

# Geschäftsbericht 2020

SXF, TXL, BER



**BER** FLUGHAFEN  
BERLIN  
BRANDENBURG



## Editorial

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Oktober 2020 hat der BER seinen Betrieb aufgenommen. Die Hauptstadtregion hat jetzt endlich den Flughafen bekommen, den sie für ihre Weiterentwicklung in den kommenden Jahrzehnten braucht. Auch unter dem gegenwärtigen Eindruck der Corona-Pandemie ist die Bedeutung des Flughafens für die Zukunft der Hauptstadtregion nicht verloren. Schon mittelfristig, wenn der Kampf gegen die Pandemie gewonnen ist und das Tempo der wirtschaftlichen Erholung die Weichen für die zukünftige Entwicklung der Region stellt, wird die Verkehrsinfrastruktur Flughafen wieder den Beitrag leisten können, für den sie geplant wurde.

Der neue BER ist eine unverzichtbare Grundlage für die wirtschaftliche Erholung der Hauptstadtregion. Allein schon deshalb werden sich alle Anstrengungen lohnen, um den BER auch international erfolgreich zu machen, auch wenn die Zahlen für 2020 etwas anderes aussagen.

Noch Anfang 2020 sind wir davon ausgegangen, dass mit der Fertigstellung des BER auch der wirtschaftliche Erfolg des Flughafens unmittelbar bevorsteht. Der Aufsichtsrat hatte im März 2020 einen entsprechenden Businessplan beschlossen, der für 2025 schwarze Zahlen vorsah. Er war eine Grundlage dafür, die Flughafengesellschaft selbstständig und mittelfristig profitabel aufzustellen. So sollten Schwierigkeiten beim Bau auch finanziell überwunden werden. Die Corona-Pandemie, die den Flugverkehr im Frühjahr praktisch zum Erliegen brachte, hat alle Planungen und Perspektiven zunichtegemacht. Statt eines

weiteren Anstiegs der Passagierzahlen kam der Einbruch. Seit dem ersten Lockdown im März und April hat die Pandemie, gemessen an den Vor-Coronazeiten, gut 40 Millionen Passagiere in Tegel, Schönefeld und am BER verhindert. Und statt, wie geplant, mittelfristig finanziell auf eigenen Beinen zu stehen, ist die FBB jetzt deutlich länger auf die Unterstützung der Gesellschafter angewiesen.

Auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter war 2020 ein schweres Jahr. Es war sowohl von Kurzarbeit während der beiden Lockdowns im Frühjahr und Herbst, aber auch von arbeitsintensiven Wochen rund um die BER-Eröffnung geprägt. Die Belegschaft hat sich diesen extremen Anforderungen mit Geduld und Erfolg gestellt. Dafür möchte ich mich im Namen des gesamten Aufsichtsrats ausdrücklich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Flughafen-

gesellschaft herzlich bedanken.

Die Fertigstellung des BER hat allen Beteiligten der letzten Jahre Vieles abverlangt. Letztlich haben wir es geschafft. Auch die aktuellen, unverschuldeten wirtschaftlichen Herausforderungen machen es der Flughafengesellschaft wahrlich nicht leicht. Wir werden alles daran setzen, das Projekt BER im Ergebnis doch zum Erfolg zu führen.



Rainer Bretschneider  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der  
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH



Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2020 war für die Flughafengesellschaft ein Jahr der Extreme: Mit der Eröffnung des BER wurde auch die schwierige und unrühmliche Bauphase des Terminals 1 endgültig beendet. Dass der BER an den Start gegangen ist, wurde weltweit wahrgenommen. Mit der Inbetriebnahme hat die Flughafengesellschaft die Grundlage dafür gelegt, neu und anders wahrgenommen zu werden. Das ist für das Unternehmen ein großer, hart erarbeiteter Erfolg.

Gleichzeitig verursachten der erste und zweite Corona-Lockdown schwere Einbrüche bei den Passagierzahlen und damit bei den Einnahmen insgesamt. 2020 ist für die gesamte Branche eine historische Zäsur. Airlines und Flughäfen auf der gesamten Welt werden auf Jahre damit zu tun haben, sich aus der Krise herauszukämpfen. Der vorliegende Geschäftsbericht ist von der Eröffnung des BER und der Pandemie geprägt. Diese beiden Ereignisse sind zu berücksichtigen, wenn man auf dieses Geschäftsjahr blickt. Unter den gegebenen Umständen konnte 2020 kein wirtschaftlich erfolgreiches Jahr werden. Der Start des BER, unser großer Erfolg in 2020, wird durch die größte Krise des Unternehmens überdeckt. Das ist nicht nur für das Unternehmen in finanzieller Hinsicht hart, sondern auch persönlich schmerzlich. Durch Corona ist eine Situation entstanden, in der kaum ein Flughafen in Europa ohne staatliche Unterstützung auskommt. Weltweit brachen die Passagierzahlen dramatisch ein. Im April gab es Tage mit gerade einmal ein paar hundert Fluggästen in Tegel und Schönefeld zusammen. Seit dem Passagierrekord in Tegel mit 90.266 Fluggästen am 7. Juni 2019 waren zu diesem Zeitpunkt gerade 10 Monate vergangen. Nach über 35,6 Mio. Gästen in 2019 fiel das Fluggastaufkommen 2020 auf 9,1 Mio. und damit auf das Niveau in der Mitte der Neunziger Jahre



zurück. Das Unternehmen reagierte mit einem strikten Sparprogramm mit massiven Investitionskürzungen, Kurzarbeit, Einstellungsstopp, dem Auslaufen von befristeten Arbeitsverträgen und strenger Ausgabenkontrolle.

Obwohl das Jahr 2020 auch für unsere Gesellschafter Berlin, Brandenburg und den Bund ein Jahr voller großer Herausforderungen war, wurde die Flughafengesellschaft von ihren Eigentümern hervorragend unterstützt. Auf der Basis des gemeinsamen Zieles, den Flughafen der Hauptstadtregion aus der Krise hinauszuführen und bis Mitte des Jahrzehnts wirtschaftlich erfolgreich zu machen, hat die Geschäftsführung im Businessplan 2021 ein Teilschuldungskonzept entwickelt. Damit gibt es eine realistische Perspektive, den BER ab 2026 unabhängig von weiterer finanzieller Unterstützung

durch die Gesellschafter betreiben zu können. Die Geschäftsführung und die Gesellschafter arbeiten mit Hochdruck daran, diesen Plan umzusetzen.

Die Geschäftsführung der  
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

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

Aletta von Massenbach  
Kaufmännische Geschäftsführerin

Michael Halberstadt  
Geschäftsführer Personal



# Luftverkehr in der Hauptstadtregion





## ORAT und Vorbereitungen zur BER-Eröffnung

### Nach Bauen kommt Testen

Im Jahr 2020 ging es im Kern darum, mit aller Kraft die Inbetriebnahme des BER zu vollenden. Dabei kamen die Restarbeiten auf der Baustelle zu Beginn des Jahres sehr gut voran. Als einer der wichtigsten Schritte auf dem Weg zu einer verlässlichen Inbetriebnahme des BER wurde im April 2020 die Nutzungsfreigabe durch die Bauaufsichtsbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald erteilt. Somit lagen nach acht Jahren alle behördlichen Abnahmen vor – das Terminal 1 war keine Baustelle mehr. In den Wochen danach folgten eine große Bahnhoofsübung und das Cleaning mit Detektoren und Spürhunden, auch die Stellproben mit echten Flugzeugen sollen nicht vergessen werden.

**Im sogenannten ORAT-Programm bereitete sich der ganze Betrieb parallel darauf vor, aus einem fertigen Gebäudekomplex einen funktionierenden Flughafen zu machen. Dafür wurden alle Kolleginnen und Kollegen der Flughafengesellschaft, der Airlines sowie der Dienstleister auf den Betrieb vorbereitet.**

Bei Schulungen und Tests lernten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die neuen Systeme und Örtlichkeiten kennen und spielten Szenarien im Terminal durch, um sich auf alle möglichen Fälle vorzubereiten. Ab März verstärkten sich die Herausforderungen des Probetriebs nochmals drastisch. Die Corona-Pandemie brachte zusätzliche Herausforderungen mit sich. Hygienebestimmungen mussten umgesetzt, Abläufe immer wieder geändert werden. Dennoch blieb alles im zeitlichen Rahmen.

### Der neue Flughafen im Test

Ab Sommer kamen pro Tag rund 400 Komparsen hinzu. Auch hier stand das ORAT-Team pandemiebedingt vor neuen Herausforderungen: Aber unter Einhaltung der Corona-Schutzmaßnahmen und mit reduzierter Teilnehmerzahl konnte der Probetrieb wie geplant stattfinden.

Die insgesamt knapp 10.000 Freiwilligen testeten den Flughafen auf Herz und Nieren. Alle Prozesse wurden umfangreich erprobt und die Prozesspartner wurden bestmöglich auf die Eröffnung vorbereitet. Aus dem fertiggestellten Gebäude wurde ein funktionsfähiger Flughafen.

Dabei hatten sich nicht nur Berliner und Brandenburger neugierig auf den Weg gemacht, sondern auch Teilnehmer aus ganz Deutschland, die für das „Abenteuer Flughafen“ extra Urlaub nahmen. Einer der vielen Höhepunkte waren mit Sicherheit die Stellproben mit echten Flugzeugen, um den Betrieb so wirklichkeitsnah wie möglich zu simulieren.

Die ausführlichen Tests führten dazu, dass noch während des laufenden Probetriebs damit begonnen wurde, die regelmäßig kritisierten Punkte abzuarbeiten, so dass zur Inbetriebnahme bereits viele Verbesserungen umgesetzt wurden.

Rund 1.000 Koffer standen den Komparsen an den Probetriebstagen zur Verfügung, um eine realistische Gepäckabfertigung zu simulieren.







Auch Engelbert Lütke Daldrup, Vorsitzender der Geschäftsführung, checkte probehalber im T1 ein.

An insgesamt 47 Probebetriebstagen lernten über 24.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie rund 10.000 Kompassen den BER kennen.

Im Probebetrieb hat sich gezeigt: Der BER wurde trotz seiner Vorgeschichte gut angenommen und war bereit für die Inbetriebnahme.

Wie im echten Flughafenalltag: Während des Probebetriebs wurde der Passagierbetrieb getestet – dazu gehört auch Anstehen am Check-In, die Sicherheitskontrollen und Warten auf den Abflug.





## #helloBER

### Der Flughafen Berlin Brandenburg geht in Betrieb

Am 31. Oktober 2020 ist das Terminal 1 des BER mit der Ankunft der ersten beiden Flugzeuge von easyJet und Lufthansa eröffnet worden. Auf diesen Tag haben die Menschen in der Hauptstadtregion, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafengesellschaft und die Gesellschafter lange warten müssen. Der neue Flughafen konzentriert den gesamten Flugverkehr der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg an einem Standort.

**Mit einer Gesamtkapazität von über 40 Millionen Passagieren im Jahr – allein am Terminal 1 können etwa 25 Millionen Passagiere abgefertigt werden – stehen am drittgrößten Flughafenstandort Deutschlands ausreichende Kapazitäten für die Zukunft zur Verfügung.**

### Wir machen einfach auf!

Nach der Landung der ersten beiden Flugzeuge auf der nördlichen Start- und Landebahn des BER wurden die Fluggäste, darunter easyJet CEO Johan Lundgren und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Lufthansa AG, Carsten Spohr, von Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup im Terminal 1 begrüßt. Am symbolischen Eröffnungsakt im kleinen Kreis nahmen auch der Ministerpräsident des Landes Brandenburg, Dietmar Woidke, der Regierende Bürgermeister von Berlin, Michael Müller, sowie der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer MdB, und der Vorsitzende des Aufsichtsrates, Rainer Bretschneider, teil. Am Abend des 31. Oktober begann der reguläre Flugbetrieb, am Morgen des 1. November hob der erste easyJet-Flug nach London-Gatwick vom BER ab. Beides – die offizielle Eröffnung des T1 und der Beginn des regulären Flugbetriebs – standen, so wie das gesamte öffentliche Leben im Herbst 2020, unter dem Einfluss der Corona-Pandemie. Abstands- und Hygieneregeln, ein Hygienekonzept für Fluggäste, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Gäste sowie ein breites digitales Angebot rund um die Eröffnung ermöglichten auch unter Corona-Bedingungen eine sichere Eröffnungszeremonie und einen sicheren Start des Flugbetriebs.







Der Berliner Hauptbahnhof wird mit dem Regionalverkehr der Deutschen Bahn mindestens viermal pro Stunde angefahren; zusätzlich verkehren die S-Bahn-Linien S9 und S45 jeweils alle 20 Minuten nach Berlin.

## Mit der Bahn zum BER

Die Eröffnung des T1 war nicht der einzige Schritt auf dem Weg zur vollständigen Inbetriebnahme. Mit der Inbetriebnahme des Bahnhofs „Flughafen BER Terminal 1-2“ wurde der BER am 25. Oktober 2020 an das Schienennetz angebunden. Der Bahnhof befindet sich direkt unter dem Terminal 1 in der Ebene U2. Die Besonderheit am BER ist, dass Fluggäste direkt mit dem Zug oder der S-Bahn unter dem Terminal ankommen und abfahren können. Die gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz ermöglicht eine unkomplizierte, schnelle und umweltschonende An- und Abreise.



Der Flughafenbahnhof „Flughafen BER – Terminal 1-2“ liegt direkt unter dem Terminal 1, verfügt über sechs Gleise und mit der Inbetriebnahme ist der BER gut an das Schienennetz des Regional- und Fernverkehrs angebunden.



## Aus SXF wird BER

In der Nacht vom 24. auf den 25. Oktober, mit Beginn des Winterflugplans, wurde der bisherige Flughafen Schönefeld zum Terminal 5 des BER. Der bisherige Drei-Buchstaben-Code „SXF“ des Flughafens Schönefeld wurde in den Flugbuchungssystemen durch den Code „BER“ ersetzt.

Aus SXF wird BER: Als erster wichtiger Meilenstein im Rahmen der Inbetriebnahme wurde der bisherige Drei-Buchstaben-Code „SXF“ durch den neuen IATA-Code „BER“ ersetzt.



Mit der Eröffnung wurden die bestehenden Anlagen des Flughafens Schönefeld als Terminal 5 des BER weiterbetrieben. Im März 2021 wurde das T5 infolge der Corona-Pandemie temporär geschlossen.



## Namensgeber Willy Brandt

Der neue Flughafen der Hauptstadtregion trägt den Namen von Willy Brandt, einem der herausragenden Staatsmänner des 20. Jahrhunderts. Im Vorfeld der Inbetriebnahme wurde am 30. Oktober mit der feierlichen Enthüllung einer Gedenkwand im Terminal 1 der Namensgeber des neuen Hauptstadtflughafens geehrt. Die Willy-Brandt-Wand wurde von der Flughafengeschäftsführung gemeinsam mit Bundestagspräsident a. D. Dr. h.c. Wolfgang Thierse, Kuratoriumsvorsitzender der Bundeskanzler-Willy-Brandt-Stiftung, dem Regierenden Bürgermeister von Berlin, Michael Müller, sowie der Ministerin der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg, Katrin Lange, enthüllt.



Der BER trägt den Namen von Willy Brandt, einem der herausragenden Staatsmänner des 20. Jahrhunderts.



Im Vorfeld der Inbetriebnahme wurde mit der feierlichen Enthüllung der Gedenkwand im Terminal 1 der Namensgeber des neuen Hauptstadtflughafens geehrt.







Wasserfontäne zur Begrüßung: Die Sonderflüge EJU3110 und LH2020 trafen sich nach der Landung vor dem Terminal 1. Die Flugnummern bildeten das Eröffnungsdatum.



## Erste Starts und Landungen

Das neue Terminal 1 des BER wurde mit der Ankunft der ersten beiden Flugzeuge von easyJet und Lufthansa eröffnet. Beide Airlines sind wichtige Partner am BER und wurden als erste von Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup am T1 begrüßt. Die ersten ankommenden kommerziellen Flüge am Abend des 31. Oktober wurden ebenfalls von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Flughafengesellschaft begrüßt. Am frühen Montagmorgen, dem 1. November 2020, startete um 6.45 Uhr als erste Maschine ein Flugzeug der easyJet nach London-Gatwick. Insgesamt wurden am ersten Tag des regulären Betriebs am Terminal 1 über 3.000 Fluggäste abgefertigt.



## Der Startschuss: Inbetriebnahme mit Buzzerdruck

Der BER ist eröffnet. Mit einem gleichzeitigen Buzzerdruck der Ehrengäste ging der BER in Betrieb. Die Feierlichkeiten im Gate fanden coronabedingt im kleinen Kreis statt.



Aufsichtsratsvorsitzender Rainer Bretschneider (am Mikrophon) bei dem offiziellen Part der BER-Inbetriebnahme.



V.l.n.r.: Carsten Spohr (Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG), Andreas Scheuer MdB (Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur), Engelbert Lütke Daldrup (Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH), Dr. Dietmar Woidke (Ministerpräsident des Landes Brandenburg), Johan Lundgren (CEO der easyJet plc), Michael Müller (Regierender Bürgermeister von Berlin).



Das Medieninteresse an der Eröffnung war groß. Die offizielle Pressekonferenz mit Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup, Aufsichtsratsvorsitzendem Rainer Bretschneider und den Airline-Chefs von easyJet und Lufthansa fand im Südpier des Terminals 1 statt.



Im Vorfeld des Festaktes konnten geladene Gäste im Terminal sowie live im Internet die Landung der beiden Flugzeuge mitverfolgen. Patrick Muller, Leiter Operations, kommentierte das Geschehen auf dem Flugfeld.





Erster Abflug am BER: Mit #helloBER wurden die Airlines am neuen Flughafen begrüßt.

Einen Tag nach der offiziellen Eröffnung begann der Regelbetrieb am BER. Um kurz vor 7 Uhr startete der erste Flug, easyJet-Flug EJU8210, nach London-Gatwick.





## Erste Landung auf der Start- und Landebahn Süd

Am 4. November wurde mit der Landung des Qatar-Airways-Fluges QR81 aus Doha die südliche Start- und Landebahn des BER eröffnet. Damit war der BER im Sinne des Planfeststellungsbeschlusses vollständig in Betrieb genommen. Mit der Inbetriebnahme der Südbahn greift die Nachtflugregelung, die reguläre Linienflüge in der Kernnachtzeit von 0 bis 5 Uhr ausschließt und in den Tagesrandzeiten von 22 bis 24 Uhr sowie von 5 bis 6 Uhr nur ein behördlich festgelegtes Kontingent von Flügen ermöglicht. Zudem begann mit dem parallelen Betrieb beider Start- und Landebahnen am BER die 180-tägige Frist für die Schließung des Flughafens Tegel.



Erste Ankünfte am BER: Mit #helloBER wurden die Airlines am neuen Flughafen begrüßt.





## Eröffnung Südbahn



Mit der Landung des Qatar-Airways-Fluges QR81 aus Doha wurde am 4. November 2020 die südliche Start- und Landebahn des BER in Betrieb genommen.

Mit der ersten Landung auf der südlichen Start- und Landebahn wurde der Flughafen BER vollständig in Betrieb genommen und die Nachtflugregelung trat in Kraft. Es war auch der Startschuss für die sechsmonatige Frist für die endgültige Schließung des Flughafens Tegels.





## Licht aus in TXL – eine Ära geht zu Ende

### Sieben Jahrzehnte Luftfahrtgeschichte

Der Flughafen Berlin-Tegel blickt auf über siebenzig Jahre Luftfahrtgeschichte zurück. Während der Berliner Luftbrücke 1948 wurde mit heute kaum vorstellbaren vereinten Kräften innerhalb von 90 Tagen ein Flugplatz aus dem Boden gestampft, der neue Maßstäbe setzen sollte. Mit dem Aufbau der zivilen Luftfahrt am Standort und dem revolutionären Neubau des sechseckigen Terminalgebäudes entwickelte sich Tegel in Windeseile zum wichtigsten Passagierflughafen Berlins und nach der Wiedervereinigung als Krönung zum zentralen Hauptstadtflughafen.

### Tage des Abschieds

Die Inbetriebnahme des neuen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER) und die damit verbundene Konzentration des Flugbetriebs der Hauptstadtregion auf einen Standort ist gleichbedeutend mit der Schließung des Flughafens Berlin-Tegel (TXL). Am 6. und 7. November 2020 verließen die letzten Linienflüge TXL. Einen Tag später, am 8. November, startete mit dem Flug der Air France AF1235 zum allerletzten Mal ein Flugzeug vom Flughafen Berlin-Tegel „Otto-Lilienthal“. Gegen 15.00 Uhr hob der Airbus A320-200 in Richtung Paris Charles de Gaulle ab. 1960 war Air France auch die erste Fluggesellschaft, die in Tegel landete, damals noch mit einer Lockheed Super Constellation.

