten im dualen Studium beschäftigt, von denen 2018 25 neu bei der FBB begrüßt wurden. Insgesamt gab es 212 Neueinstellungen. Ein offizielles Zeichen für Vielfalt setzte die FBB mit der Unterzeichnung der Charta der Vielfalt im Sommer 2018.





Arbeiten bei der Flughafengesellschaft

Recruiting

Mit über 4.900 Bewerbungen, inkl. Initiativbewerbungen, liegt die Bewerberanzahl bei der Flughafengesellschaft etwas unter dem Vorjahresniveau. 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 2018 weiter

daran gearbeitet, die Personalmarketingstrategie umzusetzen und die Präsenz der FBB als Arbeitgeber durch weitere Ausschreibungskanäle zu erhöhen. Darüber hinaus wurde im Sommer eine Bewerbermanagementsoftware eingeführt.

Im Jahr 2018 wurden für das erfolgreiche Recruiting 656 Bewerbungsgespräche geführt, woraus 212 Einstellungen, davon 89 interne Besetzungen, resultierten. Um Gespräche für inhaltlich ähnliche Stellen zu bündeln,

wurde erneut auf das sich bewährte Instrument der Bewerbertage in Form von Speed-Datings gesetzt.

Personalentwicklung

Aufbauend auf das Führungskräfteentwicklungsprogramm 2017 wurde für 2018 das FBB-Kraftprogramm konzipiert, um Führungskräfte und deren Teams bei der Bewältigung der vielschichtigen Aufgaben optimal zu unterstützen. Das FBB-Kraftprogramm 2018 stellte eine Kombination aus Führungskräfte trainings, Formaten zur Wissensvermittlung sowie Kollaborations- und Individualangeboten für Führungskräfte auf allen Ebenen dar. Es bot zahlreiche hierarchieübergreifende aber auch zielgruppenspezifische Formate mit einem starken operativen Bezug, einer hohen Anschlussfähigkeit und der Orientierung an aktuellen Führungstrends. Darüber hinaus hält die FBB ein breites Weiterbildungsangebot vor, das sich an die gesamte Belegschaft richtet und weit über gesetzlich vorgeschriebene oder betrieblich notwendige, fachliche Schulungsmaßnahmen hinausgeht. Den Beschäftigten steht eine umfangreiche Auswahl von an jeweiligen Bedarfen ausgerichteten, zentral organisierten Inhoustrainings zur Stärkung von Methoden- und Sozialkompetenzen



Die FBB nutzte den Deutschen Diversity Tag 2018, um mit einem Ausbildungstag auf die Vielfalt der Berufsfelder und Möglichkeiten für Auszubildende aufmerksam zu machen.



Auszubildende schauen den Kolleginnen und Kollegen in der Leitstelle Sicherheit über die Schulter.

zu Themen wie Konflikt- und Selbstmanagement sowie Kommunikation zur Verfügung. Dies wird zudem ergänzt durch externe Individualtrainings zu besonderen fachlichen und persönlichkeitsentwickelnden Trainingsinhalten.

Change Management

Zielstellung des Change Managements ist es, die Belegschaft für die Inbetriebnahme und den Betrieb des BER fit zu machen und gleichsam Einzelpersonen, ausgewählte Teams bzw. ganze Organisationseinheiten bei jedweden Veränderungsprozessen beispielsweise im Rahmen von Reorganisationen mit einem Set an bewährten Methoden und

Moderationsleistungen zu unterstützen. Zusätzlich zu auf den Umgang mit Veränderungen ausgerichteten Trainings und Formaten steht die Begleitung von Teammaßnahmen zur Klärung von Rollen und Schnittstellen und die Erarbeitung von Lösungsansätzen zur Optimierung der Zusammenarbeit im besonderen Fokus. Als Ergebnis der Teammaßnahmen werden gemeinsam mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konkrete Aktionen und weitere Schritte festgelegt, die den Transfer in die Arbeitspraxis sicherstellen, Prozessklarheit schaffen und damit möglichst die Motivation und Leistungsfähigkeit erhöhen. Ein weiterer Schwerpunkt des Change Managements ist es, mittels

der unterschiedlichen Maßnahmen einen wesentlichen Beitrag zur Kulturentwicklung bei der FBB zu leisten und damit auf Punkte wie gemeinsames Verständnis zu Führung und bereichsbeziehungsweise schnittstellenübergreifender Zusammenarbeit positiv einzuwirken.

Systemoptimierung bei Personal

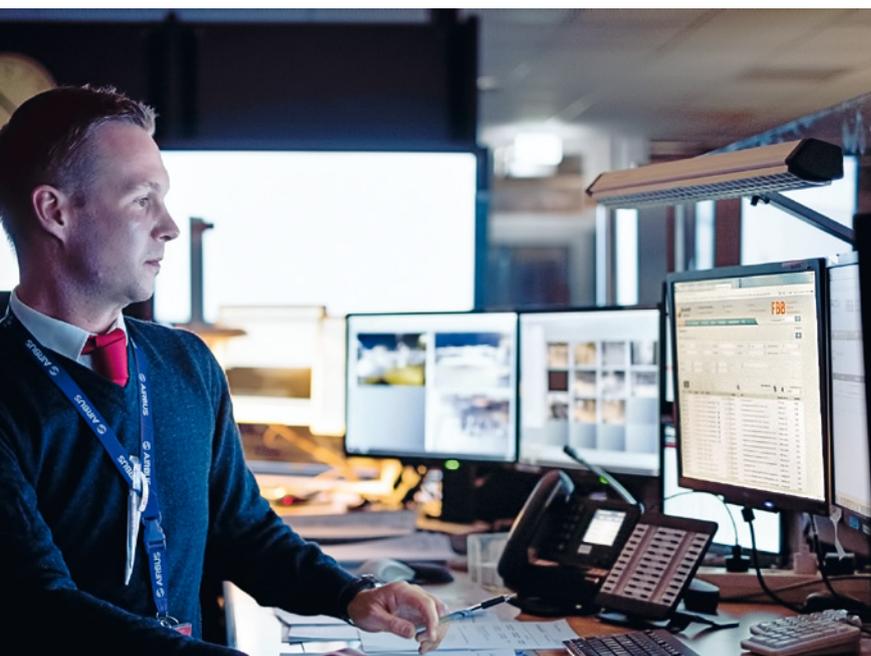
Im Rahmen der stetig zunehmenden Digitalisierung und Transformation hin zu stärker automatisierten, systemgestützten Abläufen unterstützt das HR-IT-Anforderungsmanagement projektmanagementseitig mittels der technischen Integration moderner IT-Anwendungen um im Personalbereich administrativen Aufwand zu reduzieren, Prozesse zu standardisieren, zu professionalisieren und am Ende zu beschleunigen. Innerhalb des großangelegten Projekts Talentmanagementsystem fand Mitte 2018 die Produktivsetzung der Successfactors-Module Learning und Recruiting statt. In der aktuellen Phase geht es darum, die neuen Systeme gut in die sich darum rankenden Prozesse zu integrieren oder erforderliche Prozessoptimierungen und Prozessjustierungen vorzunehmen und bei den jeweiligen Anwendern eine gewisse Routine im Umgang mit den Systemen zu schaffen.

Neben dem Einweisen von Luftfahrzeugen auf dem Flughafengelände gehört auch das Lotsen in einem Follow-Me-Auto zu einer der Kernaufgaben einer Follow-Me-Fahrerin.



Betriebliches Gesundheitsmanagement

Im Rahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements (BGM) wurden 2018 die bereits vorhandenen Angebote, um die Gesundheit und das Wohlergehen der Mitarbeiter zu fördern, weiter ausgebaut. So wurden beispielsweise die bereits laufenden Impulsvorträge zur Suchtprävention für Führungskräfte ab 2018 auch für alle Mitarbeiter unter dem Thema „Psychosoziale Krisen“ angeboten. Ebenfalls neu ins Programm des BGM aufgenommen wurden die „Gesunde Fitness und Ernährung“ der Mitarbeiter unserer Feuerwehr. Bereits erfolgreich erprobte Beratungsangebote in Gesundheitsfragen und daraus resultierende Arbeitsplatzanalysen wurden genauso weitergeführt wie Präventionskurse und Ernährungsworkshops. 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 2018 boten die Gesundheitstage unter dem Motto „Gesunde Ernährung und Bewegung“ den Mitarbeitern ein abwechslungsreiches Programm. Durch die Freischaltung der Online Plattform „Gympass“ wurde den Mitarbeitern ein umfangreiches Angebot an Fitness, Prävention und Wellness zur Verfügung gestellt. Zusammen mit dem DRK sind zwei Blutspende-Aktionen mit insgesamt 104 Spendern erfolgreich durchgeführt worden.



Ob am Tag oder in der Nacht: Der Verkehrsleiter vom Dienst (VvD) ist für die Verkehrssicherheit der Flughäfen zuständig.

Ausbildung und Studium an den Flughäfen

Im Jahr 2018 haben 25 Auszubildende und duale Studenten ihre Ausbildung bei der FBB gestartet. Aufgrund des sehr breiten und abwechslungsreichen Spektrums an Berufs- und Aufgabefeldern bei der FBB steht Interessierten eine Vielzahl von unterschiedlichen Ausbildungsberufen und dualen Studiengängen zur Auswahl. Neben den fünf Ausbildungsangeboten für Luftverkehrskaufleute, Elektroniker/-innen für Informations- und Systemtechnik oder für Betriebstechnik, Industriemechaniker/-innen und Mechatroniker/-innen bietet die FBB ebenso fünf duale Studiengänge an der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin in den Fachrichtungen BWL/ Dienstleistungsmanagement, BWL/ Immobilienwirtschaft, Technisches Facility Management, Industrielle Elektrotechnik sowie Wirtschaftsinformatik an. Neu hinzugekommen in 2018 ist zudem der Ausbildungsberuf der Fachkraft für Schutz und Sicherheit.

Im Gegenzug haben gleichsam 25 Auszubildende und Studenten im dualen Studium ihre Ausbildung in 2018 erfolgreich abgeschlossen. Gleich zwei Auszubildende – ein Elektroniker für Informations- & Systemtechnik und ein Luftverkehrskaufmann – sind in 2018 aufgrund ihrer sehr guten Prüfungs-



Die IHK Cottbus zeichnet jedes Jahr Auszubildende im Rahmen der IHK-Bestenehrung aus. Gleich zwei Azubis kamen 2018 von der FBB.



In fünf verschiedenen Fachrichtungen bietet die FBB ihren dualen Studierenden Aufgaben in einem spannenden Umfeld.

leistungen seitens der IHK Cottbus in ihrem Ausbildungsberuf als Jahrgangsbeste Südbrandenburgs geehrt worden.

Zur Ansprache potentieller Auszubildender und Studierender war die FBB in 2018 auf zahlreichen Messen vertreten und präsentierte sich abermals auf diversen Veranstaltungen rund um die Berufsorientierung. Darüber hinaus unterstützt die FBB weiterhin aus Überzeugung die Initiative „BQN – Berlin braucht dich!“ für die berufliche Integration von Jugendlichen mit Migrationshintergrund. Dabei beteiligt sich die FBB als einer der größten Arbeit-

geber und Ausbilder der Hauptstadtregion auch an der Kampagne „Ausbildung: Eine Frage der Einstellung“. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass Vielfalt und Chancengleichheit wichtige Eckpfeiler für die FBB darstellen. Im Rahmen der Kooperation wurden auch in 2018 verschiedene Praktika für Menschen mit Migrationshintergrund im technischen und kaufmännischen Bereich realisiert und ein weiterer Ausbildungsplatz im Berufsbild Kaufmann/-frau für Büromanagement mit einem Schüler mit Migrationshintergrund erfolgreich besetzt.

Um zukünftig eine noch bessere Verzahnung von Ausbildung und Personalentwicklung zu erhalten, wurden die beiden Aufgabengebiete innerhalb eines Verantwortungsbereiches zusammengeführt. So können die unterschiedlichen, teils eng miteinander verbundenen Facetten von Aus- und Weiterbildung noch zielgerichteter in Orientierung an die jeweiligen internen Bedarfe an Aus- und Fortbildungsangeboten sowie unter Beachtung der Marktgegebenheiten wie Fachkräftemangel angesteuert werden.



In der Ausbildung zur Fachkraft für Schutz und Sicherheit lernen die Auszubildenden alles über die Aufrechterhaltung der Sicherheit an unseren Flughafenstandorten.

Diversity an den Flughäfen

Ob auf dem Vorfeld, im Kundenservice oder in der Verwaltung: Alle Kolleginnen und Kollegen an den Flughäfen arbeiten an den Toren der Hauptstadtregion zur Welt, deshalb spielen Welt-offenheit und die Wertschätzung von Vielfaltigkeit bei der FBB eine wichtige Rolle.

Vielfalt stellt einen wesentlichen Bestandteil des unternehmerischen Handelns der FBB dar. Die Diversity- und Gleichstellungsbeauftragte kümmert sich an allen Flughafenstandorten um diversitätsbezogene Themen und Fragestellungen. Sie ist die zentrale Ansprechpartnerin für alle vielfaltsrelevanten Themen. Ihr Ziel ist es, Diversität in der Arbeitswelt bei der FBB noch stärker in den Fokus zu rücken und zu fördern.

Ein offizielles Zeichen für Vielfalt setzte die FBB mit der Unterzeichnung der Charta der Vielfalt und bekennt sich so zu den sechs definierten Grundsätzen der Charta.

01



02



03



01 Auch die Flughafengesellschaft zeigt Flagge für Vielfalt am Deutschen Diversity Tag.

02 Auszubildene und Duale Studierende der FBB beteiligen sich mit einem eigenen Projekt bei der Diversity Challenge des Charta der Vielfalt e.V.

