

Geschäftsbericht 2021

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH



BER FLUGHAFEN
BERLIN
BRANDENBURG

Editorials

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat hat sich auch im Berichtsjahr sehr intensiv mit den operativen und unternehmerischen Herausforderungen für die Flughafengesellschaft beschäftigt. Mit dem Wechsel an der Spitze des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung wurden in 2021 aber insbesondere personelle Weichenstellungen vollzogen, die für die weitere Entwicklung des Unternehmens wichtig sind.

Im Sommer 2021 ging der langjährige Vorsitzende des Aufsichtsrates, Rainer Bretschneider, in den Ruhestand. Sein Kenntnisreichtum und seine umsichtige Führung des Aufsichtsrates seit März 2017 hatten einen maßgeblichen Anteil daran, dass der BER Ende Oktober in Betrieb gehen konnte.

Engelbert Lütke Daldrup, der Vorsitzende der Geschäftsführung, der im Herbst 2021 in den Ruhestand ging, wurde in der Öffentlichkeit als der Flughafenchef wahrgenommen, unter dessen operativer Führung der BER endlich fertiggebaut und in Betrieb genommen wurde. Zusammen mit seiner Nachfolgerin Aletta von Massenbach hat er den Teilentschuldungsplan entwickelt und mit dem Aufsichtsrat sowie den Gesellschaften grundsätzliche Weichenstellungen für die Wiedererlangung der wirtschaftlichen Selbstständigkeit bis 2026 gelegt. Hier hat der Aufsichtsrat die Entstehung des Teilentschuldungsplans eng begleitet und letztlich den Businessplan als Grundlage der europäischen Entscheidung gemeinsam mit der Geschäftsführung auf den Weg gebracht.

Mit der Entscheidung, Aletta von Massenbach zur Vorsitzenden der Geschäftsführung zu berufen, und der Bestellung von Thomas Hoff Andersson zum Geschäftsführer Operations hat der Aufsichtsrat für 2022 die Geschäftsführung komplettiert und neu aufgestellt. Die beiden ausgewiesenen Luftverkehrsprofis, die über langjährige internationale Erfahrungen verfügen, sollen dem BER wichtige Impulse geben und ihn in der Branche positionieren.

In 2021 beschäftigte sich der Aufsichtsrat insbesondere damit, die erwarteten operativen Herausforderungen des BER unter den pandemiebedingt verschärften Bedingungen zu begleiten. Unser Hauptanliegen war es hierbei, zwischen operativen Anpassungen am BER und strikter Ausgabenkontrolle eine nachhaltige Balance zu finden, in der sich der BER entwickeln kann und wirtschaftlich selbstständig wird.

Die Pandemie hat den Flughafen auch in 2021 vor enorme Herausforderungen gestellt, so dass sich der Aufsichtsrat zu den Auswirkungen auf die Flughafensituation intensiv Bericht erstatten lassen hat und somit den Betrieb des BER engmaschig begleitet und auf Optimierungsnotwendigkeiten hingewiesen hat.

Bereits jetzt hat der Aufsichtsrat großen Fokus darauf gelegt, die Zukunftsthemen Nachhaltigkeit und Digitalisierung zu begleiten, damit die Geschäftsführung den BER zu einem in dieser Hinsicht führenden Flughafen weiterentwickeln kann.

Neben den rein operativen Fragen wird es zukünftig daher auch verstärkt darauf ankommen, den BER und die Flughafengesellschaft nicht nur unter wirtschaftlichen Aspekten, sondern auch unter sozialen und insbesondere unter ökologischen Aspekten nachhaltig aufzustellen.



Der Flughafen der Hauptstadtregion soll in Zukunft noch stärker dazu beitragen, die positive wirtschaftliche Entwicklung in Berlin und Brandenburg mit der benötigten internationalen Konnektivität langfristig zu unterstützen. Das Gleichgewicht zwischen Beratung und Kontrolle immer wieder neu zu bestimmen und die Voraussetzung für die notwendigen Schritte der Geschäftsführung zu schaffen, wird auch in den kommenden Jahren das Handeln des Aufsichtsrates bestimmen.

Jörg Simon
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Sehr geehrte Damen und Herren,

2021 war das „Jahr 1“ nach der Inbetriebnahme des BER. Besonders das 1. Halbjahr war stark von Corona geprägt. Es gab wenige Passagiere und ständig wechselnde Infektionsschutzverordnungen. Ab dem Sommer nahm der Verkehr stark zu. Die spürbar zurückkehrende Lust am Reisen bescherte dem BER erstmalig Passagierzahlen von mehr als 1 Mio. Fluggästen pro Monat.

Für die Geschäftsführung war das Jahr von drei großen Zielen geprägt: Erstens ging es darum, den Passagieren trotz Corona einen möglichst guten Service zu bieten. Zweitens mussten wir alle so gut wie möglich vor der Pandemie schützen, um den Flugbetrieb unabhängig vom Infektionsgeschehen der unterschiedlichen Virusvarianten zu gewährleisten. Und drittens ging es darum, mit einem klaren Sparkurs und der schrittweisen Umsetzung des Teilentschuldungsplans der mittelfristigen wirtschaftlichen Selbstständigkeit der Flughafengesellschaft näher zu kommen.

Um diese Ziele zu erreichen, haben die gut 2000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafengesellschaft hart gearbeitet und sie in einer großen gemeinsamen Kraftanstrengung auch erreicht.

Aus den Erfahrungen mit dem BER an den verkehrsreichen Wochen während der Sommer- und der Herbstferien 2021 wurden umfangreiche Verbesserungen bei den Passagierprozessen angestoßen. Sämtliche Maßnahmen zielten darauf, die Stabilität und die Zuverlässigkeit zu verbessern und die Aufenthaltsqualität im Terminal weiter zu steigern. Schritt für Schritt entstand so im Laufe der Monate bei allen Beteiligten ein gemeinsamer Anspruch, die Passagierprozesse immer besser zu machen. In diesem Zusammenhang wurde die Ausschilderung im Terminal

überarbeitet, die Koordinierungsprozesse zwischen den Partnern am BER optimiert und bauliche Maßnahmen wie die Sanierung der Fahrsteige im Main Pier oder der Abbau von nicht benötigten Check-in-Inseln gestartet.

Um das sichere Fliegen vom und zum BER im dynamischen Infektionsgeschehen zu gewährleisten, standen auch für die Beschäftigten umfangreiche Testungen und Impfangebote zur Verfügung. Darüber hinaus haben wir durch Homeoffice-Regelungen, Umstellung der Schichtsysteme und viele weitere Präventionsmaßnahmen die Arbeitsfähigkeit der Flughafengesellschaft abgesichert. Auch die Arbeitsplätze mussten in der Hochphase der Pandemie geschützt werden. So wurde die Kurzarbeit über das komplette Berichtsjahr in unterschiedlichen Ausprägungen beibehalten.

Trotz aller Anstrengungen war das Unternehmen auch in 2021 auf die finanzielle Unterstützung der Gesellschafter angewiesen. Dabei hat die Flughafengesellschaft das operative Ergebnis gegenüber 2020 deutlich verbessert. Obwohl die Verkehrsentwicklung über die 12 Monate sehr volatil war und wir insgesamt mehr Passagiere erwartet haben, wurden die wirtschaftlichen Ziele durch große Sparanstrengungen erreicht und stellenweise auch übertroffen. Unsere Gesellschafter, die sich intensiv mit unserem Teilentschuldungskonzept auseinandergesetzt haben, unterstützen das Ziel, die Flughafengesellschaft in die Lage zu versetzen, bis 2026 bzw. mit der Erholung des Verkehrsaufkommens auf das Niveau von 2019, wirtschaftlich selbstständig zu werden. Mit Entscheidung der EU-Kommission aus dem Februar 2022, nach der die Gesellschafter dem Flughafen Coronahilfen in Höhe von insgesamt 1,7 Mrd. Euro bereitstellen können, ist ein ganz wichtiger Meilenstein zu diesem Ziel erreicht worden.



Das sind die Gründe dafür, warum wir als Geschäftsführung insgesamt positiv auf das Jahr 2021 zurückblicken. Für das große Engagement aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den operativen, technischen und administrativen Bereichen möchten wir uns herzlich bedanken.

Die Geschäftsführung der
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Aletta von Massenbach
Vorsitzende der
Geschäftsführung

Michael Halberstadt
Geschäftsführer
Personal

Das erste Betriebsjahr am BER



„Wenn ich sagen soll, was mir neben dem Frieden
das Wichtigste sei, dann lautet meine Antwort: Freiheit.“
"If I were asked to say what, apart from peace, was most
important to me, then my answer would be freedom."

Luftverkehrsentwicklung

2021 ist das erste komplette Betriebsjahr am Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt nach der Eröffnung am 31. Oktober 2020. Insgesamt konnten im Jahr 2021 knapp 10 Millionen Passagiere am BER begrüßt werden. Das Jahr war immer noch sehr deutlich von der Corona-Pandemie geprägt. Die FBB geht davon aus, im Jahr 2022 eine Passagierzahl von 17 Millionen zu erreichen. Das entspricht rund der Hälfte der Fluggäste vor der Pandemie im Jahr 2019.

Die Fluggastzahlen entwickelten sich im ersten Quartal 2021 pandemiebedingt nur sehr verhalten und stiegen erst seit Mai spürbar an und erreichten mit Beginn der Sommerferien einen ersten Höhepunkt. Im Juli und August nutzten jeweils mehr als eine Millionen Passagiere das Terminal 1. Im August waren es rund 1,43 Millionen Passagiere. An den klassischen Ferientage Freitag und Sonntag erreichte das Passagiervolumen im Sommer erstmals Werte von über 50.000 Passagieren am Tag. Das war zwar deutlich weniger als im Sommerreiseverkehr 2019 mit bis zu 120.000 Passagieren an Spitzentagen, aber mehr als 2020 als rund 30.000 Passagiere an den Hauptreisetagen gezählt wurden.

In den Herbstferien stieg das Passagiervolumen weiter an. Der verkehrsreichste Tag war der Freitag zu Ferienbeginn, der 8. Oktober 2021, an dem gut 65.000 Passagiere am BER abflogen bzw. ankamen. In den Herbstferien 2021 wurden etwa 50 Prozent des Passagieraufkommens der Herbstferien im Vor-Pandemie-Jahr 2019 erreicht, als noch rund 1,8 Millionen Passagiere von Schönefeld und Tegel flogen. Gegenüber den Herbstferien 2020, als rund 335.000 Passagiere gezählt wurden, ist dies ein deutliches Plus. Der reise stärkste Monat im vergangenen Jahr war der Oktober 2021 mit 1,7 Millionen Fluggästen. In den Weihnachtsferien lagen die Passagierzahlen bei rund 40.000 Fluggästen am Tag.



Blick in den Marktplatz: Die Passagiere erwartet am BER ein breites Angebot an Einkaufs- und Essensmöglichkeiten.

Bei der Luftfracht betrug das Aufkommen im vergangenen Jahr rund 27.400 Tonnen Fracht. Das waren 7.500 Tonnen weniger als im Jahr 2019.



Im vergangenen Jahr wurden insgesamt 105.740 Flugbewegungen registriert, das entspricht ungefähr dem Niveau von 2020. Zum Vergleich: Im Jahr 2019 waren es 288.979 Flugbewegungen.



Auch bei winterlichen Witterungsverhältnissen konnte ein stabiler Flugbetrieb gewährleistet werden.



easyJet und die Lufthansa-Gruppe hatten, dicht gefolgt von Ryanair, 2021 den größten Marktanteil am BER.

Anpassung der Infrastruktur

Aufgrund der geringen Fluggastzahlen hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH das Terminal 5 des BER (ehemals Flughafen Schönefeld) am 23. Februar 2021 temporär geschlossen. Ob und wann das Terminal wiedereröffnet wird, ist abhängig von der Entwicklung der Fluggastzahlen. Auch das neue vollständig fertiggestellte und betriebsbereite Terminal 2 wurde 2021 nicht in Betrieb genommen. Die Eröffnung des Terminal 2 erfolgte am 24. März 2022. Der Betrieb auf der südlichen Start- und Landebahn wurde im Dezember 2020 eingestellt. Angesichts der pandemiebedingten geringen Verkehrszahlen mussten Kosten und Aufwendungen reduziert werden. Ab April 2021 nutzte die FBB ihre beiden Start- und Landebahnen im monatlichen Wechsel. Seit dem 1. Dezember 2021 werden nach acht Monaten rollierender Nutzung wieder beide Bahnen gleichzeitig genutzt.

Einschwingen der operativen Prozesse

Die Flughafengesellschaft war trotz der schwierigen Bedingungen unter der weltweiten Corona-Pandemie mit dem Start des Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt zufrieden. Die ersten 100 Tage zeigten, dass die neue Infrastruktur auch unter den Winterbedingungen mit Schnee und Eis sicher lief. Kleinere Störungen in den Abläufen, die bei solchen Großprojekten üblich sind, konnten zügig behoben werden. Die Corona-Pandemie führte auch zu zusätzlichen Herausforderungen insbesondere bei der Umsetzung und strikten Einhaltung der Hygienemaßnahmen. Dazu gehörten u.a. die Ausstattung der Terminals mit Plexiglasscheiben, Abstandsmarkierungen und Desinfektionsmittelspendern sowie die regelmäßige Desinfektion von Oberflächen in den Check-in-Bereichen, Warteräumen und Aufzügen. Für höchstes Niveau in punkto Hygiene und Einhaltung der Gesundheitsbestimmungen wurde der BER bereits mit zwei Zertifikaten ausgezeichnet. Insbesondere zu Beginn der Herbstferien 2021 zeigte sich jedoch, dass die Abläufe am BER noch verbessert werden müssen. Eine große Herausforderung bestand vor allem darin, die Kontrollen von Impf- und Testnachweisen beim Check-in und bei den Einreisekontrollen in die Abfertigungsprozesse zu integrieren. Weitere Schwierigkeiten und Verzögerungen gab es bei den Sicherheitskontrollen und der Gepäckausgabe, was auch zu Kritik der Reisenden führte, und unter anderem auf pandemiebedingte Personalengpässe bei den Dienstleistern und Prozesspartnern zurückzuführen war. Die FBB hat daraufhin an den kritischen Punkten erfolgreich Unterstützung organisiert. Auch in Vorbereitung auf den Weihnachtsverkehr wurden weitere Maßnahmen getroffen, wie z.B. die Erweiterung der Bestuhlung in den Wartebereichen, höhere Reinigungsintervalle, eine Verbesserung der



Im Sommer stieg die Reiselust wieder merklich an.

Orientierung durch Ergänzung von Beschilderungen im Terminal sowie eine noch enger getaktete Abstimmung mit allen Prozesspartnern. Eine Hauptaufgabe für 2022 bleibt, für mehr operative Stabilität am BER zu sorgen. Bei den Bodenverkehrsdienstleistungen und auch an den Sicherheitskontrollen gibt es wie in den letzten Monaten noch Personalengpässe. Die Flughafengesellschaft unterstützt die Partner soweit möglich, zum Beispiel mit Serviceteams in den Ferien, um gemeinsam für reibungslose Passagierabläufe zu sorgen. Daneben nimmt die Flughafengesellschaft bauliche und Prozess-Optimierungen im Terminal 1 vor. Bereits für den Osterreiseverkehr wurden in der Check-in-Halle mehr Orientierungs- und Anstellflächen für die Check-in-Prozesse und neue Self-Service-Kioske bereit gestellt. Die Fahrsteige im Main Pier und Pier Süd werden bis zum Herbst schrittweise instand gesetzt. Des Weiteren werden zusätzliche Gastroflächen angeboten, die Beschilderung auf dem gesamten Campus verbessert und die Abstimmungen mit den Prozesspartnern nochmals vertieft.



Beim Check-in müssen die Passagiere nicht nur Ticket und Pass zeigen, sondern auch alle Dokumente, die unter Corona-Bedingungen zur Einreise nötig sind.

Destinationen

Der positive Trend bei den Passagierzahlen ließ sich auch am Flugangebot ablesen. Im Juli und August flogen rund 70 Airlines zu mehr als 160 Zielen in 50 Ländern. Damit erreichte der Flugplan fast das Angebotsniveau des Sommerflugplans 2019, als 86 Fluggesellschaften 183 Ziele in 57 Ländern ansteuerten. Allerdings wurden nicht alle Strecken in gleicher Dichte bedient. Im Fokus der Reisenden standen mit Spanien, der Türkei, Griechenland und Italien insbesondere Reiseziele in der Mittelmeerregion. Als neue Airlines konnten im Sommer Play (Reykjavik) und Sky Alps (Bozen begrüßt werden. Die Airlines easyJet, Ryanair und Eurowings bauten ihre Präsenz am BER wieder deutlich aus und bieten einen umfangreichen Mix an beliebten europäischen Städte- und vor allem Urlaubszielen. Parallel stockten sie die Anzahl der am BER eingesetzten Flugzeuge auf. Auch die Lufthansa-Gruppe baute die Frequenzen nach Frankfurt auf bis zu neun und München auf bis zu sechs Flüge täglich aus. Weitere Airlines sind nach einer pandemiebedingten Pause zurück am BER und nahmen ab dem Sommer 2021 wieder Verbindungen ab dem Flughafen Berlin Brandenburg in den Flugplan auf.

