



Geschäftsbericht 2024

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Inhalt

- 2 Editorials
- 2 Vorwort des Aufsichtsratsvorsitzenden
- 3 Vorwort der Geschäftsführung
- 4 Der BER als Flughafen
- 5 Luftverkehrsentwicklung 2024
- 7 Destinationen und Airlines
- 11 Digitale Services für Reisende
- 14 Gastronomie-, Shopping- und Serviceangebot
- 18 Verkehrsbericht 2024
- 19 Nachhaltigkeit im Fokus
- 20 Auf dem Weg zu einem CO₂-neutralen Flughafenbetrieb
- 22 Energieversorgung am Flughafen BER
- 25 Umweltbewusstes Handeln am Flughafen und im Umland
- 27 Gemeinsam Zukunft gestalten
- 28 Soziales Engagement für eine lebendige Region
- 29 Einzigartigkeit statt 08/15
- 30 Die FBB als Arbeitgeberin
- 31 Vielfalt und Entwicklung – ein besonderes Anliegen
- 32 Arbeiten bei der Flughafengesellschaft
- 33 Eine attraktive Arbeitgeberin
- 35 Fachkräftesicherung und Mitarbeitendenbindung – Zukunftsthemen im Fokus

Editorials

Sehr geehrte Damen und Herren,

2024 war ein Jahr mit vielen herausfordernden Unsicherheiten, die gerade für einen internationalen Luftverkehrsstandort wie den BER von hoher Relevanz sind. Der russische Angriffskrieg auf die Ukraine und der Nahostkonflikt halten unvermindert an. Außenpolitische Unsicherheiten und die schwankende Entwicklung der Weltwirtschaft hemmen das Wachstum auch in Deutschland. Zudem führten die hohen staatlichen Standortkosten in Deutschland, insbesondere die Luftverkehrssteuer und die Flugsicherungsgebühren, zu einem schwierigen Marktumfeld für die Fluggesellschaften und damit zu einer Wachstumsbremse für alle deutschen Flughäfen. Der vorliegende Geschäftsbericht belegt, dass sich die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg trotz aller Widrigkeiten gut behaupten konnte. Die Betriebsumsätze konnten gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden und das operative Ergebnis (EBITDA) lag über Plan. Die Reduzierung des Konzernverlustes fiel deutlicher als geplant aus.

Dank gemeinsamer Anstrengungen ist es gelungen, den Weg zur angestrebten finanziellen Selbständigkeit im Jahr 2026 konsequent und planmäßig weiterzuvollziehen. Ein wesentlicher Meilenstein auf diesem Weg war die Bestätigung der EU-Kommission, dass die FBB den Ausstieg aus dem finanziellen Beihilferegime (sog. Exit) erreicht hat. Die Voraussetzungen dafür hat die FBB zum frühestmöglichen Zeitpunkt, dem Juni 2024, geschaffen. Damit ist die Flughafengesellschaft auf einem guten Weg, den Teilentschuldungsplan und die Realisierung der notwendigen Re-Finanzierung im



Jahr 2026 umzusetzen und somit ihre Geschicke nach den schwierigen Jahren von Bau, Inbetriebnahme und der Corona-Pandemie Schritt für Schritt wieder selbst in die Hand zu bekommen. Die weitere Entwicklung des Luftverkehrs wird für die wirtschaftliche Lage der Flughafengesellschaft entscheidend sein. Der Aufsichtsrat hat sich deshalb in seinen Sitzungen intensiv mit Szenarien der internationalen, nationalen und lokalen Luftverkehrsentwicklung beschäftigt. Im Fokus stand besonders die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland sowie des BER und mögliche Maßnahmen zur Erweiterung der internationalen Anbindung der Hauptstadtregion über den BER. Bedeutende Themen waren zudem die weitere Optimierung der digitalen Abfertigungsprozesse sowohl in den Terminals als auch auf den Vorfeldern. Intensiv hat der Aufsichtsrat im Jahr 2024 den Prozess der Übernahme der Verantwortung an den Sicherheitskontrollen und die Investitionen in die neuen CT-Scanner für die Pavillons im Terminal 1 begleitet. Die gemeinsamen Anstrengungen an den operativen Prozessen haben sich gelohnt und wurden auch international wahrgenommen. Das belegen die Auszeichnungen des Flughafens als „4 Sterne Flughafen“ und als „World's Most Improved Airport“ durch die renommierte Rating-Agentur Skytrax.

Neben einer stabilen Verkehrsentwicklung, einer Verbesserung der finanziellen Ergebnisse und einer fortgeführten Optimierung der Investitionsschwerpunkte

ist ein nachhaltiger Betrieb des BER unerlässlich, um das Fundament für die zukünftige Entwicklung zu legen. Der Aufsichtsrat hat sich regelmäßig über die wesentlichen Vorhaben und Maßnahmen bei der Dekarbonisierung der Energieversorgung, dem Ausbau der Elektromobilität, den Energie-Effizienzmaßnahmen sowie den Vorbereitungen eines systematischen Nachhaltigkeits-Reportings beraten. Mit einer deutlichen Reduktion der CO₂-Emissionen gegenüber dem Basisjahr 2020 befindet sich die FBB auch in diesem Bereich auf einem guten Weg.

Vor uns liegt ein weiteres herausforderndes Jahr. Ich bin überzeugt, dass wir die noch verbleibenden Schritte zur finanziellen Selbständigkeit und Refinanzierung auch mit Blick auf das schwierige Marktumfeld gemeinsam meistern werden.

Stellvertretend für den Aufsichtsrat möchte ich der Geschäftsführung und allen Mitarbeitenden der Flughafengesellschaft meinen Dank für die geleistete Arbeit sowie für die guten Ergebnisse und Erfolge im Geschäftsjahr 2024 aussprechen.

Jörg Simon
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir blicken auf ein herausforderndes Geschäftsjahr 2024 zurück, das große Anstrengungen erforderte, aber von uns insgesamt mit guten Ergebnissen abgeschlossen werden konnte. Erneut kann die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ein positives operatives Ergebnis vorweisen. So betrug das EBITDA, der Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen, im vergangenen Jahr 152,3 Millionen Euro und damit gut 22 Prozent mehr als im Jahr 2023. Ein wesentlicher Grund für dieses Ergebnis sind die weiter gestiegenen Verkehrszahlen am BER. Im vergangenen Jahr reisten insgesamt 25,5 Millionen Menschen über den BER und damit 10,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Während der Inlandsverkehr nach wie vor auf einem sehr niedrigen Niveau verharrt, konnten wir für die europäischen und außereuropäischen Verbindungen überdurchschnittliche Zuwachsraten verzeichnen. Insgesamt konnten wir den Konzernverlust im vergangenen Jahr um 78,4 Millionen auf 134,4 Millionen Euro senken – deutlich stärker als geplant. Gründe sind unter anderem gestiegene Umsätze im Commercial-Bereich um rund 11 Millionen Euro, die auch auf die höhere Zahl an Passagieren zurückzuführen sind.

In den letzten vier Jahren seit der Inbetriebnahme haben wir den BER zu einem innovativen, effizienten, gut funktionierenden und zukunftsgerichteten Flughafen entwickelt. Unser vorderster Anspruch ist die kontinuierliche Verbesserung der operativen Abläufe und damit der Kundenzufriedenheit. Im vergangenen Jahr konnten wir unsere digitalen Angebote wie den Selfservice-Check-in, BER Runway und BER Biometrics weiter optimieren und den Digital Turnaround weiter ausbauen. Unsere Anstrengungen haben sich ausgezahlt. So wurden wir zu Beginn des Jahres 2025 von der renommierten Rating-Agentur Skytrax als Vier-Sterne-Flughafen und im April 2025 als „World’s Most Improved Airport“ ausgezeichnet. Besonders erfreulich ist, dass wir durch intensive Absprachen mit den Bodenverkehrsdienstleistern eine deutliche Verbesserung der Gepäckausgabezeiten erreichen konnten. Inzwischen dauert es bei 98 Prozent aller Ankünfte nicht länger als 30 Minuten, bis alle Passagiere ihre Koffer entgegennehmen können. Bewährt hat sich auch die Übernahme der Steuerung der Luftsicherheitskontrollen am BER von der Bundespolizei zum 1. Januar 2024. Wir können die Abläufe dadurch deutlich besser planen und damit die Kontrollspuren effizienter und bedarfsgerechter besetzen.