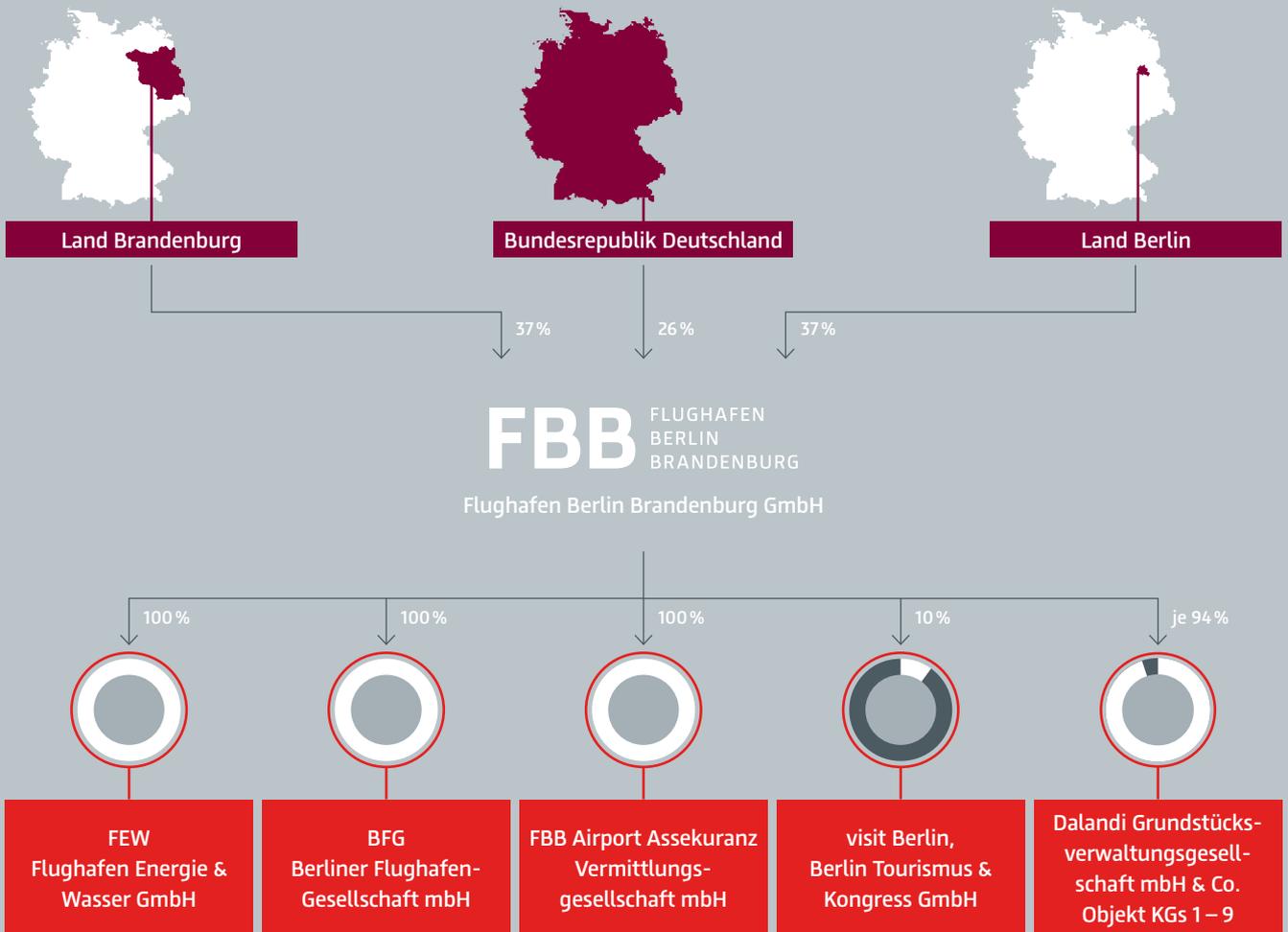
03 Geschäftsführerin Finanzen, Heike Fölster zeichnete bei der Para-Leichtathletik-EM Sieger in zwei Kategorien aus. Die FBB unterstützte als Partnerin die 650 Athletinnen und Athleten aus 37 Nationen.

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 & Infrastrukturmanagement	PL	Umland
FM	Finanzmanagement	GR	Interne Revision		
FP	Projektcontrolling & -management	GB	Baubeauftragte		
		O	Operations		
		OA OS	Aviation Security		
		OT OW OI OM OB	Terminalmanagement Feuerwehr Infrastruktur & Systeme Aviation Marketing Betriebssicherheit		
		GT	Fluggastterminal		
		T	Bau und Technik		
		TA TF TI	Ausbauprogramme Facility Management IuK		
		TD	Technisches Dokumentationscenter		

Beteiligungsverhältnisse



Betriebsstruktur





SWISS

Lufthansa
D-AISG

Hainan Airlines
海南航空
P-327

Ground crew member and traffic cones



Unsere Zahlen

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2018

Aktiva		31.12.2018 EUR	31.12.2017 EUR
A.	Anlagevermögen		
I.	Immaterielle Vermögensgegenstände		
1.	Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	351.884.460,30	322.732.508,91
2.	Geleistete Anzahlungen	1.660.239,21	1.015.084,07
		353.544.699,51	323.747.592,98
II.	Sachanlagen		
1.	Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.158.673.505,66	1.160.618.377,62
2.	Technische Anlagen und Maschinen	342.765.701,00	367.255.030,12
3.	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	40.983.700,00	37.553.832,20
4.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.992.054.215,04	2.675.903.058,20
		4.534.477.121,70	4.241.330.298,14
III.	Finanzanlagen		
	Beteiligungen	51.200,00	51.200,00
		4.888.073.021,21	4.565.129.091,12
B.	Umlaufvermögen		
I.	Vorräte		
	Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.039.540,93	1.920.059,05
II.	Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	39.453.524,99	35.498.885,94
2.	Sonstige Vermögensgegenstände	42.047.525,56	69.454.887,28
		81.501.050,55	104.953.773,22
III.	Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	71.879.506,32	71.448.365,02
		155.420.097,80	178.322.197,29
C.	Rechnungsabgrenzungsposten	7.219.890,06	7.729.494,26
		5.050.713.009,07	4.751.180.782,67

Passiva		31.12.2018 EUR	31.12.2017 EUR
A.	Eigenkapital		
I.	Gezeichnetes Kapital	11.000.000,00	11.000.000,00
II.	Kapitalrücklage	2.174.328.275,68	2.174.328.275,68
III.	Bilanzverlust	-992.113.784,23	-914.967.247,44
IV.	Ausgleichsposten für die Anteile der anderen Gesellschafter	-1.227.922,42	-1.266.747,28
		1.191.986.569,03	1.269.094.280,96
B.	Sonderposten für Investitionszuschüsse	83.781.919,20	86.900.358,20
C.	Rückstellungen		
1.	Rückstellungen für Pensionen	4.944.886,00	5.533.397,00
2.	Steuerrückstellungen	440.000,00	130.000,00
3.	Sonstige Rückstellungen	122.410.828,84	127.302.947,67
		127.795.714,84	132.966.344,67
D.	Verbindlichkeiten		
1.	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.467.550.439,80	2.450.353.438,77
2.	Erhaltene Anzahlungen	1.985.129,78	15.036.165,76
3.	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	48.850.100,14	45.570.483,02
4.	Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	1.031.297.400,52	662.367.905,66
5.	Sonstige Verbindlichkeiten	38.550.706,94	32.847.020,26
		3.588.233.777,18	3.206.175.013,47
E.	Rechnungsabgrenzungsposten	58.915.028,82	56.044.785,37
		5.050.713.009,07	4.751.180.782,67

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 2018

		2018 EUR	2017 EUR
1.	Umsatzerlöse	414.592.839,80	392.420.295,63
2.	Andere aktivierte Eigenleistungen	15.137.254,25	16.083.596,71
3.	Sonstige betriebliche Erträge	13.138.678,19	50.333.995,82
		442.868.772,24	458.837.888,16
4.	Materialaufwand		
	a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	8.500.093,20	9.606.346,61
	b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	75.231.876,74	76.496.437,07
		83.731.969,94	86.102.783,68
5.	Personalaufwand		
	a) Löhne und Gehälter	116.818.107,79	111.498.667,79
	b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung – davon für Altersversorgung EUR 5.795.055,24 (Vj.: EUR 5.632.168,70)	26.532.948,63	25.468.481,89
		143.351.056,42	136.967.149,68
6.	Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	93.899.240,94	109.833.518,51
7.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	93.090.729,07	98.714.116,66
8.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge – davon aus Abzinsung: EUR 275.582,99 (Vj.: EUR 664.096,23)	943.508,42	710.349,22
9.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen – davon aus Aufzinsung: EUR 533.325,70 (Vj.: EUR 560.448,38)	103.213.210,14	109.378.178,66
10.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (Aufwand; Vj.: Ertrag)	647.959,50	320.483,63
11.	Ergebnis nach Steuern	-74.121.885,35	-81.127.026,18
12.	Sonstige Steuern	-2.985.826,58	-2.508.118,61
13.	Konzern-Fehlbetrag	-77.107.711,93	-83.635.144,79
14.	Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-914.967.247,44	-831.314.324,06
15.	Auf nicht beherrschende Anteile entfallender Gewinn	38.824,86	17.778,59
16.	Konzern-Bilanzverlust	-992.113.784,23	-914.967.247,44

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzern-Kapitalflussrechnung für 2018

	2018 TEUR	2017 TEUR
1. Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit		
Einzahlungen von Kunden für den Verkauf von Erzeugnissen, Waren und Dienstleistungen	394.555	375.530
Auszahlungen an Lieferanten und Beschäftigte	-260.188	-262.927
Sonstige Einzahlungen, die nicht der Investitions- oder der Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	29.302	27.755
Sonstige Auszahlungen, die nicht der Investitions- oder der Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-32.895	-30.575
+/- Ertragsteuerzahlungen	-648	320
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	130.126	110.103
2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit		
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	54	403
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-385.944	-373.883
Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-32.460	-61.134
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-418.350	-434.614
3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		
Einzahlungen aus der Aufnahme von Gesellschafterdarlehen	354.180	425.344
Einzahlungen (+) aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten	70.000	0
Auszahlungen (-) aus der Tilgung (Finanz-) Krediten	-52.371	-44.747
Gezahlte Zinsen (-)	-87.464	-96.821
Einzahlungen (+) aus Investitionszuschüssen	4.311	1.965
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	288.656	285.741
4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		
(Zwischensummen 1 – 3)	432	-38.770
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	71.448	110.218
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	71.880	71.448

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für 2018

	Mutterunternehmen			
	Gezeichnetes Kapital EUR	Kapitalrücklage EUR	Bilanzverlust EUR	Eigenkapital gemäß Konzern-Bilanz EUR
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
Konzern-Gesamtergebnis	0,00	0,00	-83.652.923,38	-83.652.923,38
31.12.2017	11.000.000,00	2.174.328.275,68	-914.967.247,45	1.270.361.028,23
Konzern- Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,00	0,00	-77.146.536,79	-77.146.536,79
Konzern-Gesamtergebnis	0,00	0,00	-77.146.536,79	-77.146.536,79
31.12.2018	11.000.000,00	2.174.328.275,68	-992.113.784,24	1.193.214.491,44

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

	Nicht beherrschende Anteile			Konzern-Eigenkapital EUR
	Kapitalrücklage EUR	Bilanzverlust EUR	Eigenkapital gemäß Konzern-Bilanz EUR	
	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	1.269.094.280,95
	0,00	38.824,86	38.824,86	-77.107.711,93
	0,00	38.824,86	38.824,86	-77.107.711,93
	0,00	-1.227.922,42	-1.227.922,42	1.191.986.569,02

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2018

Allgemeine Hinweise

Der vorliegende Konzern-Abschluss 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 Konzern-Abschluss wird von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) aufgestellt. Der Konzern-Abschluss 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 Konzern-Abschluss 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 Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen wurden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen erstellt. Für die Aufstellung des Konzernabschlusses waren bis auf folgende Ausnahmen unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend. Die erhaltenen Anzahlungen auf noch zu erbringende Leistungen der Gesellschaft werden innerhalb der Verbindlichkeiten in der Position „Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen“ ausgewiesen. Die kurzfristigen Zinsabgrenzungen werden innerhalb der 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 31 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 Herstellungskosten berücksichtigten aktivierten Eigenleistungen sind neben den Einzelkosten auch anteilige Gemeinkosten einbezogen.

Die Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens werden nach Maßgabe

der voraussichtlichen Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Abschreibungen auf Zugänge erfolgen grundsätzlich zeitanteilig. Geringwertige Anlagegüter bis zu einem Wert von EUR 250,00 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 wurden ab dem 1. Januar 2016 und zwischen EUR 250,01 und EUR 800,00 ab dem 1. Januar 2018 einzeln erfasst und über eine Nutzungsdauer von einem Jahr abgeschrieben.

Für das Sachanlagevermögen wurden folgende Nutzungsdauern in Jahren zugrunde gelegt:

	ab dem 1.1.2018	bis zum 31.12.2017
Bauten	10 – 60	10 – 40
Technische Anlagen und Maschinen	10 – 60	15 – 21
Betriebs- und Geschäftsausstattung	4 – 25	5 – 10

Im Geschäftsjahr erfolgte eine teilweise Anpassung auf längere als bisher angenommene betriebsbedingte Nutzungsdauern je Anlagengruppe. Die Anpassungen von Restnutzungsdauern führten im Jahresvergleich zu geringeren Aufwendungen aus planmäßigen Abschreibungen.

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 2019 nach ursprünglich geplanter Fertigstellung des BER festgelegt und aus Wesentlichkeitsgründen beibehalten. Für Neuzugänge werden Nutzungsdauern unter Beachtung des Weiterbetriebs bis 30. April 2021 festgesetzt.