Mit der Eröffnung des BER gab es auf Grund der Pandemie zunächst nur eine Langstreckenverbindung mit Qatar Airways nach Doha. Die Strecke wird inzwischen wieder täglich geflogen. Das Langstreckenangebot konnte 2021 um zwei Strecken erweitert werden. Inzwischen verbindet auch Scoot, die Tochter von Singapore Airlines, wieder die Region Berlin-Brandenburg auf direktem Weg mit Singapur. Die lettische Fluggesellschaft SmartLynx Airlines fliegt zudem seit dem Winter 2021 nonstop nach Dubai in die Vereinigten Arabischen Emirate.

Zum Start des Sommerflugplans am 28. März 2022 kehrte United Airlines zurück in die Hauptstadtregion und nahm die Langstreckenverbindung nach Newark/New York wieder auf. Die Verbindung steht ganzjährig täglich im Flugplan der Airline. Geflogen wird die Strecke mit Flugzeugen vom Typ Boeing 767.

Die Airlines easyJet, Ryanair und Eurowings bauten ihre Präsenz am BER im Vergleich zum Vorjahr 2020 wieder deutlich aus und flogen seit dem Sommer 2021 wieder einen umfangreichen Mix an beliebten europäischen Städte- und vor allem Urlaubszielen.

Am 28. März 2022 kehrte United Airlines in die Hauptstadtregion zurück und verbindet den BER nonstop ganzjährig mit New York/Newark in den USA.



Zahlreiche Airlines haben zum Sommer 2021 neue Strecken aufgenommen oder Frequenzen erhöht.



#NLKatBER

Die 2. Nationale Luftfahrtkonferenz am BER



Der damalige Flughafenchef, Engelbert Lütke Daldrup (Mitte), begrüßte den ehemaligen Bundesverkehrsminister, Andreas Scheuer (links), und Brandenburgs Ministerpräsidenten Dietmar Woidke (rechts) am BER.

Am 18. Juni 2021 fand am Flughafen Berlin Brandenburg im Terminal 1 die 2. Nationale Luftfahrtkonferenz statt. Fast 30 Redner:innen aus Politik und Wirtschaft diskutierten auf der hybrid durchgeführten Konferenz über die Wiederbelebung der Luftfahrt nach Corona, das klimaneutrale Fliegen und wie die Bundesrepublik Deutschland auf diesem Gebiet Technologieführerin werden kann. Mehr als 800 Teilnehmende verfolgten die Konferenz virtuell über einen Live-Stream. Die damalige Bundesregierung war, teils virtuell, mit der Bundeskanzlerin Angela Merkel, dem Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier sowie dem Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer vertreten. Als ausrichtendes Bundesland war Brandenburg mit dem Ministerpräsidenten Dietmar Woidke dabei. Aus der Wirtschaft nahmen u.a. der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) und der Bundesverband der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) teil. Außerdem gehörten die Gewerkschaften IG Metall und ver.di zu den Veranstaltern.

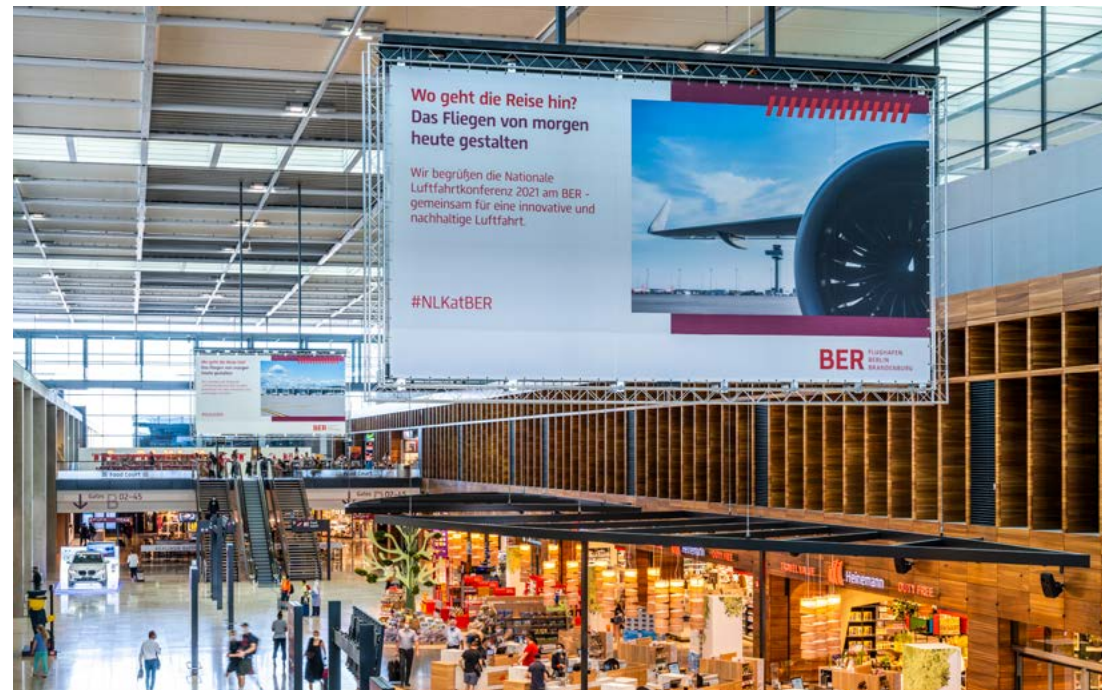
Die 2. Nationale Luftfahrtkonferenz war ein Signal dafür, dass der BER eine gute Zukunft als wichtiger internationaler Verkehrsflughafen haben wird. Langfristig hängt der Erfolg des Luftverkehrs von der nötigen Wende zum nachhaltigerem Fliegen ab.



Ein Airbus A320neo der Lufthansa und ein Airbus A350 der Deutschen Luftwaffe auf dem Vorfeld des BER.



Die damalige Bundeskanzlerin, Dr. Angela Merkel, begrüßte die mehr als 800 Teilnehmenden und informierte sich im Anschluss auf einem virtuellen Rundgang über CO₂-neutrales Fliegen, effiziente Flugzeugtechnik und alternative Antriebstechnologien.



Großflächige Plakate im Terminal 1 warben für die Veranstaltung und den Weg zu einer innovativen und nachhaltigen Luftfahrt.

Eröffnung Terminal 2

Zum Sommerflugplan Ende März hat das Terminal 2 am BER seinen Betrieb aufgenommen. Hauptnutzerin ist die Fluggesellschaft Ryanair. Passagiere weiterer Airlines werden nach der Landung über das T2 geleitet und erhalten dort ihr Gepäck. Das Terminal 2 ist ein wichtiger Baustein bei der Erholung des Flugverkehrs in der Hauptstadtregion und trägt auch bei steigenden Fluggastzahlen zu effizienten Prozessen und Service für die Fluggäste bei.

Das Terminal 2 dient als Abfertigungsgebäude für Abflug und Ankunft. Es ist mit den Abfluggates im Pier Nord des Terminal 1 über zwei Brücken verbunden. Es wurde Ende September 2020 vor der Eröffnung des BER fertiggestellt. Auf Grund der geringen Passagierzahlen während der Corona-Pandemie wurde es nicht mit dem Terminal 1 gleichzeitig in Betrieb genommen.

Die Anfahrt ist für Passagiere zum Terminal 1 und zum Terminal 2 identisch. Der Bahnhof unter dem Terminal 1 bietet eine direkte Anbindung an beide Terminals. Auch die Parkhäuser am BER können für beide Terminals gleichermaßen genutzt werden. Vom Terminal 1 ist es lediglich ein kurzer Fußweg zum Terminal 2. In der Check-in-Halle des Terminal 2 stehen den Passagieren zahlreiche Self-Service-Kioske zur Verfügung. Im ersten Stock geht es zu den modernen Sicherheitskontrollen. Dahinter befindet sich die Plaza mit gastronomischen Angeboten sowie Einkaufsmöglichkeiten. Von der Plaza erreichen Passagiere über eine Brücke das Pier Nord. Hier befinden sich die Abfluggates. Maschinen mit ankommenden Passagieren werden am Pier Nord abgestellt. Von dort gehen die Passagiere über die Verbindungsbrücken in das Terminal 2. Nach einem kurzen Weg durch die Plaza erreichen sie die Gepäckausgabe im Erdgeschoss.



Flughafenchefin Aletta von Massenbach zeigte mit dem Präsidenten der Bundespolizeidirektion Berlin, Karl-Heinz Weidner, bei einem Rundgang am 23. März das neue Terminal 2 Gästen und Medien.



Der erste Passagier im neuen Terminal 2 wurde am 24. März 2022 mit Blumen begrüßt.

Das Betriebsjahr 2021

Zahlen und Fakten

9,95 Mio. Reisende
156 Destinationen

50 Länder angefliegen
70 Airlines

Top Airlines:

(1) easyJet, (2) Ryanair, (3) Lufthansa, (4) Eurowings, (5) Turkish Airlines

Top Destinationen im Ausland:

(1) Amsterdam, (2) Palma de Mallorca, (3) Paris CDG, (4) Wien, (5) Zürich

Erstmals von Berlin gestartet:

Play, Pegas Fly, Nordwind, Sky Alps

Häufigster Luftfahrzeugtyp am BER:

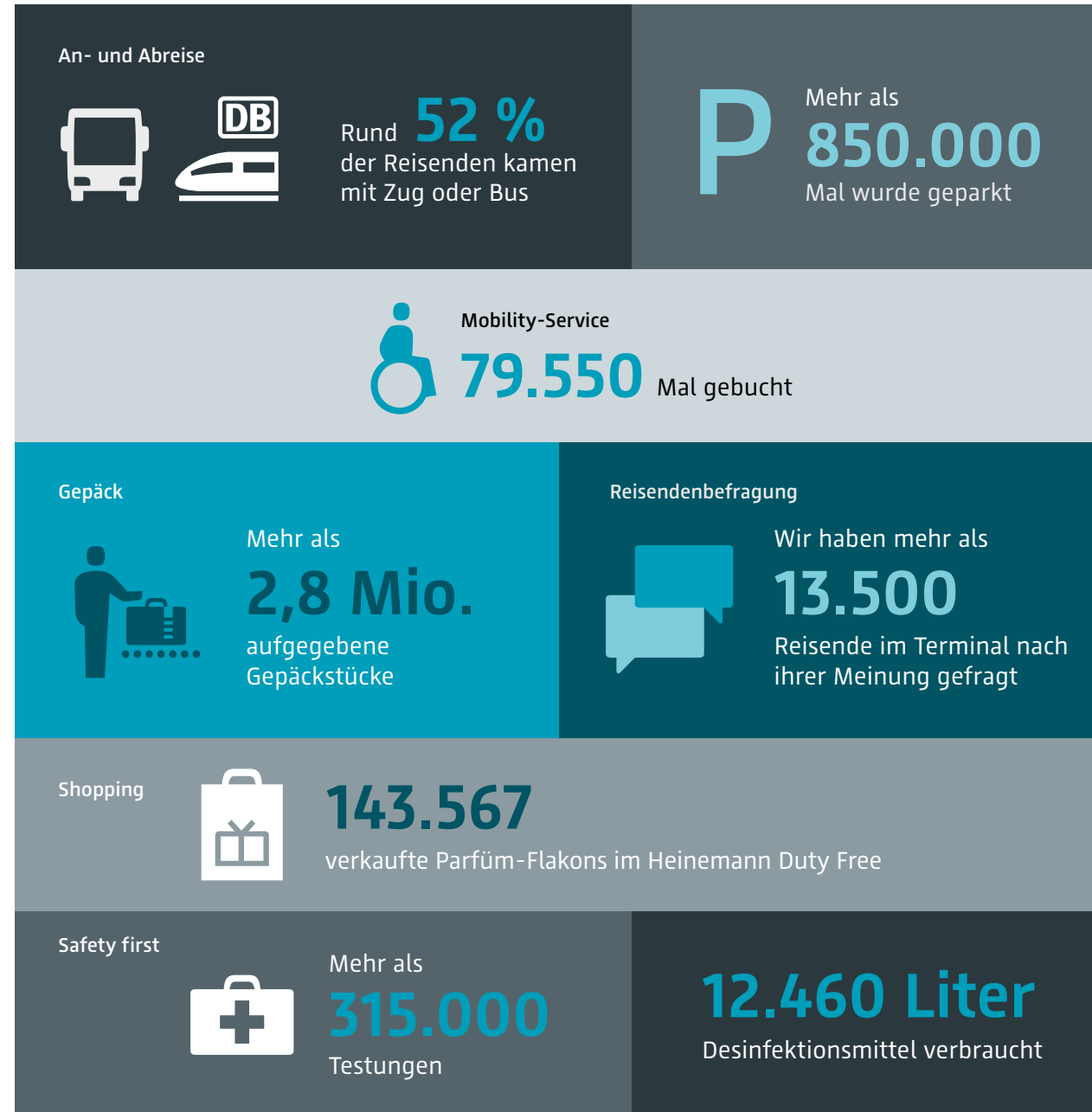
Boeing 737-800 Winglets

Fracht: rund 51.000 Tonnen, davon:

- 27.400 Tonnen Luftfracht
- 20.000 Tonnen Trucking
- 3.900 Tonnen Nachtluftpost

Größtes Luftfahrzeug:

Antonov An-124-100



Verkehrsbericht 2021

	01.2021 – 12.2021	01.2020 – 12.2020	Abw in %
A. Fluggäste, gesamt	9.947.006	9.097.788	9,3 %
I. Lokalverkehr	9.935.360	9.091.204	9,3 %
1. Linienverkehr	9.529.678	8.868.831	7,5 %
a) Inland	1.382.243	2.035.300	-32,1 %
b) Ausland	8.147.435	6.833.531	19,2 %
2. Gelegenheitsverkehr	405.682	222.373	82,4 %
a) Pauschalflugverkehr	367.648	188.036	95,5 %
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	26.887	24.271	10,8 %
c) Sonstiger Verkehr	11.147	10.066	10,7 %
II. Transit	11.646	6.584	76,9 %
B. Flugzeugbewegungen, gesamt	105.740	105.309	0,4 %
I. Gewerblicher Verkehr	96.317	95.452	0,9 %
1. Linienverkehr	83.464	85.411	-2,3 %
a) Passagierverkehr	80.760	83.146	-2,9 %
b) Frachtverkehr	2.704	2.265	19,4 %
2. Gelegenheitsverkehr	12.853	10.041	28,0 %
a) Pauschalflugverkehr	3.064	1.443	>100 %
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	5.530	4.520	22,3 %
c) Frachtverkehr	98	93	5,4 %
d) Sonstiger Verkehr	4.161	3.985	4,4 %
II. Nichtgewerblicher Verkehr	9.423	9.857	-4,4 %

	01.2021 – 12.2021	01.2020 – 12.2020	Abw in %
C. Luftfracht, gesamt	27.437.262	22.015.758	24,6 %
I. Lokalverkehr Summe	25.391.026	20.340.685	24,8 %
Ausladung	13.256.251	10.220.878	29,7 %
Zuladung	12.134.775	10.119.807	19,9 %
1. Linienverkehr	24.376.704	19.589.009	24,4 %
a) Frachter	14.469.039	12.310.359	17,5 %
2. Gelegenheitsverkehr	1.014.322	748.551	35,5 %
a) Frachter	902.285	732.435	23,2 %
II. Transit	2.046.236	1.675.073	22,2 %
III. Trucking	0	0	0,0 %
D. Luftpost, gesamt	3.862.041	3.555.718	8,6 %
I. Lokalverkehr	3.856.297	3.553.239	8,5 %
1. Nachtpostverkehr	3.780.283	3.528.119	7,1 %
II. Transit	5.744	2.479	>100 %

Weiterentwicklung des Flughafenumfeldes



Immobilienvermarktung



Die Dietz Airport Hotel Grundbesitz GmbH und die Flughafengesellschaft, vertreten durch die Vorsitzende der Geschäftsführung, Aletta von Massenbach, feierten am 10. November 2021 die Fertigstellung des Rohbaus.

Die Flughafengesellschaft besitzt außerhalb des Flughafensicherheitsbereichs rund 240 Hektar unbebauter Grundstücksflächen. Seit der Inbetriebnahme des Flughafens zieht das Interesse an diesen Flächen deutlich an. Die Flughafengesellschaft treibt die Entwicklung und Vermarktung der flughafeneigenen Flächen nachfrageorientiert voran und trägt damit maßgeblich zur Mitgestaltung des Immobilienstandortes BER bei.

Neues Hotel für die Airport City

Direkt vor dem Terminal 1 des BER, am Willy-Brandt-Platz gelegen, entsteht ein sechsgeschossiges Hotel der oberen Mittelklasse, das über 357 Zimmer, einen großen SPA-Bereich, 450 Quadratmeter Konferenzfläche sowie ein Restaurant mit Bistolounge verfügt. Das neue Inter-cityHotel mit einer Bruttogeschossfläche von rund 14.000 Quadratmetern ist neben dem Steigenberger Hotel das zweite Hotel in direkter Nähe zum Terminal 1 und ergänzt das Hotelangebot am BER. Die Baufertigstellung und Inbetriebnahme des Hotels sind für Anfang 2023 geplant.