Mit dem Ende des Flugbetriebs wurde das Areal mit einer Schlüsselübergabe symbolisch an die Stadt Berlin übergeben.

**Am Abend wurde nach dem symbolischen letzten Funkspruch einer langjährigen Mitarbeiterin, die sich stellvertretend für die Flughafenfamilie verabschiedete, das Licht im Terminal und im Tower ausgeschaltet.**

Mit der vollständigen Inbetriebnahme des BER am 31. Oktober 2020 wird TXL, gemäß des gültigen Planfeststellungsbeschlusses zum Flughafen Berlin Brandenburg (BER), noch sechs Monate betriebsbereit gehalten. In dieser Zeit finden allerdings keine Flüge mehr statt. Am 5. Mai 2021 endet die Betriebspflicht. Damit ist TXL auch technisch kein Flughafen mehr.

„Ein kleines Licht für die Welt – ein großes Licht für Berlin“:  
Mit einem letzten Funkspruch schaltete Katy Krüger, Leiterin Terminalmanagement, das Licht in TXL aus.





## Berlin und Brandenburg sagen #DankeTXL

Im Vorfeld der endgültigen Schließung bekamen Interessierte – trotz der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie – noch einmal die Gelegenheit, Starts und Landungen hautnah mitzuerleben und das Geschehen auf dem Vorfeld zu beobachten, Danke zu sagen und Abschied zu nehmen. Zusätzlich gab es Informationen zur Geschichte des Flughafens gekoppelt mit einem Selfie-Spot für die beliebten Erinnerungsfotos. Der große Andrang verdeutlichte die enorme Anziehungskraft und Faszination für diesen speziellen Ort.

Um die großen Verdienste des Flughafens Berlin-Tegel ausreichend zu würdigen, war die #DankeTXL-Kampagne unter anderem mit dem Motto: „Du warst Stilikone und Wahrzeichen“ bereits im Herbst auf den Werbeflächen am Flughafen Tegel und auf Plakaten in ganz Berlin zu sehen.

## Zukunft des Hexagons

Das sechseckige Terminalgebäude von TXL steht seit 2019 unter Denkmalschutz. Perspektivisch soll nach den Plänen des Berliner Senats auf dem 500 Hektar großen Areal ein Forschungs- und Industriepark für urbane Technologien sowie ein neues Wohngebiet mit riesigen Grünflächen entstehen. Mit der Entwicklung hat das Land Berlin die Tegel Projekt GmbH [berlintxl.de](http://berlintxl.de) beauftragt.

Weitere Infos [www.tegelprojekt.de](http://www.tegelprojekt.de)



#DankeTXL: Michael Halberstadt (Geschäftsführer Personal), Aletta von Massenbach (Kaufmännische Geschäftsführerin), Engelbert Lütke Daldrup (Vorsitzender der Geschäftsführung) und Michael Müller (Regierender Bürgermeister von Berlin) (v. l. n. r.) verabschieden sich von Tegel.





Mit dem letzten Abflug von Air-France-Flug AF1235 endete die Flughafengeschichte von Tegel.



Sieben Jahrzehnte nach dem ersten Linienflug startete ein Flugzeug der französischen Airline Air France zum allerletzten Mal ab Tegel in Richtung Paris Charles de Gaulle.

Flug AF1235 wurde mit einer Wasserfontäne vom Flughafen Tegel verabschiedet.







Bye-bye, Tegel Airport: Am 8. November wurde am Flughafen symbolisch das Licht ausgeschaltet.

Großer Andrang: Unter den Augen zahlreicher Zuschauer hoben die letzten Linienflieger am 7. November 2020 vom Flughafen TXL ab.





## Fliegen am BER

### Der neue Flughafen in Betrieb

Der Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt ist trotz der schwierigen Bedingungen unter der weltweiten Corona-Pandemie sicher an den Start gegangen. Die ersten 100 Tage nach der Eröffnung des BER am 31. Oktober 2020 haben gezeigt: Der neue Flughafen und seine Infrastruktur haben sich als leistungsfähig und zuverlässig bewährt. Die technischen Anlagen und die Abfertigungsprozesse laufen stabil und gewährleisten eine hohe Sicherheit – auch unter Winter-Bedingungen mit Schnee und Eis, wie sich bisher zeigte. Kleinere Störungen in den Abläufen wurden zügig behoben. Das neue Terminal 1 wird von Reisenden und Besuchern gut angenommen, ihre Rückmeldungen über Ausstattung, Service und Sauberkeit sind positiv.



Kein Stress vor dem Abflug: In den drei flughafeneigenen Lounges Tegel, Tempelhof und Zeitgeist können Fluggäste entspannt ihre Reise beginnen.



Für jeden Geschmack etwas: Der BER bietet seinen Fluggästen eine große Auswahl an Shops, gastronomischen Einrichtungen sowie Serviceleistungen.



## Flughafen im Lockdown

Gleichzeitig gibt es durch die Corona-Pandemie weiterhin extreme Auswirkungen auf den Flugverkehr und die Passagierzahlen. Vor Beginn der Corona-Pandemie ging die Planung der Flughafengesellschaft von einem weiteren Wachstum und gut 36 Millionen Passagieren in 2020 aus. Nach einem Einbruch der Fluggastzahlen an den Flughäfen Schönefeld und Tegel im Frühjahr 2020 und einer leichten Erholung über den Sommer wurden in den ersten drei Monaten nach der Inbetriebnahme nur rund 700.000 Passagiere am BER abgefertigt. Einen kleinen Höhepunkt gab es im vorweihnachtlichen Reiseverkehr. Am 18. Dezember 2020 starteten oder landeten knapp 20.000 Passagiere am BER. Insgesamt nutzten 2020 9,1 Millionen Reisende einen Flughafenstandort der Hauptstadtregion (TXL, SXF und BER). Damit wurde im Jahr der Corona-Pandemie noch rund ein Viertel des Passagieraufkommens des Rekordjahres 2019 verzeichnet. Zum Start ins



Sicher fliegen unter Corona-Bedingungen: Mit zahlreichen Maßnahmen in den Terminals wird sichergestellt, dass die Passagiere am Flughafen auch unter Corona-Bedingungen gesundheitlich sicher ihren Flug antreten können.

neue Jahr ging die Zahl der Fluggäste auf Grund des verschärften Lockdowns und der weltweiten Reisebeschränkungen noch einmal drastisch zurück. Wegen des geringen Flugbetriebs ist das Terminal 5 des BER ab 23. Februar 2021 vorübergehend geschlossen. Damit fertigen momentan alle Airlines ihre Passagiere in Terminal 1 ab. Bei einer Erholung der Fluggastzahlen können mit den Terminals 2 und 5 zusätzliche Gebäude für die Abfertigung der Passagiere in Betrieb genommen werden. Die Corona-Pandemie führte auch im Flughafenbetrieb zu zusätzlichen Hausforderungen, insbesondere zur Umsetzung und strikten Einhaltung der Hygienemaßnahmen. Dazu gehörten neben der Ausstattung der Terminals mit Plexiglasscheiben, Abstandsmarkierungen oder Desinfektionsmittelspendern auch die regelmäßige Desinfektion von Oberflächen in den Check-in-Bereichen, Warteräumen oder Aufzügen. Für höchstes Niveau in punkto Hygiene und Einhaltung der Gesundheitsbestimmungen wurde der BER bereits mit zwei Zertifikaten des internationalen Flughafenverbandes ACI (Airports Council International) ausgezeichnet.

## Ein Blick in die Zukunft

Generell erwartet die Flughafengesellschaft – ebenso wie alle anderen deutschen Flughäfen – eine nur langsame Erholung des Flugverkehrs. Mit einer sicheren Impf- und Teststrategie und damit einem Anstieg der Verkehrszahlen im Sommer und Herbst könnten 2021 etwa 10 Millionen Passagiere abgefertigt werden. Für die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ist das nach der erfolgreichen Inbetriebnahme des BER besonders tragisch. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hätten sich natürlich gewünscht, deutlich mehr Fluggäste von dem neuen Flughafen, der internationalen Standards entspricht, überzeugen zu können. Stattdessen ist die Branche von der weltweiten Corona-Pandemie schwer getroffen und hat mit sinkenden Passagierzahlen zu kämpfen. Eine Erholung der Fluggastzahlen ist nur sehr langsam in Sicht. Mit dem Ende der Corona-Pandemie aber wird der BER endlich seine wichtige Rolle in der Hauptstadtregion einnehmen können: als Flughafen für die Hauptstadtregion und wichtiger Motor für die Erholung der Wirtschaft in Berlin und Brandenburg.



## Verkehrsbericht 2020

### SXF, TXL und BER

	01.2020 – 12.2020	01.2019 – 12.2019	Abw in %
<b>A. Fluggäste, gesamt</b>	<b>9.097.788</b>	<b>35.645.005</b>	<b>-74,5 %</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>9.091.204</b>	<b>35.633.152</b>	<b>-74,5 %</b>
1. Linienverkehr	8.868.831	34.795.327	-74,5 %
a) Inland	2.035.300	8.260.499	-75,4 %
b) Ausland	6.833.531	26.534.828	-74,2 %
2. Gelegenheitsverkehr	222.373	837.825	-73,5 %
a) Pauschalflugverkehr	188.036	801.309	-76,5 %
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	24.271	26.335	-7,8 %
c) Sonstiger Verkehr	10.066	10.181	-1,1 %
<b>II. Transit</b>	<b>6.584</b>	<b>11.853</b>	<b>-44,5 %</b>
<b>B. Flugzeugbewegungen, gesamt</b>	<b>105.309</b>	<b>288.979</b>	<b>-63,6 %</b>
<b>I. Gewerblicher Verkehr</b>	<b>95.452</b>	<b>277.570</b>	<b>-65,6 %</b>
1. Linienverkehr	85.411	257.909	-66,9 %
a) Passagierverkehr	83.146	255.978	-67,5 %
b) Frachtverkehr	2.265	1.931	17,3 %
2. Gelegenheitsverkehr	10.041	19.661	-48,9 %
a) Pauschalflugverkehr	1.443	5.146	-72,0 %
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	4.520	5.726	-21,1 %
c) Frachtverkehr	93	346	-73,1 %
d) Sonstiger Verkehr	3.985	8.443	-52,8 %
<b>II. Nichtgewerblicher Verkehr</b>	<b>9.857</b>	<b>11.409</b>	<b>-13,6 %</b>

	01.2020 – 12.2020	01.2019 – 12.2019	Abw in %
<b>C. Luftfracht, gesamt</b>	<b>22.015.758</b>	<b>34.854.244</b>	<b>-36,8 %</b>
Lokal-V. Summe	20.340.685	33.551.975	-39,4 %
a) Ausladung	10.220.878	15.572.814	-34,4 %
b) Zuladung	10.119.807	17.979.161	-43,7 %
1. Linienverkehr	19.592.134	29.955.719	-34,6 %
a) Frachter	12.310.359	7.626.941	61,4 %
2. Gelegenheitsverkehr	748.551	3.596.256	-79,2 %
a) Frachter	732.435	3.594.761	-79,6 %
<b>II. Transit</b>	<b>1.675.073</b>	<b>1.302.269</b>	<b>28,6 %</b>
<b>D. Luftpost, gesamt</b>	<b>3.555.718</b>	<b>3.446.139</b>	<b>3,2 %</b>
<b>I. Lokalverkehr</b>	<b>3.553.239</b>	<b>3.442.972</b>	<b>3,2 %</b>
1. Nachtpostverkehr	3.528.119	3.361.349	5,0 %
<b>II. Transit</b>	<b>2.479</b>	<b>3.167</b>	<b>-21,7 %</b>



# Konzernabschluss & Konzernlagebericht





# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

## Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

### I. Der FBB-Konzern

#### A. Überblick

Die Eröffnung des neuen Hauptstadtflughafens in Brandenburg steht am Ende eines komplexen, langwierigen und von der Öffentlichkeit und den Medien intensiv begleiteten Errichtungsprozesses. Die Inbetriebnahme ist ein Meilenstein für die zukünftige zeitgemäße Anbindung der deutschen Hauptstadt sowie der gesamten Region an den internationalen Luftverkehr. Mit der Eröffnung wurde auch die Start- und Landebahn Süd am 04.11.2020 in Betrieb genommen. Mit Inbetriebnahme der südlichen Start- und Landebahn verliert der Flughafen Tegel am 04.05.2021 (nach 6 Monaten) seinen genehmigungsrechtlichen Status als Flughafen (Widerruf der Betriebsgenehmigung). Bis dahin wurde ein Antrag auf Befreiung der Betriebspflicht gestellt, dem stattgegeben wurde.

Mit der Erteilung der Betriebserlaubnis der Luftfahrtbehörde am 01.10.2020 lagen der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB oder Gesellschaft) alle nötigen luftrechtlichen Genehmigungen für die Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) am 31.10.2020 vor. Die Bauaufsicht erteilte die Nutzungsfreigabe für das Terminal T1 bereits im Frühjahr 2020. Leider fiel dieses überaus positive Ereignis in die schwerste wirtschaftliche Krise des weltweiten Luft-

verkehrs nach dem 2. Weltkrieg. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie führten zu einem erheblichen Rückgang der beförderten Passagiere und somit der Flugverbindungen weltweit.

An den Flughafenstandorten in Berlin-Schönefeld (SXF) und Berlin-Tegel (TXL) konnten im Jahr 2020 lediglich 9,1 Millionen Passagiere begrüßt werden. Gegenüber der noch im Jahr 2019 abgefertigten Anzahl von 35,6 Millionen Passagieren war insofern ein Passagierrückgang um rd. 74 % zu verkräften. Am Standort Tegel war ein Rückgang von rd. 76 % auf 5,9 Millionen Passagiere und am Standort Schönefeld (ab 31.10.2020 Terminals T1 und T5 des BER) um rd. 72 % auf 3,2 Millionen Passagiere zu verzeichnen. Die darin enthaltene Anzahl der am neuen Terminal (T1) am BER abgefertigten Passagiere belief sich in den Monaten November und Dezember 2020 auf 444.893 Passagiere.

Gegenüber den, mit einem EBITDA von EUR +85,8 Mio., angestrebten wirtschaftlichen Zielen für das Jahr 2020, die ohne die Auswirkungen der Corona-Pandemie geplant waren, konnte lediglich ein EBITDA vor Sondereffekten von EUR -145,6 Mio. realisiert werden.

Die Gesellschafter der FBB haben aufgrund der sich abzeichnenden Krise bereits im März 2020 ihre Bereitschaft erklärt, die FBB mit Kapitalhilfen für die operative Geschäftstätigkeit in der Corona-Krise zu unterstützen. 2020 sind entsprechend insgesamt EUR 300,0 Mio. in Form von Zuschüssen (EUR 98,8 Mio.) und

niedrigverzinslichen Darlehen (EUR 201,2 Mio.) nach der Bundesrahmenrichtlinie für Flugplätze zugeführt worden.

Der weltweite Luftverkehr und somit die Flugbewegungen sowie die Anzahl der beförderten Passagiere werden nach Einschätzung der Gesellschaft erst wieder im Zeitraum 2023 bis 2027 die Volumina des Jahres 2019 erreichen. Die Entwicklung hängt entscheidend davon ab, wann die Impfstoffe verfügbar sind, wann und wo die Quarantänebestimmungen gelockert bzw. aufgehoben werden, wie bald danach die gewohnte Reisetätigkeit wieder zunimmt und wie schnell sich die Wirtschaft erholt. Zum Ausgleich der somit erwarteten Einnahmefälle werden insofern weitere Finanzierungshilfen benötigt. Für das Jahr 2021 sollen über bereits vereinbarte Gesellschafterdarlehen in Höhe von insgesamt bis zu EUR 660,0 Mio. die Liquiditätsbedarfe gedeckt werden.

#### B. Organisation

Die FBB stellt 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. Kaufmännische Geschäftsführerin ist seit dem 01.09.2020



Frau Aletta von Massenbach. Herr Dr. Manfred Bobke-von Camen war bis zum 20.03.2020 als Geschäftsführer Personal und Arbeitsdirektor bestellt. Seit dem 01.05.2020 nimmt Herr Michael Halberstadt die Funktion Geschäftsführer Personal und Arbeitsdirektor wahr.

## C. Geschäftstätigkeit

Die FBB betreibt zwei Flughäfen: den Flughafen Berlin-Brandenburg (bis 03.11.2020 Flughafen Berlin-Schönefeld) im Südosten Berlins sowie über ihre Tochtergesellschaft, BFG, den Flughafen Berlin-Tegel, der nordwestlich des Berliner Zentrums liegt. Mit der Eröffnung des BER am 31.10.2020 konzentriert sich das zukünftige Fluggeschehen am Standort Schönefeld. Der ehemalige Flughafen Tegel hat mit dem letzten Start einer Maschine am 08.11.2020 den Flugverkehr eingestellt und wurde mit der Befreiung von der Betriebspflicht zunächst in einen sogenannten 6-monatigen „Schlummerbetrieb“ versetzt. Nach dem Auslaufen der luftrechtlichen Genehmigung am 04.05.2021 werden die beweglichen Sachen entfernt und das Grundstück sowie die Baulichkeiten 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. Das Flughafengebäude des ehemaligen Flughafens Schönefeld, das jetzige Terminal 5 des BER, wurde am 23.02.2021 aufgrund des pandemiebedingten aktuell geringen Verkehrsaufkommens voraussichtlich für ein Jahr geschlossen. Entsprechend der erwarteten Wiederbelebung des Luftverkehrs, insbesondere nach weitreichender Immunisierung der Bevölkerung infolge des Impffortschritts, stellt das T5 mittelfristig

die notwendigen Abfertigungskapazitäten sicher. Im Zuge der bereits im Jahr 2016 begonnenen Maßnahmen zur kurz- und mittelfristigen Kapazitätserweiterung des Flughafens BER (Ausbauprogramm) wurden im Geschäftsjahr 2020 das neue Terminal T2 sowie das Dienstgebäude der Bundespolizei fertiggestellt. Aufgrund des derzeit noch geringen Fluggastaufkommens ist der Nutzungsbeginn des T2 für die Abfertigung von Fluggästen zunächst ausgesetzt worden.

Der 109 ha große **Business Park** Berlin wird nach seiner Fertigstellung ein attraktiver zusammenhängender Gewerbepark in unmittelbarer Nähe zum Flughafen BER sein. Die beiden ersten Erschließungsabschnitte konnten baulich fertiggestellt werden. Bisher wurden bereits ca. 60 ha an Investoren von Gewerbebauten veräußert, weitere rd. 8 ha baureife Grundstücke sind aktuell in der aktiven Vermarktung durch die FBB. Der 3. Bauabschnitt und dessen Vermarktung ist für das Jahr 2023 geplant. Die FBB hat sich gegen Investitionen in die Infrastruktur außerhalb des BER und somit für den Verkauf des Areals in Gänze entschieden.

In der **Maintenance Area** am westlichen Rand des Flughafengeländes sind die am Flughafen BER tätigen Wartungsbetriebe sowie eigene Serviceeinrichtungen der FBB untergebracht. Neben den bereits bestehenden Hangars sollen an diesem Standort weitere realisiert werden, welche die Flugzeugwartung aller Flugzeugklassen möglich machen.

Es wurden darüber hinaus Flächen und Umfang der **Immobilienentwicklung** am Standort BER definiert, die auch langfristig für die Entwicklung der Infrastruktur für den zu erwartenden Flugverkehr benötigt werden. Hauptziel ist die vorbereitende Entwicklung der Grundstücke in Midfield Gardens und Airgate für die Bebauung mit ca. 800.000 m<sup>2</sup> BGF, in denen hochwertige Nutzungen mit Flughafenbezug (Hotels, Büroflächen, Kongresse) in direkter Terminalnähe etabliert werden können. Durch die Nutzbar-

machung und die Zurverfügungstellung dieser Flächen werden Projektentwickler einen eigenen Teilmarkt innerhalb des Berlin/Brandenburger Immobilienmarktes kreieren. Die FBB plant, hier Investitionen in die mediale und verkehrliche Infrastruktur und Projektentwicklungen mit verschiedenen Investoren vorzubereiten, um den Flächenbedarf der am Flughafen aktiven Firmen decken zu können. Die direkte Nähe des Entwicklungsgebietes Airgate zur Autobahn präferiert diesen Entwicklungsbereich für Nutzungen, die in Verbindung mit Parken und einem Verkehrshub stehen.



## II. Wirtschaftsbericht

### A. Entwicklung der Luftverkehrsbranche

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie trafen den Luftverkehr stärker als die meisten anderen Branchen. Die Buchungen von Flugreisen gingen in allen Verkehrsbereichen seit März 2020 massiv zurück.

Insgesamt brach der Luftverkehr – gemessen am Fluggastaufkommen – in Deutschland um 74,6 % ein.

An den deutschen Flughäfen wurden im abgelaufenen Gesamtjahr 63,0 Millionen Passagiere (Quelle: Flughafverband ADV 2020) gezählt.