Mit der Aufrechterhaltung des Flugbetriebs bis Ende 2025 am Standort Schönefeld Nord sind die Nutzungsdauern der Anlagen in diesem Bereich so dargestellt. 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 3,21 % (Vj. 3,68 %) 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 2018 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. 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 be-

wertet. Die Abzinsung der Rückstellungen auf den Barwert erfolgt unter Verwendung eines Rechnungszinsfußes von 2,32 % (Vj. 2,80 %). Bei der Bewertung der Altersteilzeitrückstellung 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 zum Zeitpunkt des Abbaus der Differenzen bewertet und die Beträge der sich ergebenden Steuererbe- 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 Konzern-Bilanz

Anlagevermögen

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

	31.12.2018 TEUR	31.12.2017 TEUR
Immaterielle Vermögensgegenstände	353.545	323.748
Sachanlagen	4.534.477	4.241.330
darunter Grundstücke und Bauten	1.158.674	1.160.618
darunter Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.992.054	2.675.903
Finanzanlagen	51	51
Gesamt	4.888.073	4.565.129

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

	31.12.2018 TEUR	31.12.2017 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	39.454	35.499
davon kurzfristige Forderungen	35.499	35.499
davon langfristige Forderungen (Laufzeit > 1 Jahr)	5	0
Sonstige Vermögensgegenstände	42.047	69.455
davon kurzfristig	42.047	69.455
Gesamt	81.501	104.954

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten die Grundstücke des Business Park Berlin (TEUR 19.439, Vj. TEUR 24.187). Die übrigen sonstigen Vermögensgegenstände (TEUR 22.609, Vj. TEUR 45.268) 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 5.480 für vorausgezahlte Bürgschaftsentgelte mit einer Laufzeit bis März 2019.

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 9.304 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 2.174,3 Mio.) entsprechen den bei der Muttergesellschaft ausgewiesenen Bilanzposten. Die Kapitalrücklage beinhaltet unter anderem mit EUR 1.631,7 Mio. (Vj. EUR 1.631,7 Mio.) Finanzierungsbeiträge der Gesellschafter für den BER.

Bilanzverlust

Der Konzern-Jahresfehlbetrag beträgt im Geschäftsjahr TEUR 77.108 (Vj. Fehlbetrag von TEUR 83.635). Nach Berücksichtigung der Ergebnisanteile anderer Gesellschafter (TEUR 39) ergibt sich zuzüglich des Konzern-Verlustvortrags aus dem Vorjahr (TEUR 914.967) ein Konzern-Bilanzverlust in Höhe von TEUR 992.114.

Investitionszuschüsse

Investitionszuschüsse für Gegenstände des Anlagevermögens (TEUR 83.782, Vj. TEUR 86.900) werden als Sonderposten passiviert. Sie werden entsprechend dem Abschreibungsverlauf aufgelöst.

Rückstellungen für Pensionen

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB beträgt TEUR 333 (Vj. TEUR 367).

Steuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen beinhalten Grundsteuerpflichtungen für den Standort Schönefeld (TEUR 100, Vj. TEUR 80) sowie Rückstellungen für Stromsteuer (TEUR 340; Vj. TEUR 50).

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen:

	31.12.2018 TEUR	31.12.2017 TEUR
Risikovorsorge aufgrund der Verschiebung der Inbetriebnahme BER	45.250	51.429
Ausstehende Rechnungen	14.104	11.552
TransFair BER	10.081	9.870
Schließung Tegel	9.251	9.057
Altersteilzeit	6.266	5.411

Mitarbeiterzahlen

Durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter

2017



1.927

Arbeitnehmer (Angestellte)

78

Auszubildende

2018



1.978

Arbeitnehmer (Angestellte)

76

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	31.12.2018	31.12.2017
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Vorjahr)	15.641 (15.650)	2.451.909 (2.434.703)	2.402.984 (2.387.377)	2.467.550	(2.450.353)
2. Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen (Vorjahr)	1.985 (15.036)	0 (0)	0 (0)	1.985	(15.036)
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	48.850 (45.571)	0 (0)	0 (0)	48.850	(45.571)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (Vorjahr)	0 (0)	1.031.297 (662.368)	1.031.297 (662.368)	1.031.297	(662.368)
5. Sonstige Verbindlichkeiten (Vorjahr) davon aus Steuern: TEUR 0; (Vj. TEUR 16)	38.551 (32.847)	0 (0)	0 (0)	38.551	(32.847)
Gesamt (Vorjahr)	105.027 (109.104)	3.483.206 (3.097.071)	3.434.281 (3.049.745)	3.588.233	(3.206.175)

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultieren im Wesentlichen aus der Inanspruchnahme der Kreditlinien der BER-Langfristfinanzierung, von denen TEUR 2.250.176 durch Bürgschaften der Gesellschafter sowie TEUR 195.489 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 Anlagenegegenstände 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 weitere 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.

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 663,8 Mio. Im Einzelnen betreffen diese Verpflichtungen folgende vertraglich fixierte bzw. beauftragte Sachverhalte:

Nr.	Sonstige finanzielle Verpflichtungen	31.12.2018 Mio. EUR	31.12.2017 Mio. EUR
1	Schallschutzmaßnahmen	374,0	378,0
2	Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen	173,9	346,1
3	noch in Prüfung befindliche Rechnungen für aktivierungspflichtige Maßnahmen	85,5	67,2
4	Zahlungsverpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	30,4	29,4
5	Zahlungsverpflichtungen für Ausgleichsabgabe für Versiegelung gemäß Planfeststellungsbeschluss	0,0	2,6
Gesamt		663,8	823,3

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 374,0 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 85,5 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 2019 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 Finanzierungskosten abgesichert. Es handelt sich hierbei jeweils

um eine Absicherung künftiger Cash Flows. Das zu sichernde Risiko ist die Wertänderung der Zinszahlungen für die langfristige Fremdfinanzierung aufgrund sich ändernder 3-Monats-Euribor Zinssätze. Das Ziel der Zinssicherungsgeschäfte ist es, einen 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 Kapitalver-lauf der EIB-Kreditverträge angepasst. Durch die Zinsswaps wird der verbliebe-ne variabel verzins-te 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 ausge-schlossen. 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-Bewer-tungseinheit nach HGB. Die bilanzielle Abbildung erfolgt nach der Einfrierungs-methode. Die Wertänderungen der Zinsswaps werden soweit nicht bilanziert, wie sie durch Wertänderungen des Grundgeschäfts ausgeglichen werden. Für einen gegebenenfalls entstehenden Verlustüberhang wäre eine Drohverlust-rückstellung zu bilden. Die beizulegenden Zeitwerte per 31. Dezember 2018 be-laufen sich bei einem Nominalwert von rd. EUR 818,1 Mio. auf EUR -197,1 Mio. Die Ermittlung der Marktwerte der Swaps erfolgte mit Hilfe der Discounted-Cash-Flow-Bewertung. Dabei wurden die zukünftigen Zinszahlungen mit der Zins-strukturkurve vom 31. Dezember 2018 diskontiert. Der Barwert dieser Zahlungen stellt den Wert der Swaps dar. Bei den fünf Swaps handelt es sich um amortisie-rende Payer-Zinsswaps.

Die prospektive Effektivität der Sicherungsbeziehung wird auf Basis der Criti-cal-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 2018 zu bilden.

Nach § 314 Nr. 15a HGB ist die Höhe der mit den Bewertungseinheiten abgesi-icherten Risiken im Anhang anzugeben. Dabei handelt es sich um die aufgrund der Bildung der Bewertungseinheit nicht zu berücksichtigenden negativen Marktwerte der Swaps von EUR -197,1 Mio.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Umsatzerlöse	2018		2017	
	TEUR	%	TEUR	%
Operations (Aviation)	293.110	70,7	271.514	69,2
Commercial (Non-Aviation)	65.749	15,9	61.381	15,6
Vermietung	31.534	7,6	30.943	7,9
Flächenverkäufe	9.327	2,2	15.528	4,0
Umsatzerlöse Bauleistungen	696	0,2	316	0,1
Umsatzerlöse Services	5.981	1,4	5.873	1,5
Sonstige	8.196	2,0	6.865	1,7
Gesamt	414.593	100,0	392.420	100,0

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von TEUR 13.139 (Vj. TEUR 50.334) beinhalten im Wesentlichen Erträge aus Investitionszulagen TEUR 3.942 (Vj. TEUR 4.298) sowie periodenfremde Erträge in Höhe von TEUR 7.630 (Vj. TEUR 42.482). Diese beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf das Umlaufvermögen (TEUR 621; Vj. TEUR 35.911) sowie aus der Auflösung von Rückstellungen (TEUR 5.531; Vj. TEUR 8.766).

Abschreibungen

Im Geschäftsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen von TEUR 0 (Vj. TEUR 606) auf Gebäude und Geschäftsausstattungen vorgenommen.

Im Geschäftsjahr erfolgte eine Anpassung der Nutzungsdauern einer Vielzahl von Versorgungsanlagen auf längere betriebsbedingte Nutzungsdauern der FEW. Bei Fortführung der bisherigen Nutzungsdauern hätten sich Mehraufwendungen für Abschreibungen in Höhe von EUR 12,6 Mio. ergeben.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die periodenfremden Aufwendungen in Höhe von TEUR 1.715 (Vj. TEUR 1.430) betreffen mit TEUR 282 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 533 (Vj. TEUR 560) angefallen. Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen werden im Berichtsjahr in Höhe von TEUR 276 (Vj. TEUR 664) 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. Die Darstellung im Konzern-Abschluss 2018 wurde erstmals nach der direkten Methode vorgenommen. Der Finanzmittelfonds setzt sich aus liquiden Mitteln (TEUR 71.880 Vj. TEUR 71.448) zusammen. Die Einzahlungen von Kunden sowie die Auszahlungen an Lieferanten enthalten keine Umsatzsteuern, somit erfolgte in Bezug auf die Umsatzsteuern eine Saldierung der Einzahlungen von Kunden mit den Auszahlungen an das Finanzamt sowie der Auszahlungen an Lieferanten mit den Einzahlungen vom Finanzamt.

Honorare Abschlussprüfer

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

	2018 TEUR	2017 TEUR
Abschlussprüfungsleistungen	215	215
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	0	0
Gesamt	215	215

Aufsichtsrat

Vertreter des Landes Berlin

Dr. Margaretha Sudhof

Staatssekretärin; Senatsverwaltung für Finanzen Berlin; Berlin

Gerry Woop

Staatssekretär; Senatsverwaltung für Kultur und Europa; Berlin

Prof. Dr.-Ing. Norbert Preuß

Managing Director; Preuss Projekt Partner GmbH; München

Boris Schucht

Vorsitzender der Geschäftsführung; 50Hertz Transmission GmbH; Berlin

Vertreter des Landes Brandenburg

Rainer Bretschneider

Staatssekretär a.D.; Staatskanzlei des Landes Brandenburg; Potsdam;
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Dr. Wolfgang Krüger

Hauptgeschäftsführer; Industrie- und Handelskammer Cottbus a.D.; Cottbus

Daniela Trochowski

Staatssekretärin; Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg; Potsdam

Kerstin Jöntgen

Mitglied des Vorstandes; Investitionsbank des Landes Brandenburg; Potsdam

Vertreter der Bundesrepublik Deutschland

Rainer Bomba – bis 20. April 2018

Staatssekretär; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur;
Berlin

Werner Gatzert

Staatssekretär; Bundesministerium der Finanzen; Berlin

Dr. Gerhard Schulz – seit 4. Mai 2018

Staatssekretär; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur;
Berlin

Arbeitnehmervertreter

Holger Rößler

Gewerkschaftssekretär; 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 Vofß

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH; Flughafen Schönefeld; Berlin

Olaf Christoph

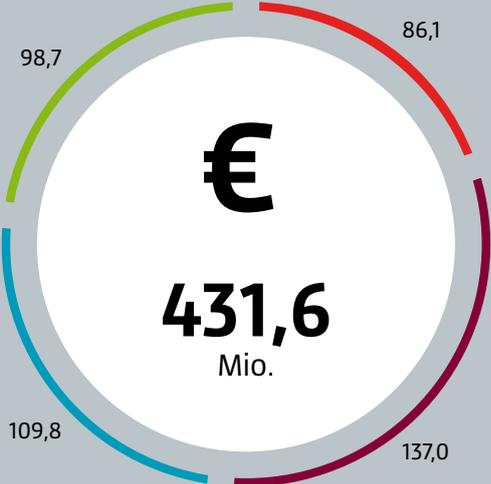
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH; Flughafen Schönefeld; Berlin

Ralph Struck

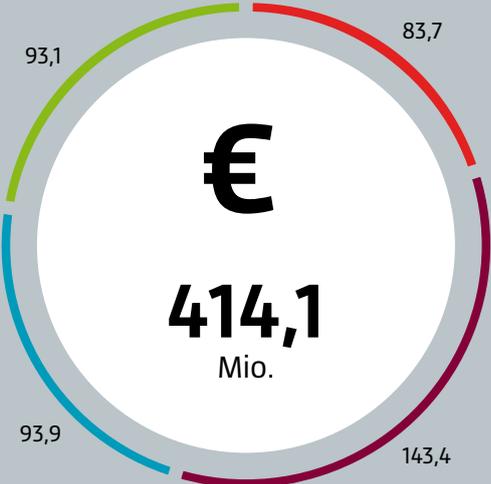
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH; Flughafen Schönefeld; Berlin

Aufwendungen in Mio. EUR

2017



2018



Verena Schumann

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH; Flughafen Schönefeld; Berlin

Enrico Rümker

ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft; Berlin

Jens Gröger

ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft; Berlin

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats

Die Erstattungen von Sitzungsgeldern an den Aufsichtsrat beliefen sich auf TEUR 31,7 (Vj. TEUR 45,2). Darüber hinaus sind TEUR 30 Aufsichtsratsvergütungen entstanden.

Geschäftsführung

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup

Vorsitzender der Geschäftsführung

Heike Fölster

Geschäftsführerin Finanzen

Dr. Manfred Bobke-von Camen

Geschäftsführer Personal

Gesamtbezüge der Geschäftsführung

TEUR	Grund- vergütung	Erfolgsab- hängige Vergütung	Arbeitgeber- anteil Sozial- versicherung	Sonstige Bezüge	Gesamt
Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup	400	45	8	50	503
Heike Fölster	305	45	12	45	407
Dr. Manfred Bobke-von Camen	273	33	11	44	361
Gesamt	978	123	31	139	1.271

Gesamtbezüge ehemaliger Mitglieder der Geschäftsführung

Für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung betragen die Bezüge aus Pensionen TEUR 506 (Vj. TEUR 546). Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen sind in voller Höhe gebildet und belaufen sich zum 31. Dezember 2018 auf TEUR 4.945 (Vj. TEUR 5.513).