Für den Flughafen ist der Bau eines zweiten Hotels in direkter Nähe zum Terminal 1 ein wichtiger Schritt in der Entwicklung des Areals rund um den Willy-Brandt-Platz. Das neue Hotel wird den Platz weiter beleben und damit noch einladender machen. So entsteht ein Stück neue Urbanität, die gut zum BER passt.

Business Park Berlin

Die Flughafengesellschaft hat ihre letzten Flächen im Business Park Berlin verkauft. Am 16. Dezember 2021 wurde der Kaufvertrag über ein 63 Hektar großes Areal mit dem britischen Immobilienunternehmen SEGRO unterzeichnet. Nach Angaben des Immobiliendienstleisters Jones Lang LaSalle (JLL), der von der FBB mit der Durchführung des strukturierten Bieterverfahrens beauftragt wurde, handelt es sich um eine der größten Grundstücks-transaktionen Deutschlands im Jahr 2021.



Der Business Park Berlin ist der größte Gewerbepark in unmittelbarer Nähe zum BER und verfügt über eine exzellente Infrastrukturanbindung.



Das Quartier Midfield Gardens verfügt über insgesamt rund 14,8 Hektar Nettobauland.

Am Seegraben Nord

Im Quartier am Seegraben Nord wurde das direkt neben dem IntercityHotel gelegene Grundstück an die Indigo Invest Holding GmbH & Co. KG veräußert. Auf dem ca. 16.408 Quadratmeter großen Grundstück wird eine Niederlassung für die GOLDBECK GmbH geplant.

Midfield Gardens

In den Fokus der Immobilienvermarktung rückt jetzt das Quartier Midfield Gardens. Direkt vor dem Terminal 1, auf zwei Teilflächen nördlich und südlich der Schönefelder Allee, soll hier ein hochwertiges zukunftsorientiertes und nachhaltiges Quartier mit sehr guter Infrastruktur entstehen. Ziel ist es, international agierende Unternehmen anzusiedeln.

Infrastrukturmaßnahmen



Der symbolische erste Spatenstich: Stephan Erler, easyJet Country Manager Deutschland; Prof. Dr.-Ing. Jörg Steinbach, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg; Engelbert Lütke Daldrup, damaliger Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH und Christoph Hansel, Leiter Infrastruktur- & Immobilienmanagement (v.l.n.r.)

easyJet errichtet Hangar am BER

Am 23. September 2021 fand im Westbereich des Flughafens der symbolische erste Spatenstich für den Bau des ersten easyJet-Hangars außerhalb von Großbritannien statt. Das Gesamtinvestitionsvolumen von rund 20 Millionen Euro unterstreicht easyJets Engagement sowie die strategische Bedeutung der Basis am Standort Berlin-Brandenburg, der Partnerschaft mit der FBB und der gesamten Wirtschaftsregion. Auf einer Fläche von 19.600 m² sollen auf dem Hangarareal ab Anfang 2023 umfangreichere Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten im Rahmen der Light Base Maintenance durchgeführt werden und die ca. 10.000 m² große Hangarhalle soll Platz für Arbeiten an vier Flugzeugen gleichzeitig bis zu einer Größe des Airbus A321neo ermöglichen. Der Bau eines eigenen Hangars

am BER ist der nächste logische Schritt für easyJet, um die am Flughafen BER stationierte sowie die gesamte easyJet Europe-Flotte künftig am Standort Berlin-Brandenburg umfassender zu warten und so einen reibungslosen Wartungsablauf der europäischen Flotte sicherzustellen. Das Bauvorhaben für den Wartungshangar wird von easyJet und der FBB gemeinsam umgesetzt. Im Rahmen dessen ist die Flughafengesellschaft für die Baustelleneinrichtung, die Tiefbauarbeiten rund um das Gebäudefundament sowie die Infrastrukturanbindung zuständig. Der Investitionsanteil der FBB sowie die Flächennutzung durch easyJet werden durch Mietzahlungen der Fluglinie an die Flughafengesellschaft refinanziert. Das Baudesign, die Aufbauten des Hangars sowie die technischen Einrichtungen liegen in der Verantwortung easyJets.

Erweiterung der Flugbetriebsflächen

Anfang Dezember 2021 wurden die Abfertigungspositionen der neu gebauten Erweiterung des Vorfeldes E zusammen mit der angrenzenden Rollbahn P 2 in Betrieb genommen. Dies war die erste Erweiterung einer Betriebsfläche seit Inbetriebnahme des BER. Bei diesem Vorfeldbereich handelt es sich um eine Fläche von etwa elf Hektar, die weitere wichtige Kapazitäten für den Flugbetrieb am BER bietet. Ein neues Andockführsystem sorgt dafür, dass Flugzeuge direkt und ohne Einweisenden auf ihre Position aufrollen können. Weiterhin sorgen spezielle Bustaschen dafür, dass Reisende ein- und aussteigen können, ohne dabei den Verkehr bzw. die Abfertigung zu beeinträchtigen.



Die elf Hektar große neue Flugbetriebsfläche befindet sich auf Höhe des Towers der Deutschen Flugsicherung.

Konzernabschluss und Konzernlagebericht



Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

I. Der FBB-Konzern

A. Überblick

Mit der Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) am 31.10.2020 befand sich die neue Flughafeninfrastruktur im abgelaufenen Geschäftsjahr 2021 erstmalig ganzjährig in Betrieb. Die Betriebsabläufe sowie die Geschäftsentwicklung waren dabei erneut deutlich von den Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst. Der bereits im Vorjahr einsetzende massive Einbruch des Luftverkehrs konnte sich im Jahr 2021 nur geringfügig erholen.

Während im Vorjahr an den Flughafenstandorten in Berlin-Schönefeld (SXF und BER) und Berlin Tegel (TXL) lediglich 9,1 Millionen Passagiere (PAX) begrüßt werden konnten, ergab sich im abgelaufenen Geschäftsjahr ein Abfertigungsvolumen von 9,9 Millionen PAX (+ 8,8 %), welches um 7,5 % unter dem geplanten Volumen von 10,7 Mio. Passagieren lag. Die geplante Passagierauslastung konnte insbesondere im ersten Halbjahr 2021 aufgrund umfangreicher coronabedingter Reisebeschränkungen nicht erreicht werden.

Gegenüber den, mit einem EBITDA von EUR -44,7 Mio. angestrebten wirtschaftlichen Zielen für das Jahr 2021, konnte ein EBITDA vor Sondereffekten von EUR -11,3 Mio. realisiert werden.

Trotz des verbesserten operativen Ergebnisses des Geschäftsjahres konnte der Konzernjahresfehlbetrag von

EUR -569,1 Mio. nicht durch vorhandenes Eigenkapital gedeckt werden, so dass zum Bilanzstichtag ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag von EUR 530,8 Mio. ausgewiesen wurde.

Der weltweite Luftverkehr und somit die Flugbewegungen sowie die Anzahl der beförderten Passagiere werden nach Einschätzung der Gesellschaft erst im Zeitraum 2024 bis 2027 die Volumina des Jahres 2019 erreichen. Die Entwicklung hängt entscheidend vom weltweiten Impffortschritt sowie vom Auftreten weiterer Virusmutationen ab. Die Erleichterungen im Reiseverkehr im Sommer und Herbst 2021 haben gezeigt, dass die Nachfrage nach Flugreisen sehr kurzfristig wieder zurückkehrt.

Zum Ausgleich der dennoch zu erwarteten Einnahmefälle werden weiterhin Finanzierungshilfen benötigt. Im Geschäftsjahr 2022 wird der Liquiditätsbedarf nach dem derzeitigen Stand der Planungen durch vorhandene und erwirtschaftete Mittel gedeckt sein. Die Gesellschafter der FBB beabsichtigen, vorbehaltlich der Zustimmung der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber, bis spätestens zum 30.06.2022 Kapitalzuführungen in Höhe der durch die Beihilfeentscheidung der Europäischen Kommission vom 01.02.2022 genehmigten Kapitalmaßnahmen von bis zu EUR 1,717 Mrd. rechtsverbindlich zu vereinbaren. Die Kapitalzuführungen sollen danach planmäßig bis Ende 2023 erfolgen.

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 war bis zum 30.09.2021 Herr Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup. Seit dem 01.10.2021 nimmt Frau Aletta von Massenbach die Funktion der Vorsitzenden der Geschäftsführung wahr. Der bis zum 30.09.2021 geltende Geschäftsbereich der kaufmännischen Geschäftsführung ist zum 01.10.2021 dem Geschäftsbereich des Vorsitzes der Geschäftsführung zugeordnet worden. Herr Michael Halberstadt ist als Geschäftsführer Personal und Arbeitsdirektor bestellt.

C. Geschäftstätigkeit

Die FBB betreibt den Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) im Südosten Berlins. Für den über ihre ehemalige Tochtergesellschaft, Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG), betriebenen Flughafen Tegel (TXL) lief die luftrechtlichen Betriebsgenehmigung am 04.05.2021 aus, womit der Flugverkehr an diesem Standort endgültig eingestellt wurde. Der Übergang der Verkehrssicherungspflicht der Liegenschaften des ehemaligen Flughafens Tegel an die Eigentümer, den Bund und das Land Berlin, wurde für den Ablauf des 04.08.2021

vereinbart. Die BFG wurde auf der Grundlage des Verschmelzungsvertrages vom 10.08.2021 rückwirkend zum 01.01.2021 auf die FBB verschmolzen.

Aufgrund des coronabedingt weiterhin geringen Fluggastaufkommens wurde im Geschäftsjahr der gesamte Flugverkehr über das Terminal 1 (T1) am BER abgefertigt. Das gemeinsam mit dem T1 zum Ende des Jahres 2020 fertiggestellte T2 wurde im Geschäftsjahr noch nicht in Betrieb genommen. Die Inbetriebnahme des T2 erfolgte am 24.03.2022.

Durch das geringe Fluggastaufkommen wurde bis zum 01.12.2021 nur jeweils eine Start- und Landebahn – im Wechsel – betrieben. Erst mit Beginn des Dezember 2021 wurden beide Start- und Landebahnen parallel in Betrieb genommen.

Das Flughafengebäude des ehemaligen **Flughafens Schönefeld**, das jetzige Terminal 5 des BER, wurde am 23.02.2021 aufgrund des pandemiebedingten geringen Verkehrsaufkommens geschlossen. Entsprechend der erwarteten Wiederbelebung des Luftverkehrs, insbesondere nach weitreichender Immunisierung der Bevölkerung infolge des Impffortschritts, stellt das T5 mittelfristig die notwendigen Abfertigungskapazitäten sicher.

Mit notariellem Kaufvertrag vom 16.12.2021 wurden die zum Bilanzstichtag noch im Bestand gehaltenen rd. 59 ha des insgesamt 109 ha großen **Business Parks** Berlin verkauft. Die Übertragung der Grundstücke wird mit Nutzen- / Lastenwechsel voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2022 nach Eintritt der Voraussetzungen, die an die Eigentumsübertragung sowie den Zahlungsausgleich gebunden sind, erfolgen.

In der **Maintenance Area** am westlichen Rand des Flughafengeländes sind die am Flughafen BER tätigen Wartungsbetriebe sowie eigene Serviceeinrichtungen der FBB untergebracht. Im September 2021 erfolgte der Spatenstich zur Errichtung eines weiteren Wartungshangars, der durch die Fluggesellschaft Easyjet errichtet und betrieben wird. Die Fertigstellung ist zum Anfang 2023 geplant.

II. Wirtschaftsbericht

A. Entwicklung der Luftverkehrsbranche

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie treffen den Luftverkehr weiterhin erheblich stärker als die meisten anderen Branchen. Gemessen am Vorjahr war zwar ein um 23,0 % erhöhtes Passagieraufkommen an deutschen Flughäfen zu verzeichnen. Gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 blieb der Luftverkehr – gemessen am Fluggastaufkommen - in Deutschland weiterhin um 68,6 % zurück. An den deutschen Flughäfen wurden im abgelaufenen Gesamtjahr 78,5 Millionen (Quelle: Flughafenverband ADV 2021) Passagiere gezählt.

Mit zunehmender Impfquote – insbesondere in Europa – entfielen im Jahresverlauf 2021 sukzessive die Reisebeschränkungen. Viele Interkontinentalverbindungen konnten allerdings aufgrund des unterschiedlichen Impffortschritts noch immer nicht wiederaufgenommen werden. Trotz der sog. 4. Coronawelle zum Jahresende 2021 brach die Nachfrage weniger stark ein als noch im Vorjahr, so dass beginnend mit dem Sommerreiseverkehr eine etwa gleichbleibende Nachfrage zu verzeichnen war.

(Quelle: ADV Monatsstatistik: <https://www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/12.2021-ADV-Monatsstatistik.pdf>).

Der innerdeutsche Verkehr lag, gemessen am Passagieraufkommen, noch unter dem Vorjahresniveau (-19,1 %). Einen deutlichen Anstieg verzeichnete dagegen der Europaverkehr (+38,4 %), während sich der Interkontinentalverkehr nur leicht verbesserte (+8,4 %), siehe ADV Monatsstatistik

(<https://www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/12.2021-ADV-Monatsstatistik.pdf>).

Das Frachtaufkommen auf den deutschen Flughäfen erhöhte sich mit 17,4 % in 2021 im Vergleich zum

Passagieraufkommen deutlicher. Insgesamt wurden 5.405.841 Tonnen Luftfracht (einschließlich Transit) in Deutschland abgefertigt (Quelle: ADV Monatsstatistik: <https://www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/12.2021-ADV-Monatsstatistik.pdf>).

B. Geschäftsverlauf 2021

1. Operations-Management/Verkehrsentwicklung

Das Geschäftsjahr 2021 war erneut geprägt von den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den weltweiten Flugverkehr. Im vorangegangenen Geschäftsjahr wurden vergleichbar insgesamt 9.097.788 Passagiere an den Berlin/Brandenburger Flughäfen (TXL, SXF und BER) abgefertigt. Im Jahr 2021 wurden 9.947.006 Passagiere am neuen BER-Terminal T1 begrüßt. Im deutschlandweiten Vergleich ergab sich mit +9,3 % für das Geschäftsjahr 2021 damit ein unterdurchschnittliches Wachstum (ADV Durchschnitt 2021: +23,0 %)

Während im vorangegangenen Geschäftsjahr der Passagierückgang im März einsetzte und in den Monaten April und Mai nahezu kein Flugverkehr (-99 %) zu verzeichnen war, führte das Aufheben der Reisebeschränkungen innerhalb der EU zu einer leichten Erholung im Sommerflugverkehr 2020. Zum Jahresende 2020 brach der Luftverkehr erneut ein. Das Geschäftsjahr 2021 startete demzufolge mit geringer Passagierauslastung. Die Erholung setzte zum Osterreiseverkehr ein und lag zum Sommerreiseverkehr deutlich über den Volumen des Vorjahres. Der erneute Rückgang zum Jahresende fiel dabei deutlich moderater aus als noch zum Jahresende 2020.

a) Die Verkehrsentwicklung im Detail

Verkehrsaufkommen	2021	2020 ^{*)}	2019 ^{**)}
Gewerbliche Flugbewegungen	96.317	95.452	277.570
Fluggäste (in Tausend)	9.947	9.098	35.645

^{*)} im Geschäftsjahr 2020 SXF sowie anteilig TXL und BER

^{**)} Referenzjahr ohne Auswirkungen der Coronapandemie

b) Frachtaufkommen

Hinsichtlich der beförderten Frachttonnage war ein, auch im Vergleich zur deutschlandweiten Entwicklung (+ 17,4 %), Anstieg von jahresbezogen 24,6 % zu verzeichnen. Im Vorjahr war noch ein Rückgang um -37 % zu verzeichnen. Das wieder erhöhte Aufkommen betraf insbesondere eingehende Frachten.

2. Commercial-Management

Im Geschäftsjahr 2021 erhöhten sich im Geschäftsbereich Commercial die Erlöse im abgelaufenen Geschäftsjahr von EUR 32,1 Mio. auf EUR 39,9 Mio. (+ 24 %). Während

gesteigerte Umsatzerlöse in den Bereichen Parkierung, Retail und Werbung erzielt wurden, verminderten sich die Erlöse für Gastronomie sowie im Zusammenhang mit Autovermietung.

3. Immobilienmanagement

Auch die Erlöse aus der Vermietung konnten erneut gesteigert werden und lagen im Geschäftsjahr 2021 mit EUR 48,5 Mio. (Vj. EUR 30,6 Mio.) deutlich über dem Vorjahresniveau. Die ganzjährige Vermietung größerer Flächen am BER, im Vergleich zu den alten Standorten TXL und SXF, wirkte sich hier positiv auf die Erlössituation aus. Erlöse aus Grundstücksverkäufen (Vj. EUR 4,6 Mio.) wurden im Geschäftsjahr nicht realisiert. Mit notariellem Kaufvertrag vom 16.12.2021 wurde für die zum Bilanzstichtag noch im Bestand gehaltenen rd. 59 ha des insgesamt 109 ha großen **Business Parks** Berlin die Übertragung vereinbart. Die Übertragung der Grundstücke und somit die Erlösrealisation ist mit Nutzen- / Lastenwechsel für das 2. Halbjahr 2022 geplant.

4. Gesamtaussage zum abgelaufenen Geschäftsjahr

Der für das Geschäftsjahr im Management-Case geplante Konzernjahresfehlbetrag von EUR -387,0 Mio. wurde mit einem Konzernergebnis 2021 von EUR -569,1 Mio. nicht erreicht. Hierbei wirkten sich insbesondere die vorgenommenen außerplanmäßigen Abschreibungen (EUR 244,8 Mio.) auf die Terminalinfrastruktur am BER aus.