Nach einer nahezu vollständigen Einstellung des Flugverkehrs von März bis Mai 2020 wurden die Reisebeschränkungen in den meisten Mitgliedsstaaten der EU am 15.06.2020 wieder aufgehoben. Flugreisen waren unter Beachtung strenger Sicherheits- und Hygieneanforderungen wieder möglich. Dennoch verzeichneten die deutschen Flughäfen einen Passagierrückgang bis zum Beginn des Herbstes um rd. 70–80 %. Seit Oktober 2020 waren deutschland- und EU-weit erneut deutlich ansteigende Infektionszahlen zu verzeichnen, worauf sich ein erneuter Rückgang des Passagieraufkommens auf rd. 10 % des Niveaus der vergleichbaren Vorjahresmonate ergab (Quelle: ADV Monatsstatistik:

[www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/12.2020-ADV-Monatsstatistik-1.pdf](http://www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/12.2020-ADV-Monatsstatistik-1.pdf)).

Der innerdeutsche Verkehr lag, gemessen am Passagieraufkommen, erheblich unter dem Vorjahresniveau (-74,7 %). Etwas geringere Rückgänge verzeichnete der Europaverkehr (-74,0 %), während sich der Interkontinentalverkehr noch deutlicher verringerte (-77,1 %), siehe ADV Monatsstatistik ([www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/12.2020-](http://www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/12.2020-)

[ADV-Monatsstatistik-1.pdf](http://www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/12.2020-ADV-Monatsstatistik-1.pdf)). Das Frachtaufkommen auf den deutschen Flughäfen ging mit -4,2 % in 2020 im Vergleich zum Passagieraufkommen deutlich moderater zurück. Insgesamt wurden 4.603.475 Tonnen Luftfracht (einschließlich Transit) in Deutschland abgefertigt (Quelle: ADV Monatsstatistik: [www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/12.2020-ADV-Monatsstatistik-1.pdf](http://www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/12.2020-ADV-Monatsstatistik-1.pdf)).

### B. Geschäftsverlauf 2020

#### 1. Operations-Management / Verkehrsentwicklung

Das Geschäftsjahr 2020 war fast ausnahmslos geprägt von den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den weltweiten Flugverkehr. Im vorangegangenen Geschäftsjahr wurden noch insgesamt 35.645.005 Passagiere an den Flughäfen Schönefeld und Tegel abgefertigt. Im Jahr 2020 verminderte sich die Anzahl der abgefertigten Passagiere auf 9.097.788 Passagiere (-74,5 %). Im Vergleich ergab sich für das Geschäftsjahr 2020 ein Rückgang entsprechend des deutschlandweiten Durchschnitts (ADV-Durchschnitt 2020: -74,6 %). Während sich im Januar des Jahres 2020 eine Entwicklung mit – im Vergleich zum Vorjahresmonat – moderatem Passagierrückgang von rd. 7 % ergab, war bereits im Februar ein deutlicher Passagierrückgang (rd. -10 %) zu erkennen. Im März hat sich ein Einbruch der abgefertigten Passagiermenge um rd. 65 % ergeben. Nachdem in den Monaten April und Mai nahezu kein Flugverkehr (-99 %) zu verzeichnen war, führte das Aufheben der Reisebeschränkungen innerhalb der EU – Mitte Juni 2020 – zu einer Trendwende und zu wieder zunehmendem Luftverkehr. In den Monaten August und September wurden rd. 25 % der Passagiermenge des entsprechenden Vorjahresmonats abgefertigt. Die ab Oktober EU-weit wieder zunehmenden Infektionsraten wirkten sich erneut negativ auf den Luftverkehr aus, so dass in den

Monaten November und Dezember erneut nur rd. 10 % des mit dem Vorjahr vergleichbaren Passagiervolumens abgefertigt werden konnte.

#### a) Die Verkehrsentwicklung im Detail

Verkehrsaufkommen	2020	2019
<b>Tegel *)</b>		
Gewerbliche Flugbewegungen	57.563	188.900
Fluggäste (in Tausend)	5.871	24.227
<b>Schönefeld **)</b>		
Gewerbliche Flugbewegungen	37.889	88.670
Fluggäste (in Tausend)	3.227	11.417
<b>Gesamt</b>		
<b>Gewerbliche Flugbewegungen</b>	<b>95.452</b>	<b>277.570</b>
<b>Fluggäste (in Tausend)</b>	<b>9.098</b>	<b>35.645</b>

\*) im Geschäftsjahr 2020 nur bis zum 08.11.2020

\*\*) im Geschäftsjahr 2020 SXF und BER

#### b) Frachtaufkommen

Hinsichtlich der beförderten Frachttonnage war pandemiebedingt ebenfalls ein, auch im Vergleich zur deutschlandweiten Entwicklung, deutlicher Rückgang von jahresbezogen -37 % zu verzeichnen. Der Rückgang betraf insbesondere die Beiladefracht auf den Langstrecken, welche 2020 zum überwiegenden Teil gestrichen wurde.



## 2. Commercial-Management

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie und des daraus resultierenden deutlich verminderten Passagiervolumens im Geschäftsjahr 2020 führten zu erheblichen Erlösrückgängen auch im Geschäftsbereich Commercial. Die Commercial-Erlöse sind entsprechend von EUR 64,7 Mio. in 2019 auf EUR 32,1 Mio. in 2020 um 50,3 % gesunken. Allerdings verlief der Erlösrückgang damit auch bei den passagierabhängigen Umsatzerlösen, wie Retail, Gastronomie, Parkierung und der Autovermietung, unterproportional zum Passagierrückgang. Die Einbrüche bei der Flughafenwerbung (-37,4 %) fielen nochmals deutlich geringer als der Passagierrückgang aus.

## 3. Immobilienmanagement

Die Erlöse aus den Vermietungen waren deutlich geringer von den negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie betroffen und lagen im Geschäftsjahr 2020 mit EUR 30,6 Mio. (Vj. EUR 35,4 Mio.) um rd. 14 % unter dem Vorjahresniveau. Gegenüber dem Vorjahr wurde darüber hinaus mit EUR 4,6 Mio. deutlich höhere Erträge aus Grundstücksverkäufen (Vj. EUR 0,7 Mio.) erzielt, welche sich fast ausschließlich aus Verkäufen von Grundstücken des Business Park Berlin ergaben.

## 4. Gesamtaussage zum abgelaufenen Geschäftsjahr

Der für das Geschäftsjahr geplante und bereits unter den Vorbehalt der noch nicht abschätzbaren Auswirkungen der aufkommenden Corona-Pandemie gestellte Konzernjahresfehlbetrag von EUR 157,0 Mio. wurde mit einem Konzernjahresergebnis 2020 von EUR -1.057,9 Mio. deutlich verfehlt. Hierbei wirkten sich überwiegend die um EUR 239,0 Mio. verminderten Umsatzerlöse sowie die um EUR 808,5 Mio. erhöhten Abschreibungen, insbesondere aufgrund vorgenommener außerplanmäßiger Abschreibungen

(EUR 766,7 Mio.) auf die neue Terminalinfrastruktur am BER. Ergebniserhöhend wirkten sich dagegen die dem pandemiebedingten Verlustausgleich dienenden Gesellschafterzuschüsse von EUR 98,8 Mio. aus. Bereits im März 2020 eingeleitete Maßnahmen, dem Erlöseinbruch mit einem Sparprogramm zu entgegen, konnten hier nur geringfügig entgegenwirken. Die Sparmaßnahmen standen bis zur Inbetriebnahme des BER unter der Maxime, diese nicht zu gefährden. Gegenüber der Kostenplanung des Wirtschaftsplanes 2020 konnten durch Anpassungsmaßnahmen an das verminderte Flugaufkommen hierdurch Einsparungen bei den Betriebsaufwendungen von EUR 85,0 Mio. realisiert werden.

## C. Wirtschaftliche Entwicklung

### 1. Ertragslage

Der FBB-Konzern weist im Jahr 2020 einen Konzernjahresfehlbetrag von EUR 1.057,9 Mio. (Vj. EUR 95,8 Mio.) aus. Wesentliche Effekte, die das Konzernergebnis im Geschäftsjahr 2020 beeinflusst haben, werden nachfolgend erläutert.

#### Umsatzerlöse

Umsatzerlöse in Mio. EUR	2020	2019
Operations (Aviation)	98,9	301,8
Commercial (Non Aviation)	32,1	64,7
Vermietung	30,6	35,4
Grundstücksverkäufe	4,6	0,7
Bauleistungen	0,3	0,2
Services	5,5	6,5
Sonstige	5,1	6,8
<b>Gesamt</b>	<b>177,1</b>	<b>416,1</b>

Der Einbruch des Verkehrsaufkommens hat sich im Jahr 2020 deutlich negativ auf die Operations-Umsatzerlöse ausgewirkt, diese waren um 67,2 % geringer als im Vorjahr. Auch die Umsatzerlöse aus dem Commercial-Bereich sind aufgrund des geringeren Passagieraufkommens von EUR 64,7 Mio. erheblich auf EUR 32,1 Mio. gesunken, im Wesentlichen begründet durch geringere Einnahmen aus Umsatzabgaben und Parken. Im Bereich Vermietung ergaben sich deutlich geringere Rückgänge als in den vorgenannten Geschäftsbereichen. Die Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahr verminderten sich lediglich um 13,6 %. Aus dem Verkauf von Grundstücken des Business Park Berlin konnten im Geschäftsjahr hingegen höhere Erlöse von EUR 4,6 Mio. (Vj. EUR 0,7 Mio.) erzielt werden.

### Erträge

Aktiviert Eigenleistungen resultieren im Wesentlichen aus Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Bau des BER (EUR 15,8 Mio.; Vj. EUR 14,6 Mio.). Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich gegenüber dem Vorjahr aufgrund des Zuschusses der Gesellschafter zum Verlustausgleich der pandemiebedingten Einbußen vom 04.03. bis 30.06.2020 (EUR 98,8 Mio.) von EUR 11,4 Mio. auf EUR 146,1 Mio. erhöht. Auch ergaben sich mit EUR 37,4 Mio. deutlich höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen als im Vorjahr (EUR 5,4 Mio.).



### Aufwendungen

Die laufenden Aufwendungen des FBB-Konzerns (EUR 1.299,3 Mio.) lagen deutlich über dem Vorjahresniveau (EUR 428,3 Mio.).

Aufwendungen in Mio. EUR	2020	2019
Materialaufwand	78,6	77,7
Personalaufwand	180,9	151,0
Abschreibungen	908,3	99,9
Sonstiger betrieblicher Aufwand	131,5	99,7
<b>Gesamt</b>	<b>1.299,3</b>	<b>428,3</b>

Die Abschreibungen erhöhten sich um EUR 808,5 Mio. insbesondere aufgrund außerplanmäßiger Abschreibungen auf die neue Terminalinfrastruktur am BER in Höhe von EUR 766,7 Mio. Die planmäßigen Abschreibungen sind von EUR 99,9 Mio. auf EUR 141,6 Mio. ebenfalls gestiegen, was fast ausschließlich auf den Nutzungsbeginn der neuen BER-Infrastruktur seit Oktober 2020 zurückzuführen ist.

Der Personalaufwand ist von EUR 151,0 Mio. um 19,8 % auf EUR 180,9 Mio. gestiegen, was mit EUR 28,3 Mio. hauptsächlich auf die Zuführungen zu Rückstellungen für die Inanspruchnahme von Altersteilzeitangeboten zurückzuführen ist. Daneben wirkte sich die im Jahresdurchschnitt gestiegene Anzahl der Mitarbeiter aus. Aufgrund von Kurzarbeit in den Monaten April bis August sowie ab Dezember wurden mit rd. EUR 4,1 Mio. Leistungen der Bundesagentur für Arbeit abgerufen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr von EUR 99,7 Mio. auf EUR 131,5 Mio. um 31,9 % erhöht. Hier wirkten sich mit EUR 9,5 Mio. Aufwendungen aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens sowie mit EUR

10,0 Mio. Aufwendungen für Erstattungsansprüche von Kunden aus.

Die Materialaufwendungen ergaben sich etwa auf Vorjahresniveau.

### Ergebnisbetrachtung und 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	2020	2019
EBIT (ohne neutrales Ergebnis, Finanzergebnis und Steuern)	-1.053,9	8,6
EBITDA vor Sondereinflüssen (EBIT ohne Abschreibungen und Sondereinflüsse)	-145,6	108,4
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-1.057,9</b>	<b>-95,8</b>

Der Konzernjahresfehlbetrag beinhaltet neben dem Betriebsergebnis (EUR -1.053,9 Mio.; Vj. EUR 8,6 Mio.), das Finanzergebnis (EUR -94,4 Mio.; Vj. EUR -106,0 Mio.), neutrale Erträge (EUR 136,6 Mio.; Vj. EUR 5,8 Mio.) und neutrale Aufwendungen (EUR 45,7 Mio.; Vj. EUR 3,6 Mio.) sowie Ertragsteuern (EUR 0,6 Mio.; Vj. EUR 0,7 Mio.).

Das negative Finanzergebnis i. H. v. EUR 94,4 Mio. ist um EUR 11,6 Mio. gegenüber dem Vorjahr gesunken. Ursächlich hierfür sind die Restrukturierung der Zinsswaps sowie die neue Zinsfestsetzung bei der Leasingfinanzierung, jeweils mit verminderten Zinssätzen.

Sondereinflüsse (EUR +90,9 Mio.; Vj. EUR +2,2 Mio.) betreffen unter anderem Aufwendungen und Erträge zu folgenden Positionen: Erträge aus der Auflösung

von Rückstellungen und Einzelwertberichtigungen, periodenfremde Aufwendungen. Im Geschäftsjahr 2020 wurden hier insbesondere Erträge aus Gesellschafterzuschüssen im Rahmen der Coronahilfen (EUR 98,8 Mio.; vgl. auch Abschnitt I.A.) erfasst. Demgegenüber stehen im Wesentlichen Aufwendungen aus Zuführungen zu Rückstellungen für Altersteilzeitpotentiale (EUR 28,1 Mio.).

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

Personalkennzahlen in TEUR	2020	2019
Personalaufwand je Vollzeitstelle	84,9	75,1
Ertrag*) je Vollzeitstelle	90,5	214,8

\*) Umsatzerlöse zzgl. aktivierte Eigenleistungen

Für die FBB sowie deren vollkonsolidierte Tochtergesellschaften und Beteiligungsunternehmen ergeben sich aus den unkonsolidierten Einzelabschlüssen folgende Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2020:

Finanzielle Leistungsindikatoren in Mio. EUR	FBB	BFG	FAA	FEW	Dalandis
EBIT (ohne neutrales Ergebnis, Finanzergebnis und Steuern)	-1.059,7	-10,9	0,8	10,9	6,8
EBITDA vor Sondereinflüssen (EBIT ohne Abschreibung und Sondereinflüsse)	-172,3	-6,7	0,8	19,6	13,3
<b>Jahresergebnis</b>	<b>-1.056,8</b>	<b>9,3</b>	<b>0,8</b>	<b>8,1</b>	<b>2,3</b>

In Bezug auf den Bestand an Vollzeitstellen der einzelnen Konzerngesellschaften ergeben sich zum 31.12.2020 nachfolgende Kennzahlen:

Personalkennzahlen in TEUR	FBB	BFG	FAA	FEW	Dalandis
Personalaufwand je Vollzeitstelle	86,7	68,0	95,4	- <sup>1)</sup>	- <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Die Gesellschaften verfügen über kein eigenes Personal.

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

## 2. Vermögenslage

Die Vermögenslage stellt sich im Vorjahresvergleich wie folgt dar:

	31.12.2020		31.12.2019		Veränderung	
	Mio. EUR	%	Mio. EUR	%	Mio. EUR	%
<b>Vermögen</b>						
Anlagevermögen	4.740,9	94,9	5.232,0	96,4	-491,1	-9,4
Vorräte	1,8	0,0	2,0	0,0	-0,2	-10,0
Langfristige Forderungen	0,6	0,0	1,0	0,0	-0,4	-37,1
Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	61,1	1,2	51,2	1,0	+9,9	+19,4
Grundstücke Business Park Berlin	18,4	0,4	19,1	0,4	-0,7	-3,7
Flüssige Mittel	160,6	3,3	110,7	2,0	49,9	+45,1
Übrige Aktiva	10,4	0,2	8,7	0,2	1,7	+19,5
	<b>4.993,8</b>	<b>100,0</b>	<b>5.424,7</b>	<b>100,0</b>	<b>-430,9</b>	<b>-7,9</b>
<b>Kapital</b>						
Eigenkapital	38,3	0,8	1.096,2	20,2	-1.057,9	-96,5
Sonderposten	77,8	1,6	80,7	1,5	-2,9	-3,6
Langfristige Verbindlichkeiten	4.696,9	94,0	4.042,6	74,5	654,3	+16,2
Kurzfristige Verbindlichkeiten	180,8	3,6	205,2	3,8	-24,6	-12,0
	<b>4.993,8</b>	<b>100,0</b>	<b>5.424,7</b>	<b>100,0</b>	<b>-430,9</b>	<b>-7,9</b>



Die Abnahme des Anlagevermögens um EUR 491,1 Mio. resultiert im Wesentlichen aus den im Geschäftsjahr vorgenommenen außerplanmäßigen Abschreibungen auf die neue Terminalinfrastruktur am BER (EUR 766,7 Mio.) sowie den übrigen planmäßigen Abschreibungen (EUR 141,6 Mio.). Dem gegenüber stehen Zugänge für die Realisierung des BER (EUR 385,8 Mio.).

Die Grundstücke des Business Park Berlin sind unverändert im Umlaufvermögen ausgewiesen. Die Bewertung wurde unter der Annahme einer künftigen Erschließung und Verwertung als Gewerbegebiet durchgeführt. Der Buchwert beträgt zum 31.12.2020 EUR 18,4 Mio.

Die langfristigen Verbindlichkeiten enthalten unter anderem Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (EUR 3,2 Mrd.), von den Gesellschaftern erhaltene Darlehen (EUR 1,3 Mrd.), erhaltene Vorauszahlungen von Erbbauzinsen und Zuschüsse für Investitionen (EUR 75,8 Mio.) sowie Rückstellungen für Altersteilzeit- und Pensionsverpflichtungen (EUR 45,3 Mio.).

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen neben kurzfristig fälligen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (EUR 75,3 Mio.) Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (EUR 14,2 Mio.), erhaltene Anzahlungen (EUR 0,4 Mio.) und Rückstellungen, insbesondere für Rückbau und Sanierungsverpflichtungen (EUR 12,1 Mio.).

Aus der Risikovorkehr aufgrund der Inbetriebnahmeverzögerung ergeben sich insgesamt Rückstellungen in Höhe von EUR 13,5 Mio. (Vj. EUR 40,2 Mio.).

Die Eigenkapitalquote des Konzerns beträgt:

	2020	2019
Eigenkapitalquote in % (Eigenkapital / Gesamtkapital x 100)	0,8	20,2

### 3. Investitionen

Mit EUR 434,1 Mio. lag das Investitionsvolumen um EUR 11,1 Mio. unter dem Vorjahreswert (EUR 445,2 Mio.). Wesentliche Maßnahmen des Geschäftsjahres betrafen mit EUR 190,9 Mio. das Terminal 1 sowie mit EUR 42,8 Mio. das Terminal 2 am BER. Für Schallschutz entstanden Investitionen von EUR 27,3 Mio. Darüber hinaus wurden Anzahlungen auf Investitionsmaßnahmen für die Vorfelder A und E von EUR 40,3 Mio. geleistet.

#### Schallschutzmaßnahmen

Schutz vor Fluglärm bietet das Schallschutzprogramm BER, von dem 26.000 Haushalte auf einer Fläche von 155 km<sup>2</sup> von teilweise enorm umfangreichen baulichen Schallschutzmaßnahmen, wie bspw. der Dämmung von Wänden, Decken und Dachschrägen, dem Austausch vorhandener Fenster gegen hochdämmende Schallschutzfenster und dem Einbau von Lüftungseinrichtungen bzw. Entschädigungszahlungen, profitieren können. Die Kostenprognose für das Schallschutzprogramm liegt bei EUR 730 Mio., die Mittelbindung bislang bei EUR 546 Mio. Im Tagschutzgebiet, in dem alle bei Tage genutzten Räume zu schützen sind, gilt ein sehr ambitioniertes Schallschutzziel. Demnach müssen die baulichen Schallschutzmaßnahmen sicherstellen, dass trotz Fluglärm 55 Dezibel im Rauminneren weniger als ein Mal im halben Jahr überschritten werden. Nicht zuletzt deshalb ist das Schallschutzprogramm BER das, nach Kenntnis der FBB, umfangreichste Lärmschutzprogramm weltweit. Von rd. 22.200 vorliegenden Anträgen sind rd. 99 Prozent abgearbeitet. Die Bearbeitungsquote enthält auch solche Anträge (842), die objektiv durch die FBB – insbesondere aufgrund fehlender Erreichbarkeit der Antragstellenden – nicht bearbeitbar sind. Hinsichtlich der Inbetriebnahme des BER hat die FBB alle Anträge, die spätestens ein Jahr vor Inbetriebnahme der BER-Südbahn vorlagen, spätestens bis zum 04.05.2020

und somit ein halbes Jahr vor Inbetriebnahme der BER-Südbahn abgearbeitet und den Antragstellenden die erforderlichen Unterlagen zur Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen bzw. zum Erhalt von Entschädigungszahlungen zugesandt. Nach Erhalt der Anspruchsermittlung durch die FBB können die Eigentümerinnen und Eigentümer selbst entscheiden, ob sie das Angebot annehmen und welche Baufirma sie im Falle einer baulichen Umsetzung beauftragen.