Wir befinden uns gemäß unserer Langfristplanung weiterhin auf dem Weg in die für europäische Flughäfen selbstverständliche finanzielle Selbständigkeit. Noch immer tragen wir allerdings eine sehr hohe Unternehmensverschuldung aufgrund der Bauhistorie und der Corona-Jahre mit uns. Um diese auf ein tragfähiges Maß zurückzuführen, hatten wir in Abstimmung mit den Gesellschaftern 2021 einen Teilentschuldungsplan vereinbart, den wir seitdem konsequent und planmäßig umsetzen.



Einen wesentlichen Schritt auf diesem Weg haben wir im vergangenen Jahr erreicht: Die EU-Kommission hat uns im November 2024 den Exit aus der Beihilfe zum frühestmöglichen Zeitpunkt bestätigt. Als nächster wichtiger Meilenstein steht für 2026 die Re-Finanzierung des Unternehmens bei privatwirtschaftlichen Finanzinstituten an.

Wir arbeiten kontinuierlich daran, den BER ökologisch verantwortungsbewusst, ökonomisch selbständig und sozial zukunftsfähig zu gestalten. Das klare Ziel: ein CO₂-neutraler Betrieb des BER bis spätestens 2045. Im Jahr 2024 haben wir bereits 50 Prozent an CO₂-Emissionen gegenüber dem Basisjahr 2010 eingespart.

Die ersten Photovoltaik-Anlagen am BER wurden bereits auf Dächern der Parkhäuser vor dem Terminal 1 errichtet und sind inzwischen im Regelbetrieb. Zudem haben wir 2024 in einem aufwendigen Verfahren die Leuchtmittel an der Decke des Terminal 1 gegen LED-Lampen getauscht, die einen erheblich geringeren Energieverbrauch haben. Dadurch sparen wir jährlich rund eine Million Kilowattstunden Strom ein. Eine weitere Reduktion streben wir insbesondere durch ein effizientes Energiemanagement, nachhaltige Mobilitätslösungen und die Förderung erneuerbarer Energien am Standort an.

Wir möchten uns bei allen Kolleginnen und Kollegen der Flughafengesellschaft und unseren Partnern am BER für die gute Zusammenarbeit und die guten Ergebnisse im vergangenen Jahr bedanken.

Die Geschäftsführung

Aletta von Massenbach
Vorsitzende der
Geschäftsführung

Michael Halberstadt
Geschäftsführer
Personal

Thomas Hoff Andersson
Geschäftsführer
Operations

Der BER als Flughafen

Digitalisierte Services und Ausbau
des Angebots für Reisende



Luftverkehrsentwicklung 2024



Fluggäste und Flugbewegungen
in 2024



25,5

Millionen Fluggäste
(+ 10,4 % im Val. zu 2023)



192.000

Flugbewegungen
(+ 8,5 % aaü. 2023)

Das Jahr 2024 zeigt, dass der Bedarf und die Lust zu Reisen bei den Menschen in der Hauptstadtregion und darüber hinaus ungebrochen sind. Trotz eines schwierigen Marktumfelds haben sich die Reiseverbindungen und Passagierzahlen am Flughafen Berlin Brandenburg gut entwickelt. Insgesamt nutzten 25,5 Millionen Passagiere den Flughafen BER – ein Plus von 10,4 Prozent gegenüber 2023. Damit liegt der BER in der Spanne

vergleichbarer Benchmark-Flughäfen und hat sich – was den europäischen und außereuropäischen Verkehr angeht – besser als die meisten deutschen Flughäfen entwickelt. Der verkehrsreichste Monat 2024 war der Oktober mit 2,56 Millionen Passagieren. Am 27. September reisten 99.579 Passagiere über den BER, mehr als je zuvor an einem Tag.



Besonders der Kontinentalverkehr, und hier vor allem der typisch touristische Ferienverkehr zu europäischen Urlaubs-Destinationen (Leisure-Verkehr), verzeichnete deutliche Zuwächse mit einem Plus von 12,7 Prozent im Vergleich zu 2023. Auch im Interkontinentalverkehr gab es 2024 mit 9 Prozent ein Wachstum gegenüber 2023. Insgesamt lag der BER bei den interkontinentalen Verbindungen 2024 bereits über dem Niveau von 2019. Entgegen der Steigerung des gesamten Passagieraufkommens (+10,4 Prozent ggü. 2023) verminderte sich das innerdeutsche Passagieraufkommen um 1,3 Prozent und blieb damit weiterhin deutlich hinter dem Vor-Corona-Niveau des Jahres 2019 zurück.

Auch die Zahl der Flugbewegungen stieg deutlich: Insgesamt verzeichnete der BER knapp 192.000 Starts und Landungen im Jahr 2024 – ein Anstieg von 8,5 Prozent

„Insgesamt war 2024 ein gutes Jahr für den BER. Die Passagierzahlen und die Anzahl der Destinationen ab BER haben sich gut entwickelt. Für den weiteren Ausbau der Konnektivität für alle Reisenden brauchen wir wettbewerbsfähige Standortbedingungen in Deutschland.“

Aletta von Massenbach, Vorsitzende der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH



Neue Airline, neue Destination: flynas, die zweitgrößte Fluggesellschaft Saudi-Arabiens und führende Low-Cost-Airline im Nahen Osten, verbindet den BER mit Dschidda im Königreich Saudi-Arabien.



gegenüber dem Vorjahr. Bei der Luftfracht konnten 2024 Rekordwerte erreicht werden: Mit 44.300 Tonnen wurde 30 Prozent mehr Fracht ab und zum BER befördert als im Vorjahr (34.038 Tonnen in 2023). Die positiven Frachtzahlen zeigten sich über das Jahr stabil und sind überwiegend auf das E-Commerce-Geschäft chinesischer Handelsunternehmen zurückzuführen.

Ein weiterer Ausbau der Konnektivität und ein Wachstum der Passagierzahlen im Jahr 2025 hängt stark von den Rahmenbedingungen für die Luftverkehrsbranche in Deutschland ab. Hohe Standortkosten machen das Fliegen insbesondere für die Punkt-zu-Punkt-Carrier am BER teuer und damit weniger attraktiv.

Destinationen und Airlines



Welcome back! Condor ist zurück am BER und flog im Winterflugplan 2024/2025 nach Dubai, Hurghada und Gran Canaria.

Nicht nur die Passagierzahlen sind 2024 gestiegen. Auch die Airlines haben zahlreiche neue Ziele aufgenommen und das Flugangebot ab BER insbesondere auf der Langstrecke und innerhalb Europas erweitert. Eine positive Entwicklung im Jahr 2024 war die Rückkehr von Condor an den BER, verbunden mit der Aufnahme von drei neuen Zielen, darunter einer Langstreckenverbindung nach Dubai. Zusätzlich bauten Airlines wie Qatar Airways und Hainan Airlines ihre Kapazitäten aus – und Airlines wie Eurowings, flynas und Royal Jordanian nahmen mit Dschidda und Amman neue Strecken auf. Auch in Richtung Westen gab es die Ankündigung für eine neue Langstrecke: Ab Juni 2025 wird Air Transat den BER mit dem kanadischen Toronto verbinden.