Das EBITDA vor Sondereinflüssen hingegen entwickelte sich durch eine konsequente Steuerung des Betriebsaufwands besser als geplant. Gegenüber der Kostenplanung des Wirtschaftsplanes 2021 ergaben sich insgesamt Reduktionen im Betriebsaufwand (ohne Abschreibungen), auch bedingt durch Anpassungen an das verminderte Flugvolumen, von EUR 40,4 Mio.

C. Wirtschaftliche Entwicklung

1. Ertragslage

Der FBB-Konzern weist im Jahr 2021 einen Konzernjahresfehlbetrag von EUR 569,1 Mio. (Vj. EUR 1.057,9 Mio.) aus. Die Ergebnisverbesserung im Vergleich zur Vorperiode ergibt sich im Wesentlichen aus den geringeren außerplanmäßigen Abschreibungen auf die Terminalinfrastruktur T1/T2 (EUR 244,8 Mio.; Vj. EUR 766,7 Mio.). Wesentliche Effekte, die das Konzernergebnis im Geschäftsjahr 2021 beeinflusst haben, werden nachfolgend erläutert.

Umsatzerlöse

Umsatzerlöse in Mio. EUR	2021	2020	2019 ^{*)}
Operations (Aviation)	160,1	98,9	301,8
Commercial (Non Aviation)	39,9	32,1	64,7
Vermietung	48,5	30,6	35,4
Grundstücksverkäufe	0,0	4,6	0,7
Bauleistungen	1,9	0,3	0,2
Services	7,1	5,5	6,5
Sonstige	14,2	5,1	6,8
Gesamt	271,7	177,1	416,1

^{*)} Referenzjahr ohne Auswirkungen der Coronapandemie

Die leichte Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Jahr 2021 und die auf die BER-Infrastruktur sowie den Anwohnerschutz angepassten Entgelte führten zu einem Anstieg der Operations-Umsatzerlöse (+61,9 %). Auch die Umsatzerlöse aus dem Commercial-Bereich sind von EUR 32,1 Mio. um 24,3 % auf EUR 39,9 Mio. gestiegen, im Wesentlichen begründet durch erhöhte Einnahmen aus Park-, Retail- und Werbeerlösen. Im Bereich Vermietung wurde mit EUR 48,5 Mio. (Vj. EUR 30,6 Mio.) ein Anstieg von 58,5 % erzielt. Begründet liegt die Entwicklung im Anstieg der vermietbaren Flächen mit der Eröffnung des BER.

Erträge

Aktivierete Eigenleistungen entstanden nach Fertigstellung des BER mit EUR 5,5 Mio. (Vj. EUR 15,8 Mio.) nur noch in geringem Umfang.

Die sonstigen betrieblichen Erträge verminderten sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 146,1 Mio. auf EUR 40,9 Mio. deutlich. Hier wirkte sich insbesondere der Einmal-effekt der Gesellschafterzuschüsse zum Ausgleich coronabedingter Verluste im Vorjahr mit EUR 98,8 Mio. aus. Geringere Erträge aus den Auflösungen von Rückstellungen mit EUR 7,4 Mio. (Vj. EUR 37,4 Mio.) wurden durch die Ausbuchung von Verbindlichkeiten aus Vorperioden in Höhe von EUR 19,2 Mio. kompensiert.

Aufwendungen

Die laufenden Aufwendungen des FBB-Konzerns (EUR 788,7 Mio.) lagen deutlich unter dem Vorjahresniveau (EUR 1.299,3 Mio.).

Aufwendungen in Mio. EUR	2021	2020	2019 ^{*)}
Materialaufwand	84,8	78,6	77,7
Personalaufwand	137,8	180,9	180,9
Abschreibungen	459,5	908,3	99,9
Sonstiger betrieblicher Aufwand	106,6	131,5	99,7
Gesamt	788,7	1.299,3	428,3

^{*)} Referenzjahr ohne Auswirkungen der Coronapandemie

Der Anstieg des Materialaufwands um 7,9 % auf EUR 84,8 Mio. hat sich überwiegend durch erhöhte Versorgungsleistungen um EUR 14,1 Mio. für die ganzjährig in Betrieb befindliche Terminalinfrastruktur am BER ergeben. Dem gegenüber steht ein Rückgang der bezogenen Leistungen um EUR 7,8 Mio.

Der Personalaufwand ist von EUR 180,9 Mio. um 23,8 % auf EUR 137,8 Mio. gesunken. Dies resultiert hauptsächlich aus geringeren Zuführungen zu Rückstellungen für die Inanspruchnahme von Altersteilzeitangeboten (EUR -20,3 Mio.). Einsparungen ergaben sich auch durch die ganzjährige Umsetzung von Kurzarbeit. Aufgrund von Kurzarbeit wurden mit EUR 10,8 Mio. Leistungen der Bundesagentur für Arbeit abgerufen. Die Anzahl der im Jahresdurchschnitt beschäftigten Mitarbeitenden verminderte sich um 7,0 %.

Die Abschreibungen haben sich von EUR 908,3 Mio. auf EUR 459,5 Mio. vermindert. Nach der Inbetriebnahme des BER zum November 2020 wurden im Geschäftsjahr 2021 um EUR 73,7 Mio. höhere planmäßige Abschreibungen verrechnet. Dagegen wurden um EUR 521,7 Mio. geringere außerplanmäßige Abschreibungen auf die Terminalinfrastruktur am BER vorgenommen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr von EUR 131,5 Mio. auf EUR 106,6 Mio. um 18,9 % vermindert. Hier wirkten sich die Einsparungsmaßnahmen in nahezu allen Aufwandspositionen, wie bspw. Beratungskosten, Fremdpersonal, Versicherungen sowie Öffentlichkeitsarbeit aus.

Zinsergebnis

Das Zinsergebnis (EUR -93,1 Mio.; Vj. EUR -94,4 Mio.) blieb im Vergleich zum Vorjahr

nahezu unverändert.

Ergebnisbetrachtung und finanzielle Leistungsindikatoren

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

Die für den Konzern bedeutsamste finanzielle Steuerungskennzahl ist das EBITDA (vor Sondereinflüssen). Sondereinflüsse werden als neutrales Ergebnis definiert und umfassen regelmäßig Effekte aus der Auflösung von Rückstellungen und Einzelwertberichtigungen. Daneben werden für den Geschäftsverlauf untypische Einflüsse im neutralen Ergebnis ausgewiesen.

Ein bedeutsamer nichtfinanzieller Leistungsindikator und Grundlage für die Konzernsteuerung sind die Anzahl der abgefertigten Passagiere (PAX). Beide Leistungsindikatoren bilden auch die wesentliche Grundlage im Planungsprozess und werden aktiv zur Unternehmenssteuerung eingesetzt.

Finanzielle Leistungsindikatoren in Mio. EUR	2021	2020	2019 ^{*)}
EBIT (ohne neutrales Ergebnis, Finanzergebnis und Steuern)	-470,8	-1.053,9	8,6
EBITDA vor Sondereinflüssen (EBIT ohne Abschreibungen und Sondereinflüsse)	-11,3	-145,6	108,4
Konzernergebnis	-569,1	-1.057,9	-95,8

^{*)} Referenzjahr ohne Auswirkungen der Coronapandemie

Der Konzernjahresfehlbetrag beinhaltet neben dem Betriebsergebnis (EUR -470,8 Mio.; Vj. EUR - 1.053,9 Mio.), das Finanzergebnis (EUR -93,1 Mio.; Vj. EUR -94,4 Mio.), neutrale Erträge (EUR 8,3 Mio.; Vj. EUR 136,6 Mio.) und neutrale Aufwendungen (EUR 12,7 Mio.; Vj. EUR 45,7 Mio.) sowie Ertragsteuern (EUR 0,9 Mio.; Vj. EUR 0,6 Mio.).

Sondereinflüsse (EUR -4,4 Mio.; Vj. EUR +90,9 Mio.) betreffen im Wesentlichen Aufwendungen aus Zuführungen zu Rückstellungen für Altersteilzeitpotentiale (EUR 8,0 Mio.; Vj. EUR 28,3 Mio.). Zudem werden hier unter anderem Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (EUR 7,4 Mio.), Einzelwertberichtigungen sowie periodenfremde Aufwendungen (EUR 5,0 Mio.) erfasst. Im Vorjahr wurden hier insbesondere Erträge aus Gesellschafterzuschüssen im Rahmen der Coronahilfen (EUR 98,8 Mio.) ausgewiesen.

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

Personalkennzahlen in TEUR	2021	2020	2019 ^{**)}
Personalaufwand je Vollzeitstelle	76,6	84,9	75,1
Ertrag ^{*)} je Vollzeitstelle	154,0	90,5	214,8

^{*)} Umsatzerlöse zzgl. aktivierte Eigenleistungen

^{**)} Referenzjahr ohne Auswirkungen der Coronapandemie

Für die FBB sowie deren vollkonsolidierte Tochtergesellschaften und Beteiligungsunternehmen ergeben sich aus den unkonsolidierten Einzelabschlüssen folgende Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2021:

Finanzielle Leistungsindikatoren in Mio. EUR	FBB	FAA	FEW	Dalandis
EBIT (ohne neutrales Ergebnis, Finanzergebnis und Steuern)	-493,3	0,8	17,3	5,0
EBITDA vor Sondereinflüssen (EBIT ohne Abschreibung und Sondereinflüsse)	-49,7	0,8	26,8	11,4
Jahresergebnis	-537,4	0,8	14,4	2,3

In Bezug auf den Bestand an Vollzeitstellen der einzelnen Konzerngesellschaften ergeben sich zum 31.12.2021 nachfolgende Kennzahlen:

Personalkennzahlen in TEUR	FBB	FAA	FEW	Dalandis
Personalaufwand je Vollzeitstelle	76,5	100,3	- ^{*)}	- ^{*)}

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

2. Vermögenslage

Die Bilanzstruktur stellt sich im Vorjahresvergleich wie folgt dar:

Vermögen	31.12.2021		31.12.2020		Veränderung	
	Mio. EUR	%	Mio. EUR	%	Mio. EUR	%
Anlagevermögen	4.437,5	83,6	4.740,9	94,9	-303,4	-6,4
Vorräte	1,6	0,0	1,8	0,0	-0,2	-9,6
Lang- und mittelfristige Forderungen	41,5	0,8	61,1	1,2	-19,6	-32,1
Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0,6	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0
Grundstücke Business Park Berlin	18,4	0,3	18,4	0,4	0,0	0,0
Flüssige Mittel	267,5	5,0	160,6	3,2	106,9	66,6
Übrige Aktiva	10,3	0,2	10,4	0,2	0,0	-0,1
Nicht durch Konzerneigenkapital gedeckter Fehlbetrag	530,8	10,0	0,0	0,0	530,8	> 100,0
	5.308,2	100,0	4.993,8	100,0	314,4	6,3
Kapital						
Eigenkapital	0,0	0,0	38,3	0,8	-38,3	-100,0
Sonderposten	74,2	1,4	77,8	1,6	-3,6	-4,7
Lang- und mittelfristige Verbindlichkeiten	5.117,3	96,4	4.696,9	94,1	420,4	9,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten	116,7	2,2	180,8	3,6	-64,1	-35,5
	5.308,2	100,0	4.993,8	100,0	314,4	6,3

Die Abnahme des Anlagevermögens um EUR 303,3 Mio. resultiert im Wesentlichen aus der Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf die Terminalinfrastruktur (T1/T2) am BER (EUR 244,8 Mio.; Vj. EUR 766,7 Mio.) sowie planmäßigen Abschreibungen (EUR 214,7 Mio.). Dem gegenüber stehen Zugänge, die noch aus nachlaufenden Investitionen in die BER-Infrastruktur (EUR 131,6 Mio.) entstanden sind. Die bedeutsamste Position innerhalb des Anlagevermögens stellt die Terminalinfrastruktur (T1/T2) mit EUR 2.501,4 Mio (i. Vj. EUR 2.648,2 Mio) dar. Der hierfür nach handelsrechtlichen Grundsätzen ermittelte Buchwert liegt um EUR 688,1 Mio (i. Vj. EUR 710,6 Mio) über dem zum Bilanzstichtag ermittelten Zeitwert, der sich auf Grund der erwarteten Erholung des Passagieraufkommens in den nächsten fünf Jahren erhöhen und schließlich den Buchwert wieder erreichen soll. Die Grundstücke des Business Park Berlin sind unverändert im Umlaufvermögen ausgewiesen. Der Buchwert beträgt zum 31.12.2021 EUR 18,4 Mio. Die lang- und mittelfristigen Verbindlichkeiten enthalten unter anderem neben Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (EUR 3,2 Mrd.), von den Gesellschaftern erhaltene Darlehen (EUR 1,8 Mrd.), erhaltene Vorauszahlungen von Erbbauzinsen und Zuschüsse für Investitionen (EUR 77,3 Mio.) sowie Rückstellungen für Altersteilzeit- und Pensionsverpflichtungen (EUR 27,9 Mio.). Der erhöhte Bestand an langfristigen Verbindlichkeiten ergibt sich im Wesentlichen aus der Inanspruchnahme von weiteren durch die Gesellschafter gewährten Darlehen (EUR 438,0 Mio.). Die kurzfristigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen neben kurzfristig fälligen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (EUR 24,2 Mio.), Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (EUR 14,2 Mio.), erhaltene Anzahlungen (EUR 1,3 Mio.) und übrige Rückstellungen (EUR 61,3 Mio.). Die kurzfristigen Verbindlichkeiten verminderten sich überwiegend aufgrund stichtagsbedingt geringerer Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, was auf die deutliche Verminderung der Bautätigkeit zurückzuführen ist.

Die Eigenkapitalquote des Konzerns beträgt:

Personalkennzahlen in TEUR	2021	2020
Nicht durch Konzerneigenkapital gedeckter Fehlbetrag (Vj. Eigenkapital)	-530,8	38,3
Gesamtkapital	5.308,2	4.993,8
Eigenkapitalquote in % (Eigenkapital / Gesamtkapital x 100)	-	0,8

Aufgrund der hohen Ergebnisbelastungen durch die Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf das Anlagevermögen sowie die coronabedingten Erlösausfälle ergab sich zum 31.12.2021 ein nicht durch Konzerneigenkapital gedeckter Fehlbetrag.

3. Investitionen

Mit EUR 168,7 Mio. lag das Investitionsvolumen um EUR 265,4 Mio. unter dem Vorjahreswert (EUR 434,1 Mio.). Wesentliche Maßnahmen des Geschäftsjahres betrafen mit EUR 131,6 Mio. noch nachlaufende Investitionen in die BER-Infrastruktur. Für die unter den immateriellen Vermögensgegenständen erfassten Schallschutzmaßnahmen wurden im Geschäftsjahr EUR 18,3 Mio. (Vj. EUR 29,8 Mio.) investiert. Schutz vor Fluglärm bietet das Schallschutzprogramm BER, von dem 26.500 Haushalte auf einer Fläche von 155 km² von 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.

4. Finanzlage

a) Finanzmanagement

Gesellschaftermittel bei der FBB

Aufgrund der Corona-Pandemie war die FBB in 2021 zur Deckung des Finanzbedarfes auf Kapitalhilfen der Gesellschafter angewiesen. Die Gesellschafter haben daher Kapitalhilfen für die operative Geschäftstätigkeit bedarfsabhängig in Höhe von bis zu EUR 552 Mio. für 2021 zugesagt. Hiervon wurden EUR 330 Mio. in Form von Darlehen unter der Bundesrahmenregelung Beihilfen für Flugplätze in Verbindung mit der Bundesregelung Beihilfen für niedrigverzinsliche Darlehen in Anspruch genommen. Darüber hinaus hatten die Gesellschafter bereits auf der Grundlage der langfristigen Geschäfts- und Finanzplanung 2018 EUR 108,0 Mio. als Gesellschafterdarlehen zugesagt, welche in 2021 vollständig zur Auszahlung gebracht wurden.

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

Finanzierungsrahmen	Inanspruchnahmen			
	Vorjahre	2021	verfügbar	
„Darlehen 1.107“	1.107,0	1.107,0	-	-
„Covid19-Darlehen 2020“	201,2	201,2	-	-
„Covid19-Darlehen 2021“	552,0 ¹⁾	-	330,0	-
„Darlehen 108“	108,0	-	108,0	-

¹⁾ 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. 11. 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.