### 4. Finanzlage

#### a) Finanzmanagement

##### Gesellschaftermittel bei der FBB

Aufgrund der Corona-Pandemie war die FBB in 2020 zur Deckung des Finanzbedarfes auf Kapitalhilfen der Gesellschafter angewiesen. Die Gesellschafter haben unter der von der EU-Kommission am 11.08.2020 genehmigten Bundesrahmenregelung Beihilfen für Flugplätze der FBB in 2020 insgesamt EUR 300 Mio. zugeführt. Davon sind zum Ausgleich von Corona-Schäden für den Zeitraum 04.03.–30.06.2020 EUR 98,8 Mio. als Zuschuss geflossen. Weitere EUR 201,2 Mio. sind als niedrigverzinsliche Darlehen an die FBB ausbezahlt worden.

Für 2021 stellen die Gesellschafter bis zu EUR 660,0 Mio. zur Verfügung. Dabei werden bis zu EUR 552,0 Mio. ebenfalls unter der Bundesrahmenregelung Beihilfen für Flugplätze als niedrigverzinsliches Darlehen ausgereicht. Beide unter der Bundesrahmenregelung ausgereichten Darlehen (insgesamt bis zu EUR 753,2 Mio.) sollen den Liquiditätsbedarf für 12 Monate im Zeitraum November 2020 bis Oktober 2021 decken. Darüber hinaus hatten die Gesellschafter bereits auf der Grundlage der langfristigen Geschäfts- und Finanzplanung 2018 EUR 108,0 Mio. als Gesellschafterdarlehen zugesagt, die nunmehr für die Deckung des

Finanzierungsbedarfs im November und Dezember 2021 vorgesehen sind.

Die Entwicklung der Gesellschafterdarlehen, einschließlich der bereits in 2019 vollständig ausgezahlten Gesellschafterdarlehen zur Fertigstellung des BER, ergibt sich wie folgt (in Mio. EUR):

Inanspruchnahmen				
Finanzierungsrahmen	Vorjahre	2020	verfügbar	
„Darlehen 1.107“	1.107,0	1.107,0	-	-
„Covid19-Darlehen 2020“	201,2	-	201,2	-
„Covid19-Darlehen 2021“)	552,0	-	-	552,0
„Darlehen 108“	108,0	-	-	108,0

) max. Abrufbetrag bei Eintritt der Bedarfssituation

Hinsichtlich der Beurteilung der Liquiditätssituation nach Ablauf des Jahres 2021 wird auf die Ausführungen zu den Finanzierungsrisiken in Abschnitt „III. B. 5. a) Finanzierungsrisiken“ verwiesen.

#### 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.

Inanspruchnahmen				
Finanzierungsrahmen*)	Vorjahre	2020	verfügbar	
EIB Finanzierung	970,9	970,9	-	-
Konsortialfinanzierung	2.400,1	1.842,1	490,0	68,0
Tranche A	1.362,1	1.362,1	-	-
Tranche B	1.038,0	480,0	490,0	68,0
<b>Gesamt</b>	<b>3.371,0</b>	<b>2.813,0</b>	<b>490,0</b>	<b>68,0</b>

\*) 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 266,9 Mio. Bei der Konsortialfinanzierung beginnt die planmäßige Tilgung 2021. Zum Jahresende 2020 betragen die Verbindlichkeiten aus der Langfristfinanzierung somit rd. EUR 3,0 Mrd.

#### Leasingfinanzierung

Es besteht eine Leasingfinanzierung in Höhe von ursprünglich EUR 240,0 Mio. (ausstehender Betrag EUR 178,7 Mio.), mit welcher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH als Leasingnehmer die Finanzierung der Errichtung und die Inbetriebnahme von neun Gebäuden im Umfeld des BER sicherstellt. Es wurden drei Parkhäuser in der Airport City, ein terminalnahes Parkhaus am südlichen Main Pier, ein Mietwagencenter, drei Gebäude für Bodenverkehrsdiensleister und ein Gebäude für Sicherheitsdiensleister errichtet. Leasinggeber sind neun Kommanditgesellschaften aus der deutschen Sparkassen-Finanzgruppe, die in den Konsolidierungskreis der FBB einbezogen sind. Die FBB ist bei jeder der Kommanditgesellschaften Kommanditistin.

#### b) Kapitalflussrechnung

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

Kapitalflussrechnung	2020 Mio. EUR	2019 Mio. EUR	Veränderung Mio. EUR
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	-205,2	76,4	-281,6
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-388,3	-398,1	+9,8
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	643,4	360,5	+282,9
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>49,9</b>	<b>38,8</b>	<b>+11,1</b>
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	110,7	71,9	+38,8
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	160,6	110,7	+49,9

#### c) Liquidität

Aus dem Zahlungsmittelfluss der betrieblichen Tätigkeit standen im Geschäftsjahr 2020 aufgrund der Corona-Krise keine Finanzmittel zur Verfügung, um die Liquidität der Gesellschaft im operativen Geschäftsbetrieb sicherzustellen. Die operative Geschäftstätigkeit im Geschäftsjahr 2020 wurde über Kapitalzuführungen der Gesellschafter in Höhe von EUR 300,0 Mio. sichergestellt. Für investive Ausgaben standen noch Mittel aus der Konsortialfinanzierung, Tranche B, zur Verfügung. 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	0,7	9,3
Gesellschafterdarlehen 2021 <sup>*)</sup>	552,0	-	552,0
Gesellschafterdarlehen 108	108,0	-	108,0
Konsortialfinanzierung (neu)	2.482,1 <sup>**)</sup>	2.332,1	68,0

<sup>\*)</sup> max. Abrufbetrag bei Eintritt der Bedarfssituation

<sup>\*\*)</sup> Darlehensbetrag einschließlich Abzugsbetrag aufgrund Höchstbetragsbürgschaft (EUR 82,0 Mio.)

Mit den aufgrund der negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das operative Geschäft vereinbarten Kapitalhilfen der Gesellschafter sowie mit dem Darlehen zur weiteren Finanzierung der FBB auf Basis der langfristigen Geschäftserwartungen (Businessplan) soll der Finanzbedarf zur Durchführung des laufenden Geschäftsbetriebs im Jahr 2021 gedeckt werden, was jedoch von der Bereitstellung der liquiden Mittel durch die Gesellschafter abhängig ist. Hinsichtlich der Beurteilung der Liquiditätssituation nach Ablauf des Jahres 2021 wird auf die Ausführungen zu den Finanzierungsrisiken in Abschnitt „III. B. 5. a) Finanzierungsrisiken“ verwiesen.

## D. Konzerngesellschaften und Beteiligungen

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

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ist alleinige Gesellschafterin der Berliner Flughafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (BFG). Im Geschäftsjahr erwirtschaftete die BFG einen Jahresüberschuss von EUR 9,3 Mio. Hinsichtlich der Beendigung des Flugbetriebes der Gesellschaft am Standort Berlin-Tegel wird auf die Ausführungen unter I.A. verwiesen.

### 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 2020 mit einem Jahresüberschuss von EUR 8,1 Mio. ab.

### 3. FBB Airport Assekuranz Vermittlungsgesellschaft mbH

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

### 4. Flughafen Berlin Brandenburg Flächenholding Selchow GmbH (FHS)

Mit Verschmelzungsvertrag vom 14.05.2020 sowie Eintragung der Verschmelzung am 19.05.2020 im Handelsregister B beim Amtsgericht Cottbus (HRB 10582 CB) wurde die Flughafen Berlin Brandenburg Flächenholding Selchow GmbH rückwirkend auf den 01.01.2020 auf die FBB verschmolzen.

### 5. Dalandi Grundstücksverwaltungsgesellschaften mbH & Co. Objekt KG

Seit 2010 ist die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH an neun Kommanditgesellschaften beteiligt, die als Leasinggeber der fünf in der Airport City und vier in der 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 wiesen leasingtypische Anlaufverluste aus, die plangemäß mit zu erwirtschaftenden Erträgen in Zukunft ausgeglichen werden.

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

## 6. 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

### 1. Fluggastaufkommen (PAX)

Die Erlössituation der Flughafenstandorte ist maßgeblich von der Anzahl der abgefertigten Fluggäste beeinflusst. Sowohl die Start- und Landeentgelte als auch weitere Erlöse wie beispielsweise umsatzabhängige Mieten für Shops und Gastronomie, Parken und Werbung werden maßgeblich von der Anzahl der abgefertigten Passagiere beeinflusst. Die Auswirkungen der aktuellen Passagierentwicklung sind bei den jeweils betroffenen Erlösarten dargestellt.

### 2. Qualitätsmanagement

Der pandemiebedingte Rückgang des Passagiervolumens und die damit verbundene stark reduzierte Terminalauslastung führte zu einer signifikanten Reduzierung des Beschwerdevolumens auf 23 % des Vorjahresniveaus am Flughafen Tegel (TXL) und 35 %

am Flughafen Schönefeld (SXF/BER Terminal 5). Mit der Inbetriebnahme des BER / Terminal 1 geht eine wesentliche Steigerung der Aufenthaltsqualität für Passagiere einher. Zur Gewährleistung eines marktgerechten Qualitätsstandards für Passagiere wurden nach Erhalt der Nutzungsfreigabe im Terminal 1 passagierbezogene Serviceeinrichtungen ergänzt wie beispielsweise Ladestationen für mobile Endgeräte.

Die ersten Betriebsmonate am BER zeigten einen sehr hohen Informationsbedarf der Passagiere am Flughafen. Durch eine Vielzahl von Anfragen zu sich verändernden Reisebeschränkungen sowie der neuen Infrastruktur am BER lag die Gesamtmenge der eingehenden Anliegen im Vergleichszeitraum zu November 2019 bis Januar 2020 auf dem Vor-Corona-Niveau. Gerade zum BER-Start im November 2020 betrafen noch 73 % der Beschwerden den Flughafen und dessen Infrastruktur. Nachdem aber die erkannten Komplikationen der ersten Tage schnell behoben wurden, halbierte sich dieser Anteil im Januar 2021 bereits.

### 3. Personal

Zum Stichtag 31.12.2020 waren im FBB-Konzern 2.193 Mitarbeiter (-0,1 %) sowie zusätzlich 86 Auszubildende und Dual-Studierende beschäftigt. Die für einen paritätisch mitbestimmten Aufsichtsrat relevante Mitarbeiterzahl von über 2.000 ist weiterhin gegeben. Der Beginn des Jahres 2020 war personalseitig durch die Vorbereitung der Inbetriebnahme des BER geprägt. Wesentliche Facetten in diesem Zusammenhang waren die Finalisierung der dazugehörigen betrieblichen Regelungen, die Zuordnung der Mitarbeiter zu den zukünftigen Arbeitsplätzen, die Auftaktkommunikation sowie die Vorbereitung und Durchführung der Transfergespräche. Seit März 2020 nahmen die Auswirkungen der Corona-Pandemie

erheblichen Raum hinsichtlich des Personalmanagements ein. So wurde mit Wirkung zum 01.04.2020 Kurzarbeit eingeführt. Die zunächst festgelegte Laufzeit bis zum 31.12.2020 wurde mit einer Betriebsvereinbarung vom 28.10.2020 bis zum 31.12.2021 verlängert. Lediglich im zeitlichen Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des BER am 31.10.2020 wurde die Kurzarbeitsregelung für drei Monate ausgesetzt.

Um den pandemiebedingt negativen Auswirkungen auf die Geschäftslage zukünftig angemessen Rechnung zu tragen, hat die FBB mit der Gewerkschaft ver.di einen Zukunftssicherungstarifvertrag „Unser BER“ abgeschlossen. Dieser Tarifvertrag beinhaltet u. a. Kostenentlastungen für die Gesellschaft durch „Nullrunden“ in den Jahren 2021 und 2022 und bietet den Beschäftigten für diese beiden Jahre grundsätzlich den Schutz vor betriebsbedingten Beendigungskündigungen. Darüber hinaus sind Instrumente zur Begleitung der Neustrukturierung des Personaleinsatzes sowie der Personalreduzierung bis 2025 vereinbart worden.

### 4. Schallschutz und Umwelt

Der Konzern ist sich seiner Verantwortung gegenüber der Umwelt und den Interessen seiner Nachbarn bewusst. Im besonderen Fokus stehen die für die Nachbarschaft relevanten Themen Lärm, Schallschutz, Luftschadstoffe und Klimaneutralität. Zur Erreichung der Klimaneutralität arbeitet die FBB intensiv an einer Klimastrategie. Ziel dabei ist es, den CO<sup>2</sup>-Ausstoß der Flughafeninfrastruktur bis 2030 zu halbieren und den BER bis 2050 komplett CO<sup>2</sup>-neutral zu betreiben. Neben diesen Themen setzt die FBB auf Naturschutzmaßnahmen und eine nachhaltige Mobilität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Über die relevanten Maßnahmen und Entwicklungen berichtet die FBB regelmäßig in ihrem Umweltbericht.



### III. Risiken und Chancen

#### A. Risikomanagementsystem

Bei der FBB einschließlich ihrer Tochtergesellschaften ist ein umfangreiches Risikomanagementsystem implementiert. Verantwortlich für die übergreifende Steuerung von Risiken ist das Zentrale Risikomanagement der Gesellschaft.

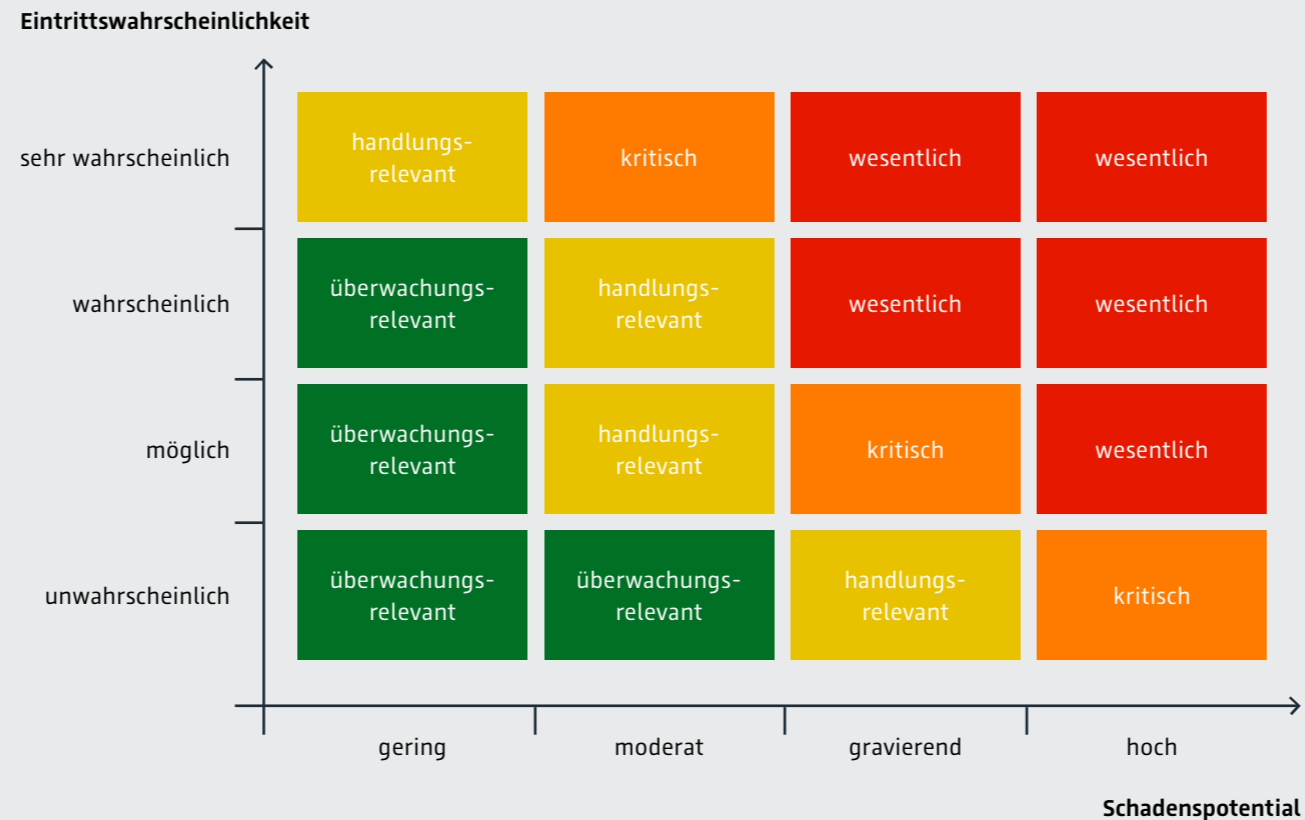
Die Grundlagen des implementierten Risikomanagementsystems, wie Risikodefinition, -kategorien und -strategie, sind in Richtlinien zum Risikomanagement erfasst. Darüber hinaus sind in diesen Richtlinien die Aufbau- und Ablauforganisation, Verantwortlichkeiten und der Risikomanagementprozess festgelegt. Die Erfassung und Überwachung wird durch eine spezifische Risikomanagementsoftware unterstützt.

Innerhalb der Gesellschaft sind sogenannte Risiko-Owner und Risiko-Genehmiger in allen Bereichen benannt. Durch sie werden Risiken im Rahmen eines einheitlichen Prozesses quartalsweise identifiziert, quantitativ bewertet und entsprechende Steuerungs- und Überwachungsmaßnahmen erarbeitet und nachverfolgt. Neu auftretende wesentliche Risiken bzw. Risikoänderungen sind im Rahmen einer Ad-hoc-Berichterstattung, losgelöst von der regelmäßigen (quartalsweisen) Berichterstattung, umgehend zu melden.

Darüber hinaus wurde ein Risikomanagement-Board implementiert, in dem quartalsweise ein fachübergreifender Austausch zu Risikothemen erfolgt. Hauptaufgabe ist die Bewertung der aktuellen Risikolage, das Monitoring der Bewertung von Risiken und der Adäquanz von Gegenmaßnahmen zur Umsetzung der von der Geschäftsführung vorgegebenen Risiko-Strategie und -Politik.

Basis für die Risikobewertung sind die Wirtschafts-, Mittelfrist- und Businessplanungen. Dabei wird ein Risiko als negative Abweichung von diesen Planwerten definiert. Abhängig von der quantitativen

Bewertung des Risikos erfolgt eine Einordnung dieser in Risikoklassen (wesentlich, kritisch, handlungsrelevant, überwachungsrelevant) der im Folgenden dargestellten Matrix:



Hinsichtlich der identifizierten bestandsgefährdenden Risiken und deren Behandlung wird auf die Darstellung unter Punkt 5. (Insolvenzrechtliche Risiken) verwiesen.

## B. Maßgebliche Risiken

Im Geschäftsjahr 2020 berichtete Risiken, welche einen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit bzw. das Ergebnis der FBB haben könnten, werden im Folgenden erläutert.

### 1. Gesamtwirtschaftliche / politische 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.

### 2. Pandemien

Die überregionale Verbreitung von Virusinfektionen hat einen erheblichen Einfluss auf den weltweiten Luftverkehr. Die gegen Ende des Jahres 2019 erstmals aufgetretenen Infektionen mit dem Corona-Virus haben ab März 2020 zu Einstellungen einer Vielzahl von Flugverbindungen durch die Airlines sowie zu deutlich reduziertem Fluggastaufkommen weltweit sowie auf den Berliner Flughäfen geführt. Trotz des Einsatzes von Impfstoffen seit Ende 2020 bestehen derzeit noch große Unsicherheiten über Zeitraum und Dynamik der erwarteten Verkehrserholung und darüber welche längerfristigen Folgen die Pandemie für die globale Konjunktur, die geopolitischen Entwicklungen und den Luftverkehr global sowie in Berlin und Brandenburg haben wird. Die Geschäftsführung geht auch im Geschäftsjahr 2021 von deutlichen negativen Auswirkungen auf die Passagierzahlen und somit auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns aus. In Abhängigkeit von

der Dauer der getroffenen Maßnahmen zur Eindämmung des Virus und des damit einhergehenden geringeren Passagieraufkommens ergeben sich entsprechende Risiken für die erzielbaren Umsatzerlöse und die Ertragssituation sowie ein erhöhter Finanzbedarf. Darüber hinaus besteht zudem die Möglichkeit von Insolvenzen von Fluggesellschaften sowie Mietern der FBB.