Mitarbeiter

Durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter:

	2018	2017
Arbeitnehmer (Angestellte)	1.978	1.927
Auszubildende	76	78
Gesamt	2.054	2.005

Konzern-Verhältnisse

Ein Konzern-Abschluss 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 bilanzielle Beurteilung der genannten Sachverhalte ist bei der Erstellung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2018 berücksichtigt worden.

Schönefeld, 28. Februar 2019

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

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Entwicklung des Anlagevermögens 2018

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2018 EUR
	31.12.2017 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	352.169.375,90	31.448.934,86	152.777,31	307.593,72	383.773.127,17
2. Geleistete Anzahlungen	1.015.084,07	1.010.973,96	0,00	-365.818,82	1.660.239,21
	353.184.459,97	32.459.908,82	152.777,31	-58.225,10	385.433.366,38
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten	1.940.002.137,45	20.074.313,38	438.012,15	25.711.626,34	1.985.350.065,02
2. Technische Anlagen und Maschinen	707.322.402,68	6.198.916,79	567.912,67	2.301.295,30	715.254.702,10
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	153.684.693,55	13.033.144,30	7.870.994,56	1.490.458,57	160.337.301,86
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.681.909.980,23	346.637.433,69	1.041.121,74	-29.445.155,11	2.998.061.137,07
	5.482.919.213,91	385.943.808,16	9.918.041,12	58.225,10	5.859.003.206,05
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
	5.836.154.873,88	418.403.716,98	10.070.818,43	0,00	6.244.487.772,43

	Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte		
	01.01.2018 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2018 EUR	31.12.2017 EUR	
	29.436.866,99	2.602.460,29	150.509,05	-151,36	31.888.666,87	351.884.460,30	322.732.508,91
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.660.239,21	1.015.084,07
	29.436.866,99	2.602.460,29	150.509,05	-151,36	31.888.666,87	353.544.699,51	323.747.592,98
	779.383.759,83	47.439.040,48	149.353,21	3.112,26	826.676.559,36	1.158.673.505,66	1.160.618.377,62
	340.067.372,56	32.810.007,70	388.379,16	0,00	372.489.001,10	342.765.701,00	367.255.030,12
	116.130.861,35	11.047.732,47	7.822.031,06	-2.960,90	119.353.601,86	40.983.700,00	37.553.832,20
	6.006.922,03	0,00	0,00	0,00	6.006.922,03	2.992.054.215,04	2.675.903.058,20
	1.241.588.915,77	91.296.780,65	8.359.763,43	151,36	1.324.526.084,35	4.534.477.121,70	4.241.330.298,14
	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
	1.271.025.782,76	93.899.240,94	8.510.272,48	0,00	1.356.414.751,22	4.888.073.021,21	4.565.129.091,12

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Entwicklung des Anlagevermögens 2018

darunter BER	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	31.12.2017 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2018 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	332.375.646,27	29.776.355,25	50,10	105.765,90	362.257.717,32
2. Geleistete Anzahlungen	217.701,00	135.417,10	0,00	-61.138,40	291.979,70
	332.593.347,27	29.911.772,35	50,10	44.627,50	362.549.697,02
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten	1.289.837.368,31	5.935.574,07	319.735,80	1.884.228,63	1.297.337.435,21
2. Technische Anlagen und Maschinen	578.691.740,05	3.255.804,93	367.402,00	337.364,79	581.917.507,77
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	50.332.767,24	1.530.863,47	3.908.828,28	200.627,54	48.155.429,97
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.641.523.477,16	300.566.294,18	1.023.483,55	-2.318.668,14	2.938.747.619,65
	4.560.385.352,76	311.288.536,65	5.619.449,63	103.552,82	4.866.157.992,60
	4.892.978.700,03	341.200.309,00	5.619.499,73	148.180,32	5.228.707.689,62

	Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte		
	01.01.2018 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2018 EUR	31.12.2018 EUR	31.12.2017 EUR
	13.952.845,06	1.297.643,83	0,00	0,00	15.250.488,89	347.007.228,43	318.422.801,21
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	291.979,70	217.701,00
	13.952.845,06	1.297.643,83	0,00	0,00	15.250.488,89	347.299.208,13	318.640.502,21
	273.569.486,88	41.363.105,09	31.270,86	32.655,91	314.933.977,02	982.403.458,19	1.016.267.881,43
	215.895.356,50	31.796.516,32	189.798,60	0,00	247.502.074,22	334.415.433,55	362.796.383,55
	37.276.929,94	4.657.458,01	3.900.963,28	0,00	38.033.424,67	10.122.005,30	13.055.837,30
	6.006.922,03	0,00	0,00	0,00	6.006.922,03	2.932.740.697,62	2.635.516.555,13
	532.748.695,35	77.817.079,42	4.122.032,74	32.655,91	606.476.397,94	4.259.681.594,66	4.027.636.657,41
	546.701.540,41	79.114.723,25	4.122.032,74	32.655,91	621.726.886,83	4.606.980.802,79	4.346.277.159,62

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), Schönefeld Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018



01

Der FBB-Konzern

Die Flughäfen Berlin-Schönefeld (SXF) und Berlin-Tegel (TXL) konnten im Jahr 2018 den Vorjahreswert hinsichtlich des Passagieraufkommens erneut übertreffen (+4,2 %) und begrüßten insgesamt 34,7 Millionen Passagiere. Das Passagieraufkommen Schönefeld blieb mit 12,7 Millionen gegenüber 12,9 Millionen Passagieren im Vorjahr weitgehend unverändert. Am Flughafen Tegel gab es ab Herbst wieder Wachstum. Insgesamt wurde dort mit 22,0 Millionen Passagieren und somit einer Steigerung von 7,5 % erneut ein Rekord erreicht.

Die wirtschaftlichen Ziele für das Geschäftsjahr 2018 wurden erreicht und das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen lag bei EUR +118,7 Mio.

Die Flughafengesellschaft hat das Jahr 2018 intensiv genutzt, um die geplante BER-Eröffnung im Oktober 2020 weiter vorzubereiten. Die Mängelbeseitigung wird kontinuierlich fortgesetzt und unterliegt einer strengen Terminüberwachung, so dass die Baufertigstellungsanzeige für das Terminal im Herbst 2019 geplant ist. Für den ORAT-Prozess (Operational Readiness and Airport Transfer) wurden bereits detaillierte Planungen entworfen.

Mit dem Baubeginn für das Terminal T2 wurde ein erstes großes Projekt im Rahmen des „Masterplan BER 2040“ in Angriff genommen. Derzeit erfolgt die Projektentwicklung für das Terminal T3. Mit der Weiterentwicklung des Flughafenstandortes im Rahmen des Masterplan werden für die Region die nötigen Kapazitäten im Luftverkehr geschaffen.

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 ist Herr Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup. Geschäftsführerin Finanzen ist Frau Heike Fölster. Herr Dr. Manfred Bobke-von Camen ist als Geschäftsführer Personal 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 Ende 2025 weiter genutzt werden. Parallel wurde der Masterplan BER 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.

Im Jahr 2018 wurden die gesellschaftsrechtlichen Regelwerke der FBB (Gesellschaftsvertrag, Geschäftsordnungen für den Aufsichtsrat und die Geschäftsführung) unter Berücksichtigung der Vorgaben der aktuellen Fassung des Corporate Governance Kodex des Landes Brandenburg weiterentwickelt.

B Projekte und zukünftige Geschäftsfelder

B.1 Überblick Projekt BER

Der im Dezember 2017 bekanntgegebene BER-Eröffnungstermin Oktober 2020 ist weiterhin das Projektziel. Um diese Zielerreichung sicherzustellen, lag der Fokus 2018 auf der Fertigstellung und Weiterführung der Prüfung der sicherheitstechnischen Anlagen durch die Prüfsachverständigen gemäß brandenburgischer Prüfverordnung. Im Rahmen eines definierten Mangelmanagementprozesses werden die festgestellten Mängel beseitigt. Dadurch konnten bereits eine Vielzahl an prüfpflichtigen Anlagen mangelfrei hergestellt werden. So sind beispielweise die Spülluftanlagen, die natürliche Entrauchung, der Bündelfunk, die CO-Warnanlagen sowie die elektrisch verriegelten Türen mangelfrei geprüft worden. Zur Absicherung der für die 2019 anstehenden übergreifenden Wirk- und Prinzipprüfung werden im Frühjahr 2019 umfangreiche interne Tests durchgeführt.

Die erforderlichen planerischen Anpassungen (hydraulische Berechnungen) der Sprinkleranlage und die im Anschluss erfolgten baulichen Maßnahmen konnten abgeschlossen werden.

Zusätzlich lag der Fokus auf den Systemfreigaben und Abnahmen der betrieblichen Anlagen und Systeme, wie Videosysteme oder der Einbruchmeldeanlage. Die Überwachung der komplexen, integrierten Zeit- und Prozessplanung erfolgt in einem wöchentlichen Turnus. Hierbei werden externe Dienstleister sowie Prüfinstanzen einbezogen. Dies führte im Jahr 2018 zu einer deutlichen Stabilisierung der Termine.

Ein dem Bauprozess nachfolgendes Betriebskonzept wurde ebenfalls bereits erarbeitet.

B.2 Ausbauprogramme

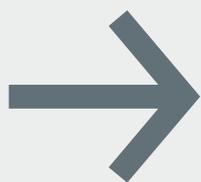
Mit dem Ausbauprogramm soll in insgesamt neun Projekten die kurz- und mittelfristige Kapazitätserweiterung des Flughafens BER erfolgen und zudem der Double-Roof-Betrieb abgesichert werden. Das Ausbauprogramm ist Teil der Masterplanung.

Die Erweiterungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen am Flughafen Schönefeld wurden im Jahr 2018 fortgeführt. Die Planungen für den Umbau des Terminals D und die Verlegung des Standortes für die Bodenverkehrsdienstleister wurden fortgeführt und teilweise abgeschlossen. Der im November 2018 in Betrieb genommene provisorische Warteraum am Standort SXF soll die begrenzten Kapazitäten während der Umbauten im Terminal D1 und Pier 3a abfangen. Die Umbaumaßnahmen im Pier 3a starteten im Januar 2019 und werden im ersten Halbjahr des Jahres 2019 abgeschlossen. Für 2019 sind ferner verschiedene kleine Maßnahmen zur Optimierung des Flughafens vorgesehen.

Im Jahr 2018 wurden weitere Maßnahmen zur Anpassung und Erweiterung der vorhandenen Flugbetriebsflächen umgesetzt bzw. begonnen. Diese werden in 2019 weiter fortgeführt.

Die Errichtungsarbeiten am neuen Terminal T2 (vormals T1-E) haben im Oktober 2018 begonnen. Zuvor musste der bisher auf der Fläche des Terminals vorhandene Busparkplatz verlegt werden. Die Fertigstellung des neuen Terminals ist für Oktober 2020 geplant.

Die Baumaßnahmen am Interimsterminal des Regierungsflughafens sind abgeschlossen. Das Gebäude wurde dem Bund übergeben. Die ebenfalls 2018 fertiggestellte und Mitte Januar 2019 gemäß Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB) abgenommene Vorfeldfläche wird bis zur Nutzungsaufnahme durch den Bund durch die FBB genutzt.



02 Wirtschaftsbericht

A Entwicklung der Luftverkehrsbranche

Insgesamt wächst der Luftverkehr in Deutschland weiter und an den deutschen Flughäfen wurden im abgelaufenen Gesamtjahr 244,3 Millionen Passagiere gezählt. Damit erhöhte sich das Passagieraufkommen in 2018 um 4,1 % im Vergleich zum Vorjahr.

Der innerdeutsche Verkehr liegt dagegen unter dem Vorjahresniveau (– 0,8 %). Dieser Rückgang ist hauptsächlich in der Insolvenz der Air Berlin in 2017 begründet. Wachstumstreiber sind der Europaverkehr (+5,9 %) und der Interkontinentalverkehr (+3,1 %). Innerhalb Europas wurden viele Strecken der Air Berlin und Niki von der Eurowings, easyJet und Laudamotion (Ryanair) übernommen. Auch haben andere Fluggesellschaften ihren Flugverkehr von und nach Deutschland aufgestockt, so dass dieser Verkehr wieder wachsen konnte. Das Frachtaufkommen auf den deutschen Flughäfen konnte ein leichtes Plus von 1,8 % in 2018 verzeichnen. Insgesamt wurden 5.071.407 Tonnen Luftfracht (einschließlich Transit) in Deutschland abgefertigt.

B Geschäftsverlauf 2018

B.1 Operations-Management

Im Geschäftsjahr 2018 wurden insgesamt 34.726.367 Passagiere an den Flughäfen Schönefeld und Tegel abgefertigt. Somit erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr das Passagieraufkommen um 4,2 %. Im deutschlandweiten Vergleich ergab sich für das Geschäftsjahr 2018 ein durchschnittliches Wachstum, trotz der Insolvenz der Air Berlin. Am 5. Januar 2018 nahm easyJet ihren Verkehr ab Berlin-Tegel auf und steigerte über das Jahr ihre Passagierzahlen und ihr Engagement an dem Standort. Laudamotion, mit Ryanair als Operator, stationierte im Juni 2018 vier Maschinen am Standort Berlin-Tegel und übernahm damit die Strecken der Niki.

Die Anzahl der gewerblichen und nicht-gewerblichen Flugbewegungen in Berlin ist 2018 erneut gestiegen (+6,6 % auf 293.247) und liegt damit auch über dem deutschen Durchschnitt (+4,2 % auf 2.418.145 Bewegungen).