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

	Inanspruchnahmen			
	Finanzierungsrahmen ¹⁾	Vorjahre	2021	verfügbar
EIB Finanzierung	970,9	970,9	-	-
Konsortialfinanzierung	2.400,1	2.332,1	68,0	-
Tranche A	1.362,1	1.362,1	-	-
Tranche B	1.038,0	970,0	68,0	-
Gesamt	3.371,0	3.303,0	68,0	-

¹⁾ 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 325,2 Mio., davon in 2021 in Höhe von EUR 58,3 Mio. Bei der Konsortialfinanzierung erfolgt seit Februar 2021 die planmäßige Tilgung in Höhe von EUR 23,8 Mio. im Geschäftsjahr. Zum Jahresende 2021 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 169,4 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 Mietwagen-center, drei Gebäude für Bodenverkehrsdienstleister und ein Gebäude für Sicherheitsdienstleister 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	2021 Mio. EUR	2020 Mio. EUR	Veränderung Mio. EUR
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	-89,1	-205,2	+116,1
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-152,5	-388,3	+235,8
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	348,5	643,4	-294,9
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	106,9	49,9	57,0
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	160,6	110,7	49,9
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	267,5	160,6	106,9

c) Liquidität

Aus der betrieblichen Tätigkeit standen im Geschäftsjahr 2021 aufgrund der Corona-virus-Pandemie keine Finanzmittel zur Verfügung, um die Liquidität der Gesellschaft im operativen Geschäftsbetrieb sicherzustellen. Die operative Geschäftstätigkeit im Geschäftsjahr 2021 wurde über Gesellschafterdarlehen in Höhe von EUR 438,0 Mio. sichergestellt. Für investive Ausgaben standen noch Mittel aus der Konsortialfinanzierung, Tranche B, zur Verfügung. Zahlungsmittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit ergaben sich vornehmlich aus Nachlaufinvestitionen für die BER-Infrastruktur.

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

Am 31.12.2021 verfügte der Konzern über liquide Mittel von EUR 267,5 Mio. (Vj. EUR 160,6 Mio.). Durch die ausgereichten Gesellschaftermittel war im Geschäftsjahr 2021 die Zahlungsfähigkeit jederzeit sichergestellt. Hinsichtlich der weiteren Finanzierung im Prognosezeitraum wird auf Abschnitt III. B. 11. verwiesen.

D. Konzerngesellschaften und Beteiligungen

1. Berliner Flughafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Mit Verschmelzungsvertrag vom 10.08.2021 sowie Eintragung der Verschmelzung am 13.08.2021 im Handelsregister B beim Amtsgericht Cottbus (HRB 9380 CB) sowie am 12.08.2021 beim Amtsgericht Charlottenburg (HRB 159621 B) wurde die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG) rückwirkend auf den 01.01.2021 auf die FBB verschmolzen.

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 2021 mit einem Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung von EUR 14,4 Mio. ab.

3. FBB Airport Assekuranz Vermittlungsgesellschaft mbH

Gegenstand des Unternehmens ist die Vermittlung und Verwaltung von Versicherungen aller Art einschließlich von Rückversicherungen der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, das flughafennahe Drittgeschäft (z. B. Versicherung der 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. 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 der vier in der nahe gelegenen Area South errichteten 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.

5. Berlin Tourismus & Kongress GmbH

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH hält 10 % des Stammkapitals der Berlin Tourismus & Kongress GmbH (TEUR 51,2 Kapitaleinlage). Gegenstand des Unternehmens sind die weltweite Werbung für das touristische Angebot Berlins, die Förderung des Tourismus, des Geschäftsreiseverkehrs, von Veranstaltungen, Messen, Tagungen und Kongressen sowie die Information der Touristen der Region Berlin. Die Gesellschaft betreibt die damit im Zusammenhang stehenden Dienstleistungs- und Handelsgeschäfte.

E. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

1. Fluggastaufkommen (PAX)

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

Im abgelaufenen Geschäftsjahr ergab sich ein Abfertigungsvolumen von 9,9 Millionen PAX, welches um 7,5 % unter dem geplanten Volumen von 10,7 Mio. Passagieren lag. Die geplante Passagierauslastung konnte insbesondere im ersten Halbjahr 2021 aufgrund umfangreicher coronabedingter Reisebeschränkungen nicht erreicht werden.

2. Qualitätsmanagement

Der Anteil der Beschwerden an den registrierten Passagieranliegen lag im Jahresdurchschnitt deutlich unter dem Beschwerdeanteil des Referenzjahres 2019 (vor Corona). Im ersten Quartal 2021, mit lediglich 10 % des vergleichbaren Passagieraufkommens, lag der Beschwerdeanteil aller Anliegen nur bei 33 %, im Vergleich zu noch 65 % Beschwerdeanteil im ersten Quartal 2019. Ab Frühsommer stieg die Terminalauslastung stetig an und erreichte im Oktober 52% des Passagiervolumens aus dem Referenzzeitraum.

Der Anteil der Beschwerden, die sich auf Abfertigungsprozesse externer Partner wie den Fluggesellschaften, den Bodenverkehrsdienstleistern sowie den Sicherheitskontrollen beziehen (insbesondere im Hinblick auf Wartezeiten an den Prozessstellen des Check-in, der

Sicherheitskontrolle und Gepäckausgabe), korrelierte deutlich mit dem Passagierzuwachs. Ebenso war ein deutlicher Anstieg an Beschwerden zu verzeichnen, die die Flughafeninfrastruktur betreffen (insbes. bzgl. Sauberkeit der Sanitäreinrichtungen, Ausfall von Rolltreppen, Fahrsteigen und Aufzügen, Beschilderung und Verfügbarkeit gastronomischer Einrichtungen). Die FBB hat ein umfassendes Programm zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit eingeleitet, mit dem eine nachhaltige Optimierung herbeigeführt werden soll.

3. Personal

Zum Stichtag 31.12.2021 waren im FBB Konzern 2.007 Mitarbeiter (-8,5 %) sowie zusätzlich 85 Auszubildende und Dual Studierende beschäftigt. Die für einen paritätisch mitbestimmten Aufsichtsrat relevante Mitarbeiterzahl von über 2.000 ist weiterhin gegeben. Seit März 2020 nahmen die Auswirkungen der Coronapandemie erheblichen Raum hinsichtlich des Personalmanagements ein. Die in 2020 angeordnete Kurzarbeit wurde bis zum 31.12.2021 verlängert.

Um den pandemiebedingt negativen Auswirkungen auf die Geschäftslage zukünftig angemessen Rechnung zu tragen, hat die FBB bereits in 2020 mit der Gewerkschaft ver.di den Zukunftssicherungstarifvertrag „Unser BER“ abgeschlossen. Dieser Tarifvertrag beinhaltet u.a. Kostenentlastungen für das Unternehmen, da für die Jahre 2021 und 2022 keine Anpassung der Gehälter beschlossen und zudem eine für 2020 vereinbarte Einmalzahlung (600 EUR pro Arbeitnehmer) auf Januar 2022 verschoben wurde. Der Tarifvertrag bietet zudem 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

Das Unternehmen 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 CO₂-Ausstoß der Flughafeninfrastruktur bis 2030 zu halbieren und den BER bis 2050 komplett CO₂-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 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 des Unternehmens.

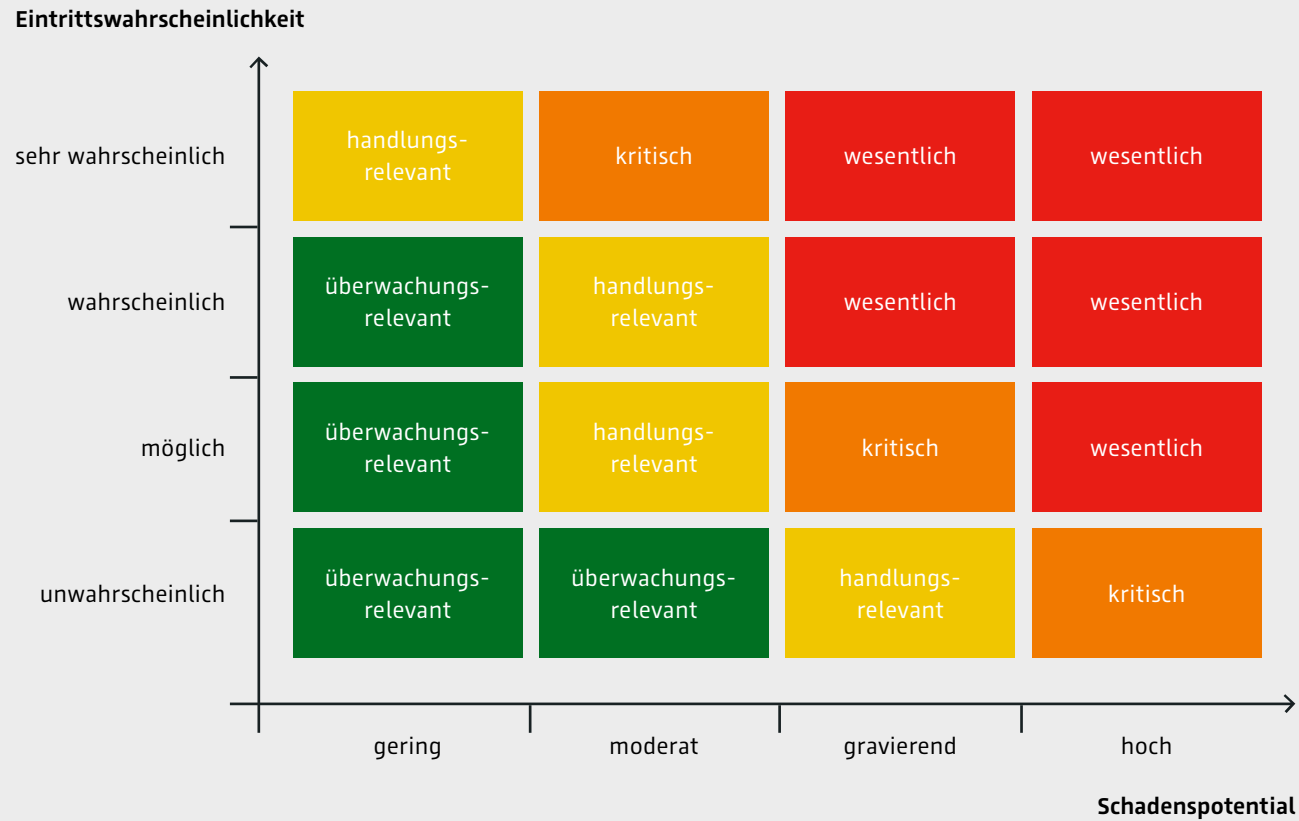
Die Grundlagen des implementierten Risikomanagementsystems, wie Risikodefinition, -kategorien und -strategie, sind in Richtlinien zum Risikomanagement erfasst. Darüber hinaus sind in diesen Richtlinien die Aufbau- und Ablauforganisation, Verantwortlichkeiten und der Risikomanagementprozess festgelegt.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

Innerhalb des Unternehmens 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 vorgegeben 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:



(bspw. Terroranschlägen) in vielen Ländern den Luftverkehr negativ beeinflussen. Ein unmittelbar bestandsgefährdendes Risiko hieraus besteht für den FBB-Konzern derzeit nicht.

Die unmittelbaren Auswirkungen der kriegerischen Auseinandersetzung in der Ukraine, die aus der Einstellung des zivilen Luftverkehrs zwischen der EU und den Kriegsparteien Russland und der Ukraine resultieren, lassen Umsatzausfälle von 1-2 % der jährlichen Umsatzerlöse für den Bereich Operations erwarten. Die unmittelbaren Auswirkungen auf die Commercial-Erlöse sowie die mittelbaren Auswirkungen, etwa durch erhöhte Treibstoffkosten, lassen sich derzeit noch nicht abschließend beurteilen. Entscheidend ist insbesondere der Zeitraum der Kriegshandlungen sowie der Aufrechterhaltung der Sanktionen gegenüber Russland. Ein unmittelbar bestandsgefährdendes Risiko aus den Kriegshandlungen besteht für den FBB-Konzern derzeit nicht.

2. Regulatorische Risiken

Die Folgen des Klimawandels, mit den zu dessen Eindämmung beschlossenen EU-Vorgaben zur CO₂-Reduzierung, können einen nachhaltigen Einfluss auf den Umfang sowie die Struktur des zukünftigen Flugverkehrs haben. Die Einhaltung der EU-weit gültigen CO₂-Ziele des EU-Green-Deals durch den Luftverkehr steht nicht zuletzt auch seit der Fridays-for-Future-Bewegung vermehrt im Fokus von Politik und Gesellschaft. Teile des innerdeutschen Flugverkehrs könnten schrittweise auf die Bahn verlagert werden und damit die Verkehrsentwicklung und folglich auch die Erreichbarkeit von Umsatzzielen sowie finanzielle Ziele des FBB-Konzerns negativ beeinflussen. Die sich hieraus ergebenden Risiken werden als möglich sowie mit einem hohen Schadenspotential eingeschätzt.

Hinsichtlich der identifizierten bestandsgefährdenden Risiken und deren Behandlung wird auf die Darstellung unter Punkt 6. (Insolvenzrechtliche Risiken) verwiesen.

B. Maßgebliche Risiken

Im Geschäftsjahr 2021 berichtete wesentliche Risiken entsprechend der Kategorisierung unter III. A. dieses Abschnitts, welche einen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit bzw. das Ergebnis des FBB-Konzerns haben könnten, werden im Folgenden erläutert.

1. Gesamtwirtschaftliche / politische Risiken

Einen bedeutenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung des Luftverkehrs und somit auch des FBB-Konzerns können konjunkturelle Schwankungen haben. Zudem könnten die unsichere politische Situation und die Tendenz zu gewaltsamen Konfliktlösungen

3. 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 Berlin/Brandenburger Flughäfen geführt. Trotz des Einsatzes von Impfstoffen seit Ende 2020 bestehen derzeit noch große Unsicherheiten über Zeitraum und Dynamik der erwarteten Verkehrserholung und 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. Die sich hieraus ergebenden Risiken werden als möglich sowie mit einem hohen Schadenspotential eingeschätzt.

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 fertige Terminal 2 wurde mangels ausreichendem Verkehrs nicht in Betrieb genommen. Darüber hinaus hat sich das Unternehmen entschieden, auch die Infrastruktur und

Terminalkapazitäten (Terminal 5) temporär außer Betrieb zu nehmen.

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

4. Schließung des Flughafens Tegel

Für den Flughafen Tegel (TXL) lief die luftrechtliche Betriebsgenehmigung am 04.05.2021 aus, womit der Flugverkehr an diesem Standort endgültig eingestellt wurde. Die Liegenschaften des ehemaligen Flughafens Tegel wurden am 04.08.2021 an die Eigentümer, den Bund und das Land Berlin, zurückgegeben.

Nach Rückgabe der Immobilien an die Eigentümer ist die FBB, als Rechtsnachfolgerin der BFG, vertragsgemäß noch 30 Monate in der Haftung für ggf. entstehende Entschädigungsansprüche aufgrund von Bodenaltlasten und/oder Gebäudeschadstoffen. Die sich hieraus ergebenden Risiken werden als möglich sowie mit einem hohen Schadenspotential eingeschätzt.

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

5. Störung des Flugbetriebs

Der reguläre Flugverkehr kann durch eine Vielzahl von der FBB beeinflussbaren sowie nicht beeinflussbaren Faktoren beeinträchtigt werden. Insbesondere die Zunahme vom Drohnenverkehr im privaten Bereich kann zur vermehrten Beeinträchtigung des Flugverkehrs führen. Die FBB sieht hier insbesondere das Risiko von kurz- und mittelfristigen Störungen durch Drohnenüberflug. Die FBB schätzt das Risiko als sehr wahrscheinlich ein mit gravierendem Schadenspotential.

6. Insolvenzrechtliche Risiken

a) Finanzierungsrisiken

Im Rahmen der Risikoberichterstattung stellt die zukünftige Finanzierung ein besonderes und möglicherweise bestandsgefährdendes Risiko dar.

Zum 31.12.2021 verfügte der Konzern über liquide Mittel in Höhe von EUR 267,5 Mio. Darüber hinaus bestanden freie Betriebsmittellinien in Höhe von EUR 38,7 Mio. Nach vorliegender Planung wird der Liquiditätsbedarf bis zum Ende des Prognosezeitraums durch vorhandene und erwirtschaftete Mittel gedeckt sein. Dies erfordert jedoch, dass bedeutsame der Planung zugrunde liegenden Annahmen auch eintreten. Wir verweisen hierzu auf Abschnitt III. B. 11.

Das Management hat im Rahmen der Unternehmensplanung („Businessplan 2021“) den Finanzbedarf bis zum Jahr 2026 mit EUR 2,4 Mrd. ermittelt. Das Ergebnis wurde am 12.03.2021 dem Aufsichtsrat und am 19.03.2021 der Gesellschafterversammlung zur Kenntnis gegeben. Die Gesellschafter der FBB haben mit Beschluss vom 10.12.2021 erklärt, vorbehaltlich der Zustimmung der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber, bis spätestens zum 30.06.2022 Kapitalzuführungen in Höhe der durch die Beihilfeentscheidung der Europäischen Kommission genehmigten Kapitalmaßnahmen rechtsverbindlich zu vereinbaren.

Mit Beschluss vom 01.02.2022 hat die Europäische Kommission die für die Deckung des Finanzbedarfs geplanten Kapitalmaßnahmen der Gesellschafter in Höhe von bis zu EUR 1,717 Mrd. als Ausgleich coronabedingter Verluste unter dem „Befristeten Rahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft angesichts des derzeitigen Ausbruchs von Covid19“ (Temporary Framework) als Beihilfe genehmigt.

Die sich hieraus ergebenden Risiken werden als möglich sowie mit einem hohen Schadenspotential eingeschätzt.

b) Bilanzielle Überschuldung

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH weist zum Bilanzstichtag einen nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrag in Höhe von EUR 510,5 Mio. aus. 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 1.294,7 Mio. zum Bilanzstichtag vor.