Es wurden Kosteneinsparungen durch das Anpassen von in- und externen Kapazitäten auf die stark verminderte Verkehrsentwicklung initiiert. Personalaufwand konnte durch die stringente Umsetzung von Kurzarbeit vermindert werden. Kapazitäts- und nutzungsabhängige Dienstleistungen wurden dem Bedarf angepasst. Investitionsvorhaben wurden auf einen späteren Zeitpunkt terminiert. Das fertig gebaute Terminal 2 wurde mangels ausreichenden Verkehrs nicht in Betrieb genommen. Darüber hinaus hat sich die FBB entschieden, auch die Infrastruktur und Terminalkapazitäten (Terminal 5) für voraussichtlich mindestens ein Jahr außer Betrieb zu nehmen. Zudem wurde die südliche Start- und Landebahn Anfang Dezember 2020 temporär außer Betrieb genommen.

Zur Begrenzung der gesundheitlichen Risiken für die Mitarbeiter sowie der negativen wirtschaftlichen Auswirkungen wurden ab März 2020 umfangreiche Maßnahmen eingeleitet. So wurde die Möglichkeit des mobilen Arbeitens deutlich ausgeweitet.

### 3. Schließung des Flughafens Tegel nach Inbetriebnahme des BER

Vor dem Hintergrund der baulichen Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) wurde der Flugbetrieb am Flughafen Tegel am 08.11.2020 eingestellt. Der Widerruf der Betriebsgenehmigung wird mit Ablauf von sechs Monaten

nach Inbetriebnahme der Start- und Landebahn Süd wirksam. Auch die Planfeststellung wird dann aufgehoben.

Nach einer Übergangs- und Rückgabephase von etwa neun Monaten nach der Inbetriebnahme des BER werden die Immobilien an die Eigentümer zurückgegeben. Nach Rückgabe der Immobilien an die Eigentümer ist die BFG vertragsgemäß noch 30 Monate in der Haftung für ggf. entstehende Entschädigungsansprüche aufgrund von Bodenaltlasten und/oder Gebäudeschadstoffen.

Auf Basis bislang vorliegender Untersuchungen/Berichte zum Thema sind Entschädigungszahlungen in nennenswerter Höhe nicht zu erwarten. Vorsorglich wurden dennoch Rückstellungen in angemessener Höhe gebildet.

### 4. Geplante Novellierung des Bundespolizeigesetzes (BpolG)

Die geplante Novellierung des Bundespolizeigesetzes sieht eine Änderung der Selbstkostenregelung des § 62 BPolG vor. Sollte die vorgeschlagene Änderung vom Gesetzgeber eingeführt werden, würde die FBB in Zukunft der Bundespolizei alle erforderlichen Einrichtungen inklusive Parkplätzen und IT-Leistungen kostenfrei zur Verfügung stellen müssen. Dies würde zu Erlösausfällen und Mehrausgaben führen.

### 5. Insolvenzrechtliche Risiken

#### a) Finanzierungsrisiken

Im Rahmen der Risikoberichterstattung stellt die zukünftige Finanzierung ein besonderes und bestandsgefährdendes Risiko dar. Das Management hat im Rahmen der Unternehmensplanung („Management-Case“) und einer negativen Szenario-Betrachtung („Bad-Case“) den zukünftigen



Finanzbedarf ermittelt. Das Ergebnis wurde am 12.03.2021 dem Aufsichtsrat und am 19.03.2021 der Gesellschafterversammlung zur Kenntnis gegeben. Nach den Businessplan ergibt sich für die Jahre 2021 und 2022 ein Finanzierungsbedarf in Höhe von EUR 859,8 Mio. („Management-Case“) bis zu EUR 1.056,2 Mio. („Bad-Case“). Hinsichtlich weitergehender Ausführungen zu den Prämissen des Management-Case und Bad-Case wird auf Abschnitt „V. B. Wirtschaftliche Entwicklung“ verwiesen. Zum Bilanzstichtag bestanden vertragliche Kreditzusagen in Höhe von bis zu EUR 728,0 Mio. sowie freie Betriebsmittellinien in Höhe von EUR 38,7 Mio. Von den Kreditzusagen entfielen EUR 68,0 Mio. auf die Tranche B der verbürgten Konsortialfinanzierung, EUR 108,0 Mio. auf Gesellschafterdarlehen mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2035 sowie auf niedrigverzinsliche Gesellschafterdarlehen unter der Bundesrahmenregelung Beihilfen für Flugplätze in Höhe von bis zu EUR 552 Mio. Für die letztgenannten Gesellschafterdarlehen ist die Auszahlungsperiode vertraglich für den Zeitraum 01.01.2021 bis 09.11.2021 festgelegt, wobei der letzte Auszahlungsantrag bis spätestens zum 30.09.2021 eingereicht werden muss. Für die oben genannten Gesellschafterdarlehen bestehen keine haushalts- und/oder beihilferechtlichen Vorbehalte. Zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung hatte die FBB liquide Mittel in Höhe von EUR 105,7 Mio., diese beinhalten EUR 68,0 Mio. aus der Ziehung der Tranche B per 25.03.2021. Darüber hinaus bestanden freie Betriebsmittellinien in Höhe von EUR 38,7 Mio. sowie Kreditzusagen der Gesellschafter in Höhe von bis zu EUR 660,0 Mio.

Nach der vorliegenden Finanzplanung („Management-Case“) werden bis einschließlich Oktober 2021 EUR 286,7 Mio. und im „Bad-Case“ EUR 368,2 Mio. der niedrigverzinslichen Darlehen (EUR 552,0 Mio.) für die Deckung des Finanzbedarfs 2021 in Anspruch genommen. Sollte sich bis zum 30.09.2021 ein zusätz-

licher Finanzierungsbedarf ergeben, könnte dieser aus der noch ungenutzten Fazilität abgerufen werden. Zu einem späteren Zeitpunkt wäre diese Inanspruchnahme nicht mehr möglich.

Aufgrund dieser finanziellen Situation soll der Finanzbedarf für das Jahr 2021 sowie gemäß der kurzfristigen Liquiditätsplanung auch die Durchführung des laufenden Geschäftsbetriebs im Jahr 2021 selbst bei einer nur langsamen Erholung des Luftverkehrs gedeckt werden, ist jedoch von der Bereitstellung der liquiden Mittel durch die Gesellschafter abhängig. Diesbezüglich wird auch auf die Ausführungen in Abschnitt „V. Ausblick“ verwiesen.

Zur Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit im Jahr 2022 ist die Gesellschaft von der Finanzierung durch die Gesellschafter der FBB abhängig, die am 19.03.2021 gegenüber der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH eine Patronatserklärung abgegeben haben. Danach erklären die Gesellschafter, unter der Voraussetzung des Vorliegens der Zustimmungen der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber, gegenüber der FBB unwiderruflich, die FBB, befristet bis zum 31.12.2022, mittels Eigenkapitalzuführungen nach ihren Geschäftsanteilen finanziell so auszustatten, dass sie in der Lage ist, ihre Verbindlichkeiten fristgerecht zu erfüllen. Die Gesellschafter erklären, dass sie die Schritte zur Schaffung der haushalterischen Grundlagen zeitgerecht einleiten werden. Sofern für die Fortführung der FBB staatliche Beihilfen erforderlich sein sollten, werden die Gesellschafter deren Notifizierung bei der Europäischen Kommission veranlassen. Die Wirksamkeit der Patronatserklärung ist somit von ihrer beihilferechtlichen Zulässigkeit sowie der Zustimmung der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber abhängig. Sollte die Patronatserklärung aus den vorgenannten Gründen nicht wirksam umgesetzt werden können, würde sich das bestandsgefährdende Risiko bei Eintritt der übrigen Planprämissen, insbesondere

hinsichtlich der vorsichtig angenommenen Verkehrsentwicklung, materialisieren. Somit liegen zum Bilanzstichtag Gegebenheiten vor, die ein Risiko hinsichtlich der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit darstellen und der Konzern daher möglicherweise nicht in der Lage wäre, nach dem 31.12.2021 im gewöhnlichen Geschäftsverlauf seine Vermögenswerte zu realisieren sowie seine Schulden zu begleichen.

Die Geschäftsführung sieht in der aufschiebenden Bedingung hinsichtlich der Schaffung der haushalterischen Grundlagen nur geringe Risiken des tatsächlichen Vollzugs der Patronatserklärung. Insbesondere die Folgen einer nicht vollzogenen finanziellen Unterstützung durch die Gesellschafter widerspräche dem vielfach erklärten Willen der Gesellschafter zur notwendigen Aufrechterhaltung und zum Weiterbetrieb eines internationalen Großflughafens in der Hauptstadtregion Berlin/Brandenburg unter Fortführung der bestehenden Eigentümerstruktur. Zudem ergäben sich im Falle der Insolvenz der Gesellschaft kurzfristig vergleichsweise höhere Belastungen der jeweiligen Haushalte der Gesellschafter, etwa durch die Inanspruchnahme von Sicherheitsleistungen durch Fremdkapitalgeber. Bei der Beurteilung des verbleibenden Risikos durch die Geschäftsführung sind dabei nicht zuletzt die Würdigung der regionalen Bedeutung der Flughafeninfrastruktur sowie die erfolgten Absichtserklärungen der Gesellschafter von Bedeutung.

Darüber hinaus sind beihilferechtliche Risiken in Bezug auf die Finanzierungsmaßnahmen ab 2022 zu berücksichtigen. Derzeit findet eine gutachterliche Untersuchung eines unabhängigen sachverständigen Dritten statt, ob die in dem dem Aufsichtsrat im März 2021 vorgelegten Businessplan vorgesehenen Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung der Gesellschaft auch von einem privatwirtschaftlich

handelnden Gesellschafter vorgenommen werden würden. Diese Untersuchung ist zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses 2020 noch nicht abgeschlossen.

Sollte die Untersuchung den Schluss zulassen, dass die notwendigen Finanzierungsmaßnahmen keine genehmigungspflichtige Beihilfe darstellen, kann mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass dieser Schlussfolgerung auch von der EU-Kommission gefolgt wird und die Patronatserklärung beihilferechtlich zulässig ist.

Sollte die Untersuchung zu dem Schluss führen, dass die notwendigen Finanzierungsmaßnahmen eine genehmigungspflichtige Beihilfe darstellen, ist ein gesondertes EU-Notifizierungsverfahren zwingend erforderlich und die geplante zukünftige Finanzierung der Gesellschaft ab dem Jahr 2022 wäre von der Genehmigung der Beihilfe durch die EU-Kommission abhängig. Hierzu haben die Gesellschafter in der Patronatserklärung erklärt, dass sie die Notifizierung einer möglichen Beihilfe bei der Europäischen Kommission veranlassen werden. Die Geschäftsführung geht auf der Basis beihilferechtlicher Untersuchungen davon aus, dass unterstellt werden kann, dass die Kommission die für eine Fortführung der Unternehmenstätigkeit erforderlichen Beihilfen auf der Grundlage des „Befristeten Rahmens für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft angesichts des derzeitigen Ausbruchs von COVID-19“ mit dem Binnenmarkt für vereinbar erklären und das Notifizierungsverfahren rechtzeitig bis zum 31.12.2021 und positiv abgeschlossen wird. Zudem geht die FBB davon aus, dass im Jahr 2022 der Finanzierungsbedarf der FBB, trotz etwaiger zeitlicher Verzögerungen im Notifizierungsverfahren, mittels einer marktconformen Zwischenfinanzierung durch die Gesellschafter gedeckt werden kann. Aufgrund der geschilderten Gesamtsituation geht die

Gesellschaft davon aus, dass das haushalts- und beihilferechtliche Risiko als gering einzustufen ist. Falls die Patronatserklärung nicht zur Umsetzung kommt, würde sich das bestandsgefährdende Risiko bei Eintritt der übrigen Planprämissen, insbesondere hinsichtlich der vorsichtig angenommenen Verkehrsentwicklung, materialisieren.

#### **b) Bilanzielle Überschuldung**

Die FBB GmbH weist zum Bilanzstichtag ein Eigenkapital in Höhe von EUR 26,9 Mio. aus. Aufgrund auch zukünftig erwarteter Verluste in Höhe von insgesamt rd. EUR 700,0 Mio. in den Jahren 2021 und 2022 wird ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag entstehen, sofern keine eigenkapitalstärkenden Maßnahmen erfolgen. Um mögliche insolvenzrechtliche Folgen der bilanziellen Überschuldung zu vermeiden, liegen bereits erklärte Rangrücktritte auf die Gesellschafterdarlehen (zzgl. etwaiger Zinsverbindlichkeiten) hinter die Ansprüche Dritter in Höhe von EUR 1.167,5 Mio. zum Bilanzstichtag vor.

#### **6. Finanzinstrumente**

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

#### **7. Auslastung der Mediennetze**

Aufgrund der auch nach der Inbetriebnahme aktuell geringen Auslastung 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.

#### **8. Entflechtung gem. §§ 6 ff. EnWG**

Das EnWG verpflichtet vertikal integrierte Energieversorgungsunternehmen zur Entflechtung von Elektrizitäts- und Gasversorgungsnetzen gem. §§ 6 ff. EnWG. Seit 01.01.2014 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 Bundesnetzagentur (BNetzA), die weitergehende Entflechtungsanforderungen erlassen kann. Weitergehende Entflechtungsanforderungen können zur Notwendigkeit erheblicher gesellschaftsrechtlicher Anpassungen (Unbundling) führen.

#### **9. Allgemeine Risiken**

Weitere allgemeine Risiken bestehen z. B. bzgl. möglicher Hacker-Angriffe auf die IT-Systeme sowie bzgl. eines Brand- oder Terrorszenarios. Bonitätsrisiken ergeben sich überwiegend aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bzgl. Airline-Kunden, deren Eintrittswahrscheinlichkeit sich im Zuge der Corona-Pandemie erhöht hat. Diese werden mittels vorgelagerter Bonitätsprüfung, eines zeitnahen Mahnwesens sowie durch das Leisten von Vorauszahlungen 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.



## 10. Würdigung des Gesamtrisikos

Die Finanzplanung der FBB geht für die Jahre 2021 und 2022 im „Bad-Case“ von einem zusätzlichen Finanzierungsbedarf in Höhe von insgesamt EUR 1.056,2 Mio. aus, der durch die Gesellschafter auf der Grundlage der am 19.03.2021 gegenüber der FBB abgegebenen Patronatserklärung sowie der für das Geschäftsjahr 2021 bereits erteilten Finanzierungszusagen der Gesellschafter gedeckt werden soll. Hinsichtlich bestandsgefährdender Risiken wird auf Abschnitt „III. B. 5. Insolvenzzrechtliche Risiken“ verwiesen.

Auch nach Ablauf der Befristung der Patronatserklärung zum 31.12.2022 ist die Gesellschaft auf weitere finanzielle Unterstützung durch Maßnahmen, soweit erforderlich auch der Gesellschafter, zum Erhalt der Zahlungsfähigkeit und zur Vermeidung weiterer insolvenzrechtlicher Folgen angewiesen. Das Risikomanagementsystem des FBB-Konzerns wies abgesehen von den unter Abschnitt III. B. 5. aufgeführten bestandsgefährdenden Risiken keine weiteren Einzelrisiken oder aggregierte Risiken im Hinblick einer Bestandsgefährdung auf.

## C. Wesentliche Chancen

Ein ausgewogenes Verhältnis von Chancen und Risiken zueinander, indem die Risiken aktiv gemanagt, zugleich aber die Wahrnehmung von Chancen am Markt ermöglicht wird, steht bei der FBB auch weiterhin im Fokus.

### 1. Zusätzliche Commercial-Erlöse

Für die anstehende Nachvermietung der Flächen im Terminal 1 des BER, die aufgrund von Vertragsaufhebungen oder mieterseitigen Kündigungen möglich

ist, besteht nach wie vor marktseitiges Interesse von Mietern. Hier unterscheidet sich der neue Hauptstadtflughafen zurzeit deutlich von anderen Standorten. Darüber hinaus können in den nächsten Jahren abhängig von der Passagierentwicklung zusätzliche Commercial-Erweiterungsflächen im Main Pier des Terminals 1 realisiert werden.

### 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. die Administration, den Flughafenbetrieb, die Liegenschaftsverwaltung, die Non-Aviation-Aktivitäten sowie die Bautätigkeit und das Facility-Management.

## IV. Erklärung zur Unternehmensführung

Mit Beschluss vom 07.07.2017 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.

Darüber hinaus besteht im FBB-Konzern die Bestrebung, den Anteil der weiblichen Führungskräfte auf den Führungsebenen Betriebs-/Bereichsleitung und Abteilungsleitung zu erhöhen. Ein Beschluss zu festgelegten Zielgrößen wurde bisher nicht gefasst. Für die Tochtergesellschaften wurden keine expliziten Zielgrößen festgelegt.

Anteil von Frauen in Aufsichtsgremien und ausgewählten Führungspositionen in %:

FBB-Konzern		
	Zielgröße	Stand 31.12.2020
Aufsichtsrat*	30	20
Geschäftsführung**	30	33
Betriebs-/ Bereichsleitung	-	14
Abteilungsleitung	-	9

\* Aufsichtsrat der FBB

\*\* Geschäftsführung der FBB

Insgesamt steigt der Frauenanteil bei den Führungspositionen bis Teamleiterebene im FBB-Konzern auf 24 % (Vj. 22 %). Der Frauenanteil aller Beschäftigten im FBB-Konzern bleibt gegenüber dem Vorjahr konstant bei 28 %.

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.

## V. Ausblick

### A. Entwicklung des Geschäftsbetriebs

#### 1. Verkehrsentwicklung

Die Ausbreitung des Corona-Virus hatte einen deutlich negativen Einfluss auf die Entwicklung des Flugverkehrs im Jahr 2020. Bereits Anfang März 2020 setzte der drastische Rückgang des Flugverkehrs weltweit ein. Die Vielzahl von staatlich erlassenen Reisebeschränkungen in nahezu allen Ländern führte bei der FBB zu monatlichen Erlösrückgängen bis zu 99 %. Mit dem Eintritt der zweiten „Coronawelle“ im Oktober 2020 verschärfte sich die Ertragssituation nach einer leichten Erholung in den Sommermonaten erneut.

In einer Prognose vom November 2020 rechnet der Flughafenverband ADV noch weiterhin mit einem Passagierrückgang im Jahr 2021 in einem Umfang von 57 % bis 73 % bezogen auf das Referenzjahr 2019.

Aufgrund der außergewöhnlich heftigen Auswirkungen der Pandemie auf die Luftfahrt und die differenzierten weltweiten Regelungen zur Bewältigung der Krise wird davon ausgegangen, dass eine Normalisierung des Luftverkehrs, wie sie am Geschäftsverlauf des Jahres 2019 gemessen werden kann, erst im Zeitraum 2023 bis 2027 wieder eintreten wird.

Insbesondere die Klimadiskussion wird in Deutschland mittel- und langfristig weiterhin ein wichtiges Thema bleiben. Hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Flugverkehr treten hieraus resultierende Einflüsse, verglichen mit der Corona-Pandemie, jedoch kurzfristig in den Hintergrund.

#### 2. Operation-Management

Nach Durchführung eines umfangreichen Probebetriebs konnte der BER Ende Oktober 2020 erfolgreich in Betrieb genommen werden. In den ersten 100 Betriebstagen erfolgte eine kontinuierliche Stabilisierung der Prozesse und Anlagen bei geringer Passagierauslastung. Insgesamt kann jedoch ein positives Fazit gezogen werden, das auch von Passagieren und Prozesspartnern geteilt wird. Auch das Jahr 2021 wird durch eine sehr geringe Passagierauslastung und die besonderen Prozesseinschränkungen durch die gesteigerten Hygienemaßnahmen geprägt sein. Infolgedessen wurden Teile der Infrastruktur (Terminal 5, Pier-Nord und Pier-Süd, Start- und Landebahn Süd) vorübergehend außer Betrieb genommen. Auf Basis der sich regelmäßig ändernden Anordnungs- und Vorschriftenlagen werden auch weiterhin die Ein- und Ausreiseprozesse permanent angepasst. Der Fokus wird auch weiterhin darauf liegen, die Auswirkungen auf die Abfertigungskapazität möglichst gering zu halten. Die reibungslosen Abfertigungsprozesse werden bei steigenden Passagierzahlen durch kontinuierlich weitergeführte Maßnahmen wie Personalplanung und -qualifizierung sowie Prozessüberwachung und -optimierung sichergestellt.