Die durchschnittliche Auslastung in Berlin blieb mit 77,8 % fast konstant im Vergleich zu 2017 (79,0 %). Fast alle Fluggesellschaften steigerten 2018 ihr Angebot ab Berlin und verzeichneten dadurch einen Zuwachs bei den Passagierzahlen. Seit Juli 2018 liegt das Angebot von Sitzplätzen ab Berlin über dem Angebot des Vorjahres, seit September 2018 wächst das Passagieraufkommen in Berlin wieder.

Berlin ist weiterhin mit insgesamt 34,7 Millionen Passagieren der drittgrößte Flughafenstandort in Deutschland. Insgesamt wurden Flüge zu 203 Zielen in 59 Ländern angeboten. 90 Airlines flogen im Jahr 2018 die Flughäfen in Berlin an.

a) Die Verkehrsentwicklung im Detail

Verkehrsaufkommen	2018	2017
Tegel		
Gewerbliche Flugbewegungen	181.888	168.800
Fluggäste (in Tausend)	22.000	20.461
Schönefeld		
Gewerbliche Flugbewegungen	98.048	94.400
Fluggäste (in Tausend)	12.726	12.865
Gesamt		
Gewerbliche Flugbewegungen	279.936	263.200
Fluggäste (in Tausend)	34.726	33.326

Am Flughafen **Tegel** steigerte sich das Passagieraufkommen seit Mitte des Jahres 2018 wieder (+7,5 % über das gesamte Jahr). Die Anzahl der Bewegungen steigerte sich mit 7,8 % überproportional zum Passagieraufkommen.

Neue Fluggesellschaften, die in Berlin-Tegel begrüßt werden konnten, waren u. a. Scoot nach Singapur, Pobeda nach Moskau und Braathens nach Växjö.

Neue Ziele, die direkt ab Berlin-Tegel angeboten wurden, sind u. a. Pisa, Biarritz, Newquay und Jersey.

Am Standort **Schönefeld** ist das Aufkommen weitgehend stabil geblieben. Reduzierungen durch easyJet und Ryanair wurden durch andere Fluggesellschaften kompensiert. Das Passagieraufkommen in Schönefeld sank leicht um 1,1 % im Vergleich zum Vorjahr. Hintergrund ist u. a. die Verlagerung von Teilen des Verkehrs der easyJet von Schönefeld nach Tegel. Neben Georgian Airways nach Tiflis wurden u. a. Akaba, Ljubljana und Paris CDG als neue Ziele ab Berlin Schönefeld aufgenommen.

Im Streckenvergleich innerhalb Deutschlands ist Frankfurt/Main mit einem Marktanteil von 6,6 % die meistgenutzte innerdeutsche Strecke ab Berlin. Mit Abstand stellt in Europa London (Marktanteil 5,9 %) das attraktivste Ziel dar, gefolgt von Paris (Marktanteil 3,7 %) und Zürich (Marktanteil 3,6 %).

b) Frachtaufkommen

Über die Frachtanlagen der Berliner Flughäfen wurden 2018 rund 75.000 Tonnen Luftfracht umgeschlagen (-17 %), wobei jeweils 20 % China und die USA/Kanada als Ziel hatten.

Die ins Flugzeug verladene Fracht lag mit 40.205 Tonnen um 18,4 % unter dem Vorjahr. Hinzu kamen 4.456 Tonnen, die per Luftpost transportiert wurden (+1,5 %).

B.2 Commercial-Management

Die Geschäftsentwicklung im Commercial-Bereich ist im Jahr 2018 erneut positiv verlaufen. Weiter steigende Passagierzahlen sowie erlössteigernde Maßnahmen haben sich im Vergleich zum Vorjahr in nahezu allen Produktbereichen positiv auf die Ertragslage ausgewirkt. An beiden Standorten konnten die Erlöse im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden, so dass die Umsatzerlöse für den Bereich Commercial in Summe von EUR 61,4 Mio. auf EUR 65,7 Mio. nochmals angestiegen sind. Insbesondere im Bereich Parken und Gastronomie sowie Werbung ist das Ertragsniveau über beide Standorte gesamthaft betrachtet im Vorjahresvergleich deutlich gestiegen.

a) Flughafen Tegel

2018 konnte das Erlösniveau aus 2017 übertroffen werden. Das Retail- und Gastronomieangebot für Passagiere am Flughafen Tegel wurde weiter optimiert, wodurch die Nachwirkungen der Air-Berlin-Insolvenz und die damit verbundenen Frequenzverschiebungen insgesamt kompensiert werden konnten. Nach wie vor wirkt sich dies allerdings auf die Bereiche Duty Free und Parken aus. Im Bereich Gastronomie liegen die Erlöse 2018 wieder über dem Vorjahr. Die Ertragslage im Bereich Flughafenwerbung ist weiterhin erfreulich. Hier konnte das Niveau des Vorjahres übertroffen werden. Die Erlöse für Retail blieben hingegen noch leicht hinter den Erlösen des Vorjahres zurück.

b) Flughafen Schönefeld

Für den Bereich Commercial ist das Geschäft am Flughafen Schönefeld 2018 sehr positiv verlaufen. Trotz leicht verminderter Passagierzahlen konnten die Erlöse in nahezu allen Bereichen gesteigert werden. Zusätzlich wurden zahlreiche Maßnahmen, zum Beispiel auf der Landseite im Außenbereich vor Terminal A, umgesetzt, um der steigenden Nachfrage Rechnung zu tragen und die Attraktivität der Angebote für Passagiere noch weiter zu steigern. Insbesondere das Parken und das Retail-Geschäft trugen in Schönefeld maßgeblich zur positiven Ertragsentwicklung bei. Dank marktorientierter Preisanpassungen, der fortgeführten Positionierung des mit einem Shuttle-Service angebundenen Parkhauses P3 am BER im Off-Airport-Parking-Bereich sowie einem Sondereffekt durch die Vermietung von BER-Stellplätzen an den VW-Konzern konnte nochmals eine deutliche Steigerung bei den Parkerlösen erzielt werden. Durch die Digitalisierung von Werbeflächen wurde im Bereich der Flughafenwerbung das Erlösniveau des Vorjahres erkennbar überschritten.

B.3 Infrastruktur- / Immobilienmanagement

Mit Wirkung zum 01. Juni 2018 wurde das Konzept eines zentralen Infrastrukturmanagements im Geschäftsbereich Unternehmensentwicklung organisatorisch umgesetzt. Die Neuorganisation dient dazu, die FBB organisatorisch so aufzustellen, um die anstehenden Herausforderungen der Inbetriebnahme des BER sowie die kontinuierliche Planung und Umsetzung des Masterplanes in den kommenden Jahren einheitlich planen und steuern zu können, indem zentrale Rahmenbedingungen für die künftige Planung, den Bau, das Management sowie den Betrieb der gesamten Infrastruktur gesetzt werden.

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 170 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.

Der „Masterplan BER 2040“ als Leitbild für die zukünftige infrastrukturelle und städtebauliche Entwicklung des BER stellt die generelle Verortung und den zeitlichen Bedarf an Fluggastanlagen, Flugbetriebsflächen, betriebsnotwendigen Gebäuden und der Medien- und Verkehrserschließung dar. Er definiert darüber hinaus auch Flächen und Umfang der Immobilienentwicklung am Standort BER und mündet in einem infrastrukturellen Leitbild. Dieses weist Flächen für die Entwicklung der luft- und landseitigen Quartiere und deren Nutzungsschwerpunkte aus. Die wesentlichen verkehrlichen Maßnahmen zeigen auf, wie die

Gesamtfläche im Endausbauzustand erschlossen werden soll und welche Maßnahmen für deren Umsetzung notwendig sind. Der „Masterplan BER 2040“ gibt damit Orientierung und dient als Entscheidungshilfe für alle anstehenden Erweiterungs- und Ausbauprojekte der kommenden Jahre. Er ist die Grundlage und der „Kompass“ für die langfristige Unternehmensentwicklung der FBB GmbH. Hauptziel der landseitigen Immobilienentwicklung von rund 420.000 m² Brutto-Grundfläche in Midfield Gardens und Airgate ist die Etablierung hochwertiger Nutzungen in direkter Terminalnähe sowie die Ausbildung des Flughafenstandortes mit seinen Entwicklungsquartieren als ein eigenständiger Teilmarkt innerhalb des Berliner Immobilienmarktes.

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 74 der insgesamt 109 Hektar vermarktet werden. Mehrere Investoren haben in 2018 mit der Realisierung ihrer Projekte begonnen. In Abhängigkeit der weiteren Nachfragesituation wird die Umsetzung des dritten Erschließungsabschnittes 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. Beginnend im Jahr 2019 soll hier ein Wartungshangar für die Business Aviation im Rahmen eines bereits bestehenden Erbbaurechtsvertrages realisiert werden.

d) Nachnutzung des Bestandsflughafens Schönefeld (SXF)

Bis zur Inbetriebnahme des BER müssen in SXF bis zu 13 Mio. Fluggäste pro Jahr abgefertigt werden. Mit dem Konzept Betriebsoptimierung Schönefeld werden die Betriebsfähigkeit bis Ende 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 Gate-Kapazität sowie der Dezentralität der Sicherheits- und Passkontrollstellen begründet. In einem ersten Schritt wurde ein temporärer Warteraum mit ca. 2.300 m² auf einer Luftfahrzeugposition geschaffen. Dieser ermöglicht es zum einen, ad hoc die Aufenthaltsqualität zu verbessern und zum anderen die mit dem Umbau des Pier 3a zu erwartenden baubedingten Einschränkungen abzumildern.

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. Um Ende 2021 große Teile der Flugbetriebsflächen (Vorfeld 2, 2a und Teile von Vorfeld 3) infolge der Baufeldübergabe an den Bund für die endständige Herrichtung des Regierungsflughafens zu übergeben, wurden 2018 Ersatzvorfeldflächen (temporäres Vorfeld 3b) angelegt, um ausreichend Abfertigungspositionen für die vorgesehene 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 Konzern-Jahresfehlbetrag von EUR 117,0 Mio. wurde mit einem Konzern-Jahresergebnis 2018 von EUR -77,1 Mio. deutlich übertroffen. Im Wesentlichen wirkten sich hier um EUR 17,3 Mio. geringere Abschreibungen sowie um EUR 9,5 Mio. geringere Instandhaltungsaufwendungen gegenüber den Planwerten aus. Auch realisierten sich die Aufwendungen für Versorgungsleistungen nicht in geplanter Höhe (EUR – 6,4 Mio.).

C Wirtschaftliche Entwicklung

C.1 Ertragslage

Der FBB-Konzern weist im Jahr 2018 einen Konzern-Jahresfehlbetrag von EUR 77,1 Mio. (Vj. EUR 83,6 Mio.) aus. Wesentliche Effekte, die das Konzern-Ergebnis im Geschäftsjahr 2018 beeinflusst haben, werden nachfolgend erläutert.

Umsatzerlöse

Umsatzerlöse in Mio. EUR	2018	2017
Operations (Aviation)	293,1	271,5
Commercial (Non Aviation)	65,7	61,4
Vermietung	31,6	30,9
Grundstücksverkäufe	9,3	15,5
Bauleistungen	0,7	0,3
Services	6,0	5,9
Sonstige	8,2	6,9
Gesamt	414,6	392,4

Der Anstieg des Verkehrsaufkommens hat sich im Jahr 2018 positiv auf die Aviation-Umsatzerlöse ausgewirkt, diese sind um 8,0 % gestiegen. Die Umsatzerlöse aus dem Non Aviation-Bereich sind von EUR 61,4 Mio. um 7,0 % auf EUR 65,7 Mio. angestiegen, im Wesentlichen begründet durch höhere Einnahmen aus Umsatzabgaben für Parken und Gastronomie. Auch im Bereich Vermietung wurden die Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahr um 2,3 % gesteigert. Aus dem Verkauf von Grundstücken des Business Park Berlin konnten im Geschäftsjahr Erlöse von EUR 9,3 Mio. erzielt werden.

Erträge

Aktivierete Eigenleistungen resultieren im Wesentlichen aus Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Bau des BER (EUR 15,1 Mio.; Vj. EUR 16,1 Mio.). Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 50,3 Mio. auf EUR 13,1 Mio. deutlich vermindert. Im Vorjahr sind mit EUR 33,4 Mio. Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen entstanden, denen im Geschäftsjahr 2018 nur EUR 0,6 Mio. gegenüberstanden.

Aufwendungen

Die laufenden Aufwendungen des FBB-Konzerns (EUR 414,1 Mio.) lagen um 4,1 % unter dem Vorjahresniveau (EUR 431,6 Mio.).

Aufwendungen in Mio. EUR	2018	2017
Materialaufwand	83,7	86,1
Personalaufwand	143,4	137,0
Abschreibungen	93,9	109,8
Sonstiger betrieblicher Aufwand	93,1	98,7
Gesamt	414,1	431,6

Die Personalaufwendungen erhöhten sich um EUR 6,4 Mio. Dagegen verminderten sich die Materialaufwendungen um EUR 2,4 Mio., die Abschreibungen um EUR 15,9 Mio. sowie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um EUR 5,6 Mio.

Der Personalaufwand ist von EUR 137,0 Mio. um 4,7 % auf EUR 143,4 Mio. gestiegen, was hauptsächlich auf die gestiegene Anzahl der Mitarbeiter sowie die Tariferhöhungen 2018 zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr von EUR 98,7 Mio. auf EUR 93,1 Mio. um 5,7 % vermindert. Diese Verminderung ergibt sich mit EUR 4,4 Mio. aus geringeren Zuführungen zur Risikovorsorge in Zusammenhang mit der IBN-Verschiebung des BER.

Die um 14,5 % von EUR 109,8 Mio. auf EUR 93,9 Mio. verminderten Abschreibungen ergaben sich in Folge einer Anpassung von Nutzungsdauern einer Vielzahl von Versorgungsanlagen auf längere betriebsbedingte Nutzungsdauern.