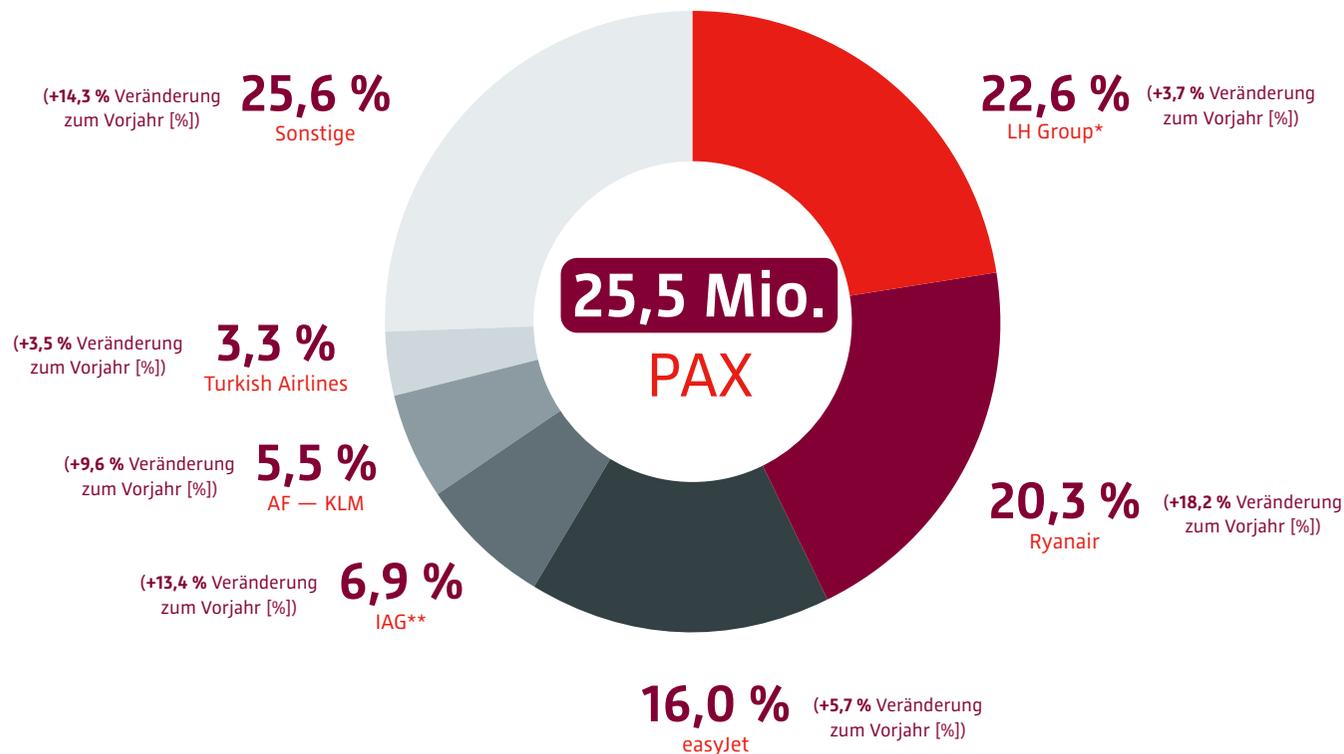


Im Mai 2024 nahm Eurowings eine neue Verbindung nach Jerewan, in die Hauptstadt Armeniens, auf. Im Sommerflugplan flog die Airline zu insgesamt 40 Destinationen ab BER.

Im Sommerflugplan 2024 waren 148 Ziele in 49 Ländern direkt vom BER erreichbar. 68 Fluggesellschaften brachten Reisende ab BER zu beliebten Reisezielen innerhalb Europas, in den Mittleren Osten, nach Nordafrika sowie in die USA und nach Asien.

Die größten Airlines am BER nach Passagieraufkommen im Jahr 2024

Marktanteile am BER Jan–Dez 2024 [%].



Mit steigenden Frequenzen zu beliebten Urlaubszielen und einer Erweiterung des Flugplans um neue europäische und interkontinentale Verbindungen wuchs die Attraktivität des BER als wichtiger Verkehrsknotenpunkt im Osten Deutschlands weiter. Insbesondere die drei großen Airlines am BER, Ryanair, Eurowings und easyJet, bauten 2024 ihr Programm ab BER aus. Ryanair, die Einzel-Airline mit dem größten Passagiervolumen am BER, flog 2024 mit Castellón, Kaunas, Birmingham, Triest, Dubrovnik und Reggio Calabria sechs Ziele neu an. Zusätzlich erhöhte die Airline die Frequenzen auf mehreren Strecken, darunter nach Rom, Manchester und Tallinn. Zwischen April und Oktober startete Eurowings zu insgesamt 40 Zielen und bot vom BER aus ein starkes Angebot in die nordischen Länder, wie Kopenhagen oder Stockholm, zu klassischen Ferienzeilen sowie Städtezielen, wie Zürich an. easyJet verstärkte ihr Engagement über das Jahr und flog im Sommer neu unter anderem nach Antalya und Toulouse und zusätzlich zu sechs neuen Destinationen im Winter, darunter zu den zwei nordischen Zielen Tromsø und Rovaniemi sowie nach Agadir, Lyon und auch wieder nach Kairo und Liverpool.

Die Ankündigungen der Airlines zum Sommer und Winter 2025 zeigen, dass es auch in diesem Jahr eine große Bandbreite an Verbindungen in Europa sowie interkontinental geben wird. Im Sommerflugplan 2025 verbinden 70 Airlines den BER mit über 150 Zielen in

Quelle: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Bereich Corporate & Business Development

* LH Group inkl. Eurowings; AF – KLM inkl. Transavia; Turkish Airlines inkl. Ajeta

** IAG – British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus, LEVEL



Royal Jordanian Airlines verbindet die Hauptstadtregion wieder mit Amman, der Hauptstadt Jordaniens.

easyJet startete mit neuen Destinationen in den Sommerflugplan 2024 und fliegt mehr als 50 Strecken ab BER.

50 Ländern. Die Golfregion wird mit der Aufstockung von Qatar Airways auf durchgehend drei tägliche Verbindungen nach Doha sowie der Fortführung der täglichen Dubai-Verbindung durch Condor auch im Sommerflugplan noch besser erreichbar. Im Winterflugplan 2025 starten Eurowings neu nach Abu Dhabi sowie Eurowings und Condor noch häufiger nach Dubai. Insgesamt wird Eurowings 42 Ziele anfliegen. Mit über 50 Zielen im Sommerflugplan 2025 bleibt easyJet ein fester Bestandteil des Angebots am BER. Und auch Condor baut 2025 sein Engagement innerdeutsch, europäisch und interkontinental aus. Aber es gibt trotz der positiven Dynamik auch gegenläufige Entwicklungen: Ryanair, die nach Passagiervolumen bislang größte Einzel-Airline am Flughafen, hat ihr Angebot zum Sommerflugplan 2025 um fast 20 Prozent reduziert. Grund sind die von der ganzen Branche beklagten hohen Standortkosten in Deutschland. Die erfreulichen Entwicklungen bei anderen Airlines können diesen erheblichen Rückgang leider nur annähernd kompensieren.



Hainan Airlines baute ihre Verbindung nach Peking aus und fliegt im Sommer 2024 wieder fünfmal wöchentlich vom BER nach China.



Qatar Airways stockte im Oktober 2024 das Flugangebot nach Doha deutlich auf 18 Verbindungen pro Woche auf.



Ryanair flog im Sommer 2024 sechs sechs neue Europa-Ziele an und baute die Frequenzen weiterer Strecken aus.



Die Fluggesellschaft Norwegian Air Shuttle verbindet den BER mit Tromsø in Norwegen.

Destinationen und Länder
in 2024



148

Flugziele

49

in Ländern

Digitale Services für Reisende

Der Flughafen Berlin Brandenburg hat in den Jahren nach seiner Inbetriebnahme gezeigt, dass Innovationen und digitale Produkte das Reiseerlebnis für Fluggäste nachhaltig positiv beeinflussen. Im abgelaufenen Jahr hat die Flughafengesellschaft digitale Services ausgebaut und in weitere Innovationen investiert, um den Passagieren ein komfortables Reiseerlebnis zu bieten.

„Die Möglichkeit für Fluggäste, Services rund um ihren Flug unabhängig und flexibel zu nutzen, gestaltet die Reise komfortabler und planbarer – und sorgt vor Ort gleichzeitig für effizientere Abläufe und weniger Wartezeit.“

Aletta von Massenbach, Vorsitzende der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH



Für viele Passagiere ist das eigenständige Ausdrucken des Bag Tags und die Aufgabe des Gepäcks längst ein selbstverständlicher Bestandteil des Reiseerlebnisses am BER.

Digitalisierte Prozesse begleiten den Passagier auf seiner gesamten Reise am BER: vom Check-in über die Sicherheitskontrolle und die Ausreise bis zum Aufenthalt in den BER Lounges. Über die Website und die BER App können Reisende zudem vermehrt digitale Produkte am Flughafen vorab buchen und zum Teil bereits kontaktlos nutzen. Zum 1. Januar 2024 hat die FBB die Steuerung der Luftsicherheitskontrollen am BER übernommen. Damit einher ging die Umrüstung der Sicherheitskontrollen in den Terminals mit neuen CT-Scannern. Im Terminal 2 konnte damit bereits eine deutliche Erhöhung der Durchsatzraten und damit weniger Wartezeit für Reisende bei der Sicherheitskontrolle erreicht werden.



Seit Sommer 2024 können Reisende dank BER Biometrics zahlreiche Prozessorte im Terminal 1 kontaktlos nutzen.

Im November 2024 wurde mit dem Umbau der Sicherheitskontrollen im Pavillon Süd begonnen. Seit April 2025 stehen Reisenden dort acht moderne CT-Scanner zur Verfügung. Bis zum Herbst 2025 soll auch der Pavillon Nord mit CT-Scannern ausgerüstet sein.