7. Finanzinstrumente

Risiken aus dem Anstieg des Zinsniveaus sichert die FBB bei variabel verzinslichen Kreditgeschäften mittels des Abschlusses von Zinsswaps ab. Ein Zinsänderungsrisiko besteht somit nicht.

8. 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. Aufgrund des erwarteten Anstiegs der Auslastung des BER wird dieses Risiko als gering eingeschätzt.

9. 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 wurden 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. Hinweise zu weiteren Entflechtungsanforderungen liegen derzeit nicht vor.

10. Allgemeine Risiken

Weitere allgemeine Risiken bestehen z. B. bzgl. möglicher Hacker-Angriffe auf die IT-Systeme sowie bzgl. eines Brand- oder Terrorszenarios. Zur Absicherung monetärer Nachteile besteht entsprechender Versicherungsschutz.

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. Ein unmittelbar bestandsgefährdendes Risiko hieraus besteht für den FBB-Konzern derzeit nicht.

11. Würdigung des Gesamtrisikos

Wie in Abschnitt III. B. 6. ausgeführt hat die langfristige Finanzplanung des FBB-Konzerns einen Finanzierungsbedarf von EUR 2,4 Mrd. ermittelt. Nach der vorliegenden Planung geht die Geschäftsführung davon aus, dass der Liquiditätsbedarf der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bis zum Ende des Prognosezeitraums durch vorhandene und erwirtschaftete Mittel gedeckt werden kann. Dies erfordert jedoch, dass die oben genannten, der Planung zugrunde liegenden Annahmen auch eintreten, insbesondere:

- Erholung des Flugverkehrs und damit einhergehend eine Erhöhung der Passagierauslastung der bestehenden Terminalinfrastruktur auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die Folgen der Coronavirus-Pandemie die wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft auch im Jahr 2022 weiterhin nachhaltig beeinflussen können und
- erfolgreicher Vollzug bereits rechtswirksam abgeschlossener schuldrechtlicher Verträge über den Verkauf von Vermögensgegenständen, d.h. Eintritt der Voraussetzungen, an die die Eigentumsübertragung sowie der Zahlungsausgleich gebunden sind.

Zudem ergibt sich für die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nach Ablauf des Prognosezeitraums weiterer Liquiditätsbedarf, unter anderem aus der Fälligkeit der in Zusammenhang mit Covid-19 gewährten Gesellschafterdarlehen. Die Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH haben mit Beschluss vom 10. Dezember 2021 erklärt, bis spätestens zum 30. Juni 2022, vorbehaltlich der Zustimmung der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber, Kapitalzuführungen in Höhe der durch die Beihilfeentscheidung der Europäischen Kommission vom 1. Februar 2022 genehmigten Kapitalmaßnahmen rechtsverbindlich zu vereinbaren. Diese Ereignisse und Gegebenheiten deuten auf das Bestehen einer wesentlichen Unsicherheit hin, die bedeutsame Zweifel an der Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann und die ein bestandsgefährdendes Risiko darstellt.

Das Risikomanagementsystem des FBB-Konzerns wies abgesehen von diesem bestandsgefährdenden Risiko keine weiteren Einzelrisiken oder aggregierte Risiken im Hinblick einer Bestandsgefährdung auf. Die Folgen aus den militärischen Handlungen in der Ukraine seit Ende Februar 2022 sind derzeit noch nicht abschließend bewertbar, könnten sich aber nachteilig auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns auswirken.

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 im FBB-Konzern 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 marktseitige Nachfrage 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 Terminal 2 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 31.12.2021
Aufsichtsrat*	30	21
Geschäftsführung**	30	50
Betriebs-/Bereichsleitung	-	15
Abteilungsleitung	-	11

* Aufsichtsrat der FBB

** Geschäftsführung der FBB

Insgesamt steigt der Frauenanteil bei den Führungspositionen bis Teamleiter Ebene im FBB-Konzern auf 27 % (Vj. 24 %). 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 erneut einen deutlich negativen Einfluss auf die Entwicklung des Flugverkehrs im Jahr 2021. Nach den partiell drastischen monatlichen Erlösrückgängen bis zu 99 % im Jahr 2020 zeichnete sich für das Geschäftsjahr 2021 der Jahrestrend von stetig ansteigenden Passagiermengen ab. Nach besonders verkehrsreichen Perioden während der Sommer- und Herbstferien verminderte sich die Auslastung zum Jahresende zwar erneut, lag aber weiterhin über dem durchschnittlichen Passagieraufkommen zu Beginn des Jahres.

In einer Prognose vom Dezember 2021 rechnet der Flughafenverband ADV bereits mit einem Passagieraufkommen im Jahr 2022, welches rd. 72 %, bezogen auf das Referenzjahr 2019, erreichen soll (Quelle: <https://www.adv.aero/adv-prognose-fuer-2022-erholungstrend-setzt-sich-fort-mehr-passagiere-und-mehr-fracht-erwartet/>).

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 2024 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

Auch das Jahr 2022 wird zunächst erneut durch eine geringe Passagierauslastung und die besonderen Prozesseinschränkungen durch Hygienemaßnahmen geprägt sein. Infolge des erwarteten Anstiegs des Verkehrsaufkommens wurde das Terminal 2 am 24.03.2022 in Betrieb genommen. Ein weiterer Schwerpunkt wird auch weiterhin darauf liegen, die Strukturierung und Koordination der Abfertigungsprozesse der Prozesspartner am BER zu unterstützen, um Verzögerungen beim Check-in, den Sicherheitskontrollen sowie der Gepäckabfertigung möglichst gering zu halten. Die reibungslosen Abfertigungsprozesse sollen bei steigenden Passagierzahlen insofern durch kontinuierlich weitergeführte Maßnahmen, wie Personalplanung und -qualifizierung sowie Prozessüberwachung und -optimierung sichergestellt werden.

3. Commercial-Management

Mit der Inbetriebnahme des Terminal 1 sowie zum 24.03.2022 auch mit der Eröffnung des Terminal 2 am BER 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 steht die Optimierung der Preismodelle für eine Erlössteigerung der Parkflächen am BER als auch die Intensivierung und der Ausbau von E-Commerce-Angeboten, bspw. der Aufbau eines Online-Shops und der Verkauf von Merchandise-Pro-

dukten, im Fokus. Die Digitalisierung und der Ausbau von Werbeflächen am Standort BER werden weiter vorangetrieben.

Bei dem erwarteten jährlichen Passagieraufkommen der kommenden 3 Jahre, welches jeweils unter den Passagierzahlen des Jahres 2019 liegt, ist noch weiterhin von deutlich geringeren Erlösen auszugehen, als es 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 des Unternehmens 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 2021 war wirtschaftlich erneut 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 bewertbar. Entscheidend für die wirtschaftlichen Auswirkungen wird die Dauer der Corona-Pandemie sein, die nicht verlässlich abschätzbar ist. Insbesondere 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.

Bei einer Verschärfung des derzeitigen Konflikts zwischen Russland und der Ukraine können potentielle Auswirkungen auf den Flug- bzw. Reiseverkehr nicht ausgeschlossen werden. Eine verlässliche Einschätzung der Fortentwicklung des Konfliktes ist derzeit nicht möglich.

Die Einschätzung der wirtschaftlichen Entwicklung ist insofern mit erheblicher Planungsunsicherheit behaftet. Hinsichtlich der erwarteten Verkehrsentwicklung der FBB werden Einschätzungen in Bezug auf das Referenzjahr 2019 vorgenommen. Für das Jahr 2022 wird von einer Passagierentwicklung von 48 % des Referenzniveaus ausgegangen. Insgesamt wird eine weitere Erholung der Verkehre in Bezug auf das Jahr 2021 angenommen. Diese Annahme wird auch von der aktuellen Buchungsnachfrage bei den Airlines gestützt. Nach aktueller Brancheneinschätzung wird eine sog. Normalisierung auf das 2019er Niveau erst zwischen 2024 und 2027 in Abhängigkeit der oben genannten Rahmenbedingungen erwartet. Bei den Verkehrsszenarien werden aktuelle Prognosen von ADV, IATA und ACI einbezogen.

Mit der in Betrieb genommenen BER-Infrastruktur (T1) und der Inbetriebnahme des Terminals T2 am 24.03.2022 sind die Voraussetzungen für die Realisierung eines erhöhten Erlöspotentials geschaffen. Mit einem möglichen Anstieg der Luftverkehrsentgelte geht auch ein Zuwachs der vermarktungsbereiten und -fähigen Commercial-Flächen einher. Jedoch wird gemäß aktueller Verkehrs- bzw. Passagierprognosen mittelfristig von einem geringeren Umsatzniveau im Vergleich zu Annahmen vor Ausbruch der Pandemie ausgegangen. Im Management-Case werden für 2022 Umsatzerlöse, einschließlich von einmaligen Erlösen aus Grundstücksverkäufen, von EUR 549,6 Mio. geplant.

Im Vergleich zum Vorjahr ist eine Zunahme der Betriebskosten geplant, die sich unter anderem aus Aufholeffekten nach den Krisenjahren 2020/2021 und einer zunehmenden Normalisierung der vorübergehend teilweise stark eingeschränkten Prozesse bzw. Ressourcen beispielsweise durch die Kurzarbeit in 2021 begründet. Hinzu kommt die operative Inbetriebnahme des T2 und verkehrs- sowie inflationsbedingte Mehrkosten. Andererseits wird die konsequente Ausgabensteuerung fortgeführt, um ein nachhaltiges Betriebskostenniveau der BER-Infrastruktur im Sinne der Wettbewerbsfähigkeit und Eigenständigkeit des FBB-Konzern zu erreichen. Dazu gehört auch die Fortführung des qualifizierten Personalumbauprogramms zur Reduktion der Personalaufwendungen und der anhaltende Stillstandbetrieb des Terminals T5. Trotz weitreichender Sparmaßnahmen bzw. Kostensenkungen ist zu erwarten, dass eine Kompensation der aus der Pandemie resultierenden Umsatzverluste kurz- bis mittelfristig nicht in vollem Umfang möglich ist. Für das Geschäftsjahr 2022 ist ein Konzernjahresfehlbetrag, einschließlich von einmaligen Erlöseffekten aus Grundstücksverkäufen, von EUR 147,3 Mio. sowie ein positives EBITDA vor Sondereinflüssen von EUR 177,4 geplant. Der Planung liegt eine erwartete Passagiermenge von 17,0 Mio. PAX zugrunde. Erweiterungsinvestitionen werden neben den kurzfristig noch zu realisierenden Nachlaufinvestitionen des BER grundsätzlich der Geschäftsentwicklung folgend realisiert, wobei für 2022 von einem Volumen von rd. EUR 127,2 Mio. ausgegangen wird. Die Finanzplanung des FBB-Konzerns geht davon aus, dass bis zum Ende des Prognosezeitraums der Liquiditätsbedarf durch vorhandene und erwirtschaftete Mittel gedeckt sein wird (vgl. hierzu auch Abschnitt III. B. 11.).

C. Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns

Der FBB-Konzern ist, wie in Abschnitt III. B. 11. beschrieben, hinsichtlich seiner finanziellen Ausstattung und Entwicklung im Prognosezeitraum wesentlichen Unsicherheiten ausgesetzt, die bedeutsame Zweifel an der Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können und die ein bestandsgefährdendes Risiko darstellen. 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 2024 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. Bei einer Verschärfung des derzeitigen Konflikts zwischen Russland und der Ukraine können hingegen weitere negative Auswirkungen auf den Flug- bzw. Reiseverkehr nicht ausgeschlossen werden. Entsprechend der im Abschnitt III. B. 11. beschriebenen Liquiditätssituation sowie den der Planung zugrunde liegenden Annahmen wird die FBB auf weitere Unterstützungsmaßnahmen der Gesellschafter zum Erhalt der Zahlungsfähigkeit und ggf. zur Vermeidung einer insolvenzrechtlichen Überschuldung angewiesen sein. Dies ist insbesondere von der Finanzierung durch die Gesellschafter der FBB auf der Grundlage des Be-

schlusses vom 10.12.2021 abhängig. Vorbehaltlich der Zustimmung der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber erklären die Gesellschafter hierin, bis spätestens zum 30.06.2022 Kapitalzuführungen in Höhe der durch die Beihilfeentscheidung der Europäischen Kommission genehmigten Kapitalmaßnahmen rechtsverbindlich zu vereinbaren. Die Fortführung der Unternehmenstätigkeit ist insofern von der Umsetzung des Gesellschafterbeschlusses abhängig.

Schönefeld, 25.03.2022



Aletta von Massenbach



Michael Halberstadt

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021

Aktiva

Aktiva	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	408.469.568,40	401.088.817,72
2. Geleistete Anzahlungen	245.467,61	1.616.391,86
	408.715.036,01	402.705.209,58
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.293.211.661,91	3.557.489.871,78
2. Technische Anlagen und Maschinen	533.580.988,00	502.384.808,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	113.905.457,00	126.723.115,56
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	88.063.562,64	151.497.029,35
	4.028.761.669,55	4.338.094.824,69
III. Finanzanlagen		
Beteiligungen	51.200,00	51.200,00
	4.437.527.905,56	4.740.851.234,27
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.596.308,13	1.770.759,18
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	31.490.585,12	43.356.930,54
2. Sonstige Vermögensgegenstände	29.030.545,89	36.849.349,97
	60.521.131,01	80.206.280,51
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	267.467.955,43	160.611.195,46
	329.585.394,57	242.588.235,15
C. Rechnungsabgrenzungsposten	10.282.446,00	10.313.197,04
D. Nicht durch Konzerneigenkapital gedeckter Fehlbetrag	530.793.618,47	0,00
	5.308.189.364,60	4.993.752.666,46

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021

Passiva

Passiva		31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
A.	Eigenkapital		
I.	Gezeichnetes Kapital	11.000.000,00	11.000.000,00
II.	Kapitalrücklage	2.174.328.275,68	2.174.328.275,68
III.	Konzernbilanzverlust	-2.715.244.370,48	-2.146.039.282,35
IV.	Nicht beherrschende Anteile	-877.523,67	-1.022.792,33
V.	Nicht durch Konzerneigenkapital gedeckter Fehlbetrag	530.793.618,47	0,00
		0,00	38.266.201,00
B.	Sonderposten für Investitionszuschüsse	74.159.185,00	77.829.024,00
C.	Rückstellungen		
1.	Rückstellungen für Pensionen	4.628.017,00	4.649.500,00
2.	Steuerrückstellungen	1.541.000,00	270.000,00
3.	Sonstige Rückstellungen	86.352.512,49	100.676.102,69
		92.521.529,49	105.595.602,69
D.	Verbindlichkeiten		
1.	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.196.242.356,79	3.219.676.965,92
2.	Erhaltene Anzahlungen	1.347.482,40	399.551,67
3.	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24.236.949,23	75.326.148,70
4.	Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	1.826.738.689,61	1.368.764.220,25
5.	Sonstige Verbindlichkeiten	15.631.208,52	32.069.720,94
		5.064.196.686,55	4.696.236.607,48
E.	Rechnungsabgrenzungsposten	77.311.963,56	75.825.231,29
		5.308.189.364,60	4.993.752.666,46

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

	2021 EUR	2020 EUR
1. Umsatzerlöse	271.718.072,26	177.119.792,70
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	5.520.299,83	15.824.632,66
3. Sonstige betriebliche Erträge	40.900.830,27	146.051.399,69
	318.139.202,36	338.995.825,05
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	7.081.586,05	7.082.918,87
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	77.767.878,06	71.499.602,91
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	112.358.244,06	151.568.496,45
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung – davon für Altersversorgung EUR 5.900.104,93 (i. Vj. EUR 7.056.567,40) –	25.428.569,62	29.367.829,19
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	459.524.004,51	908.324.694,41
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	106.633.593,37	131.496.376,52
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	81.582,82	44.212,43
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen – davon aus Aufzinsung EUR 601.425,50 (i.Vj. EUR 809.521,64) –	93.214.196,97	94.451.503,25
10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (Aufwand)	874.974,60	628.448,00
11. Ergebnis nach Steuern	-564.662.262,06	-1.055.379.832,12
12. Sonstige Steuern	-4.397.557,41	-2.540.736,36
13. Konzernjahresfehlbetrag	-569.059.819,47	-1.057.920.568,48
14. Auf nicht beherrschende Anteile entfallender Gewinn	145.268,66	144.152,16
15. Konzernverlust	-569.205.088,13	-1.058.064.720,64
16. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-2.146.039.282,35	-1.087.974.561,71
17. Konzernbilanzverlust	-2.715.244.370,48	-2.146.039.282,35

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

	2021 TEUR	2020 TEUR
Einzahlungen (+) von Kunden für den Verkauf von Erzeugnissen, Waren und Dienstleistungen	220.164	153.353
Auszahlungen (-) an Lieferanten und Beschäftigte	-308.146	-336.001
Sonstige Einzahlungen (+), die nicht der Investitions- oder der Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	14.171	15.690
Sonstige Auszahlungen (-), die nicht der Investitions- oder der Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-14.401	-37.617
Ertragsteuerzahlungen (-)	-875	-629
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-89.087	-205.204
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	3.833	46
Auszahlung (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-139.420	-360.878
Auszahlung (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-16.971	-27.427
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-152.558	-388.259
Einzahlungen (+) aus der Aufnahme von Gesellschafterdarlehen	438.000	201.218
Einzahlungen (+) aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von von (Finanz-) Krediten	68.000	490.000
Auszahlungen (-) aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten	-91.281	-81.329
Gezahlte Zinsen (-)	-71.840	-78.072
Einzahlungen (+) aus Zuschüssen	5.623	111.542
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	348.502	643.359
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	106.857	49.896
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	160.611	110.715
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	267.468	160.611
<i>davon Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</i>	<i>267.465</i>	<i>160.611</i>

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2021

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.