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	2018	2017
EBIT (ohne neutrales Ergebnis, Finanzergebnis und Steuern)	24,8	- 8,1
EBITDA vor Sondereinflüssen (EBIT ohne Abschreibungen und Sondereinflüsse)	118,7	101,7
Jahresergebnis	- 77,1	- 83,6

Der Jahresfehlbetrag beinhaltet neben dem Betriebsergebnis (EUR 24,8 Mio.), das Finanzergebnis (EUR -102,3 Mio.), neutrale Erträge (EUR 74 Mio.; Vj. EUR 44,7 Mio.) und neutrale Aufwendungen (EUR 6,6 Mio.; Vj. EUR 11,8 Mio.) sowie Ertragsteuern (EUR 0,6 Mio.; Vj. EUR -0,3 Mio.). Sondereinflüsse (EUR + 0,8 Mio.; Vj. EUR + 32,9 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. Die deutliche Verminderung ergibt sich insbesondere aus dem Rückgang der Erträge aus der Auflösung von Einzelwertberichtigungen von EUR 33,4 Mio. auf EUR 0,6 Mio.

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

Personalkennzahlen in TEUR	2018*)	2017
Personalaufwand je Vollzeitstelle	73,9	73,8
Ertrag**) je Vollzeitstelle	223,7	220,0

*) Im Vergleich zu 2017 wurden Aushilfen in den Bestand der Vollzeitstellen einbezogen sowie die Geschäftsführung unberücksichtigt gelassen. Mit vergleichbarer Personalbestandsdefinition wie 2017 ergeben sich TEUR 75,3 Personalaufwand je Vollzeitstelle sowie TEUR 228,1 Ertrag je Vollzeitstelle.

**) 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 2018:

Finanzielle Leistungsindikatoren in Mio. EUR	FBB	BFG	FAA	FEW	Dalandis
EBIT (ohne neutrales Ergebnis, Finanzergebnis und Steuern)	- 137,4	139,3	0,8	13,0	10,6
EBITDA vor Sondereinflüssen (EBIT ohne Abschreibung und Sondereinflüsse)	- 60,4	141,7	0,8	21,1	17,0
Jahresergebnis	- 76,3	142,1	0,8	10,8	0,6

Kerndaten

2017

2018



Passagiere (Mio.)

33,3

+4,2%

34,7



Umsatzerlöse (Mio. EUR)

392,4

+5,6%

414,6



EBITDA (Mio. EUR)

101,7

+16,7%

118,7

In Bezug auf den Bestand an Vollzeitstellen der einzelnen Konzern-Gesellschaften ergeben sich zum 31.12.2018 nachfolgende Kennzahlen:

Personalkennzahlen in TEUR	FBB	BFG	FAA	FEW	Dalandis
Personalaufwand je Vollzeitstelle	73,5	75,9	78,2	–*)	–*)

*) die Gesellschaften verfügen über kein eigenes Personal

Hinsichtlich der Angaben zum Konsolidierungskreis verweisen wir auf die Angaben im Abschnitt II.D des Konzern-Lageberichts.

C.2 Vermögenslage

Die Vermögenslage stellt sich im Vorjahresvergleich wie folgt dar:

	31.12.2018		31.12.2017		Veränderung	
	Mio. EUR	%	Mio. EUR	%	Mio. EUR	%
Vermögen						
Anlagevermögen	4.888,1	96,8	4.565,1	96,1	323,0	7,1
Vorräte	2,0	0,0	1,9	0,0	0,1	5,3
Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	62,1	1,2	80,8	1,7	– 18,7	– 23,1
Grundstücke Business Park Berlin	19,4	0,4	24,2	0,5	– 4,8	– 19,8
Flüssige Mittel	71,9	1,4	71,4	1,5	0,5	0,7
Übrige Aktiva	7,2	0,1	7,8	0,2	– 0,6	– 7,7
	5.050,7	100,0	4.751,2	100,0	299,5	6,3
Kapital						
Eigenkapital	1.192,0	23,6	1.269,1	26,7	– 77,1	– 6,1
Sonderposten	83,7	1,7	86,9	1,8	– 3,2	– 3,7
Langfristige Verbindlichkeiten	3.618,5	71,6	3.269,2	68,8	349,3	10,7
Kurzfristige Verbindlichkeiten	156,5	3,1	126,0	2,7	30,5	24,2
	5.050,7	100,0	4.751,2	100,0	299,5	6,3

Die Zunahme des Anlagevermögens um EUR 323,0 Mio. resultiert im Wesentlichen aus den Zugängen für die Realisierung des BER (EUR 341,2 Mio.) Dem gegenüber stehen Anlagenabgänge (EUR 10,1 Mio.) sowie Abschreibungen (EUR 93,9 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 2018 EUR 19,4 Mio.

Die langfristigen Verbindlichkeiten enthalten unter anderem neben Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (EUR 2,5 Mrd.) von den Gesellschaftern erhaltene Darlehen (EUR 1.031,3 Mio.), erhaltene Vorauszahlungen von Erbbauzinsen und Zuschüsse für Investitionen (EUR 58,9 Mio.) sowie Rückstellungen für Altersteilzeit- und Pensionsverpflichtungen einschließlich TransFair BER (EUR 21,3 Mio.).

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen neben kurzfristig fälligen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (EUR 48,9 Mio.) Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (EUR 15,6 Mio.), erhaltene Anzahlungen (EUR 2,0 Mio.) und Rückstellungen, insbesondere für ausstehende Eingangrechnungen (EUR 14,1 Mio.).

Aus der Risikovorsorge aufgrund der Inbetriebnahmeverschiebung ergeben sich insgesamt Rückstellungen in Höhe von EUR 45,2 Mio.

Die Eigenkapitalquote der Gesellschaft beträgt:

	2018	2017
Eigenkapitalquote in % (Eigenkapital / Gesamtkapital x 100)	23,6	26,7

C.3 Investitionen

Mit EUR 418,4 Mio. lag das Investitionsvolumen um EUR 16,6 Mio. unter dem Vorjahreswert (EUR 435,0 Mio.). Der bei weitem größte Anteil der Investitionsmaßnahmen betraf den Flughafen Berlin Brandenburg (BER). Die wesentlichen Maßnahmen des Geschäftsjahres betrafen:

- Teilprojekt Hochbau EUR 177,2 Mio., davon EUR 171,8 Mio. für das Fluggastterminal und EUR 2,1 Mio. für die Pavillons
- Projekt Schallschutzmaßnahmen BER EUR 29,6 Mio.
- Teilprojekt Übergeordnete Maßnahmen EUR 34,6 Mio., davon im Wesentlichen Projektsteuerungs-, Bauherren- und Sicherheitsleistungen.

Darüber hinaus wurden für das Regierungsübergangsterminal EUR 39,8 Mio. investiert.

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.

In 2015 wurde darüber hinaus beschlossen, Mittel in Höhe von EUR 1.107 Mio. über nachrangige Gesellschafterdarlehen zur Verfügung zu stellen.

Die Entwicklung der Gesellschafterdarlehen ergibt sich wie folgt (in Mio. EUR):

Finanzierungsrahmen	Inanspruchnahmen		verfügbar
	Vorjahre	2018	
1.107,0	653,3	354,2	99,5

Aufgrund der weiteren Verschiebung der Inbetriebnahme des BER auf nunmehr 2020, haben 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 tätige Investitionsaufträge werden erst nach der Inbetriebnahme 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 Europäische Investitionsbank (EIB) über ursprünglich EUR 1,0 Mrd. und die Konsortialfinanzierung aus 2016 über bis zu EUR 2,5 Mrd.

Die Inanspruchnahme der BER-Langfristfinanzierung hat sich wie folgt entwickelt (in Mio. EUR):

	Finanzierungsrahmen *)	Inanspruchnahmen		verfügbar
		Vorjahre	2018	
EIB Finanzierung	970,9	970,9	–	–
Konsortialfinanzierung	2.438,0	1.362,0	70,0	1.006,0
<i>Tranche A1</i>	1.241,0	1.241,0	–	–
<i>Tranche A2</i>	121,0	121,0	–	–
<i>Tranche B</i>	1.076,0	–	70,0	1.006,0
Gesamt	3.408,9	2.332,9	70,0	1.006,0

*) unter Berücksichtigung von Abzugsbeträgen

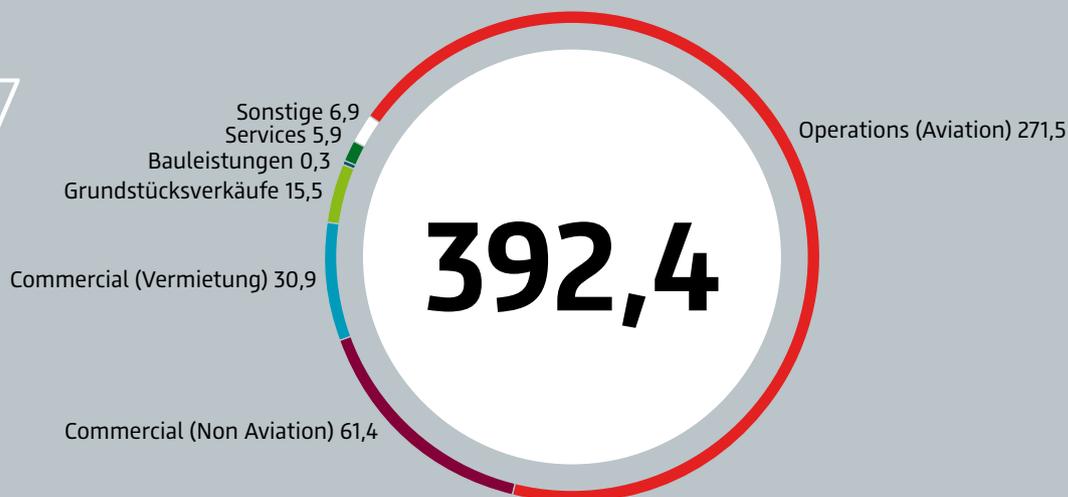
Planmäßig erfolgt bereits seit dem Jahr 2014 die Tilgung der in Anspruch genommenen Kredite bei der EIB in Höhe von EUR 152,8 Mio. Bei der Konsortialfinanzierung beginnt die planmäßige Tilgung in 2021. Zum Jahresende 2018 betragen die Verbindlichkeiten aus der Langfristfinanzierung somit rd. EUR 2,3 Mrd.

Leasing-Finanzierung

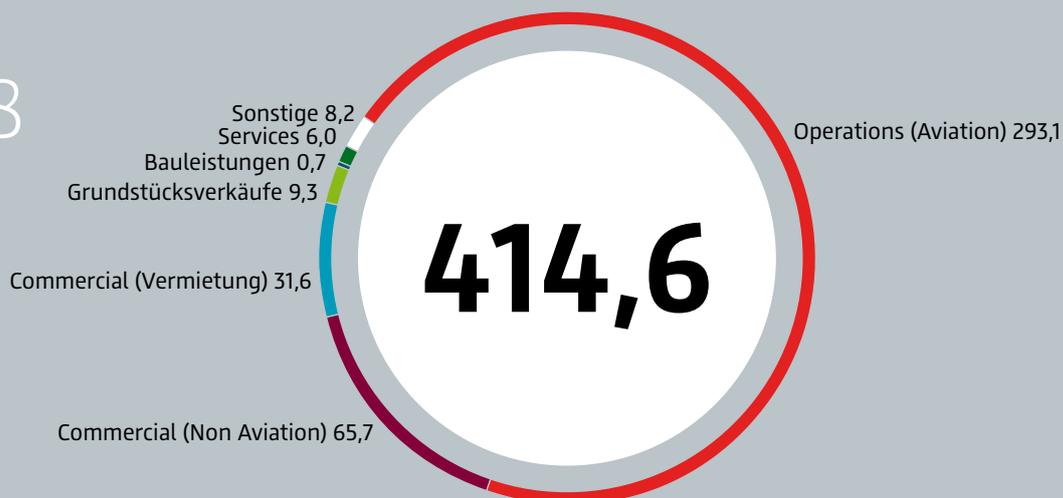
Es besteht eine Leasing-Finanzierung in Höhe von ursprünglich EUR 240 Mio. (ausstehender Betrag EUR 195,5 Mio.), mit welcher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH als Leasing-Nehmer die Finanzierung der Errichtung und die Inbetriebnahme von neun Gebäuden im Umfeld des BER sicherstellt. Es wurden drei Parkhäuser in der Airport City, ein terminalnahes Parkhaus am südlichen Main Pier, ein Mietwagen-Center, drei Gebäude für Bodenverkehrsdienstleister und ein Gebäude für Sicherheitsdienstleister errichtet. Leasing-Geber 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

2017



2018



Eigenkapitalquote in Prozent



2017



2018

b) Kapitalflussrechnung

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

Kapitalflussrechnung	2018 Mio. EUR	2017 Mio. EUR	Veränderung Mio. EUR
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	130,1	110,1	20,0
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	- 418,3	- 434,6	16,3
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	288,7	285,7	3,0
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	0,5	- 38,8	39,3
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	71,4	110,2	- 38,8
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	71,9	71,4	+0,5

*) Vorjahreszahlen angepasst – ab 2018 Ermittlung nach der direkten Methode

c) Liquidität

Aus dem Zahlungsmittelfluss der betrieblichen Tätigkeit standen im Geschäftsjahr 2018 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 2018. 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	1.007,5	99,5
Konsortialfinanzierung (neu)	2.482,1*)	1.432,1	1.006,0

*) Darlehensbetrag einschließlich Abzugsbetrag aufgrund Höchstbetragsbürgschaft (EUR 44,0 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 142,1 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 2018 mit einem Jahresüberschuss von EUR 10,8 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, 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 Leasing-Geber 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 Leasing-typische 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 Qualitätsmanagement

Nachdem die Insolvenz der Air Berlin einen temporären Verkehrsrückgang zur Folge hatte, verzeichnet der Flughafen TXL seit August 2018 monatlich steigende Zuwachsraten.