Im November 2024 hat die FBB mit dem Einbau neuer CT-Scanner im südlichen Bereich des Terminal 1 begonnen. Diese sind Anfang April 2025 in den Betrieb gegangen. Der Einbau der neuen Technik in den acht Kontrollspuren des nördlichen Bereichs begann Anfang Mai 2025 und soll im Herbst 2025 abgeschlossen sein. Die modernisierten Kontrollspuren werden für eine Durchsatzsteigerung von mindestens 50 Prozent sorgen. Zusätzlich zu den Sicherheitskontrollen in den Terminals wurden die Grenzkontrollen für ausreisende Passagiere im Terminal 1 komplett umgestaltet und optimiert.

Eine zunehmende Digitalisierung und eine bessere Planbarkeit für Passagiere wurde auch beim Check-in erreicht. Inzwischen haben wir die 18 größten Airlines in den Self-Check-in integriert. Jedes dritte Gepäckstück wird von den Passagieren selbst aufgegeben. Damit verkürzt sich die Zeit, die Reisende für Check-in und die Abgabe ihres Koffers einplanen müssen, signifikant, und zwar von zehn bis 25 Minuten auf zwei bis fünf Minuten. Das ist nicht nur angenehmer für Reisende – es bedeutet gleichzeitig, dass Flächen in der Check-in-Halle deutlich besser genutzt werden können.



Ob Fast Bag Drop, BER Runway, BER Biometrics, aktuelle Flug- und Serviceinfos in App und auf der Website, Online-Buchung des Lounge-Zugangs oder digitaler Lageplan — das digitale Angebot begleitet Passagiere nahtlos auf ihrer Reise.

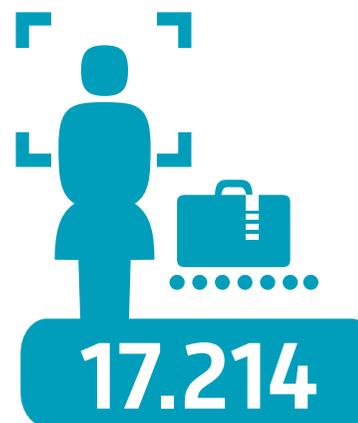
Deutliche Prozessverbesserungen gab es auch bei der Gepäckausgabe: Die Wartezeiten bei der Ausgabe von Koffern an ankommende Passagiere konnten im zweiten Halbjahr 2024 deutlich reduziert werden. Im Oktober 2024 dauerte es bei über 90 Prozent aller Ankünfte nicht länger als 30 Minuten, bis die ersten Passagiere ihre Koffer erhielten, im November waren es 95 Prozent der Ankünfte (im Vergleich zu 89 Prozent im ersten Halbjahr). Nur noch in seltenen Einzelfällen kam es zu Ausgabezeiten von über einer Stunde. Sowohl Passagierprozesse in den Terminals als auch Prozesse bei der Flugzeugabfertigung konnten durch die Flughafengesellschaft und ihre Partner erfolgreich optimiert werden. Seit März 2024 nutzt der BER als erster Flughafen in Deutschland mit dem sog. Digital Turnaround ein innovatives System, das die operativen Entscheider mit Live-Kameras und einer selbstlernenden KI-basierten Software dabei unterstützt, die Abfertigungsprozesse auf dem Vorfeld zu optimieren.

Die stetige Optimierung von Abläufen und die damit einhergehende gesteigerte Aufenthaltsqualität für Reisende fanden in der Luftfahrtbranche allgemeine Anerkennung. Zu Beginn des Jahres 2025 wurde der BER von der renommierten Rating-Agentur Skytrax als „4 Star Airport“ ausgezeichnet. Die Bewertung basiert auf einem mehrtägigen Audit, bei dem Skytrax die Infrastruktur sowie die Service-, Gastronomie- und Shoppingangebote überprüft hat. Die stabile und gute Performance in 2024 soll auch in diesem Jahr weiter das Bild des BER bei den Reisenden und Stakeholdern der Flughafengesellschaft prägen.



Digitalisierte Prozesse führen zu einer größeren Planbarkeit für Reisende und Flughafengesellschaft.

Biometrics-Buchungen und Runway-Buchungen in 2024



Biometrics-Buchungen
(ab 01.07.)



gebuchte Slots auf Runway

Gastronomie-, Shopping- und Serviceangebot



Seit März 2024 finden abfliegende Passagiere den Coffee Shop Starbucks auch hinter der Sicherheitskontrolle in Terminal 1.

Neben der Digitalisierung von Services ergänzten neue Angebote im Non-Aviation-Bereich das Spektrum von Geschäften und Gastronomie am Flughafen. Zunehmend digitalisierte Produkte und Services im Bereich Anreise (Parken), Check-in und Sicherheitskontrollen machen die Reise für Fluggäste planbarer – das zahlt sich auch im Bereich Gastronomie und Shopping aus: So kommen Reisende zum Beispiel schneller und entspannter durch die Sicherheitskontrolle und haben auf ihrem Weg zum Gate mehr Zeit, um die

Gastronomie- und Shoppingangebote zu nutzen, oder für einen Besuch in einer der Lounges. Sowohl im Hinblick auf Komfort und Aufenthaltsqualität als auch auf die wirtschaftliche Performance konnten wichtige Fortschritte erzielt werden. Im Geschäftsjahr 2024 erhöhten sich die Umsätze im Bereich Commercial von EUR 91,2 Mio. auf EUR 101,9 Mio. – ein Plus gegenüber 2023 von 11,8 Prozent. Grundlage dieses Erfolgs sind attraktive neue Angebote in Gastronomie, Einzelhandel und Service.



Mit Burger King eröffnete im Frühjahr 2024 auf über 400 Quadratmetern Fläche ein weiteres neues Gastro-Konzept im Food Court des BER.

Gastro- und Serviceangebote
in 2024



Mio. Euro Umsatz im Bereich Commercial

Mit über 125 Shops, Gastronomie- und Serviceeinrichtungen in den Terminals 1 und 2 bietet der BER seinen Passagieren heute ein vielfältiges Spektrum an internationalen Speisen sowie Einkaufsmöglichkeiten von Designprodukten bis hin zu Reise-Accessoires.

Im März 2024 konnte der Food Court im Terminal 1 auf der Luftseite mit der Eröffnung der beiden Gastronomien Burger King und Starbucks ergänzt werden. Reisende haben damit jetzt neben den gastronomischen Angeboten im Marktplatz und an den Gates zentral im Food Court auf der Empore eine Auswahl zwischen acht gastronomischen Konzepten von internationalen Speisen über Bowls bis hin zur Berliner Currywurst. Ein weiterer Ausbau des gastronomischen Angebots auf der Landseite konnte im Herbst 2024 ebenfalls begonnen werden: Mit der Umgestaltung der Check-in-Halle erfolgte der Baubeginn für die großräumige Check-in-Bar Adler & Bär, die 2025 eröffnet werden soll. Direkt unter dem roten Teppich erwartet Passagiere dann auf der Landseite wein vielfältiges Angebot in einem stilvollen Ambiente. Reisende haben dort in Zukunft die Möglichkeit, direkt vor dem Abflug noch etwas Zeit zu verbringen. Im Zuge des Umbaus der Check-in-Halle sind auch die Flughafeninformation sowie der Mobility Service umgezogen.



Mit der Eröffnung des neuen Rituals-Store im Marktplatz des Terminal 1 im Mai 2024 wuchs das Shopping-Angebot für Reisende weiter.



Die Check-in-Bar Adler & Bär soll im Jahr 2025 eröffnen und ist ein Angebot von casualfood. Der Anbieter betreibt bereits mehrere Gastronomiekonzepte am BER.

Neben dem gastronomischen Ausbau wurde 2024 auch das Serviceportfolio erweitert: Neue Parkangebote im Comfort- und Premiumsegment wie das Valet-Parking, zusätzliche Kooperationen im Lounge-Bereich, zum Beispiel mit Priority Pass, sowie zahlreiche Aktionen und Events zu den Schulferien oder im Rahmen von Sportveranstaltungen wie der EURO 2024 sorgten dafür, dass das Reiseerlebnis für Fluggäste ab BER im Jahr 2024 erneut nicht nur effizienter, sondern auch komfortabler und unterhaltsamer wurde.

Für die Verbesserungen insbesondere bei der Aufenthaltsqualität, dem Serviceangebot sowie der Abfertigung ist der BER im März 2025 im Rahmen der World Airport Awards mit dem Titel „World’s Most Improved Airport“ ausgezeichnet worden.

Damit stärkt der BER auch im internationalen Wettbewerb seine Position als moderner und kundenorientierter Flughafen.



Die Ausstellung „United Buddy Bears – THE MINIS“ war 2024 zu Gast am BER. Die kleinen Bären, die für Freiheit und Völkerverständigung werben, begrüßten Reisende von August 2024 bis Januar 2025 auf der Ankunftsebene in T1.