Unternehmensfortführungsprognose

Zum 31. Dezember 2021 verfügte der Konzern über liquide Mittel von EUR 267,5 Mio (Vj. EUR 160,6 Mio). Darüber hinaus bestanden freie Betriebsmittellinien in Höhe von EUR 38,7 Mio. Nach vorliegender Planung wird der Liquiditätsbedarf bis zum Ende des Prognosezeitraums durch vorhandene und erwirtschaftete Mittel gedeckt sein. Dies erfordert jedoch, dass die der Planung zugrunde liegenden Annahmen auch eintreten, insbesondere:

- Erholung des Flugverkehrs und damit einhergehend eine Erhöhung der Passagierauslastung der bestehenden Terminalinfrastruktur auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die Folgen der

Coronavirus-Pandemie die wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft auch im Jahr 2022 weiterhin nachhaltig beeinflussen können und

- erfolgreicher Vollzug bereits rechtswirksam abgeschlossener schuldrechtlicher Verträge über den Verkauf von Vermögensgegenständen, d.h. Eintritt der Voraussetzungen, an die die Eigentumsübertragung sowie der Zahlungsausgleich gebunden sind.

Zudem ergibt sich für die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nach Ablauf des Prognosezeitraums weiterer Liquiditätsbedarf, unter anderem aus der Fälligkeit im Zusammenhang mit Covid-19-gewährten Gesellschafterdarlehen.

Das Management hat im Rahmen der Unternehmensplanung („Businessplan 2021“) den Finanzbedarf bis zum Jahr 2026 mit EUR 2,4 Mrd. ermittelt. Das Ergebnis wurde am 12. März 2021 dem Aufsichtsrat und am 19. März 2021 der Gesellschafterversammlung zur Kenntnis gegeben. Die Gesellschafter der FBB haben mit Beschluss vom 10. Dezember 2021 erklärt, bis spätestens zum 30. Juni 2022, vorbehaltlich der Zustimmung der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber, Kapitalzuführungen in Höhe der durch die Beihilfeentscheidung der Europäischen Kommission genehmigten Kapitalmaßnahmen rechtsverbindlich zu vereinbaren.

Mit Beschluss vom 1. Februar 2022 hat die Europäische Kommission die für zur Deckung des Finanzbedarfs geplanten Kapitalmaßnahmen der Gesellschafter in

Höhe von bis zu EUR 1,717 Mrd. als Ausgleich coronabedingter Verluste unter dem „Befristeten Rahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft angesichts des derzeitigen Ausbruchs von COVID19“ (Temporary Framework) als Beihilfe genehmigt.

Des Weiteren weist der Konzern ein negatives Konzern-eigenkapital in Höhe von EUR 530,8 Mio. zum 31. Dezember 2021 aus. Die Muttergesellschaft Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ist dabei am Bilanzstichtag mit einem negativen Eigenkapital von EUR 510,5 Mio. bilanziell überschuldet. 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 1.294,7 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. 9. Würdigung des Gesamtrisikos“ sowie „V. C. Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns“ im Konzernlagebericht verwiesen.

Konsolidierungskreis

Der Konzernabschluss wird von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH aufgestellt. Der Konzernabschluss umfasst die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH sowie elf inländische Tochterunternehmen.

Die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG), an der das Mutterunternehmen 100% der Anteile gehalten hat und die im Vorjahr voll konsolidiert wurde, wurde auf der Grundlage des Verschmelzungsvertrages vom 10. August 2021 rückwirkend zum 1. Januar 2021 auf die FBB verschmolzen. Die Verschmelzung ist mit Eintragung im Handelsregister am 13. August 2021 wirksam geworden.

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 Dalandi-Objektgesell-

schaften hat sich ein aktiver Unterschiedsbetrag in Höhe von EUR 17,6 Mio. ergeben. Der Unterschiedsbetrag wurde zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung mit der bestehenden Gewinnrücklage (EUR 2,3 Mio.) verrechnet. Der danach verbleibende Betrag von EUR 15,3 Mio. wurde mit dem Verlustvortrag verrechnet.

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

Forderungen und Verbindlichkeiten, Umsätze, Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse innerhalb des Konsolidierungskreises wurden eliminiert. Auf Konsolidierungsvorgänge werden Steuerabgrenzungen vorgenommen, soweit sich hierdurch Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Wertansätzen der Vermögensgegenstände, Schulden oder Rechnungsabgrenzungsposten und deren steuerlichen Wertansätzen ergeben, die sich in späteren Geschäftsjahren voraussichtlich wieder abbauen.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Abschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen wurden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen erstellt. Für die Aufstellung des Konzernabschlusses waren 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. Die in den Herstellungskosten berücksichtigten aktivierten Eigenleistungen enthalten die nach § 255 Abs. 2 Satz 2 HGB aktivierungspflichtigen Einzel- und Gemeinkosten.

Die Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens werden nach Maßgabe der voraussichtlichen Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Abschreibungen auf Zugänge erfolgen grundsätzlich zeitanteilig.

Insoweit eine voraussichtlich dauernde Wertminderung vorliegt, werden außerplanmäßige Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen. 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 zur Bestimmung des beizulegenden Wertes herangezogene Zeitwert zum Bilanzstichtag entspricht somit der Summe der Barwerte der künftig erwarteten Einzahlungsüberschüsse (Cashflows). Der verlässlich einschätzbare Betrachtungshorizont zur Bestimmung einer voraussichtlich dauerhaften Wertminderung beträgt fünf Jahre, mithin bis zum 31. Dezember 2026. Der verlässlich schätzbare Wertanstieg innerhalb dieses Planungshorizontes bleibt bei der Bemessung der Höhe der vorzunehmenden außerplanmäßigen Abschreibung außer Ansatz, da in diesem Umfang nicht von einer dauerhaften Wertminderung ausgegangen wird. Damit liegt der Buchwert zum Bilanzstichtag um den Betrag der nicht als dauerhaft eingeschätzten Wertminderung über dem zum Bilanzstichtag ermittelten beizulegenden Wert. Dieser kurzfristig niedrigere beizulegende Wert ergibt sich fast ausschließlich aus der coronabedingt, temporär geringeren Auslastung der Terminals durch das zu erwartende verminderte Passagieraufkommen, welches sich voraussichtlich innerhalb der nächsten

vier Jahre wieder auf das Niveau vor der Corona-Pandemie erholen wird. Darüber hinaus ergaben sich Anpassungen aufgrund der nachhaltigen Anpassung des Zinsniveaus.

Geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten von bis zu 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 einzeln erfasst und über eine Nutzungsdauer von einem Jahr abgeschrieben.

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 voraussichtlichen Aufrechterhaltung des Flugbetriebs bis Ende 2029 am Standort Schönefeld Nord sind die Nutzungsdauern der Anlagen an diesem Zeitraum ausgerichtet.

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

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

Abgesehen von handelsüblichen Eigentumsvorbehalten sind die Vorräte frei von Rechten Dritter.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt. Allen risikobehafteten

Posten ist durch die Bildung angemessener Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Unverzinsliche Forderungen werden mit ihrem Barwert angesetzt.

Die unter den **sonstigen Vermögensgegenständen** ausgewiesenen zum Verkauf bestimmten Grundstücke für den Business Park Berlin sind zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt, der sich am Marktwert für unerschlossenes Bau-erwartungsland orientiert. Dieser Wert wurde unter der Annahme der Erschließung und Verwertung als Gewerbegebiet ermittelt.

Die **liquiden Mittel** werden zum Nominalbetrag bilanziert.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten Ausgaben für Aufwand für eine bestimmte Zeit nach dem Abschlussstichtag.

Das **Gezeichnetes Kapital** ist mit dem Nennbetrag angesetzt.

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

Bei der Bemessung der **Rückstellungen** wurden alle erkennbaren Risiken berücksichtigt und zu den Erfüllungsbeträgen passiviert. Langfristige Rückstellungen wurden gemäß § 253 Abs. 2 HGB abgezinst.

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 1,87 % (Vj. 2,3 %) ermittelt werden. Dabei wurde von dem Wahlrecht des § 253 Abs. 2 S. 2 HGB Gebrauch gemacht, pauschal den Marktzins für eine Restlaufzeit von 15 Jahren heranzuziehen. Es wurde unverändert ein Rententrend von 2,0 % angenommen. Erwartete Gehaltssteigerungen wurden mit 0 % (Vj. 0 %) berücksichtigt. Die Fluktuation wurde mit einer Rate von 0 % (Vj. 0 %) berücksichtigt.

Als Bewertungsverfahren wurde die Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) verwendet, die Rechnungsgrundlagen basieren auf den Wahrscheinlichkeitswerten nach den Richttafeln 2018 G von Klaus Heubeck.

Die **Steuerrückstellungen** und die **sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und Verpflichtungen sowie 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 gem. § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB unter Verwendung eines Rechnungszinsfußes von 1,35 % (Vj. 1,6 %). Bei der Bewertung der Altersteilzeitrückstellungen wurden bis einschließlich 2022 gleichbleibende Gehälter unterstellt. Ab 2023 ist ein Gehaltstrend von 2,0 % angenommen.

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

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

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 244,8 Mio. (Vj. EUR 766,7 Mio.) auf den voraussichtlich dauerhaft niedrigeren beizulegenden Wert von

EUR 2.501,4 Mio. vorgenommen. Bezogen auf den entsprechenden Restbuchwert zum 31. Dezember 2021 von EUR 2,7 Mrd. hat sich somit eine außerplanmäßige Abschreibung von rd. 9 % 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. 25 % 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.

	31.12.2021 TEUR	31.12.2020 TEUR
Immaterielle Vermögensgegenstände	408.715	402.705
Sachanlagen	4.028.762	4.338.095
darunter Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.293.212	3.557.490
darunter Anzahlungen und Anlagen im Bau	88.064	151.497
Finanzanlagen	51	51
Gesamt	4.437.528	4.740.851

Angaben zum Anteilsbesitz / Konsolidierungskreis

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

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

Die FBB ist bei den neun Kommanditgesellschaften die einzige Kommanditistin. Sie hält jeweils 94 % der Kapitaleinlage einer KG (EUR 4.700,00 Kapitaleinlage) und 10 % der Stimmrechte. Mit Abschluss der Baumaßnahmen und der anschließenden Verpachtung der Gebäude an die FBB sind die Dalandi Grundstücksver-

waltungsgesellschaften 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

	31.12.2021 TEUR	31.12.2020 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	31.491	43.357
davon kurzfristige Forderungen	30.868	42.728
davon langfristige Forderungen (Laufzeit > 1 Jahr)	623	629
Sonstige Vermögensgegenstände	29.030	36.849
davon kurzfristig	29.030	36.849
Gesamt	60.521	80.206

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten Grundstücke in Höhe von TEUR 22.104, davon im Wesentlichen die Grundstücke des Business Park Berlin (TEUR 18.437, Vj. TEUR 18.437) 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 7.606 für vorausgezahlte Bürgschaftsentgelte mit einer Laufzeit bis März 2022.

Aktive Latente Steuern

Der Berechnung wurde ein Steuersatz von 24,2% 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. Die aktiven latenten Steuern wurden mit passiven latenten Steuern aus Bilanzdifferenzen im Finanzanlagevermögen und Rückstellungen saldiert. Die aktiven latenten Steuern in Höhe von TEUR 252.569 wurden in Ausübung des Wahlrechts gemäß § 298 HGB i.V.m. § 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 569.060 (Vj. Fehlbetrag von TEUR 1.057.920). Nach Berücksichtigung der Ergebnisanteile anderer Gesellschafter (TEUR 145; Vj. TEUR 144) ergibt sich zuzüglich des Konzernverlustvortrags aus dem Vorjahr (TEUR 2.146.039) ein Konzernbilanzverlust in Höhe von TEUR 2.715.244.

Investitionszuschüsse

Investitionszuschüsse für Gegenstände des Anlagevermögens (TEUR 74.159, Vj. TEUR 77.829) werden als Sonderposten passiviert. Sie werden entsprechend dem Abschreibungsverlauf der geförderten Vermögensgegenstände aufgelöst.

Rückstellungen für Pensionen

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB beträgt TEUR 180 (Vj. TEUR 242).

Steuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen beinhalten im Wesentlichen Grunderwerbsteuerverpflichtungen (TEUR 750; Vj. TEUR 0), ungewisse Grundsteuerverpflichtungen für den Standort Schönefeld (TEUR 596; Vj. TEUR 100) sowie Rückstellungen für Stromsteuer (TEUR 170; Vj. TEUR 170).

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen:

	31.12.2021 TEUR	31.12.2020 TEUR
Altersteilzeit	47.588	40.639
Risikovorsorge aufgrund der Verschiebung der Inbetriebnahme BER	7.708	13.462
Schließung Tegel	7.090	10.425
Ausstehende Rechnungen	5.726	6.490
TransFair BER	1.419	2.795

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	31.12.2021	31.12.2020
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Vorjahr)	14.157 (14.219)	3.182.085 (3.205.458)	767.659 (3.167.659)	3.196.242	(3.219.677)
2. Erhaltene Anzahlungen (Vorjahr)	1.348 (400)	0 (0)	0 (0)	1.348	(400)
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	24.237 (75.326)	0 (0)	0 (0)	24.237	(75.326)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (Vorjahr)	0 (31)	1.826.739 (1.368.733)	1.294.711 (1.167.515)	1.826.739	(1.368.764)
5. Sonstige Verbindlichkeiten (Vorjahr) davon aus Steuern: TEUR 33 (Vj. TEUR 1.817)	15.631 (32.070)	0 (0)	0 (0)	15.631	(32.070)
Gesamt (Vorjahr)	55.373 (122.046)	5.008.824 (4.574.191)	2.062.370 (4.335.174)	5.064.197	(4.696.237)

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultieren im Wesentlichen aus der Inanspruchnahme der Kreditlinien der BER-Langfristfinanzierung, von denen TEUR 3.021.951 durch Bürgschaften der Gesellschafter sowie TEUR 169.442 durch Grundschulden besichert sind.

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern handelt es sich wie im Vorjahr um Darlehensverbindlichkeiten inklusive Zinsen.

Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Bei dem passiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um erhaltene Vorauszahlungen von Erbbauzinsen und Zuschüssen für Investitionen in Gebäude oder Investitionen zur Erschließung von Flächen sowie für Wartungs- und Instandhaltungsverpflichtungen. Die Zuschüsse werden entsprechend der Nutzungsdauer der betreffenden Anlagengegenstände ertragswirksam vereinnahmt.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Umsatzerlöse	2021		2020	
	TEUR	%	TEUR	%
Operations (Aviation)	160.132	58,9	98.913	55,8
Commercial (Non-Aviation)	39.876	14,7	32.133	18,1
Vermietung	48.460	17,8	30.607	17,3
Flächenverkäufe	0	0	4.562	2,6
Umsatzerlöse Bauleistungen	1.850	0,7	317	0,2
Umsatzerlöse Services	7.138	2,6	5.513	3,1
Sonstige	14.262	5,3	5.075	2,9
Gesamt	271.718	100,0	177.120	100,0

Die Umsatzerlöse enthalten periodenfremde Erlöse in Höhe von TEUR 5.241 (Vj. Erlösminderung TEUR 659). Diese resultieren aus den Bereichen Operations (TEUR 1.721; Vj. TEUR 12), Commercial (TEUR 1.875; Vj. TEUR 10), Erlöse aus der Vermietung (TEUR 110; Vj. Erlösminderung TEUR 204), periodenfremde Erlöse aus Versorgungsleistungen i.H.v. TEUR 1.168 (Vj. Erlösminderung TEUR 751), Stromsteuer für Vorjahre (TEUR 214; Vj. TEUR 154) sowie sonstigen Erlösen (TEUR 153; Vj. TEUR 120).

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von TEUR 40.901 (Vj. TEUR 146.051) beinhalten im Wesentlichen Erträge aus Investitionszuschüssen TEUR 5.227 (Vj. TEUR 3.960) sowie periodenfremde Erträge in Höhe von TEUR 32.316 (Vj. TEUR 38.304). Diese beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (TEUR 7.374; Vj. TEUR 37.366), Erträge aus Ausbuchungen von Verbindlichkeiten aus Vorjahren TEUR 19.218 (Vj. TEUR 0) sowie Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf das Umlaufvermögen (TEUR 937; Vj. TEUR 287). Im Berichtsjahr wurden die Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen in Höhe von TEUR 3.832 (Vj. TEUR 59) den periodenfremden Erträgen zugeordnet.

Personalaufwand

Die Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung soweit sie im Rahmen der Kurzarbeiterregelung durch die Bundesagentur für Arbeit erstattet wurden, sind im Personalaufwand verrechnet ausgewiesen (TEUR 4.880; Vj. TEUR 1.908).

Abschreibungen

Im Geschäftsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen von EUR 244,8 Mio. (Vj. 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 6.016 (Vj. TEUR 12.472). Diese beinhalten im Wesentlichen Einzelwertberichtigungen auf Forderungen aus Vorjahren in Höhe von TEUR 1.230 sowie Grunderwerbssteuern aus Vorjahren TEUR 920.