Das Aufkommen an Transferpassagieren wurde durch Lokalpassagiere ersetzt, was die kapazitive Auslastung insbesondere in den landseitigen Arealen nochmals erhöht hat. Vor diesem Hintergrund wurde u.a. ein Schwerpunkt auf die Ertüchtigung von Sicherheitskontrollbereichen und Intensivierung der Passagiersteuerung gelegt. Im intensiven Dialog zwischen allen beteiligten Prozesspartnern wurden Optimierungsmaßnahmen entlang der an- und abflugseitigen Prozesskette analysiert und umgesetzt.

Das hohe Verkehrswachstum führte am Flughafen TXL in der Jahresbetrachtung zu einer Zunahme des Aufkommens an Passagierbeschwerden um rd. 20%. Im Unterschied dazu ist das Beschwerdevolumen am Flughafen SXF im Vergleich zum Vorjahr um rd. 40% zurückgegangen, was unter anderem auf eine Stabilisierung der terminalseitigen Prozessabläufe zurückzuführen ist. Zur weiteren Steigerung der Passagierzufriedenheit wird der Fokus auf die Verbesserung der Aufenthaltsqualität insbesondere in den Abflugwarteräumen z.B. mittels neuer Bestuhlung und Vergrößerung von Aufenthaltsflächen gelegt. Mit einem neuen Warteraum auf dem Standplatz 57 wurden zusätzliche Gates in Betrieb genommen und die Voraussetzung für die im Folgejahr geplante Optimierung des Pier 3a geschaffen.

Die Fluggastbefragung an beiden Standorten zeigt, dass die Passagiere die Flughäfen im mittleren Bereich bewerten. Auf einer Skala von 1 (schlecht) bis 5 (hervorragend) erhält TXL eine Durchschnittsnote von 3,4 und SXF eine 3,3. Trotz erhöhtem Beschwerdeaufkommen am Flughafen Tegel hat sich der Wert für die Zufriedenheit in Tegel leicht verbessert (+0,2). Auch für Schönefeld ergaben sich leichte Verbesserungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (+0,2).

Die Pünktlichkeitsrate hat sich 2018 an beiden Standorten insgesamt verbessert. Dies richtet sich nach der Pünktlichkeitsdefinition der IATA, nach der Verspätungen nach der 15. Minute bewertet werden.

Am Flughafen Tegel waren im Jahr 2018 75,5 % aller Flüge pünktlich. Die Pünktlichkeit konnte im Jahr 2018 trotz des weiter wachsenden Verkehrsaufkommens gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert werden.

Am Standort Schönefeld operierten im Jahr 2018 75,3 % aller Flüge pünktlich. Dieser Wert hängt vor allem mit den stabilen Verkehrszahlen am Standort zusammen, da sich alle Prozessbeteiligten auf einen möglichst stabilen Betrieb fokussiert haben.

Die durchschnittliche Pünktlichkeit an deutschen Flughäfen (Quelle: ADV) lag im Jahr 2018 bei 72,7%.

E.2 Personal

Die Gesamtmitarbeiterzahl ist im FBB Konzern um 2 % auf 1.993 (Stand 31. Dezember 2018) angestiegen. Zusätzlich waren zum Stichtag 84 Auszubildende und Studenten im dualen Studium beschäftigt, von denen 2018 26 neu bei der FBB begrüßt wurden. Die für einen paritätisch mitbestimmten Aufsichtsrat relevante Mitarbeiterzahl von über 2.000 ist im FBB Konzern weiterhin gegeben.

Die von der FBB ausgeschriebenen Vakanzen finden auf dem Bewerbermarkt weiterhin einen großen Zuspruch. Mit einem hohen Niveau an Bewerbungen – in Summe ca. 4.200 – konnte sich die FBB auch 2018 als attraktiver und gefragter Arbeitgeber positionieren.

Aufbauend auf bewährte Elemente aus dem Weiterbildungsangebot 2017 wurde mit dem Kraftprogramm 2018 ein hierarchie- und medienübergreifendes Führungskräfteentwicklungsprogramm mit dem Fokus auf die Entwicklung von Führungskompetenzen und Führungskultur sowie Maßnahmen zur Begleitung von Organisationsveränderungen geschaffen. Die Systemlandschaft im Personalbereich ist durch die Einführung von Systemkomponenten zu Recruiting und Learning erfolgreich erweitert worden, um somit den Recruiting-Prozess möglichst medienbruchfrei und standardisiert durchzuführen und die Voraussetzung für ein zentral und einheitlich gesteuertes Training Management zu schaffen.

Das betriebliche Gesundheitsmanagement bot den Mitarbeitern unternehmensweit Arbeitsplatzanalysen sowie individuelle, arbeitsplatzbezogene Beratungen und eine breite Palette von Maßnahmen und Informationen rund um das Thema Gesundheit, z. B. Gesundheitstage, DRK-Blutspende-Aktionen, Vorträge zum Thema psychosoziale Krisen „Was Kollegen tun können“ u.v.m. an.

E.3 Umweltschutz

Das Unternehmen ist sich seiner Verantwortung gegenüber der Umwelt und den Interessen seiner Nachbarn bewusst. Die FBB leistet ihren Beitrag zu den Themen Umwelt, Nachhaltigkeit und Energieeffizienz und hat in den vergangenen Jahren bereits in erheblichem Umfang in die Fluglärmüberwachung, die Luftreinhaltung, den betrieblichen Umweltschutz und mit dem Schallschutzprogramm BER in besonderem Maße in den Schutz vor Fluglärm investiert. Diese Anstrengungen wird die FBB auch in den kommenden Jahren fortsetzen. Zudem erfasst die FBB alljährlich mannigfaltige Umweltkennzahlen und wertet diese aus. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Ermittlung und Ausschöpfung möglicher Einsparpotenziale im Unternehmen geleistet. Die umwelt- und energiebezogenen Daten, Entwicklungen und Ziele werden online permanent und transparent sowie jährlich im Umweltbericht veröffentlicht.

E.4 Schallschutzprogramm BER

Die Bearbeitung der Schallschutzanträge ist im Jahr 2018 weiter vorangeschritten. Zum 31.12.2018 lagen 21.517 Anträge vor, von denen 20.070 und somit 93 % bearbeitet wurden. Von den verbleibenden 1.447 Anträgen konnten 1.119 bislang nicht bearbeitet werden, da beispielsweise die Antragsteller für die FBB nicht zu erreichen waren, eine spätere Bearbeitung ihres Antrags wünschten oder Eigentümerwechsel stattfanden. Die Bearbeitung von 328 Anträgen war zum 31.12.2018 noch offen.

Für einen Großteil der 20.070 bearbeiteten Anträge wurde den Eigentümern zugesagt, dass die Kosten der erforderlichen baulichen Schallschutzmaßnahmen übernommen werden (12.560), für weitere 6.588 Anträge sagte die FBB eine Entschädigungszahlung 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 bislang 57 % der Objekte im Tag- und Nachtschutzgebiet, im Nachtschutzgebiet aufgrund der weniger aufwendigen Maßnahmen hingegen keines. Bei 922 Anträgen wurde zudem festgestellt, dass keine Schallschutzmaßnahmen umzusetzen sind.

Die zweckungebundene Entschädigung wird von der FBB ausgezahlt, sobald die Kontodaten durch die Eigentümer übermittelt wurden, für rund 93 % der o.g. 6.588 zugesagten Entschädigungen ist dies bereits geschehen. In jenen Fällen, in denen die Kosten für die baulichen Schallschutzmaßnahmen von der FBB übernommen werden, erfolgt die Umsetzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen durch die Eigentümer bzw. eine von ihnen beauftragte Baufirma. Die Rechnung wird dann durch die FBB erstattet. Rund 3.400 Anwohner haben bislang Schallschutzmaßnahmen komplett oder teilweise umgesetzt, dies entspricht rund 27 % 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 Risikomanagementsystem implementiert. Verantwortlich für die übergreifende Steuerung von Risiken ist das Zentrale Risikomanagement des Unternehmens. Eine regelmäßige Zuarbeit erfolgt durch die Risiko-Owner der einzelnen Bereiche. Durch sie werden Risiken identifiziert, 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 2018 berichtete Risiken, welche einen maßgeblichen 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 2019 beträgt 1,0 % – eine weiterhin positive Verkehrsentwicklung und geht deshalb von einem stetigen Wachstum ihrer Bereiche Operations und Commercial aus.

B.2 Das Schallschutzprogramm BER

Die FBB hat die Risiken für das Schallschutzprogramm BER auch im Jahr 2018 fortlaufend erfasst und dokumentiert. Zu den wesentlichen Risiken gehören die Erhöhung der Anzahl anspruchsberechtigter Haushalte innerhalb der Schutz- und Entschädigungsgebiete sowie mögliche Mehrkosten aufgrund steigender Kosten je Anspruchsermittlung durch Raumnutzungsänderungen, steigende Baukosten und umfangreichere Schallschutzmaßnahmen.

Das Risiko betreffend veränderter Vorgaben zur Anspruchsberechtigung von Räumen ist durch das Urteil des Obergerichtes Berlin-Brandenburg vom 3. Juli 2018 größtenteils eingetreten.

Die Bearbeitung der Schallschutzanträge ist im Jahr 2018 weiter vorangeschritten. Von den vorliegenden Anträgen sind mittlerweile über 20.000 und somit 93% bearbeitet.

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. Das BVerwG hat das Verfahren ausgesetzt und dem EuGH zwei Fragen zur Auslegung der Flughafenentgeltrichtlinie vorgelegt. Die BFG ist in diesem Verfahren beigeladen. Zwei weitere Airlines haben gegen die Genehmigung der Entgeltordnung 2015 durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung 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, 2017 und 2018 gegen die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung erhoben. Diese Verfahren ruhen bis zur Entscheidung des BVerwG. Für alle Klagen bestehen 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 mit Ablauf von sechs Monaten nach Inbetriebnahme der künftigen Start- und Landebahnen wirksam. Die Planfeststellung ist damit aufgehoben. 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 BFG und das Land Berlin jeweils gemeinsam beauftragt.

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

Die FBB hat sich mit zahlreichen Betroffenen, die Ansprüche aus der Inbetriebnahmeverschiebung von 2012 geltend gemacht haben, verständigt. Ein Teil der Ansprüche ist mittlerweile verjährt. Zum Jahresende 2018 waren fünf Klage- bzw. Mahnverfahren anhängig, die Schadensersatzansprüche wegen der verschobenen Inbetriebnahme betreffen.

Noch bestehende Risiken wurden im Jahresabschluss durch die Bildung von Rückstellungen berücksichtigt.

B.6 BER-Projektverlauf

Die aktuelle Terminsituation wird mittels Steuerungsterminplan fortlaufend nachgehalten und auch in Bezug auf identifizierte technische Risiken bewertet. Die Anlagenfreigabe wird aktuell für den Juli 2019 prognostiziert. Unter Berücksichtigung der Folgeprozesse ist die Inbetriebnahme des BER im Oktober 2020 aktuell nicht gefährdet. Zeitliche Reserven sind weiterhin vorhanden.

In regelmäßigen Abständen erfolgen Evaluierungen des Steuerungsterminplans sowie der erfassten technischen Risiken und eingeleiteten Gegensteuerungsmaßnahmen durch wichtige externe Projektbeteiligte wie Prüfungsinstanzen (TÜV), Projektplaner und einem externen Gutachter als Second Opinion.

Die Expertise aller Beteiligten ergab unabhängig voneinander weiterhin eine Übereinstimmung in der Einschätzung der Erreichbarkeit des im Dezember 2017 festgelegten Eröffnungstermins des BER.

Die derzeit größten Risiken bei der baulichen und genehmigungsrechtlichen Fertigstellung des BER liegen in den 5 Brandmeldezentralen und der Sicherheitsbeleuchtung/Sicherheitsstromversorgung.

Weitere zuvor kritische Anlagen liegen aktuell nicht mehr auf dem kritischen Pfad, werden jedoch ebenso intensiv betreut.

Die genannten Risiken sind Gegenstand besonderer und regelmäßiger Überwachungsmaßnahmen.

B.7 Finanzierung und Finanzinstrumente

Aus der Festlegung eines konkreten Inbetriebnahmetermens für den BER mit Oktober 2020 ergaben sich Kündigungsmöglichkeiten für die Finanzierungsverträge im Rahmen der langfristigen Finanzierung, welche nach Verhandlungen in 2018 nun nicht mehr bestehen.

Ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf in Höhe von rd. 500 Mio. EUR basiert auf dem Eröffnungstermin Oktober 2020 und berücksichtigt sowohl die finanziellen Folgen der verschobenen Eröffnung als auch noch zu tätige Investitionen für die Erweiterung des Flughafenstandorts („Masterplan BER 2040“). Zur Deckung des Finanzierungsbedarfes sind weitere Gesellschaftermittel und noch zu sicherndes Fremdkapital vorgesehen. Auf Basis entsprechender Gesellschafterbeschlüsse vom 19.03.2018 und 05.07.2018 wird die Gesamtfinanzierung des Projektes BER als gesichert angesehen.

Risiken aus dem Anstieg des Zinsniveaus sichert die FBB bei variabel verzinslichen Kreditgeschäften mittels des Abschlusses von Zinsswaps ab.

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 2018 weder eine Bestandsgefährdung durch Einzelrisiken noch durch aggregierte Risiken auf. Auch für das Jahr 2019 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 FBB sieht zusätzliches Erlöspotenzial im Bestandsgeschäft des Commercial-Bereichs. Hierzu zählen eine Ausweitung der Verkaufsmöglichkeiten von Gastronomie und Retail durch mobile Einheiten sowie eine Optimierung der Parkraumbewirtschaftung.

C.2 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.3 Allgemeine Chancen

Hinsichtlich ordnungspolitischer Maßnahmen besteht die Chance, dass sich positive Effekte für die Luftverkehrswirtschaft ergeben. Eine moderate Energiepreisentwicklung kann in Verbindung mit milden Witterungsbedingungen geringere Versorgungskosten verursachen.



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 %.