#### 3. Commercial-Management

Mit der Inbetriebnahme des BER am 31.10.2020 und einer damit erreichten Vergrößerung der vermarktungsbereiten und -fähigen Flächen, insbesondere für Gastronomie und Retail, ergeben sich deutlich erweiterte Erlöspotentiale. Eine Erlössteigerung soll auch durch die verbesserte Aufenthaltsqualität für die Passagiere erreicht werden. Ebenso stehen die Optimierung der Preismodelle für eine Erlössteigerung der Parkflächen am BER als auch die Intensivierung und der Ausbau von E-Commerce-Angeboten,

bspw. der VIP-Services und der Bestellfunktion „Order your food“, im Fokus. Die Digitalisierung und der Ausbau von Werbeflächen am Standort BER werden weiter vorangetrieben, u. a. durch digitale Werbeflächen entlang der Traveller Journey.

Bei dem erwarteten jährlichen Passagieraufkommen der kommenden 4 Jahre, das jeweils unter den Passagierzahlen des Jahres 2019 liegt, ist noch weiterhin von deutlich geringeren Erlösen auszugehen, als die verfügbaren Flächen und Produkte ermöglichen würden.

#### 4. Immobilienmanagement

Die Immobilienentwicklung und -vermarktung erlangte mit Eröffnung des BER weiter an Bedeutung. Die Etablierung hochwertiger Nutzungen in Terminalnähe sowie die Ausbildung des Flughafenstandortes mit seinen Entwicklungsquartieren als eigenständiger Teilmarkt innerhalb des Berlin/Brandenburger Immobilienmarktes sollen künftig einen nennenswerten Beitrag zur Verbesserung der Erlössituation der Gesellschaft leisten.

Die langfristige Marktentwicklung sowie die Erwartung, dass mit der erfolgten 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 pandemiebedingte Entwicklung des abgelaufenen Geschäftsjahres 2020 war wirtschaftlich fast ausnahmslos geprägt von der größten Krise der zivilen Luftfahrt seit dem 2. Weltkrieg. Die mittelfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie sind noch immer nicht abschließend zu bewerten.



Entscheidend für die wirtschaftlichen Auswirkungen wird die Dauer der Corona-Pandemie sein, die nicht verlässlich abschätzbar ist. Bedeutender Einflussfaktor für die Erholung im Flugverkehr ist vornehmlich der zügige und reibungslose Ablauf der Impfungen. Aber auch der politische Umgang auf inter- und nationaler Ebene, bezüglich der Einschränkungen der Reisetätigkeit und der staatlichen Hilfsmaßnahmen für die Reisebranche inklusive der Airlines, spielen neben der Erholung der globalen Wirtschaft eine bedeutende Rolle.

Die Einschätzung der wirtschaftlichen Entwicklung ist insofern mit erheblicher Planungsunsicherheit behaftet und berücksichtigt keine denkbaren Notfallmaßnahmen zur kurzfristigen Entlastung der Liquiditätslage wie etwa die vorgezogene Veräußerung nicht betriebsnotwendigen Vermögens, da eine kurzfristige Liquidierung langfristig wirtschaftlich nachteilig wäre.

Hinsichtlich der erwarteten Verkehrsentwicklung der FBB werden Einschätzungen in Bezug auf das Referenzjahr 2019 vorgenommen. Für das Jahr 2021 wird von einer Passagierentwicklung von rd. 30 % (Bad-Case rd. 15 %) des Referenzniveaus ausgegangen. Für das Geschäftsjahr 2022 kann aufgrund der weiterhin bestehenden Planungsunsicherheiten lediglich von einer Bandbreite zwischen 30 % bis 75 % des Passagieraufkommens des Jahres 2019 ausgegangen werden. Im Management-Case wird für 2022 von einem Passagieraufkommen von annähernd 50 % ausgegangen. Für alle Szenarien wird jedoch eine Erholung der Verkehre in Bezug auf das Jahr 2020 angenommen. Nach aktueller Brancheneinschätzung wird eine sog. Normalisierung auf das 2019er-Niveau erst zwischen 2023 und 2027 in Abhängigkeit der oben genannten Rahmenbedingungen erwartet. Bei den Verkehrsszenarien werden aktuelle Prognosen von ADV, IATA und ACI einbezogen.

Mit der Inbetriebnahme des BER am 31.10.2020 sind die Voraussetzungen für die Realisierung eines

erhöhten Erlöspotentials geschaffen worden. Mit einem möglichen Anstieg der Luftverkehrsentgelte geht auch ein Zuwachs der vermarktungsbereiten und -fähigen Commercial-Flächen einher. Jedoch wird gemäß aktueller Verkehrs- bzw. Passagierprognosen im Konzern mittelfristig von einem geringeren Umsatzniveau im Vergleich zu Annahmen vor Ausbruch der Pandemie ausgegangen. Im Management-Case werden für 2021 Umsatzerlöse von EUR 261,0 Mio. (Bad-Case EUR 164,9 Mio.) geplant, während für 2022 mit Umsatzerlösen von EUR 371,1 Mio. (Bad-Case EUR 250,8 Mio.) gerechnet wird.

Aus diesem Grund werden die bereits 2020 erfolgreich umgesetzten Sparmaßnahmen fortgeführt bzw. neue Maßnahmen zur strukturellen Kostensenkung aufgesetzt, um die Kosten der neuen BER-Infrastruktur nachhaltig für eine Wettbewerbsfähigkeit und Eigenständigkeit anzupassen. Neben der Reduktion der Betriebskosten, wie beispielsweise durch die Verschiebung der Inbetriebnahme des neuen Terminals T2, fällt hierunter ebenfalls ein qualifiziertes Personalumbauprogramm zur Reduktion der Personalaufwendungen.

Trotz weitreichender Sparmaßnahmen bzw. Kostensenkungen ist zu erwarten, dass eine Kompensation der aus der Pandemie resultierten Umsatzverluste kurz- bis mittelfristig nicht in vollem Umfang möglich ist.

Der Personalaufwand pro FTE (Full Time Equivalent im Jahresdurchschnitt) reduziert sich aufgrund geringerer Zuführungen zu Rückstellungen für Altersteilzeit in 2021 und durch einen erwarteten Anstieg an Kurzarbeit um rd. 14 % auf durchschnittlich 72,7 TEUR/FTE. Für den Ertrag pro FTE in 2021 mit durchschnittlich 137,8 TEUR/FTE wird eine Erhöhung gegenüber dem Vorjahr um 52,3 % erwartet. Dies resultiert hauptsächlich aus dem vorgenannten höheren Erlöspotential bei gleichzeitig abnehmender

FTE-Anzahl in Folge der Wirkungen des qualifizierten Personalumbauprogramms.

Für die planmäßigen Abschreibungen ist 2021 ein Anstieg um EUR 62,3 Mio. (+44,0 %) geplant, der sich maßgeblich aus der nunmehr ganzjährigen Nutzung der BER-Gebäude und -Anlagen ergibt.

Für das Geschäftsjahr 2021 ist ein Konzernjahresfehlbetrag von rd. EUR 387,0 Mio. im Management-Case (Bad-Case rd. EUR 473,9 Mio.) geplant, wohingegen bereits für das Geschäftsjahr 2022 lediglich noch von einem Fehlbetrag von geringfügig über EUR 300,0 Mio. im Management-Case (Bad-Case rd. EUR 420,0 Mio.) ausgegangen wird, sofern ein Passagieraufkommen von rd. 50 % (Bad-Case rd. 30 %) des Referenzjahres 2019 erreicht werden kann.

Erweiterungsinvestitionen werden neben den kurzfristig noch zu realisierenden Nachlaufinvestitionen des BER grundsätzlich der Geschäftsentwicklung folgend realisiert, wobei für 2021 von einem Volumen von rd. EUR 327,6 Mio. sowie für 2022 von rd. EUR 222,2 Mio. ausgegangen wird.

Die Finanzplanung des Konzerns geht für die Jahre 2021 und 2022 im „Bad-Case“ von einem zusätzlichen Finanzierungsbedarf in Höhe von insgesamt EUR 1.056,2 Mio. aus, der durch die Gesellschafter auf der Grundlage der am 19.03.2021 gegenüber der FBB abgegebenen Patronatserklärung sowie der für das Geschäftsjahr 2021 bereits erteilten Finanzierungszusagen der Gesellschafter gedeckt werden soll. Zu Finanzierungsrisiken und der Wirksamkeit der Patronatserklärung wird auf die Ausführungen im Risikobericht verwiesen.

## C. Der neue Flughafen Berlin Brandenburg

Mit der erfolgreichen Inbetriebnahme des BER am 31.10.2020 steht der Region Berlin-Brandenburg eine moderne Flughafeninfrastruktur zur Verfügung. Die Nachfragesituation der Airlines am Standort Berlin-Brandenburg vor Ausbruch der Corona-Pandemie sowie die Verkehrsprognosen der letzten Jahre zeigen auf, dass das Volumen des Luftverkehrsmarktes Berlin-Brandenburg langfristig wieder zunehmen wird. Mit der baulichen Realisierung des Terminals 2 sowie der neuen luftseitigen Infrastruktur wurden weitere wichtige Voraussetzungen zur nachfragegerechten Abwicklung des Flugverkehrs in der Region geschaffen.

Die FBB verfolgt einen vorsichtigen Ansatz hinsichtlich einer langfristigen Erweiterungsplanung. Es wird davon ausgegangen, dass Entscheidungen für eine langfristige BER-Erweiterung zur Ablösung des Terminals 5 erst nach einer Analyse der sich erholenden Nachfrage nach Überwindung der Corona-Pandemie erfolgen werden.

## D. Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns

In der Gesamtbetrachtung befindet sich die FBB in einer bestandsgefährdenden Krise. Die Geschäftsführung geht aber dennoch davon aus, dass die negativen Auswirkungen der derzeitigen Corona-Pandemie die positive Passagierentwicklung der Vergangenheit zunächst dämpfen, den Trend aber nicht nachhaltig beeinflussen werden.

Ein Passagieraufkommen, wie es im Vorkrisenjahr 2019 an den Flughäfen SXF und TXL abgefertigt wurde, wird voraussichtlich im Zeitraum 2023 bis 2027 erneut die Infrastruktur am BER nutzen. Nach Überwindung der Krise wird mit einem stetigen Wachstum der Passagierzahlen gerechnet. Derzeit wird allerdings nicht mehr davon ausgegangen, dass die Terminalkapazitäten in gleichem Maße erweitert werden müssen, wie es noch vor Ausbruch der Corona-Pandemie geplant war. Dennoch ergeben sich, nicht zuletzt aufgrund der erweiterten Angebote im Commercial-Segment, erweiterte Erlöspotentiale, die zu positiven Ergebnisbeiträgen führen werden. Entsprechend der in den Abschnitten Finanzierung und Risikomanagement beschriebenen Liquiditätssituation wird die FBB jedoch auf weitere Unterstützungsmaßnahmen der Gesellschafter zum Erhalt der Zahlungsfähigkeit und ggf. zur Vermeidung einer insolvenzrechtlichen Überschuldung angewiesen sein.

Die Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit ist von dem Eintreten der Prämissen der Planung, von der Finanzierung durch die Gesellschafter auf der Grundlage der am 19.03.2021 gegenüber der FBB abgegebenen Patronatserklärung sowie der für das Geschäftsjahr 2021 bereits erteilten Finanzierungszusagen der Gesellschafter abhängig.

Die Wirksamkeit der Patronatserklärung ist somit von ihrer beihilferechtlichen Zulässigkeit sowie der Zustimmung der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber abhängig. Sollte die Patronatserklärung aus den vorgenannten Gründen nicht wirksam umgesetzt werden können, würde sich das bestandsgefährdende Risiko bei Eintritt der übrigen Planprämissen, insbesondere hinsichtlich der vorsichtig angenommenen Verkehrsentwicklung, materialisieren. Somit liegen zum Bilanzstichtag Gegebenheiten vor, die ein Risiko hinsichtlich der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit darstellen und der Konzern daher möglicherweise nicht in der Lage wäre,

nach dem 31.12.2021 im gewöhnlichen Geschäftsverlauf seine Vermögenswerte zu realisieren sowie seine Schulden zu begleichen.

Auch nach Ablauf der Befristung der Patronatserklärung zum 31.12.2022 ist die Gesellschaft auf weitere finanzielle Unterstützung durch Maßnahmen, soweit erforderlich auch der Gesellschafter, zur Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit sowie zur Vermeidung einer insolvenzrechtlichen Überschuldung und damit zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit des Mutterunternehmens und damit des Konzerns angewiesen.

Schönefeld, 26.03.2021



Prof. Dr.-Ing.  
Engelbert Lütke Daldrup



Aletta von Massenbach



Michael Halberstadt



# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

## Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020

### Aktiva

Aktiva	31.12.2020 EUR	31.12.2019 EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>		
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	401.088.817,72	371.920.985,14
2. Geschäfts- oder Firmenwert	0,00	1.595.567,47
3. Geleistete Anzahlungen	1.616.391,86	848.113,84
	<b>402.705.209,58</b>	<b>374.364.666,45</b>
<b>II. Sachanlagen</b>		
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.557.489.871,78	1.192.927.312,88
2. Technische Anlagen und Maschinen	502.384.808,00	361.331.244,04
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	126.723.115,56	45.743.839,80
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	151.497.029,35	3.257.537.323,75
	<b>4.338.094.824,69</b>	<b>4.857.539.720,47</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>		
Beteiligungen	51.200,00	51.200,00
	<b>4.740.851.234,27</b>	<b>5.231.955.586,92</b>

Aktiva	31.12.2020 EUR	31.12.2019 EUR
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
<b>I. Vorräte</b>		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.770.759,18	1.985.394,46
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	43.356.930,54	30.280.260,82
2. Sonstige Vermögensgegenstände	36.849.349,97	41.024.821,53
	<b>80.206.280,51</b>	<b>71.305.082,35</b>
<b>III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</b>		
	160.611.195,46	110.715.051,33
	<b>242.588.235,15</b>	<b>184.005.528,14</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		
	<b>10.313.197,04</b>	<b>8.702.145,05</b>
	<b>4.993.752.666,46</b>	<b>5.424.663.260,11</b>

# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

## Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020

### Passiva

Passiva	31.12.2020 EUR	31.12.2019 EUR
<b>A. Eigenkapital</b>		
I. Gezeichnetes Kapital	11.000.000,00	11.000.000,00
II. Kapitalrücklage	2.174.328.275,68	2.174.328.275,68
III. Konzernbilanzverlust	-2.146.039.282,35	-1.087.974.561,71
IV. Ausgleichsposten für die Anteile der anderen Gesellschafter	-1.022.792,33	-1.166.944,49
	<b>38.266.201,00</b>	<b>1.096.186.769,48</b>
<b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse</b>	<b>77.829.024,00</b>	<b>80.668.187,20</b>
<b>C. Rückstellungen</b>		
1. Rückstellungen für Pensionen	4.649.500,00	4.630.861,00
2. Steuerrückstellungen	270.000,00	270.000,00
3. Sonstige Rückstellungen	100.676.102,69	114.142.721,71
	<b>105.595.602,69</b>	<b>119.043.582,71</b>

Passiva	31.12.2020 EUR	31.12.2019 EUR
<b>D. Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.219.676.965,92	2.813.643.136,21
2. Erhaltene Anzahlungen	399.551,67	974.380,80
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	75.326.148,70	70.425.982,69
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	1.368.764.220,25	1.148.364.032,51
5. Sonstige Verbindlichkeiten	32.069.720,94	36.840.617,23
	<b>4.696.236.607,48</b>	<b>4.070.248.149,44</b>
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>75.825.231,29</b>	<b>58.516.571,28</b>
	<b>4.993.752.666,46</b>	<b>5.424.663.260,11</b>



## Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

### Konzerngewinn- und Verlustrechnung 2020

	2020 EUR	2019 EUR
1. Umsatzerlöse	177.119.792,70	416.100.727,80
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	15.824.632,66	14.630.080,07
3. Sonstige betriebliche Erträge	146.051.399,69	11.441.825,61
	<b>338.995.825,05</b>	<b>442.172.633,48</b>
4. <b>Materialaufwand</b>		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	7.082.918,87	9.756.552,27
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	71.499.602,91	67.936.773,18
	<b>78.582.521,78</b>	<b>77.693.325,45</b>
5. <b>Personalaufwand</b>		
a) Löhne und Gehälter	151.568.496,45	122.066.214,30
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung EUR 7.056.567,40 (Vj. EUR 6.817.438,57)	29.367.829,19	28.926.072,70
	<b>180.936.325,64</b>	<b>150.992.287,00</b>
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	908.324.694,41	99.869.274,35
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	131.496.376,52	99.730.750,89
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	44.212,43	38.911,39
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen - davon aus Aufzinsung: EUR 809.521,64 (Vj.: EUR 1.219.204,62)	94.451.503,25	106.076.827,78
10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (Aufwand)	628.448,00	656.156,20
11. Ergebnis nach Steuern	-1.055.379.832,12	-92.807.076,80
12. Sonstige Steuern	-2.540.736,36	-2.992.722,75
13. Konzernjahresfehlbetrag	-1.057.920.568,48	-95.799.799,55
14. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-1.087.974.561,71	-992.113.784,23
15. Auf nicht beherrschende Anteile entfallender Gewinn	144.152,16	60.977,93
16. Konzernbilanzverlust	-2.146.039.282,35	-1.087.974.561,71

## Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

### Konzern-Kapitalflussrechnung für 2020

	2020 TEUR	2019 TEUR
<b>1. Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		
Einzahlungen von Kunden für den Verkauf von Erzeugnissen, Waren und Dienstleistungen	153.353	398.102
Auszahlungen an Lieferanten und Beschäftigte	-336.001	-312.777
Sonstige Einzahlungen, die nicht der Investitions- oder der Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	15.690	22.469
Sonstige Auszahlungen, die nicht der Investitions- oder der Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-37.617	-30.724
+/- Ertragsteuerzahlungen	-629	-656
<b>Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>-205.204</b>	<b>76.415</b>
<b>2. Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>		
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	46	167
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-360.878	-382.982
Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-27.427	-15.311
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-388.259</b>	<b>-398.126</b>
<b>3. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>		
Einzahlungen aus der Aufnahme von Gesellschafterdarlehen	201.218	99.526
Einzahlungen (+) aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten	490.000	410.000
Auszahlungen (-) aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten	-81.329	-63.662
Gezahlte Zinsen (-)	-78.072	-87.205
Einzahlungen (+) aus Zuschüssen	111.542	1.885
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>643.359</b>	<b>360.545</b>
<b>4. Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Zwischensummen 1 - 3)	49.896	38.835
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	110.715	71.880
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>160.611</b>	<b>110.715</b>



# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

## Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2020

### Allgemeine Hinweise

Der vorliegende Konzernabschluss wurde gemäß §§ 290 ff. HGB aufgestellt. Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, wurden die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten und Davon-Vermerke in diesem Anhang gemacht.

### Registerinformationen

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

### Konsolidierungskreis

Der Konzernabschluss wird von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH aufgestellt. Der Konzernabschluss umfasst die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH sowie zwölf inländische Tochterunternehmen. Die Flughafen Berlin Brandenburg Flächenholding Selchow GmbH (FHS) wurde zum 1. Januar 2020 auf die FBB zu Buchwerten verschmolzen. Auf die Angaben zum Anteilsbesitz wird verwiesen.

### Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für Unternehmen, die aufgrund eines (Zu-)Erwerbs erstmals konsolidiert wurden, wird grundsätzlich nach der Erwerbsmethode zum Zeitpunkt, zu dem das Unternehmen Tochterunternehmen geworden ist, vorgenommen. Der für die Bestimmung des Zeitwerts der in den Konzernabschluss aufzunehmenden Vermögensgegenstände, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten und Sonderposten und der für die Kapitalkonsolidierung maßgebliche Zeitpunkt ist grundsätzlich der, zu dem das Unternehmen Tochterunternehmen geworden ist.

Für die erstmalig vor dem 1. Januar 2009 konsolidierten Unternehmen wird für die Kapitalkonsolidierung die Buchwertmethode beibehalten (§ 301 Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 a. F. HGB). Dabei wird der in der Bilanz der FBB aktivierte Buchwert der Anteile an den konsolidierten Unternehmen mit dem zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung in den Bilanzen dieser Tochterunternehmen ausgewiesenen Eigenkapital verrechnet. Das Eigenkapital wird mit dem Betrag angesetzt, der dem zum Konsolidierungszeitpunkt beizulegenden Zeitwert der in den Konzernabschluss aufzunehmenden Vermögensgegenstände, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten und Sonderposten entspricht. Ein nach der Verrechnung verbleibender Unterschiedsbetrag wird grundsätzlich, wenn er auf der Aktivseite entsteht, als Geschäfts- oder Firmenwert

und, wenn er auf der Passivseite entsteht, innerhalb des Eigenkapitals erfasst. Bei der Kapitalkonsolidierung der BFG ergibt sich ein passiver Unterschiedsbetrag in Höhe von EUR 21,2 Mio. (Vj. EUR 21,2 Mio.), der den Kapitalrücklagen zugeordnet ist. Bei der Kapitalkonsolidierung der Dalandi-Objektgesellschaften hat sich ein aktiver Unterschiedsbetrag in Höhe von EUR 17,6 Mio. ergeben. Der Unterschiedsbetrag wurde unter Nutzung des bestehenden faktischen Wahlrechts zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung mit der bestehenden Gewinnrücklage (EUR 2,3 Mio.) verrechnet. Der danach verbleibende Betrag von EUR 15,3 Mio. wurde mit dem Verlustvortrag verrechnet. Bei der Endkonsolidierung der FHS zum 1. Januar 2020 wurde der Geschäfts- oder Firmenwert (Goodwill) in Höhe von EUR 1,6 Mio., der per 31. Dezember 2019 unter den immateriellen Vermögensgegenständen ausgewiesen wurde, in voller Höhe abgeschrieben. 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

Der Konzernabschluss ist gem. § 252 Abs. 1 Nr. 2 HGB nach dem Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufgestellt worden.