In Peak-Zeiten wie den Schulferien unterstützen Mitarbeitende der Flughafengesellschaft als Teil des „BERteam“ die operativen Kräfte vor Ort, auch mit kleinen Konzerten.



Der BER ist das Tor zur Hauptstadtregion und damit zu einer weltoffenen Sportmetropole. Mitarbeitende und Partner heißen Mannschaften und Fans zur EURO 2024 am BER willkommen.

Willkommen Joulupukki. Der finnische Weihnachtsmann reist zu offiziellen Terminen mit Finnair, seiner offiziellen Fluggesellschaft. Auf seiner Santa-Tour im Dezember 2024 besuchte er den BER und die Hauptstadtregion.



Verkehrsbericht 2024

	01.2024 bis 12.2024	01.2023 bis 12.2023	Abw. in %
A. Fluggäste, gesamt	25.465.872	23.071.865	10,4 %
I. Lokalverkehr	25.458.055	23.066.692	10,4 %
1. Linienverkehr	24.908.106	22.507.154	10,7 %
a) Inland	2.929.450	2.970.566	-1,4 %
b) Ausland	21.978.656	19.536.588	12,5 %
2. Gelegenheitsverkehr	549.949	559.538	-1,7 %
a) Pauschalflugverkehr	497.798	502.060	-0,8 %
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	42.099	46.759	-10,0 %
c) Sonstiger Verkehr	10.042	10.719	-6,3 %
II. Transit	7.817	5.173	51,1 %
B. Flugzeugbewegungen, gesamt	191.718	176.649	8,5 %
I. Gewerblicher Verkehr	182.137	167.232	8,9 %
1. Linienverkehr	169.255	154.346	9,7 %
a) Passagierverkehr	167.859	152.446	10,1 %
b) Frachtverkehr	1.396	1.900	-26,5 %
2. Gelegenheitsverkehr	12.882	12.886	0,0 %
a) Pauschalflugverkehr	3.085	3.201	-3,6 %
b) Tramp- u. Anforderungsverkehr	6.084	5.801	4,9 %
c) Frachtverkehr	56	49	14,3 %
d) Sonstiger Verkehr	3.657	3.835	-4,6 %
II. Nichtgewerblicher Verkehr	9.581	9.417	1,7 %

	01.2024 bis 12.2024	01.2023 bis 12.2023	Abw. in %
C. Luftfracht, gesamt	44.275.002	34.037.721	30,1 %
I. Lokalverkehr Summe	43.516.996	33.907.107	28,3 %
Ausladung	20.507.019	14.625.724	40,2 %
Zuladung	23.009.977	19.281.383	19,3 %
1. Linienverkehr	43.020.083	33.607.148	28,0 %
a) Frachter	11.411.030	12.692.081	-10,1 %
2. Gelegenheitsverkehr	496.913	299.959	65,7 %
a) Frachter	465.799	277.153	68,1 %
II. Transit	758.006	130.614	>100,0 %
III. Trucking	0	0	0
D. Luftpost, gesamt	1.454.332	3.623.879	-59,9 %
I. Lokalverkehr	1.451.797	3.622.009	-59,9 %
1. Nachtpostverkehr	873.300	3.279.959	-73,4 %
II. Transit	2.535	1.870	35,6 %

Nachhaltigkeit im Fokus

Verantwortung gegenüber Gesellschaft,
Klima und Umwelt



Auf dem Weg zu einem CO₂-neutralen Flughafenbetrieb

Als wichtiger Verkehrsknotenpunkt trägt der BER eine besondere Verantwortung gegenüber dem Klima, der Umwelt und der Gesellschaft. Nachhaltigkeit leitet daher das tägliche Handeln der Flughafengesellschaft und ist ein zentraler Bestandteil ihrer Unternehmensstrategie.

„Nachhaltigkeit ist für uns nicht nur ein Schlagwort, sondern eine tägliche Verpflichtung. Wir arbeiten kontinuierlich daran, den BER ökologisch verantwortungsbewusst, ökonomisch selbständig und sozial zukunftsfähig zu gestalten.“

Aletta von Massenbach, Vorsitzende der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Klimaschutz ist ein essenzieller Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie der Flughafengesellschaft. Ein wichtiges Handlungsfeld ist die fortlaufende Reduzierung der CO₂-Emissionen. Das klare Ziel: der CO₂-neutrale Betrieb des BER bis spätestens 2045 innerhalb der in der Verantwortung der Flughafengesellschaft liegenden Emissionen der Geltungsbereiche Scope 1 und 2 gemäß Treibhausgasprotokoll (GHG).

Bis Ende 2024 haben wir die CO₂-Emissionen innerhalb dieses Geltungsbereichs um rund 50 Prozent gegenüber



Die Nachhaltigkeitsstrategie der Flughafengesellschaft umfasst drei zentrale Dimensionen: Klima, Umwelt und Verantwortung.

dem Basisjahr 2010 reduziert. Die Flughafengesellschaft hat das Zwischenziel, ihren CO₂-Ausstoß bis 2030 um 65 Prozent zu verringern. Als Bezugsgröße gilt das Jahr 2010 mit den Flughafenstandorten Schönefeld und Tegel. Dabei soll das Augenmerk auf der aktiven Emissionsreduzierung liegen. Das erfordert unter anderem ein effizientes Energiemanagement, nachhaltige Mobilitätslösungen und die weitere Förderung erneuerbarer Energien am Standort. Wenn sich bis zum Ende des Planungshorizonts im Jahr 2045 nicht alle Emissionen aus dem Basisjahr 2010 vermeiden oder verringern lassen, erlaubt der Neutralitätsbegriff, bis zu 10 Prozent dieser Emissionen durch Kompensationsmaßnahmen auszugleichen.

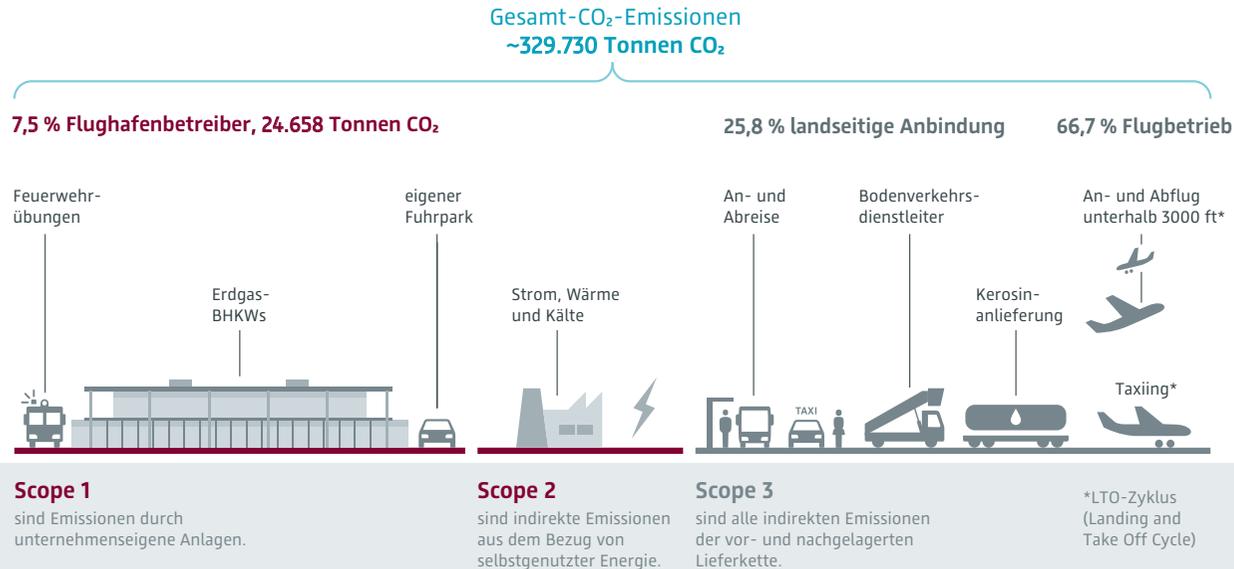


Mit der Airport Carbon Accreditation prüft und bewertet der europäische Flughafenverband das CO₂-Management von Flughäfen und ihre Maßnahmen zur Reduzierung ihres CO₂-Fußabdrucks.