Zinsen aus Auf- bzw. Abzinsung von Rückstellungen

Im Berichtsjahr sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen in Höhe von TEUR 601 (Vj. TEUR 810) angefallen.

Sonstige Angaben

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen in Höhe von EUR 402,0 Mio. Im Einzelnen betreffen diese Verpflichtungen folgende vertraglich fixierte bzw. beauftragte Sachverhalte:

Nr.	Sonstige finanzielle Verpflichtungen	Gesamt Mio. EUR	davon bis 1 Jahr Mio. EUR	über 1 bis 5 Jahre Mio. EUR	mehr als 5 Jahre Mio. EUR
1	Schallschutzmaßnahmen	282,6	18,8	263,8	0,0
2	Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen	43,8	25,3	16,7	1,8
3	Obligo im Zusammenhang mit in Prüfung befindlichen Baurechnungen	16,9	16,9	0,0	0,0
4	Zahlungsverpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	58,7	13,9	29,5	15,3
Gesamt		402,0	74,9	310,0	17,1

Aus dem (ergänzenden) Planfeststellungsbeschluss besteht die Verpflichtung, **Schallschutzmaßnahmen (Ziffer 1)** vorzunehmen bzw. Entschädigungszahlungen zu leisten. 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 16,9 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 Gesellschaft hat sich daher im Dezember 2006 durch den Abschluss von Zinsswaps gegen einen Anstieg des Zinsniveaus und die damit einhergehenden, ansteigenden Finanzierungskosten abgesichert. Es handelt sich hierbei jeweils um eine Absicherung künftiger Cash Flows. Das zu sichernde Risiko ist die Wertänderung der Zinszahlungen für die langfristige Fremdfinanzierung aufgrund sich ändernder 3-Monats-Euribor-Zinssätze. Das Ziel der Zinssicherungsgeschäfte ist es, einen 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. In 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 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 2021 belaufen sich bei einem Nominalwert von rd. EUR 645,7 Mio. auf EUR -156,6 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 2021 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 2021 zu bilden.

Nach § 314 Nr. 15a HGB ist die Höhe der mit den Bewertungseinheiten abgesicherten Risiken im Anhang anzugeben. Dabei handelt es sich um die aufgrund der Bildung der Bewertungseinheit nicht zu berücksichtigenden negativen Marktwerte der Swaps von EUR -156,6 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 2021 wurde nach der direkten Methode vorgenommen. Der Finanzmittelfonds setzt sich aus liquiden Mitteln (TEUR 267.468; Vj. TEUR 160.611) 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:

	2021 TEUR	2020 TEUR
Abschlussprüfungsleistungen	231	205
Sonstige Leistungen	0	0
Gesamt	231	205

Aufsichtsrat

Vertreter des Landes Berlin

Jörg Simon – seit 12. April 2021
Vorsitzender des Aufsichtsrates seit 1. Juli 2021
Berlin

Vera Junker
Staatssekretärin
Senatsverwaltung für Finanzen
Berlin

Prof. Dr.-Ing. Norbert Preuß – bis 11. Juni 2021
Managing Director
Preuss Project Partner GmbH
München

Gerry Woop
Staatssekretär
Senatsverwaltung für Kultur und Europa
Berlin

Vertreter des Landes Brandenburg

Rainer Bretschneider – bis 30. Juni 2021
Staatssekretär a.D.
Staatskanzlei des Landes Brandenburg
Potsdam
Vorsitzender des Aufsichtsrates bis 30. Juni 2021

Hendrik Fischer – seit 1. Juli 2021
Staatssekretär
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie des
Landes Brandenburg
Potsdam

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

Kerstin Jöntgen – bis 28. Februar 2021
Mitglied des Vorstandes
Investitionsbank des Landes Brandenburg
Potsdam

Katja Rex – seit 1. März 2021
Geschäftsführerin für Personal und Soziales
H.E.S. Hennigsdorfer Elektrostahlwerke GmbH
Hennigsdorf

Frank Stolper
Staatssekretär
Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes
Brandenburg
Potsdam

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
Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates

Claudia Heinrich
Betriebsratsvorsitzende
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Berlin

Sven Munsonius
Angestellter
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Berlin

Peter Lindner
Angestellter
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Berlin

Gerhard Voß
Angestellter
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Berlin

Olaf Christoph
Angestellter
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Berlin

Ralph Struck
Leitender Angestellter
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Berlin

Verena Schumann
Angestellte
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Berlin

Enrico Rümker
Gewerkschaftssekretär
ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Berlin

Jens Gröger
Gewerkschaftssekretär
ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Berlin

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats

Die Erstattungen von Sitzungsgeldern an den Aufsichtsrat beliefen sich auf TEUR 36,4 (Vj. TEUR 43,3). Darüber hinaus sind TEUR 60,0 (Vj. TEUR 60,0) Aufsichtsratsvergütungen entstanden.

Geschäftsführung

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup

Vorsitzender der Geschäftsführung
(bis 30. September 2021)

Aletta von Massenbach

Vorsitzende der Geschäftsführung
(ab 1. Oktober 2021)
Kaufmännische Geschäftsführerin
(bis 30. September 2021)

Michael Halberstadt

Geschäftsführer Personal

Gesamtbezüge der Geschäftsführung

TEUR	Grund- vergütung	Erfolgsab- hängige Vergütung	Arbeitgeber- anteil Sozial- versicherung	Sonstige Bezüge	Gesamt
Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup	320	41	6	56	423
Aletta von Massenbach	343	18	14	53	428
Michael Halberstadt	302	25	13	45	385
Gesamt	965	84	33	154	1.236

Gesamtbezüge ehemaliger Mitglieder der Geschäftsführung

Für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung betragen die Bezüge aus Pensionen TEUR 461 (Vj. TEUR 462). Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen sind in voller Höhe gebildet und belaufen sich zum 31. Dezember 2021 auf TEUR 4.628 (Vj. TEUR 4.650).

Mitarbeiter

Durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter:

	2021	2020
Angestellte	2.038	2.165
Leitende Angestellte	15	18
Aushilfen	15	42
Auszubildende	82	85
Gesamt	2.150	2.310

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 FBB Airport Assekuranz Vermittlungsgesellschaft mbH, Schönefeld nimmt die Befreiungsvorschrift hinsichtlich der Offenlegung des Jahresabschlusses gemäß § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch.

Nachtragsbericht

Zum Ausgleich coronabedingt weiterhin erwarteter Einnahmenschwäche werden Finanzierungshilfen der Gesellschafter benötigt. Die Gesellschafter der FBB beabsichtigen, vorbehaltlich der Zustimmung der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber, bis spätestens zum 30. Juni 2022 Kapitalzuführungen in Höhe der durch die Beihilfenteilscheidung der Europäischen Kommission vom 1. Februar 2022 genehmigten Kapitalmaßnahmen von bis zu EUR 1,717 Mrd. rechtsverbindlich zu vereinbaren. Die Folgen aus den militärischen Handlungen in der Ukraine seit Ende Februar 2022 sind derzeit noch nicht abschließend bewertbar, könnten sich aber nachteilig auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns auswirken.

Schönefeld, 25. März 2022



Aletta von Massenbach



Michael Halberstadt

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Entwicklung des Konzerneigenkapitals für 2021

Eigenkapital des Mutterunternehmens				
	Gezeichnetes Kapital EUR	Kapitalrücklage EUR	Bilanzverlust EUR	Summe des Eigenkapitals des Mutterunternehmens EUR
31. Dezember 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
31. Dezember 2020	11.000.000,00	2.174.328.275,68	-2.146.039.282,35	39.288.993,33
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,00	0,00	-569.205.088,13	-569.205.088,13
Umgliederung in den Aktivposten „Nicht durch Konzerneigenkapital gedeckter Fehlbetrag“	-11.000.000,00	-2.174.328.275,68	2.715.244.370,48	529.916.094,80
31. Dezember 2021	0,00	0,00	0,00	0,00
Nicht beherrschende Anteile				
	Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Gewinne/Verluste EUR		Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Eigenkapital EUR	Konzerneigenkapital EUR
31. Dezember 2019	-1.166.944,49		-1.166.944,49	1.096.186.769,48
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	144.152,16		144.152,16	-1.057.920.568,48
31. Dezember 2020	-1.022.792,33		-1.022.792,33	38.266.201,00
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	145.268,66		145.268,66	-569.059.819,47
Umgliederung in den Aktivposten „Nicht durch Konzerneigenkapital gedeckter Fehlbetrag“	877.523,67		877.523,67	530.793.618,47
31. Dezember 2021	0,00		0,00	0,00

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2021

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	01.01.2021 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2021 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	438.852.716,33	19.428.677,33	713.587,12	1.984.021,94	459.551.828,48
2. Geschäfts- oder Firmenwert	1.636.479,46	0,00	0,00	0,00	1.636.479,46
3. Geleistete Anzahlungen	1.616.391,86	71.742,71	38,83	-1.442.628,13	245.467,61
	442.105.587,65	19.500.420,04	713.625,95	541.393,81	461.433.775,55
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	5.270.307.618,35	79.104.553,19	318.701.662,72	37.402.585,41	5.068.113.094,23
2. Technische Anlagen und Maschinen	944.037.468,90	18.077.795,73	84.416.468,76	62.688.409,79	940.387.205,66
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	262.008.694,27	4.889.041,61	28.832.417,70	4.374.798,29	242.440.116,47
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	157.158.224,67	47.162.154,61	5.572.375,53	-105.007.187,30	93.740.816,45
	6.633.512.006,19	149.233.545,14	437.522.924,71	-541.393,81	6.344.681.232,81
III. Finanzanlagen					
Beteiligungen	51.200,00	0,00	0,00	0,00	51.200,00
	7.075.668.793,84	168.733.965,18	438.236.550,66	0,00	6.806.166.208,36

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2021

	Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte	
	01.01.2021 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2021 EUR	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände							
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	37.763.898,61	13.987.134,09	668.772,62	0,00	51.082.260,08	408.469.568,40	401.088.817,72
2. Geschäfts- oder Firmenwert	1.636.479,46	0,00	0,00	0,00	1.636.479,46	0,00	0,00
3. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	245.467,61	1.616.391,86
	39.400.378,07	13.987.134,09	668.772,62	0,00	52.718.739,54	408.715.036,01	402.705.209,58
II. Sachanlagen							
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.712.817.746,57	374.846.695,15	312.761.995,13	-1.014,27	1.774.901.432,32	3.293.211.661,91	3.557.489.871,78
2. Technische Anlagen und Maschinen	441.652.660,90	49.096.514,51	83.942.957,75	0,00	406.806.217,66	533.580.988,00	502.384.808,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	135.285.578,71	21.593.660,76	28.329.535,78	-15.044,22	128.534.659,47	113.905.457,00	126.723.115,56
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.661.195,32	0,00	0,00	16.058,49	5.677.253,81	88.063.562,64	151.497.029,35
	2.295.417.181,50	445.536.870,42	425.034.488,66	0,00	2.315.919.563,26	4.028.761.669,55	4.338.094.824,69
III. Finanzanlagen							
Beteiligungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	51.200,00	51.200,00
	2.334.817.559,57	459.524.004,51	425.703.261,28	0,00	2.368.638.302,80	4.437.527.905,56	4.740.851.234,27

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2021

darunter BER	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	01.01.2021 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2021 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	414.364.697,18	18.960.389,85	83.488,52	1.245.898,84	434.487.497,35
2. Geleistete Anzahlungen	958.547,34	20.200,10	38,83	-793.678,61	185.030,00
	415.323.244,52	18.980.589,95	83.527,35	452.220,23	434.672.527,35
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	4.492.466.714,60	62.207.287,73	1.116.670,28	23.395.536,71	4.576.952.868,76
2. Technische Anlagen und Maschinen	751.275.214,16	12.604.211,51	387.781,94	57.091.227,29	820.582.871,02
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	135.921.093,18	3.672.333,23	1.216.668,76	4.015.651,94	142.392.409,59
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	133.197.033,25	34.106.247,96	5.099.200,90	-87.466.351,49	74.737.728,82
	5.512.860.055,19	112.590.080,43	7.820.321,88	-2.963.935,55	5.614.665.878,19
	5.928.183.299,71	131.570.670,38	7.903.849,23	-2.511.715,32	6.049.338.405,54

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2021

darunter BER	Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte	
	01.01.2021 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2021 EUR	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände							
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	20.133.980,38	11.638.126,01	83.488,52	0,00	31.688.617,87	402.798.879,48	394.230.716,80
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	185.030,00	958.547,34
	20.133.980,38	11.638.126,01	83.488,52	0,00	31.688.617,87	402.983.909,48	395.189.264,14
II. Sachanlagen							
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.173.523.441,17	356.341.067,17	0,00	0,00	1.529.864.508,34	3.047.088.360,42	3.318.943.273,43
2. Technische Anlagen und Maschinen	308.661.209,61	43.084.702,86	0,00	0,00	351.745.912,47	468.836.958,55	442.614.004,55
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	44.781.585,93	13.684.430,73	1.148.125,30	-21.235,07	57.296.656,29	85.095.753,30	91.139.507,25
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.656.249,82	0,00	0,00	21.003,99	5.677.253,81	69.060.475,01	127.540.783,43
	1.532.622.486,53	413.110.200,76	1.148.125,30	-231,08	1.944.584.330,91	3.670.081.547,28	3.980.237.568,66
	1.552.756.466,91	424.748.326,77	1.231.613,82	-231,08	1.976.272.948,78	4.073.065.456,76	4.375.426.832,80

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung (Angaben zur Frauenquote), die in Abschnitt IV. des Konzernlageberichts enthalten ist, 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 für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deut-

schen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2021 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze

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

Wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit

Wir verweisen auf die Angaben in Abschnitt „Unternehmensfortführungsprognose“ im Konzernanhang sowie in den Abschnitten „III. B. Wesentliche Risiken“ und „V. C. Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns“ im Konzernlagebericht. Dort beschreiben die gesetzlichen Vertreter, dass nach der vorliegenden Planung davon auszugehen ist, dass der Liquiditätsbedarf der Flughafen Berlin Branden-

burg GmbH bis zum Ende des Prognosezeitraums durch vorhandene und erwirtschaftete Mittel gedeckt werden kann. Dies erfordert jedoch, dass die der Planung zugrunde liegenden Annahmen auch eintreten, insbesondere

- Erholung des Flugverkehrs und damit einhergehend eine Erhöhung der Passagierauslastung der bestehenden Terminalinfrastruktur auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die Folgen der Coronavirus-Pandemie die wirtschaftliche Entwicklung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH auch im Jahr 2022 weiterhin nachhaltig beeinflussen können und
- erfolgreicher Vollzug bereits rechtswirksam abgeschlossener schuldrechtlicher Verträge über den Verkauf von Vermögensgegenständen, d. h. Eintritt der Voraussetzungen, an die die Eigentumsübertragung sowie der Zahlungsausgleich gebunden sind.

Zudem ergibt sich für die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nach Ablauf des Prognosezeitraums weiterer Liquiditätsbedarf, unter anderem aus der Fälligkeit der im Zusammenhang mit Covid19-gewährten Gesellschaftendarlehen. Die Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH haben mit Beschluss vom 10. Dezember 2021 erklärt, bis spätestens zum 30. Juni 2022, vorbehaltlich der Zustimmung der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber, Kapitalzuführungen in Höhe der durch die Beihilfeentscheidung der Europäischen Kommission vom 1. Februar 2022 genehmigten Kapitalmaßnahmen rechtsverbindlich zu vereinbaren.

Wie in Abschnitt „Unternehmensfortführungsprognose“ im Konzernanhang sowie in den Abschnitten „III. B. Wesentliche Risiken“ und „V. C. Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft“ im Konzernlagebericht dargelegt, deuten diese Ereignisse und Gegebenheiten auf das Bestehen einer wesentlichen Unsicherheit hin, die bedeutsame Zweifel an der

Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann und die ein bestandsgefährdendes Risiko im Sinne des § 322 Abs. 2 Satz 3 HGB darstellt. Unsere Prüfungsurteile sind bezüglich dieses Sachverhalts nicht modifiziert.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung (Angaben zur Frauenquote), die in Abschnitt IV. des Konzernlageberichts enthalten ist. Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht 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, zu den inhaltlich geprüften Konzernlageberichtsangaben oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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 Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus

Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und 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 bedeutende 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, den 31. März 2022

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Marquardt
Wirtschaftsprüfer

Junghänel
Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber:
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
12521 Berlin

www.berlin-airport.de
www.facebook.com/berlinairport
www.twitter.com/berlinairport
www.twitter.com/ber_corporate
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

Redaktion: Verena Heydenreich, Sebastian Worsch

Gestaltung, Realisation: publicgarden GmbH

Fotos, Abbildungen:
Anikka Bauer: Cover, S. 3, 5, 6, 8, 10, 18
Oliver Lang: S. 4, 9, 11
Günter Wicker: S. 5 (2x), 6, 8, 10 (2x), 14, 15, 16, 17
Ekaterina Zershchikova: S. 7 (2x), 11,
Berliner Wasserbetriebe / Marcus Zumbansen: S. 2
Astoc/BER: S. 16
Anne Christ: S. 17

Stand: April 2022