Nach der langfristigen Unternehmensplanung (Businessplan) ergibt sich für die Jahre 2021 und 2022 ein Finanzierungsbedarf in Höhe von EUR 859,8 Mio. („Management-Case“) bis zu EUR 1.056,2 Mio. („Bad-Case“).

Der Finanzbedarf für das Geschäftsjahr 2021 soll durch bereits erteilte Finanzierungszusagen der Gesellschafter sowie freie Kreditlinien gedeckt werden. Hinsichtlich weitergehender Ausführungen diesbezüglich verweisen wir auf die Abschnitte „II. C. 4. a) Finanzmanagement“ sowie „III. B. 5. a) Finanzierungsrisiken“ im Konzernlagebericht.

Zur Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit im Jahr 2022 ist die Gesellschaft von der Finanzierung durch die Gesellschafter der FBB abhängig, die am 19. März 2021 gegenüber der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH eine Patronatserklärung abgegeben haben. Danach erklären die Gesellschafter, unter der Voraussetzung des Vorliegens der Zustimmungen der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber, gegenüber der FBB unwiderruflich, die FBB – befristet bis zum 31. Dezember 2022 – mittels Eigenkapitalzuführungen nach ihren Geschäftsanteilen finanziell so auszustatten, dass sie in der Lage ist, ihre Verbindlichkeiten fristgerecht zu erfüllen. Die Gesellschafter erklären, dass sie die Schritte zur Schaffung der haushalterischen Grundlagen zeitgerecht einleiten werden. Sofern für die Fortführung der FBB staatliche Beihilfen erforderlich sein sollten, werden die Gesellschafter deren Notifizierung bei der Europäischen Kommission veranlassen.

Die Wirksamkeit der Patronatserklärung ist somit von ihrer beihilferechtlichen Zulässigkeit sowie der Zustimmung der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber abhängig. Sollte die Patronatserklärung aus den

vorgenannten Gründen nicht wirksam umgesetzt werden können, dann würde sich das bestandsgefährdende Risiko bei Eintritt der übrigen Planprämissen, insbesondere hinsichtlich der vorsichtig angenommenen Verkehrsentwicklung, materialisieren. Somit liegen zum Bilanzstichtag Gegebenheiten vor, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können und dass der Konzern daher möglicherweise nicht in der Lage ist, im gewöhnlichen Geschäftsverlauf seine Vermögenswerte zu realisieren sowie seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen.

Auch nach Ablauf der Befristung der Patronatserklärung zeigt sich bereits nach den heutigen Unternehmensplanungen, dass ein weiterer Finanzbedarf erforderlich sein wird, der entweder durch die Gesellschafter oder durch weitere Maßnahmen gedeckt werden muss, um spätere insolvenzrechtliche Folgen zu vermeiden.

Die Geschäftsführung geht trotz bestehendem haushaltsrechtlichem Vorbehalt sowie der noch ausstehenden Entscheidung zur beihilferechtlichen Zulässigkeit der Patronatserklärung davon aus, dass die notwendige Unterstützung seitens der Gesellschafter wie in der Patronatserklärung vorgesehen und auch in Zukunft weiter gewährt wird.

Die FBB GmbH weist zum Bilanzstichtag ein Eigenkapital in Höhe von EUR 26,9 Mio. aus. Aufgrund auch zukünftig erwarteter Verluste in Höhe von insgesamt rd. EUR 700,0 Mio. in den Jahren 2021 und 2022 wird ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag entstehen, sofern keine eigenkapitalstärkenden Maßnahmen erfolgen. Um mögliche insolvenzrechtliche Folgen der bilanziellen Überschuldung zu vermeiden, liegen bereits erklärte Rangrücktritte auf die Gesellschafterdarlehen (zzgl. etwaiger Zinsverbindlichkeiten) hinter die Ansprüche Dritter in Höhe von EUR 1.167,5 Mio. zum Bilanzstichtag vor. Vor diesem

Hintergrund wird von einer positiven Fortbestehensprognose im Sinne des § 19 Abs. 2 InsO ausgegangen. Hinsichtlich weitergehender Ausführungen zum vorliegenden bestandsgefährdenden Risiko wird auf die Abschnitte „III. B. 5. a) Finanzierungsrisiken“ sowie „V. D. Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns“ im Konzernlagebericht verwiesen.

Die Abschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen wurden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen erstellt. Für die Aufstellung des Konzernabschlusses waren unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

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 40 Jahren abgeschrieben. Investitionen in Schallschutzmaßnahmen werden seit der Inbetriebnahme des BER 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. Die Ermittlung des niedrigeren beizulegenden Wertes aufgrund einer voraussichtlich dauerhaften Wertminderung der Terminalinfrastruktur am BER (T1/T2)



erfolgte auf der Grundlage einer Ertragswertermittlung mittels der Discounted-Cashflow-Betrachtung (DCF). Der beizulegende Wert entspricht somit der Summe der Barwerte der künftig erzielbaren Einzahlungsüberschüsse (Cashflows). Der verlässlich einschätzbare Betrachtungshorizont zur Bestimmung einer voraussichtlich dauerhaften Wertminderung beträgt fünf Jahre, mithin bis zum 31.12.2025. Der verlässlich schätzbare Wertanstieg innerhalb des Planungshorizontes bleibt außer Ansatz, da in diesem Umfang nicht von einer dauerhaften Wertminderung ausgegangen wird. Ein kurzfristig niedrigerer Zeitwert ergibt sich fast ausschließlich aus coronabedingt temporär geringerer Auslastung der Terminals durch vermindertes Passagieraufkommen. Geringwertige Anlagegüter bis zu einem Wert von EUR 250,00 werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben. Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten

- zwischen EUR 250,01 und EUR 800,00 werden seit dem 1. Januar 2018

einzelnen erfasst und über eine Nutzungsdauer von einem Jahr 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 fünf Jahre aufgelöst wird. Der Abgang der Anlagegüter im Anlagenspiegel wird am Ende der fünfjährigen Nutzungsdauer gezeigt.

Für das Sachanlagevermögen wurden folgende Nutzungsdauern in Jahren zugrunde gelegt:

Bauten	10–60
Technische Anlagen und Maschinen	10–60
Betriebs- und Geschäftsausstattung	4–25

Mit der Eröffnung des neuen Flughafens BER wurde am 8. November 2020 der Flughafen Tegel gemäß Konsensbeschluss von der Betriebspflicht befreit. Nach dem zwischen der BFG und dem Land Berlin geschlossenen Erbpachtvertrag ist eine verkehrswertorientierte Entschädigung vorgesehen, gemäß dem zwischen der BFG und der BImA zum Erbbaurechtsvertrag zu schließenden Rückgabevertrag ist eine verkehrswertorientierte Entschädigung für zwei Gebäude (Terminal C1/2; P5) vorgesehen, soweit die Gebäude einer weiteren Verwendung zugeführt werden. Die Festlegung der Nutzungsdauern bestimmt sich aus dem Ablauf der Frist für die Aufrechterhaltung der Verkehrsinfrastruktur (Betriebsbereitschaft) bis April 2021.

Mit der voraussichtlichen Aufrechterhaltung des Flugbetriebs bis Ende 2029 am Standort Schönefeld Nord sind die Nutzungsdauern der Anlagen in diesem Bereich so dargestellt.

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 Eigentumsvorbe-

halten 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. Unverzinsliche 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 Bauerwartungsland 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 Auflösungsbeitrag 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 der letzten 10 Jahre von 2,3 % (Vj. 2,71 %) 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 %) angesetzt.

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 Verpflichtungen aus Erfüllungsrückstand und voraussichtlich entstehende Verpflichtungen, basierend auf dem Tarifvertrag zur Regelung der Altersteilzeitarbeit vom 3. November 2020. Die Rückstellungen für Altersteilzeit wurden gemäß § 253 Abs. 1 und 2 HGB mittels eines versicherungsmathematischen Gutachtens bewertet. Die Abzinsung der Rückstellungen auf den Barwert erfolgt unter Verwendung eines Rechnungszinsfußes von 1,6 % (Vj. 1,97 %). Bei der Bewertung der Altersteilzeitrückstellungen wurden bis einschließlich 2022 gleichbleibende Gehälter unterstellt. Ab 2023 ist ein Gehaltstrend von 1,5 % angenommen.

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

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

#### **Latente Steuern**

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 Steuerbe- und -entlastung nicht abgezinst. Aktive und passive Steuerlatenzen werden verrechnet. Die Aktivierung eines Überhangs latenter Steuern unterbleibt in Ausübung des dafür bestehenden Ansatzwahlrechts. Latente Steuern aus Konsolidierungsmaßnahmen gemäß § 306 HGB ergaben sich nicht. Soweit **Bewertungseinheiten** gemäß § 254 HGB gebildet werden, kommen folgende Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze zur Anwendung:

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



## Erläuterungen zur Konzernbilanz

### Anlagevermögen

Auf die im Posten Grundstücke und Bauten erfassten Vermögensgegenstände der Terminalinfrastruktur T1/T2 wurden außerplanmäßige Abschreibungen von EUR 766,7 Mio. auf den voraussichtlich dauerhaft niedrigeren beizulegenden Wert von EUR 2.648,8 Mio. vorgenommen. Bezogen auf den entsprechenden Restbuchwert zum 31.12.2020 von EUR 3,4 Mrd. hat sich somit eine außerplanmäßige Abschreibung von rd. 23 % ergeben. Unter Bezugnahme auf die obigen Ausführungen unter den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen wurden ausschließlich die voraussichtlich dauerhaften Wertminderungen in die Bemessung der Höhe der außerplanmäßigen Abschreibung einbezogen. Damit liegt der Buchwert der Terminalinfrastruktur T1/T2 zum Bilanzstichtag um den Betrag der nicht als dauerhaft eingeschätzten Wertminderung mit rd. 21 % über dem zum Bilanzstichtag ermittelten Zeitwert. Dieser Zeitwert wird sich innerhalb der nächsten fünf Jahre auf Grund der erwarteten Erholung des Passagieraufkommens erhöhen und schließlich wieder den nach Vornahme der außerplanmäßigen Abschreibung fortgeführten Buchwert erreichen.

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

	31.12.2020 TEUR	31.12.2019 TEUR
Immaterielle Vermögensgegenstände	402.705	374.365
Sachanlagen	4.338.095	4.857.540
darunter Grundstücke und Bauten	3.557.490	1.192.927
darunter Anzahlungen und Anlagen im Bau	151.497	3.257.537
Finanzanlagen	51	51
<b>Gesamt</b>	<b>4.740.851</b>	<b>5.231.956</b>

### 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 %

	Anteil am Eigenkapital
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

	31.12.2020 TEUR	31.12.2019 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	43.357	30.280
davon kurzfristige Forderungen	42.728	29.276
davon langfristige Forderungen (Laufzeit > 1 Jahr)	629	1.004
Sonstige Vermögensgegenstände	36.849	41.025
davon kurzfristig	36.849	41.025
<b>Gesamt</b>	<b>80.206</b>	<b>71.305</b>

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten die Grundstücke des Business Park Berlin (TEUR 18.437; Vj. TEUR 19.103) und 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 7.626 für vorausgezahlte Bürgschaftsentgelte mit einer Laufzeit bis März 2021.

### Aktive latente Steuern

Der Berechnung wurde ein Steuersatz von 24,7 % 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 Finanzanlagevermögen und Rückstellungen saldiert. Die aktiven latenten Steuern in Höhe von TEUR 208.181 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 Konzernjahresfehlbetrag beträgt im Geschäftsjahr TEUR 1.057.920 (Vj. Fehlbetrag von TEUR 95.800). Nach Berücksichtigung der Ergebnisanteile anderer Gesellschafter (TEUR 144; Vj. TEUR 61) ergibt sich zuzüglich des Konzernverlustvortrags aus dem Vorjahr (TEUR 1.087.975) ein Konzernbilanzverlust in Höhe von TEUR 2.146.039.

### Investitionszuschüsse

Investitionszuschüsse für Gegenstände des Anlagevermögens (TEUR 77.829, Vj. TEUR 80.668) werden als Sonderposten passiviert. Sie werden entsprechend dem Abschreibungsverlauf aufgelöst.

### Rückstellungen für Pensionen

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB beträgt TEUR 242 (Vj. TEUR 262).

### Steuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen beinhalten Grundsteuerpflichtungen für den Standort Schönefeld (TEUR 100, Vj. TEUR 100) sowie Rückstellungen für Stromsteuer (TEUR 170; Vj. TEUR 170).

### Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen:

	31.12.2020 TEUR	31.12.2019 TEUR
Altersteilzeit	40.639	12.576
Risikovorsorge aufgrund der Verschiebung der Inbetriebnahme BER	13.462	40.189
Schließung Tegel	10.425	9.864
Ausstehende Rechnungen	6.490	9.199
TransFair BER	2.795	5.016

Im Berichtsjahr wurde eine Neubewertung der Altersteilzeit-Potentiale durchgeführt. Aufgrund der Einschätzung einer erhöhten Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme ergab sich eine Zuführung zur Rückstellung in Höhe von TEUR 28.334.

### Verbindlichkeiten

Die Restlaufzeiten sind im Verbindlichkeitspiegel im Einzelnen dargestellt.



## Verbindlichkeitspiegel in TEUR

Art der Verbindlichkeit	Restlaufzeit			Gesamt	
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	31.12.2020	31.12.2019
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Vorjahr)	14.219 (29.769)	3.205.458 (2.783.874)	3.167.659 (2.747.273)	3.219.677	(2.813.643)
2. Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen (Vorjahr)	400 (974)	0 (0)	0 (0)	400	(974)
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	75.326 (70.426)	0 (0)	0 (0)	75.326	(70.426)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (Vorjahr)	31 (0)	1.368.733 (1.148.364)	1.167.515 (1.148.364)	1.368.764	(1.148.364)
5. Sonstige Verbindlichkeiten (Vorjahr)	32.070 (36.841)	0 (0)	0 (0)	32.070	(36.841)
davon aus Steuern: TEUR 1.817 (Vj. TEUR 3)					
<b>Gesamt (Vorjahr)</b>	<b>122.046 (138.010)</b>	<b>4.574.191 (3.932.238)</b>	<b>4.335.174 (3.895.637)</b>	<b>4.696.237</b>	<b>(4.070.248)</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultieren im Wesentlichen aus der Inanspruchnahme der Kreditlinien der BER-Langfristfinanzierung, von denen TEUR 3.036.016 durch Bürgschaften der Gesellschafter sowie TEUR 178.658 durch Grundschulden besichert sind.

## Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Bei dem passiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um erhaltene Vorauszahlungen von Erbbauzinsen und Zuschüsse für Investitionen in Gebäude oder Investitionen zur Erschließung von Flächen sowie Zuschüsse für Wartungs- und Instandhaltungsverpflichtungen. Die erhaltenen Vorauszahlungen werden auf den vertraglich vereinbarten Barwert abgezinst und über die Vertragslaufzeiten aufgelöst. Die Zuschüsse werden entsprechend der Nutzungsdauer der betreffenden Anlagengegenstände ertragswirksam vereinnahmt.

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

## Umsatzerlöse

Umsatzerlöse	2020		2019	
	TEUR	%	TEUR	%
Operations (Aviation)	98.913	55,8	301.772	72,5
Commercial (Non-Aviation)	32.133	18,1	64.659	15,5
Vermietung	30.607	17,3	35.343	8,5
Flächenverkäufe	4.562	2,6	712	0,2
Umsatzerlöse Bauleistungen	317	0,2	205	0,0
Umsatzerlöse Services	5.513	3,1	6.553	1,6
Sonstige	5.075	2,9	6.857	1,7
<b>Gesamt</b>	<b>177.120</b>	<b>100,0</b>	<b>416.101</b>	<b>100,0</b>

### Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von TEUR 146.051 (Vj. TEUR 11.442) beinhalten im Wesentlichen TEUR 98.782 Gesellschafterzuschüsse zum Ausgleich coronabedingter Verluste, Erträge aus Investitionszuschüssen TEUR 3.960 (Vj. TEUR 4.052) sowie periodenfremde Erträge in Höhe von TEUR 38.245 (Vj. TEUR 6.058). Diese beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (TEUR 37.366; Vj. TEUR 5.412) sowie Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf das Umlaufvermögen (TEUR 287; Vj. TEUR 179).

### Personalaufwand

Die Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung, soweit sie im Rahmen der Kurzarbeiterregelung durch die Bundesagentur für Arbeit erstattet wurden, sind im Personalaufwand verrechnet ausgewiesen (TEUR 1.908).

### Abschreibungen

Im Geschäftsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen von EUR 766,7 Mio. auf die Terminalinfrastruktur am BER vorgenommen. Wir verweisen auch auf die Ausführungen zum Anlagevermögen.

### Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von TEUR 12.472 (Vj. TEUR 984). Diese beinhalten im Wesentlichen TEUR 10.040 Erstattungsansprüche von Kunden aus Vorjahren.

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

Im Berichtsjahr sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen und Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 810 (Vj. TEUR 1.219) angefallen.

## Sonstige Angaben

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen in Höhe von EUR 526,8 Mio. Im Einzelnen betreffen diese Verpflichtungen folgende vertraglich fixierte bzw. beauftragte Sachverhalte:

Nr.	Sonstige finanzielle Verpflichtungen	31.12.2020 Mio. EUR	31.12.2019 Mio. EUR
1	Schallschutzmaßnahmen	300,9	366,3
2	Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen	112,3	352,1
3	noch in Prüfung befindliche Rechnungen für aktivierungspflichtige Maßnahmen	50,9	59,0
4	Zahlungsverpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	62,7	60,8
<b>Gesamt</b>		<b>526,8</b>	<b>838,2</b>

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 300,9 Mio. Die erteilten **Investitionsaufträge (Ziffer 2)** betreffen im Wesentlichen Maßnahmen für den BER 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 50,9 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)** 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 FBB hat sich daher im Dezember 2006 durch den Abschluss von Zinsswaps gegen einen Anstieg des Zinsniveaus und die damit einhergehenden ansteigenden Finanzierungskosten abgesichert. Es handelt sich hierbei jeweils um eine Absicherung künftiger Cash Flows. Das zu sichernde Risiko ist die Wertänderung der Zinszahlungen für die langfristige Fremdfinanzierung aufgrund sich ändernder 3-Monats-Euribor-Zinssätze. Das Ziel der Zinssicherungsgeschäfte ist es, einen festen Zinssatz für einen Teil der erwarteten Zinszahlungen (3-Monats-Euribor) zu etablieren und somit Planungssicherheit zu schaffen.

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

Auf Basis dieser Ausgangslage wurden die Zinsswaps in 2017 an den Kapitalverlauf der EIB-Kreditverträge angepasst. 2020 erfolgte eine weitere Anpassung der Zinsswaps mit einer Verlängerung der Laufzeit von 2026 bis 2035. Durch die Zinsswaps werden die variabel verzinsten EIB-Kredite über die volle Laufzeit gegen Zinsschwankungen gesichert. Die EIB-Kreditverträge haben eine Laufzeit bis 2034 bzw. 2035. Für die künftigen Zinszahlungen der benannten

Grundgeschäfte sind Risiken aus Zahlungsstromschwankungen in der vorgenannten Höhe somit ausgeschlossen. In diesem Zeitraum werden sich die gegenläufigen Wertänderungen aus Grund- und Sicherungsgeschäft vollumfänglich ausgleichen. Die Zinsswaps und die Kredite zur Finanzierung des Baus des BER bilden eine Mikro-Bewertungseinheit nach HGB. Die bilanzielle Abbildung erfolgt nach der Einfrierungsmethode. Die Wertänderungen der Zinsswaps werden, soweit nicht bilanziert, wie sie durch Wertänderungen des Grundgeschäfts ausgeglichen werden. Für einen gegebenenfalls entstehenden Verlustüberhang wäre eine Drohverlustrückstellung zu bilden. Die beizulegenden Zeitwerte per 31. Dezember 2020 belaufen sich bei einem Nominalwert von rd. EUR 704,0 Mio. auf EUR -196,3 Mio. Die Ermittlung der Marktwerte der Swaps erfolgte mit Hilfe der Discounted Cash Flow-Bewertung. Dabei wurden die zukünftigen Zinszahlungen mit der Zinsstrukturkurve vom 31. Dezember 2020 diskontiert. Der Barwert dieser Zahlungen stellt den Wert der Swaps dar. Bei den drei Swaps handelt es sich um amortisierende Payer-Zinsswaps.