Anfang 2024 wurde die Flughafengesellschaft als Betreiberin des BER für ihre Aktivitäten im Bereich des Klimaschutzes zertifiziert. Sie nahm erstmals an der Airport Carbon Accreditation (ACA) teil, einem international anerkannten CO₂-Managementsystem für Flughäfen, und erreichte auf Anhieb das Level 3 dieses Programms. Mit dem Level 3 bescheinigt die ACA der Flughafengesellschaft, dass sie die CO₂-Emissionen der von ihr betriebenen Flughafeninfrastruktur fortlaufend reduziert. Im Laufe des Jahres 2025 erfolgt die Re-Zertifizierung.

Der Company Carbon Footprint – 2024

Der ökologische Fußabdruck bilanziert die CO₂-Emissionen des Unternehmens und seiner Wertschöpfungskette. Er wird in Scopes eingeteilt.



2024 lagen alle am Standort BER bilanzierten CO₂-Emissionen bei 329.730 tCO₂. Die Emissionen, die durch unternehmenseigene Anlagen entstehen, sowie indirekte Emissionen aus dem Bezug von ihr selbstgenutzter Energie belaufen sich dabei vorläufig auf 24.658 tCO₂. Diese Emissionen sind dem Geltungsbereich Scope 1 und Scope 2 zuzurechnen und liegen im direkten Einflussbereich der Flughafengesellschaft. Innerhalb dieses Geltungsbereichs entstanden rund 95 Prozent der Emissionen aus der Versorgung der Flughafeninfrastruktur mit Wärme, Kälte und Strom.

Etwa 92,5 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen am Standort sind dem Geltungsbereich Scope 3 zuzurechnen. Diese Emissionen resultieren als Folge der

Aktivitäten von Partnern der vor- und nachgelagerten Wertschöpfung und liegen somit nicht im direkten Einflussbereich der Flughafengesellschaft. Dies beinhaltet die landseitige Verkehrsanbindung des Flughafens an das Umland sowie die durch den Flugbetrieb verursachten Emissionen innerhalb des LTO-Zyklus (Landing and Take Off Cycle) sowie die Abfertigung der Flugzeuge durch die Bodenverkehrsdienstleister.

Die Flughafengesellschaft versteht den BER als Gesamtsystem und bezieht daher Partnerunternehmen, Fluggesellschaften, Dienstleister und weitere Geschäftspartner systematisch in ihre langfristige Nachhaltigkeitsstrategie ein. Gemeinsam mit ihnen werden Maßnahmen zur Minderung der Emissionen im

Geltungsbereich Scope 3 entwickelt. Dies betrifft unter anderem die Nutzung von Sustainable Aviation Fuels (SAF) und den Ausbau der E-Mobilität auf dem Vorfeld. Darüber hinaus ist die Flughafengesellschaft seit Juni 2024 Mitglied der Luftfahrtinitiative aireg (Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V.).

Durch die Partnerschaft mit aireg möchte die FBB die Entwicklung und Nutzung nachhaltiger Treibstoffe im Luftverkehr vorantreiben.

Energieversorgung am Flughafen BER



In 2024 wurde erstmals dem in den Blockheizkraftwerken eingesetzten Erdgas ein bilanzieller Anteil an Biogas beigemischt (1.789 MWh).

Die Flughafengesellschaft verfolgt das Ziel, negative Wirkungen der betrieblichen Tätigkeit auf Umwelt und Klima kontinuierlich zu mindern. Dafür verbessert sie fortlaufend den Betrieb ihrer Infrastruktur und setzt auf Energieeffizienz. Grundlage ist ein nach ISO 50001 zertifiziertes Energiemanagementsystem, das den

Energieverbrauch analysiert, Potenziale aufdeckt und konkrete Einsparmaßnahmen ermöglicht. Ziel ist es, den Energieaufwand vom Passagierwachstum zu entkoppeln, die Energieeffizienz zu steigern und den Anteil erneuerbarer Energien an der Energieversorgung systematisch auszubauen. Die Flughafen Energie &

Wasser GmbH (FEW) entwickelt als 100-prozentige Tochtergesellschaft der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH die Energieversorgung des BER beständig weiter, um den steigenden Anforderungen an eine sichere, nachhaltige und wirtschaftliche Versorgung zu entsprechen. Der Fokus liegt dabei auf der immer stärkeren Nutzung von regenerativen Energien.

Die Energieversorgung des Flughafens Berlin Brandenburg erfolgt derzeit über zwei Energiezentralen. Erdgasbetriebene Blockheizkraftwerke (BHKW) erzeugen Strom und Wärme im Kraft-Wärme-Kopplungsprozess. Der ergänzende Strombedarf wird vollständig durch zertifizierten Ökostrom mit Herkunftsnachweisen des Umweltbundesamtes gedeckt. Darüber hinaus wird Strom aus Windenergie über ein Power Purchase Agreement bilanziell bezogen. Zur Deckung von Spitzenlasten kommen zusätzlich Erdgas-Kesselanlagen zum Einsatz. Die Kälteversorgung wird über strombetriebene Kompressionskältemaschinen sichergestellt. Innerhalb dieser Anlagen wurde erstmals Photovoltaik-Strom (229 MWh im Jahr 2024) direkt zur Kühlung eingesetzt.

Der BER setzt in seiner Energieversorgung verstärkt auf Sonnenenergie. 2024 sind die Bauarbeiten für die Errichtung der ersten Photovoltaik-Anlagen am BER gestartet. Es wurden drei Anlagen auf den Dächern der Parkhäuser P3, P7 und P8 errichtet. Mit einer Fläche von 22.000 m² und etwa 5.000 Solarmodulen gingen die Anlagen im April 2025 in Betrieb. Sie werden entsprechend der Ertragsprognose einen jährlichen Stromertrag von ca. 2,2 GWh erreichen. Das entspricht der Stromversorgung von ca. 600 Drei-Personen-Haushalten für ein Jahr mit Strom.



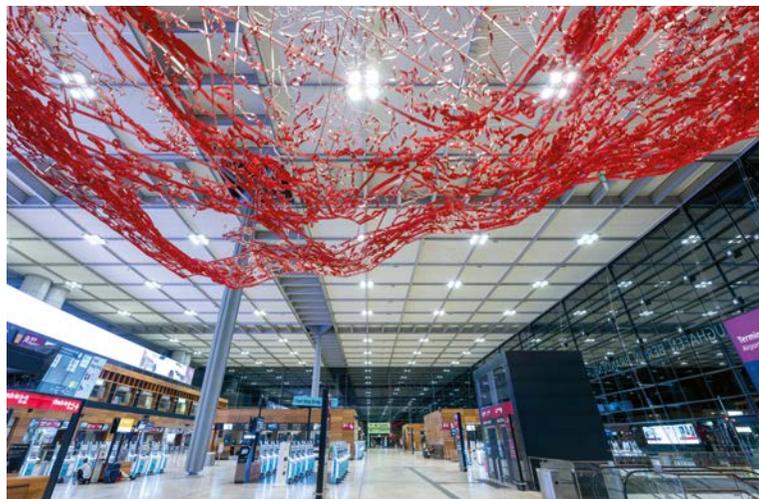
Stromertrag pro Jahr liefern die ersten drei Photovoltaik-Anlagen laut Prognose.

Die Umstellung auf moderne LED-Technik und innovative Beleuchtungskonzepte ist ein wichtiger Baustein des Energieeffizienzkonzepts. Durch den Tausch der Deckenbeleuchtung im Terminal 1 werden seit 2024 jährlich rund 1.000 MWh Strom eingespart. Das entspricht dem Jahresstromverbrauch von über 250 Haushalten. Außerdem wurde im vergangenen Jahr in den Parkhäusern P3, P7 und P8 eine intelligente Lichtsteuerung installiert, die das Licht bedarfsgerecht regelt und dadurch weitere 1.000 MWh pro Jahr einspart. Die Beleuchtung passt sich automatisch an die Tageszeit und die tatsächliche Nutzung der Parkflächen an. Zusätzlich wurden rund 30.000 Leuchtmittel zur weiteren Umstellung beschafft.

Weitere Maßnahmen im Bereich des Energiemanagements dienen unter anderem der effizienten Kühlung und Klimatisierung. So wurden in 2024 Verschattungsanlagen installiert, die die direkte Sonneneinstrahlung durch die großen Glasflächen des Terminals reduzieren. Dadurch heizt sich das Terminal weniger stark auf und der Energiebedarf für die Kühlung sinkt.