Im Rahmen organisatorischer Anpassungen wurden die Führungskreise im September 2017 durch die beiden Führungsebenen Betriebsleitung und Bereichsleitung abgelöst. Der Frauenanteil bei der Betriebsleitung liegt bei 0% (absolut 0:2) und bei der Bereichsleitung bei 6,7% (absolut 1:14).

Anteil von Frauen in Aufsichtsgremien und Führungspositionen in %

	FBB		BFG	
	Zielgröße 2018	Stand 31.12.2018	Zielgröße 2018	Stand 31.12.2018
Aufsichtsrat	30	25	–	0
Geschäftsführung	30	33	–	33
Betriebsleiter	–	0	–*)	–*)
Bereichsleiter	–	7	–*)	–*)

*) 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.

Der Frauenanteil aller Beschäftigten der FBB verändert sich geringfügig gegenüber dem Vorjahr auf 30 % (31.12.2017: 31 %).

→ 05 **Ausblick**

A Entwicklung des Geschäftsbetriebs

A.1 Operations-Management / Verkehrsentwicklung

Das Jahr 2019 wird ein Jahr der Konsolidierung sein, da die meisten Fluggesellschaften sich erst einmal die Slots und Flugzeuge der Air Berlin gesichert haben. Ziel wird es nun sein, den Betrieb insbesondere am Flughafen Tegel optimal zu organisieren und den Konzepten und Bedürfnissen der jeweiligen Fluggesellschaft anzupassen. Außerdem ist es das Ziel der Fluggesellschaften, die Rendite auf den Strecken zu erhöhen, um diese profitabel zu betreiben. Bei easyJet wird die Aufteilung der Flugziele zwischen den Standorten Berlin-Schönefeld und Berlin-Tegel noch einmal überarbeitet.

Im Langstreckenbereich wird die Strecke Berlin – Philadelphia mit American Airlines im Juni 2019 aufgenommen, Air Canada Rouge hat angekündigt, die Verbindung nach Toronto von vier Flügen pro Woche auf sechs Flüge aufzusto-
cken.

Alle Fluggesellschaften werden weiterhin versuchen, ihre Marktposition und ihre Marktanteile in Berlin auszubauen. Insgesamt wird daher für Berlin ein weiteres Wachstum im Passagieraufkommen erwartet.

A.2 Commercial-Management

Die permanente Optimierung der Angebote im Retail- und Gastronomie-Bereich sowie die Schaffung zusätzlicher Flächen zur weiteren Erhöhung der kommerziellen Erlöse bleibt eine der zentralen Aufgaben an den Bestandsflughäfen Tegel und Schönefeld. Ebenso steht die Verbesserung der Auslastung der Parkbereiche durch den Ausbau der Prebooking-Möglichkeiten und weiterer Online-Vertriebskanäle besonders im Fokus. Auch die Digitalisierung von Werbeflächen an beiden Standorten wird weiter vorangetrieben, u.a. mit einer großformatigen Sonderfläche in der Haupthalle in Tegel. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in den Vorbereitungen zur Inbetriebnahme des BER, wo nach Abschluss der Hauptbaumaßnahmen der Wiederausbau der Commercial-Flächen in den Bereichen Retail, Duty Free, Gastronomie, Werbung und Logistik gesteuert wird.

A.3 Immobilienmanagement

Bei der FBB wurde mit der Fokussierung der Unternehmensentwicklung auf das Infrastrukturmanagement ein neuer Rahmen für die Verantwortlichkeiten und die Abwicklung von Neu- und Ausbauprojekten geschaffen. Damit wird auch die Bedeutung der Immobilienentwicklung gestärkt und deren strategische Rolle unterstrichen. Die Etablierung hochwertiger Nutzungen in Terminalnähe sowie die Ausbildung des Flughafenstandortes mit seinen Entwicklungsquartieren als eigenständigen Teilmarkt innerhalb des Berliner Immobilienmarktes sollen künftig einen nennenswerten Beitrag zur Verbesserung der Erlössituation des Unternehmens leisten.

Die aktuelle Marktentwicklung sowie die Erwartung, dass mit der Eröffnung des BER eine sogar noch zunehmende positive immobilienwirtschaftliche Nachfrage durch weitere Investoren für den Standort BER einsetzen wird, stützt diese Vorgehensweise.

B Wirtschaftliche Entwicklung

Die Berliner Flughäfen partizipieren anhaltend am steigenden Verkehrsaufkommen, das durch die aktuell gute Konjunktur und die Attraktivität der Hauptstadtregion begründet ist. Dies spiegelt sich in der zügigen Kompensation der Verkehrsverluste aus der Insolvenz der Air Berlin im Laufe des abgelaufenen Geschäftsjahres wider.

Für die kommenden Jahre wird mit einem fortgesetzten Anstieg des Fluggastaufkommens an den Berliner Flughäfen gerechnet. Gestützt wird die Annahme durch die weiterhin positiven konjunkturellen Prognosen für Deutschland und auch für Europa, die jedoch durch wirtschaftspolitische Unsicherheiten wie eine Verschärfung von Handelskonflikten oder mögliche Brexit-Auswirkungen getrübt sind. Mit der im zweiten Halbjahr 2020 geplanten Inbetriebnahme des BER und der Schließung von Tegel (TXL) wird sich mittel- und langfristig ein wesentlicher Treiber künftigen Wachstums für die Berliner Flughäfen ergeben. Zusätzlich wird der Ausbau der Infrastruktur in Schönefeld (SXF) fortgesetzt, um erforderliche Kapazitäten für die Nutzung bis zum Jahr 2025 sicherzustellen.

Für die Berliner Flughäfen ist 2019 im Vergleich zu 34,7 Mio. Passagieren in 2018 eine Steigerung um rund 2,3 % auf 35,5 Mio. Passagiere geplant. Durch die bereits sehr hohe Kapazitätsauslastung an beiden Bestandsflughäfen fällt die Wachstumsrate im Vergleich zu den Vorjahren erwartungsgemäß niedriger aus. Der Wachstumsschwerpunkt liegt anhaltend bei den Low-Cost-Airlines mit deren Point-to-Point-Verkehren. 2019 ist insgesamt eine Zunahme der gewerblichen Flugbewegungen von 279,9 Tsd. um rund 3,4 % auf 289,3 Tsd. geplant.

Die 2019 geplanten Umsatzerlöse liegen rund 2,5 % über dem Niveau 2018. Der Zuwachs resultiert vor allem aus dem erwarteten Anstieg im Verkehrsaufkommen und damit einhergehenden Umsatzsteigerungen im Non-Aviation-Geschäft. Durch Flächenerweiterungen und Auslastungsoptimierungen werden zusätzliche Umsätze aus der Parktplatzbewirtschaftung erwartet.

Eine vollständige kurzfristige Substitution entfallender Umsätze mit der insolventen Fluggesellschaft Germania ist derzeit nicht absehbar. Das geplante Niveau der Umsatzerlöse ist daher mit Unsicherheit verbunden. Ein Erreichen des geplanten Ergebnisses erscheint jedoch weiterhin realistisch.

Die bauliche Fertigstellung und die Vorbereitung der operativen Inbetriebnahme des BER sowie die laufende Umsetzung des Ausbauprogramms am Standort Schönefeld begründen temporäre Zusatzkosten im Betrachtungszeitraum. Dies führt zu einem Anstieg des Aufwands für Instandhaltung und weiterer betrieblicher Aufwendungen, deren Entwicklung z. T. durch einen Mehrbedarf an Dienst- und Beratungsleistungen zur Umsetzung der Projekte gekennzeichnet ist.

Für 2019 ist eine Erhöhung des Personalbestandes geplant, die neben dem Ganzjahreseffekt aus dem unterjährigen Anstieg der Mitarbeiterzahlen im Jahr 2018 sowie Tarif- und Beitragssteigerungen zu einer Zunahme des Personalaufwands

führt. Der Personalaufwand pro FTE (Full-time equivalent im Jahresdurchschnitt) verändert sich um rd. +1,3 % auf durchschnittlich 74,9 TEUR/FTE in 2019. Der Ertrag pro FTE reduziert sich um rd. 1,2 % auf durchschnittlich 221 TEUR/FTE in 2019 maßgeblich durch geringere Erträge aus Grundstücksverkäufen im Vergleich zum Geschäftsjahr 2018.

Für die Abschreibungen ist 2019 ein Anstieg geplant, der sich aus dem Ganzjahreseffekt 2018 getätigter und aus 2019 geplanten vor allem betrieblichen Investitionen ergibt.

Im Ergebnis dessen ist 2019 ein Konzernfehlbetrag von rund EUR 110 Mio. geplant.

C Der neue Flughafen Berlin Brandenburg

C.1 Bauliche Fertigstellung

Der BER wird im Oktober 2020 eröffnen. Der Abschluss der technischen Inbetriebnahme im Fluggastterminal inkl. der baurechtlich geforderten Prüfberichte zu den sicherheitstechnischen Anlagen wird für das Frühjahr 2019 erwartet. Anschließend erfolgt im Sommer 2019 die am BER baurechtlich zusätzlich geforderte Wirk- und Prinzipprüfung, die nochmals alle Anlagen zusammenwirkend auf ihre Schutzzielerfüllung prüft. Für den Herbst 2019 ist die Baufertigstellungsanzeige geplant. Die für den Betrieb zusätzlich erforderlichen Verbundtests erfolgen parallel. Diese Meilensteine dienen auch als Voraussetzung für die Vornahme der Mieterausbauten.

Wichtiger Meilenstein im Inbetriebnahmeprozess ist die Erlangung der Nutzungsfreigabe für das Fluggastterminal nach Brandenburgischer Bauordnung (BbgBO). Anschließend erfolgt ab Frühjahr 2020 bis zur eigentlichen Eröffnung des BER die Durchführung des operativen Inbetriebnahmeprozesses (ORAT - Operational Readiness and Airport Transfer).

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

Um mit der positiven Verkehrsentwicklung am Standort Berlin-Brandenburg auch in Zukunft Schritt halten zu können, muss der Ausbau des Airports BER früher und schneller erfolgen, als es vor Jahren angenommen worden ist. Die Prognosen über weiter steigende Fluggastzahlen erfordern eine nachhaltige und kontinuierliche Weiterentwicklung der BER-Infrastruktur. 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 durch den Aufsichtsrat der FBB bestätigte „Masterplan BER 2040“ ist die notwendige Voraussetzung dafür, den BER bedarfsgerecht weiterentwickeln zu können. Dabei muss der „Masterplan BER 2040“ flexibel bleiben und fortlaufend weiterentwickelt werden. Der sich rasant verändernde Luftverkehrsmarkt mit einer erheblichen Zunahme der Low-Cost-Carrier, neuen Airlines und Verbindungen sowie steigenden Sicherheitsanforderungen sind für den Flughafenbetrieb dabei immer wieder neue Herausforderungen. Der „Masterplan BER 2040“ bildet einen wesentlichen Eckpfeiler der strategischen Entwicklung der FBB und der Flughafenentwicklung in Berlin-Brandenburg.

Den Schwerpunkt für den kapazitäts- und bedarfsgerechten Ausbau des BER bildet das Terminal 3. In der Planungsphase wurden zunächst verschiedene Standortuntersuchungen, insbesondere im Midfield gegenüber des Terminal 1, durchgeführt.

Gleichzeitig wurde die Organisation für die Projektentwicklung des T3 etabliert. Im Vordergrund stehen hier die Erarbeitung von Anforderungsdefinitionen sowie die Durchführung von Machbarkeitsstudien.

Weitere wichtige Bestandteile des genannten Masterplans bilden die Konzeption der zukünftigen Medienversorgung (wie Strom, Wärme, Wasser, Gas) sowie die Erarbeitung einer Immobilienstrategie speziell für die Airport City, aber auch für die anderen FBB-Areale Schönefeld-Nord (aktuell SXF) und den Business / Logistik Park.

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 fertigzustellen. 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 2019 weiter in die Bestandsflughäfen Schönefeld und Tegel investieren, damit dort ein möglichst reibungsarmer Betrieb möglich ist. Im Rahmen der Masterplanung erfolgt in den Jahren 2019/20 der Bau des Terminal 2.

Schönefeld, 28. Februar 2019

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

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 609160910

V.i.S.d.P.: Hannes Stefan Hönemann

Tel. +49 30 609170100

Fax: +49 30 609170070

E-Mail: pressestelle@berlin-airport.de

Redaktion: Ismeta Mustafic-Hasific & Verena Heydenreich

Grundlayout: Scholz & Friends

Gestaltung, Realisation: andesee Werbeagentur GmbH & Co. KG

Fotos, Abbildungen:

Archiv Flughafen Berlin Brandenburg GmbH: S. 44 unten links und rechts

andesee Werbeagentur GmbH & Co. KG: S. 17, 20/21, 40/41, 58, 59, 62, 63, 92, 99, 119, 124

Annika Bauer: S. 10 unten

Amd.sigma-ASTOC S. 38/39

Berlin-airport.de: S. 65

Brandenburg.de: S.4

Stephanie Brandt: S. 54/55

Michael Dorn: S. 73

Emely Hecker: S.73 mitte

Heinemann SE & Co. KG: S. 25 Mitte

Stefan Hilfert: S. 10 oben, 70 unten

Karsten Holtmann: S. 57

Andreas Kämper: S. 47 oben und unten

Thomas Kierok: S. 47

Kai Johannsen: S. 56, 61

Marché Deutschland GmbH: S. 25 unten

Alexander Obst/ Marion Schmieding: S. 60

Robert Preußner: S. 64

Profi-Foto-Kliche: S. 71 oben

Felix Sehr: S. 24

Ferdinand Verlohren: S. 15

Günter Wicker: S. 5, 6/7, 8/9, 11, 12/13, 15 unten, 16, 18, 19, 24, 25, 26, 27, 28/29, 30, 31,

32/33, 35, 36, 37, 42/43, 44 oben und Mitte, 45, 48/49, 51, 52/53, 66/67, 68, 69, 70 oben,

71 unten, 72, 73 oben, 76/77

Stand: Juni 2019