Die prospektive Effektivität der Sicherungsbeziehung wird auf Basis der Critical-Term-Match-Methode ermittelt. Die Critical-Term-Match-Methode geht von einer vollständigen Effektivität aus, sodass gemäß IDW 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 2020 zu bilden.

Nach § 285 Nr. 23a HGB ist die Höhe der mit den Bewertungseinheiten abgesicherten Risiken im Anhang anzugeben. Dabei handelt es sich um die aufgrund der Bildung der Bewertungseinheit nicht zu berücksichtigenden negativen Marktwerte der Swaps von EUR -196,3 Mio.

#### 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 Konzernabschluss 2020 wurde nach der direkten Methode vorgenommen. Der Finanzmittelfonds setzt sich aus liquiden Mittel (TEUR 160.611; Vj. TEUR 110.715) 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 Konzerngesellschaften und teilen sich wie folgt auf:

	2020 TEUR	2019 TEUR
Abschlussprüfungsleistungen	205	190
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>205</b>	<b>190</b>



## Aufsichtsrat

### Vertreter des Landes Berlin

#### **Vera Junker**

Staatssekretärin  
Senatsverwaltung für Finanzen  
Berlin

#### **Prof. Dr.-Ing. Norbert Preuß**

Managing Director  
Preuss Project Partner GmbH  
München

#### **Boris Schucht** – bis 31. Dezember 2020

Chief Executive Officer  
Urenco Limited  
London  
United Kingdom

#### **Gerry Woop**

Staatssekretär  
Senatsverwaltung für Kultur und Europa  
Berlin

### Vertreter des Landes Brandenburg

#### **Rainer Bretschneider**

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

#### **Henner Bunde** – seit 19. August 2020

Staatssekretär a.D.  
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie  
und Betriebe  
Berlin

#### **Kerstin Jöntgen**

Mitglied des Vorstandes  
Investitionsbank des Landes Brandenburg  
Potsdam

#### **Frank Stolper** – seit 1. Januar 2020

Staatssekretär  
Ministerium der Finanzen und für Europa des  
Landes Brandenburg  
Potsdam

#### **Dr. Wolfgang Krüger** – bis 31. Juli 2020

Hauptgeschäftsführer Industrie- und  
Handelskammer Cottbus a.D.  
Cottbus

### Vertreter der Bundesrepublik Deutschland

#### **Werner Gatzert**

Staatssekretär  
Bundesministerium der Finanzen  
Berlin

#### **Dr. Gerhard Schulz**

Geschäftsführer Toll Collect GmbH  
Berlin

### Arbeitnehmervertreter

#### **Holger Rößler**

Gewerkschaftssekretär  
ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft  
Berlin

#### **Claudia Heinrich**

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH  
Berlin

#### **Sven Munsonius**

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH  
Berlin

#### **Peter Lindner**

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH  
Berlin

#### **Gerhard Voß**

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH  
Berlin

#### **Olaf Christoph**

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH  
Berlin

#### **Ralph Struck**

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH  
Berlin

#### **Verena Schumann**

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH  
Berlin

#### **Enrico Rümker**

Gewerkschaftssekretär  
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 43,3 (Vj. TEUR 54,0). Darüber hinaus sind TEUR 60,0 (Vj. TEUR 60,0) Aufsichtsratsvergütungen entstanden.

#### Geschäftsführung

##### **Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup**

Vorsitzender der Geschäftsführung

##### **Aletta von Massenbach**

Kaufmännische Geschäftsführerin  
(seit 1. September 2020)

##### **Michael Halberstadt**

Geschäftsführer Personal (seit 1. Mai 2020)

##### **Dr. Manfred Bobke-von Camen**

Geschäftsführer Personal (bis 20. März 2020)

#### Gesamtbezüge der Geschäftsführung

TEUR	Grund- vergütung	Erfolgsab- hängige Vergütung	Arbeitgeber- anteil Sozial- versicherung	Sonstige Bezüge	Gesamt
Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup	380	56	8	57	<b>501</b>
Aletta von Massenbach	104	0	4	16	<b>124</b>
Michael Halberstadt	175	0	9	30	<b>214</b>
Dr. Manfred Bobke-von Camen	61	56	3	7	<b>127</b>
<b>Gesamt</b>	<b>720</b>	<b>112</b>	<b>24</b>	<b>110</b>	<b>966</b>

#### Gesamtbezüge ehemaliger Mitglieder der Geschäftsführung

Für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung betragen die Bezüge aus Pensionen TEUR 462 (Vj. TEUR 479). Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen sind in voller Höhe gebildet und belaufen sich zum 31. Dezember 2020 auf TEUR 4.650 (Vj. TEUR 4.631).

Frau Heike Fölster, die zum 31. Dezember 2019 ausgeschieden ist, hat im Berichtsjahr für das Jahr 2019 eine erfolgsabhängige Vergütung in Höhe von TEUR 52 erhalten.

#### Mitarbeiter

Durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter:

	2020	2019
Arbeitnehmer (Angestellte)	2.225	2.055
Auszubildende	85	82
<b>Gesamt</b>	<b>2.310</b>	<b>2.137</b>

#### Konzernverhältnisse

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

#### Befreiung von der Offenlegung gemäß § 264 Abs. 3 HGB

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

#### Nachtragsbericht

Die Gesellschafter der FBB haben am 19. März 2021 gegenüber der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH eine Patronatserklärung abgegeben. Danach erklären die Gesellschafter, unter der Voraussetzung des Vorliegens der Zustimmungen der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber, gegenüber der FBB unwiderruflich, die FBB, befristet bis zum 31. Dezember 2022, mittels Eigenkapitalzuführungen nach ihren

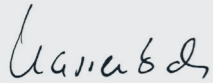
Geschäftsanteilen finanziell so auszustatten, dass sie in der Lage ist, ihre Verbindlichkeiten fristgerecht zu erfüllen. Die Gesellschafter erklären, dass sie die Schritte zur Schaffung der haushalterischen Grundlagen zeitgerecht einleiten werden. Sofern für die Fortführung der FBB staatliche Beihilfen erforderlich sein sollten, werden die Gesellschafter deren Notifizierung bei der Europäischen Kommission veranlassen.

Auch nach Ablauf der Befristung der Patronatserklärung ist die FBB auf eine weitere Unterstützung durch Maßnahmen, soweit erforderlich auch der Gesellschafter, zur Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit sowie zur Vermeidung einer insolvenzrechtlichen Überschuldung und damit zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit des Mutterunternehmens und damit des Konzerns angewiesen. Die Geschäftsführung geht gegenwärtig davon aus, dass diese Unterstützung auch in Zukunft weiter gewährt wird.

Schönefeld, 26. März 2021



Prof. Dr.-Ing.  
Engelbert Lütke Daldrup



Aletta von Massenbach



Michael Halberstadt



## Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

### Entwicklung des Konzerneigenkapitals für 2020

Mutterunternehmen				
	Gezeichnetes Kapital EUR	Kapitalrücklage EUR	Bilanzverlust EUR	Eigenkapital gemäß Konzernbilanz EUR
31.12.2018	11.000.000,00	2.174.328.275,68	-992.113.784,23	1.193.214.491,45
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,00	0,00	-95.860.777,48	-95.860.777,48
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	-95.860.777,48	-95.860.777,48
31.12.2019	11.000.000,00	2.174.328.275,68	-1.087.974.561,71	1.097.353.713,97
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,00	0,00	-1.058.064.720,64	-1.058.064.720,64
Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	-1.058.064.720,64	-1.058.064.720,64
<b>31.12.2020</b>	<b>11.000.000,00</b>	<b>2.174.328.275,68</b>	<b>-2.146.039.282,35</b>	<b>39.288.993,33</b>
Nicht beherrschende Anteile				
	Kapitalrücklage EUR	Bilanzverlust EUR	Eigenkapital gemäß Konzernbilanz EUR	Konzerneigenkapital
31.12.2018	0,00	-1.227.922,42	-1.227.922,42	1.191.986.569,03
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,00	60.977,93	60.977,93	-95.799.799,55
Konzerngesamtergebnis	0,00	60.977,93	60.977,93	-95.799.799,55
31.12.2019	0,00	-1.166.944,49	-1.166.944,49	1.096.186.769,48
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,00	144.152,16	144.152,16	-1.057.920.568,48
Konzerngesamtergebnis	0,00	144.152,16	144.152,16	-1.057.920.568,48
<b>31.12.2020</b>	<b>0,00</b>	<b>-1.022.792,33</b>	<b>-1.022.792,33</b>	<b>38.266.201,00</b>

# Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

## Entwicklung des Anlagevermögens im Konzern 2020

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	01.01.2020 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2020 EUR
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	403.448.095,55	33.081.563,11	48.420,82	2.371.478,49	438.852.716,33
2. Geschäfts- oder Firmenwert	1.636.479,46	0,00	0,00	0,00	1.636.479,46
3. Geleistete Anzahlungen	848.113,84	1.391.820,87	4.271,73	-619.271,12	1.616.391,86
	<b>405.932.688,85</b>	<b>34.473.383,98</b>	<b>52.692,55</b>	<b>1.752.207,37</b>	<b>442.105.587,65</b>
<b>II. Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.063.469.445,35	256.977.239,42	1.491.262,67	2.951.352.196,25	5.270.307.618,35
2. Technische Anlagen und Maschinen	768.927.500,95	31.123.773,78	8.057.367,80	152.043.561,97	944.037.468,90
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	171.608.660,98	23.985.438,50	6.745.050,05	73.159.644,84	262.008.694,27
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.263.544.245,78	87.563.270,73	15.641.681,41	-3.178.307.610,43	157.158.224,67
	<b>6.267.549.853,06</b>	<b>399.649.722,43</b>	<b>31.935.361,93</b>	<b>-1.752.207,37</b>	<b>6.633.512.006,19</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>					
Beteiligungen	51.200,00	0,00	0,00	0,00	51.200,00
	<b>6.673.533.741,91</b>	<b>434.123.106,41</b>	<b>31.988.054,48</b>	<b>0,00</b>	<b>7.075.668.793,84</b>

## Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

### Entwicklung des Anlagevermögens im Konzern 2020

	Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte	
	01.01.2020 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2020 EUR	31.12.2020 EUR	31.12.2019 EUR
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>							
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	31.527.110,41	6.249.033,30	12.245,10	0,00	37.763.898,61	401.088.817,72	371.920.985,14
2. Geschäfts- oder Firmenwert	40.911,99	1.595.567,47	0,00	0,00	1.636.479,46	0,00	1.595.567,47
3. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.616.391,86	848.113,84
	<b>31.568.022,40</b>	<b>7.844.600,77</b>	<b>12.245,10</b>	<b>0,00</b>	<b>39.400.378,07</b>	<b>402.705.209,58</b>	<b>374.364.666,45</b>
<b>II. Sachanlagen</b>							
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	870.542.132,47	842.732.099,45	791.833,82	335.348,47	1.712.817.746,57	3.557.489.871,78	1.192.927.312,88
2. Technische Anlagen und Maschinen	407.596.256,91	41.630.519,06	7.589.371,59	15.256,52	441.652.660,90	502.384.808,00	361.331.244,04
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	125.864.821,18	16.117.475,13	6.691.792,75	-4.924,85	135.285.578,71	126.723.115,56	45.743.839,80
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	6.006.922,03	0,00	46,57	-345.680,14	5.661.195,32	151.497.029,35	3.257.537.323,75
	<b>1.410.010.132,59</b>	<b>900.480.093,64</b>	<b>15.073.044,73</b>	<b>0,00</b>	<b>2.295.417.181,50</b>	<b>4.338.094.824,69</b>	<b>4.857.539.720,47</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>							
Beteiligungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	51.200,00	51.200,00
	<b>1.441.578.154,99</b>	<b>908.324.694,41</b>	<b>15.085.289,83</b>	<b>0,00</b>	<b>2.334.817.559,57</b>	<b>4.740.851.234,27</b>	<b>5.231.955.586,92</b>



## Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

### Entwicklung des Anlagevermögens im Konzern 2020

darunter BER	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	01.01.2020 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2020 EUR
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	381.201.572,57	31.472.694,37	0,00	1.690.430,24	414.364.697,18
2. Geleistete Anzahlungen	119.452,49	918.446,35	0,00	-79.351,50	958.547,34
	<b>381.321.025,06</b>	<b>32.391.140,72</b>	<b>0,00</b>	<b>1.611.078,74</b>	<b>415.323.244,52</b>
<b>II. Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.310.754.369,78	240.993.511,86	501.491,29	2.941.220.324,25	4.492.466.714,60
2. Technische Anlagen und Maschinen	589.081.639,25	24.509.605,52	7.899.788,31	145.583.757,70	751.275.214,16
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	51.559.265,51	16.390.510,05	3.459.275,93	71.430.593,55	135.921.093,18
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.239.084.478,18	71.528.496,12	13.871.329,29	-3.163.544.611,76	133.197.033,25
	<b>5.190.479.752,72</b>	<b>353.422.123,55</b>	<b>25.731.884,82</b>	<b>-5.309.936,26</b>	<b>5.512.860.055,19</b>
	<b>5.571.800.777,78</b>	<b>385.813.264,27</b>	<b>25.731.884,82</b>	<b>-3.698.857,52</b>	<b>5.928.183.299,71</b>

## Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

### Entwicklung des Anlagevermögens im Konzern 2020

darunter BER	Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte	
	01.01.2020 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2020 EUR	31.12.2020 EUR	31.12.2019 EUR
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>							
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	16.056.207,86	4.073.718,75	0,00	4.053,77	20.133.980,38	394.230.716,80	365.145.364,71
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	958.547,34	119.452,49
	<b>16.056.207,86</b>	<b>4.073.718,75</b>	<b>0,00</b>	<b>4.053,77</b>	<b>20.133.980,38</b>	<b>395.189.264,14</b>	<b>365.264.817,20</b>
<b>II. Sachanlagen</b>							
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	348.730.997,72	824.457.547,17	452,19	335.348,47	1.173.523.441,17	3.318.943.273,43	962.023.372,06
2. Technische Anlagen und Maschinen	279.743.897,70	36.334.583,68	7.432.528,29	15.256,52	308.661.209,61	442.614.004,55	309.337.741,55
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	41.480.979,21	6.751.863,23	3.451.307,62	51,11	44.781.585,93	91.139.507,25	10.078.286,30
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	6.006.922,03	0,00	46,57	-350.625,64	5.656.249,82	127.540.783,43	3.233.077.556,15
	<b>675.962.796,66</b>	<b>867.543.994,08</b>	<b>10.884.334,67</b>	<b>30,46</b>	<b>1.532.622.486,53</b>	<b>3.980.237.568,66</b>	<b>4.514.516.956,06</b>
	<b>692.019.004,52</b>	<b>871.617.712,83</b>	<b>10.884.334,67</b>	<b>4.084,23</b>	<b>1.552.756.466,91</b>	<b>4.375.426.832,80</b>	<b>4.879.781.773,26</b>

# Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

## Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Kapitalflussrechnung und dem Konzern-Eigenkapital-spiegel für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die in Abschnitt IV. des Konzernlageberichts enthaltene Konzernklärung zur Unternehmensführung nach § 315d HGB i. V. m. § 289f Abs. 4 HGB (Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember

2020 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und

- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Konzernklärung zur Unternehmensführung.

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

## Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den

deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

## Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die oben genannte Erklärung zur Unternehmensführung nach § 315d HGB i. V. m. § 289f Abs. 4 HGB (Angabe zur Frauenquote). Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und -lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab. Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.



## Wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit

Wir verweisen auf die Ausführungen im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ im Konzernanhang sowie in den Abschnitten „III. B. Maßgebliche Risiken“ und „V. D. Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns“ im Konzernlagebericht, in denen die gesetzlichen Vertreter darlegen, dass sich auf Grundlage des Businessplans für die Jahre 2021 und 2022 ein Finanzierungsbedarf in Höhe von EUR 859,8 Mio. („Management-Case“) bis zu EUR 1.056,2 Mio. („Bad-Case“) ergibt. Der Finanzierungsbedarf für das Geschäftsjahr 2021 soll durch bereits erteilte Finanzierungszusagen der Gesellschafter sowie freie Kreditlinien gedeckt werden. Auch im Jahr 2022 ist der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH zur Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit von der Finanzierung durch die Gesellschafter abhängig, die am 19. März 2021 gegenüber der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH eine Patronatserklärung abgegeben haben. Danach erklären die Gesellschafter, unter der Voraussetzung des Vorliegens der Zustimmungen der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber, gegenüber der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH unwiderruflich, diese befristet bis zum 31. Dezember 2022 mittels Eigenkapitalzuführungen nach ihren Geschäftsanteilen finanziell so auszustatten, dass sie in der Lage ist, ihre Verbindlichkeiten fristgerecht zu erfüllen, und dass sie die Schritte zur Schaffung der haushalterischen Grundlagen zeitgerecht einleiten und, sofern für die Fortführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH staatliche Beihilfen erforderlich sein sollten, deren Notifizierung bei der Europäischen Kommission veranlassen werden. Die Patronatserklärung enthält somit eine aufschiebende Bedingung in Bezug auf die Zustimmungen der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber.

Beihilferechtliche Risiken ergeben sich in Bezug auf die Finanzierungsmaßnahmen ab 2022, da deren beihilferechtliche Zulässigkeit von der Entscheidung der EU-Kommission abhängig ist, und für den Fall, dass diese eine notifizierungsbedürftige Beihilfe darstellt, ein gesondertes EU-Notifizierungsverfahren zwingend erforderlich ist und damit die geplante zukünftige Finanzierung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH von der Genehmigung der Beihilfe durch die EU-Kommission abhängig ist. Die Wirksamkeit der Patronatserklärung ist somit von ihrer beihilferechtlichen Zulässigkeit sowie der Zustimmung der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber abhängig. Sollte die Patronatserklärung aus den vorgenannten Gründen nicht wirksam umgesetzt werden können, würde sich das bestandsgefährdende Risiko mit entsprechenden insolvenzrechtlichen Folgen materialisieren. Die Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit und somit die Fortführung der Unternehmenstätigkeit des Konzerns ist damit von dem Eintreten der Prämissen der Planung, von der Finanzierung durch die Gesellschafter auf der Grundlage der am 19. März 2021 gegenüber der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH abgegebenen Patronatserklärung sowie der für das Geschäftsjahr 2021 bereits erteilten Finanzierungszusagen der Gesellschafter abhängig. Auch nach Ablauf der Befristung der Patronatserklärung ist das Mutterunternehmen und damit der Konzern zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit auf weitere Unterstützung durch Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit und zur Vermeidung einer insolvenzrechtlichen Überschuldung angewiesen. Damit wird auf das Bestehen einer wesentlichen Unsicherheit hingewiesen, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann und ein bestandsgefährdendes Risiko im Sinne des § 322 Abs.2 Satz 3 HGB darstellt.

Unsere Prüfungsurteile sind bezüglich dieses Sachverhalts nicht modifiziert.

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

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen

mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

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

## Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen

sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben;

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen

Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;

- holen wir ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile;
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Berlin, 7. April 2021

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Seidel  
Wirtschaftsprüfer

Schmidt  
Wirtschaftsprüfer





# Impressum

Herausgeber:  
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH  
12521 Berlin

**[www.berlin-airport.de](http://www.berlin-airport.de)**  
**[www.facebook.com/berlinairport](https://www.facebook.com/berlinairport)**  
**[www.twitter.com/berlinairport](https://www.twitter.com/berlinairport)**  
**[www.twitter.com/ber\\_corporate](https://www.twitter.com/ber_corporate)**  
**[www.instagram.com/berlin\\_airport](https://www.instagram.com/berlin_airport)**

Flughafeninfo +49 30 6091 60910

V.i.S.d.P.: Hannes Stefan Hönemann  
Tel. +49 30 609170100  
Fax: +49 30 609170070  
E-Mail: [pressestelle@berlin-airport.de](mailto:pressestelle@berlin-airport.de)

Redaktion: Ismeta Mustafic-Hasific (verantwortlich), Nicole Päuser, Christian Franzke, Stefan Hilfert

Gestaltung, Realisation: publicgarden GmbH

Fotos, Abbildungen:  
Anikka Bauer: S. 8, 10, 12, 18,  
Florian Gaertner/photothek.de: S. 17,  
Thomas Kierok: S.11,  
Oliver Lang: S.12,  
Andreas Süß: S. 7, 12,  
Günter Wicker: Cover, S. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 19, 21, 23  
Ekaterina Zershchikova: S.11, 14, 20, 21

Stand: April 2021