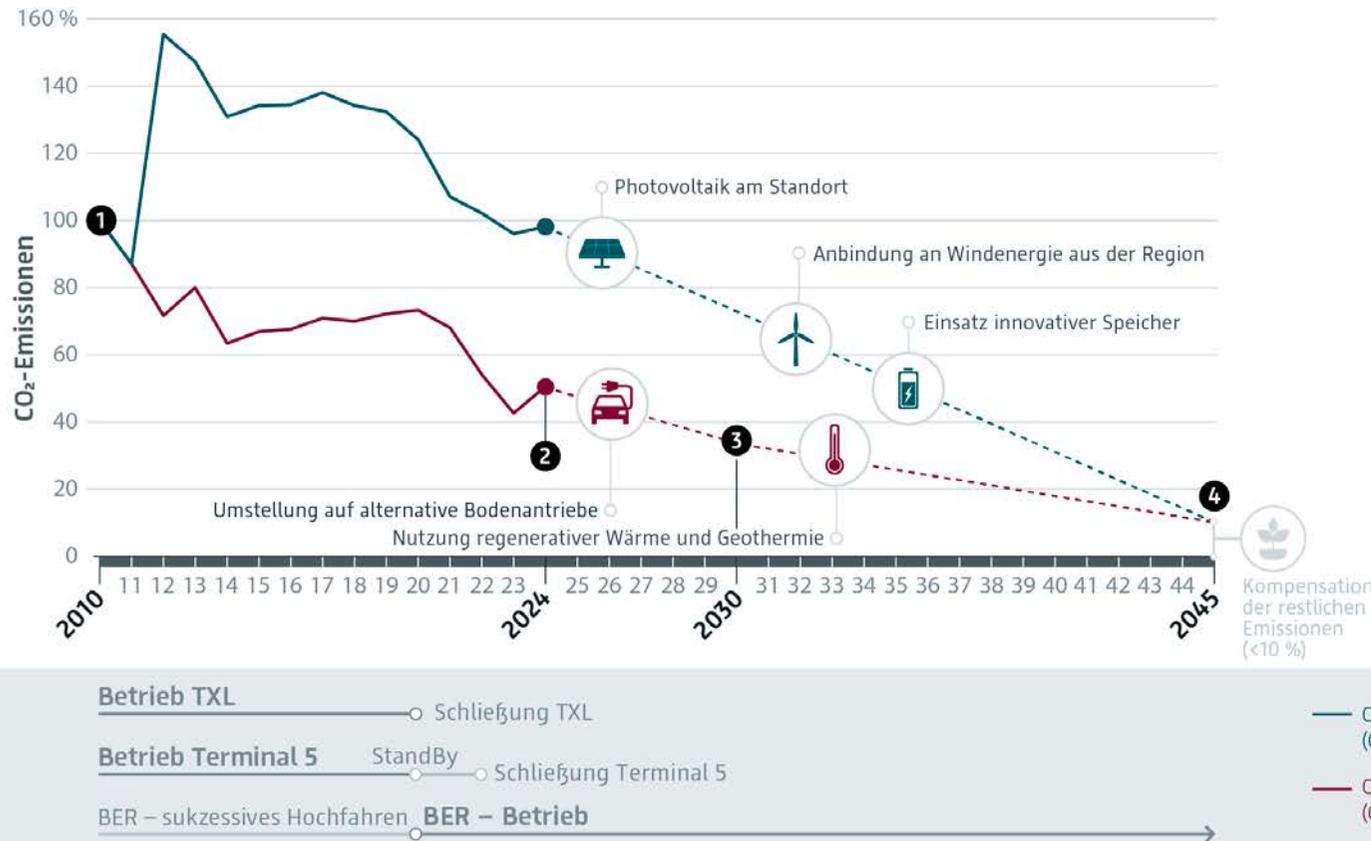


Im Rahmen des Gesamtkonzepts Photovoltaik plant die Flughafengesellschaft bis 2030 weitere Photovoltaik-Anlagen auf Dächern und Freiflächen am BER.



Die Deckenbeleuchtung im Terminal 1 wurde in 2024 auf energiesparende LED-Technologie umgerüstet.

Technologien zur Transformation des Energiesystems



Meilensteine

- 1 Im Basisjahr 2010 wurden ca. 46.900 t CO₂ ausgestoßen.
- 2 Bis Ende 2024 konnten die CO₂-Emissionen um 50% reduziert werden.
- 3 Das Zwischenziel ist es, die CO₂-Emissionen bis 2030 um 65% zu reduzieren.
- 4 Spätestens 2045 soll CO₂-Neutralität erreicht werden.

Die Flughafengesellschaft befindet sich auf ihrem Weg zur CO₂-Neutralität. Unsere CO₂-Roadmap definiert zentrale Handlungsfelder und gibt einen klaren Fahrplan zur Reduktion der Scope-1- und Scope-2-Emissionen vor. Sie folgt einer strukturierten Abfolge: Zunächst schafft ein umfassendes Monitoring Transparenz über Emissionsquellen und Energiever-

bräuche. Auf dieser Datengrundlage lassen sich zielgerichtet Effizienzmaßnahmen identifizieren und umsetzen. Zeitgleich erfolgt die Substitution fossiler Energieträger durch erneuerbare Alternativen. Erst wenn alle wirtschaftlich und technisch sinnvollen Möglichkeiten genutzt sind, kommt eine Kompensation der verbleibenden Emissionen in Betracht.

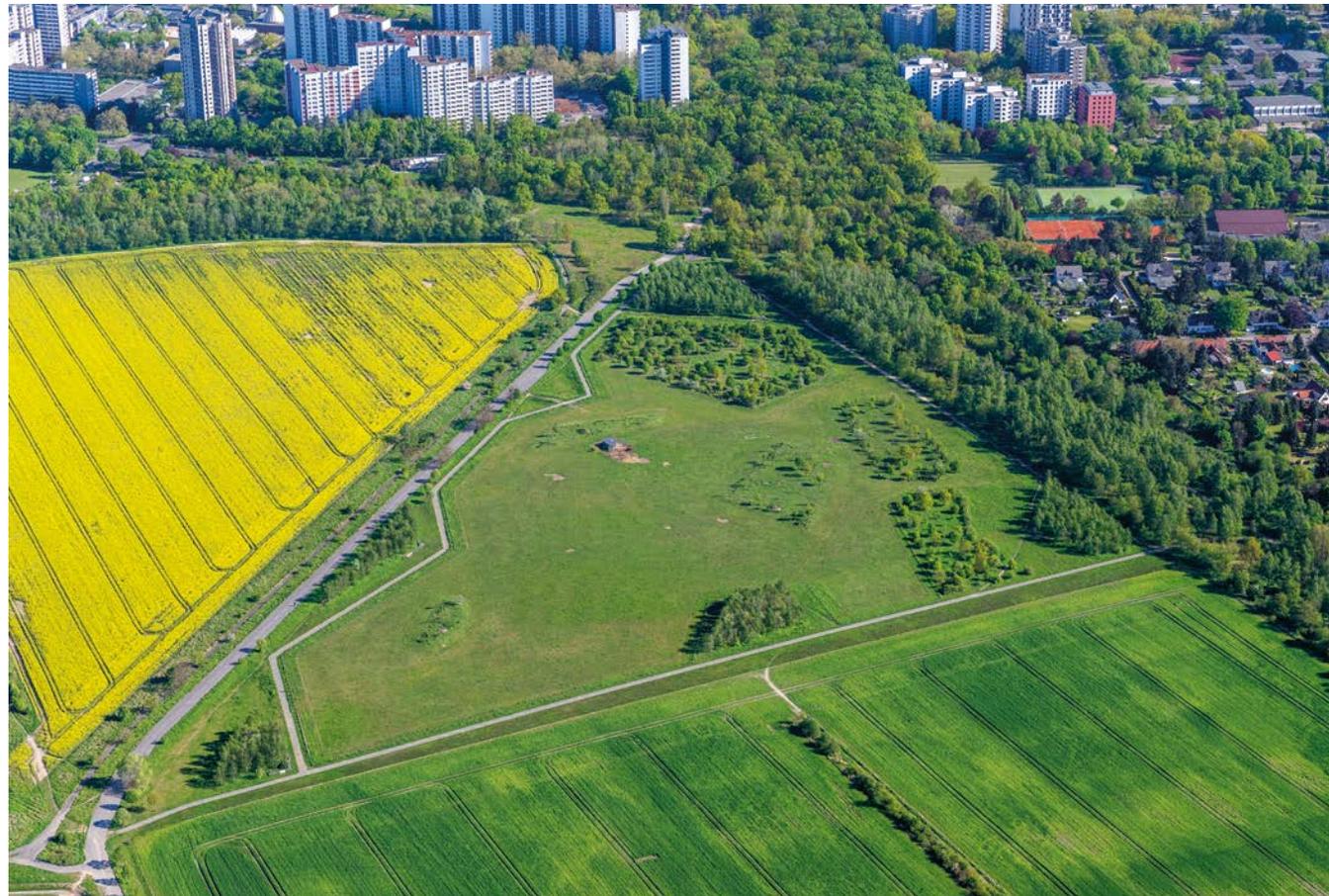
Unsere CO₂-Roadmap bildet die Grundlage für die weitere transparente und systematische Reduktion der Emissionen und die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens.

Umweltbewusstes Handeln am Flughafen und im Umland

Die Flughafengesellschaft verfolgt das Ziel, den BER möglichst ressourcen- und umweltschonend zu betreiben. Dazu gehören auch verschiedene Handlungsfelder in den Bereichen Lärm, Schallschutz sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Um die bestehenden Aktivitäten weiter zu bündeln und gezielt weiterzuentwickeln, hat die FBB im April 2024 den Aufbau eines Umweltmanagementsystems nach ISO 14001 begonnen. Die vorrangigen Ziele sind die Verringerung von Umweltauswirkungen, die Minimierung von Risiken sowie verbesserte Umweltleistungen durch klar definierte Umweltziele. Die FBB kann sich beim Aufbau des Umweltmanagementsystems auf viele im Unternehmen bereits vorhandene Umweltschutzaktivitäten stützen. Die Zertifizierung ist für Ende 2025 geplant.

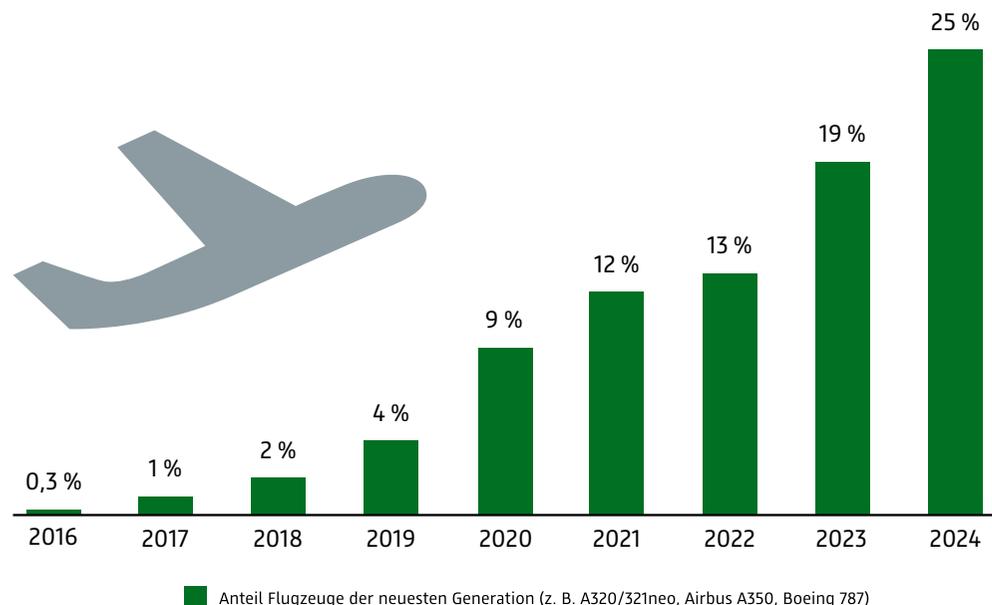
Die Flughafengesellschaft sorgt mit einer Reihe ökologischer Projekte dafür, dass die durch den Bau des BER entstandenen unvermeidbaren Veränderungen der Natur und Landschaft ausgeglichen werden. Die Eingriffe in die Flora und Fauna, den Boden und den Wasserhaushalt sowie in das Erscheinungsbild und in die Erholungsfunktion der Landschaft wurden bereits 2004 im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses durch eine Umweltverträglichkeitsprüfung bewertet. Im Ergebnis der Prüfung ist die FBB verpflichtet worden, Kompensationsmaßnahmen zu schaffen. Heute zeigen zahlreiche dieser Maßnahmen im Umland des BER Erfolge in Bezug auf den Natur- und Artenschutz.



Um nachhaltig einen echten ökologischen Mehrwert für die Region zu schaffen, übernimmt die FBB für 25 Jahre die Pflege der Naturschutzmaßnahmen.

Der Flughafengesellschaft ist es besonders wichtig, der Region einerseits Mobilität zu ermöglichen und die Anwohnenden des BER gleichzeitig vor Fluglärm zu schützen. Sie versucht daher auf verschiedenen Wegen und auch durch finanzielle Anreize darauf einzuwirken, dass die am BER eingesetzten Flugzeuge leiser und moderner werden. Laut unserer Engeltordnung werden Lärmentgelte seit September 2022 nicht mehr pauschal nach den eingesetzten Flugzeugtypen, sondern anhand des tatsächlich verursachten Lärms ermittelt. Dabei hilft ein dichtes Netz aus 30 Fluglärmmessstellen, mit dem der Lärm jedes einzelnen Fluges von drei entlang der jeweiligen Flugroute liegenden Messstellen gemessen wird. Der aus dieser Messung gebildete Mittelwert bestimmt die Höhe des Lärmentgeltes. Die Kostendifferenzen können dabei sehr groß sein und erstrecken sich von 40 Euro bis 7.500 Euro pro Flug. Für die Airlines besteht am BER dadurch nicht nur der Anreiz, moderne und leisere Flugzeuge einzusetzen, sondern auch lärmarme Start- und Landeverfahren zu fliegen. Der Anteil an Flugzeugen der neuesten Generation lag 2024 bei 25 Prozent. Diese modernen Flugzeuge sind deutlich leiser als ältere Modelle und tragen zu einer wahrnehmbaren Lärmentlastung im Umland des BER bei.

Für dennoch unvermeidbaren Lärm hat die FBB ein Schallschutzprogramm für 26.500 Haushalte auf einer Fläche von 155 km² innerhalb des Umlands aufgesetzt. Bis Ende 2024 wurden für Entschädigungen, Baumaßnahmen und Nebenkosten insgesamt 489 Millionen Euro ausgezahlt.



Am 4. November 2025 und somit exakt fünf Jahre nach Inbetriebnahme der BER-Südbahn laufen die Antragsfristen im Schallschutzprogramm BER aus.

Gemeinsam Zukunft gestalten



Michaela Wiezorek, Bürgermeisterin der Stadt Königs Wusterhausen (links), und Christian Hentschel, Bürgermeister der Gemeinde Schönefeld (rechts), im Gespräch mit Christian Franzke, Umlandbeauftragter der FBB (2. v. r.)

Im Rahmen ihrer nachhaltigen Unternehmensführung setzte sich die Flughafengesellschaft im Jahr 2024 neben dem Klima- und Umweltschutz auch für die Gesellschaft ein und übernimmt soziale Verantwortung, insbesondere für die Menschen und Gemeinden im Umfeld des Flughafens. Als guter Nachbar und verlässlich starker Partner fördert die Flughafengesellschaft den offenen Dialog mit Anwohnenden und der regionalen Politik. Dazu pflegt sie die Beziehung zu wichtigen

regionalen Stakeholdern und hat für einen konstruktiven Austausch mit der Nachbarschaft des BER verschiedene Kommunikationskanäle und Dialogformate etabliert.

So fanden im Jahr 2024 vier Veranstaltungen der Reihe „Nachbarn im Dialog“ statt. Die inhaltlichen Schwerpunkte der Veranstaltungen in Schulzendorf, Ludwigsfelde, Berlin-Schmöckwitz und Berlin-Müggelheim



Ein Klavier am BER: Gemeinsam mit Global Goals Berlin setzt sich die FBB für eine nachhaltige Entwicklung der Region ein.

waren Themen rund um Fluglärm und Flugrouten sowie das Schallschutzprogramm. Seit 2021 fanden 27 „Nachbarn im Dialog“-Veranstaltungen in nahezu allen Kommunen der Flughafenregion statt. Im Rahmen der Anwohnendenkommunikation erschien das Umlandmagazin „Nachbarn“ alle zwei Monate. Es wurden 2024 insgesamt sechs Ausgaben mit einer Auflage von je 60.000 Exemplaren veröffentlicht und verbreitet. Im September 2024 empfing die Flughafengesellschaft Vertreter*innen der Kommunalverwaltungen mehrerer Umlandgemeinden zum gemeinsamen Austausch am BER. Neben den Bürgermeister*innen der Umlandgemeinden und Ortsvorstehern der Gemeinde Schönefeld nahm auch die Geschäftsstelle des Dialogforums Airport Berlin Brandenburg sowie die Geschäftsführung der BADC Berlin-Brandenburg Area Development Company GmbH an der Veranstaltung teil.

Darüber hinaus finanziert die Flughafengesellschaft das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg als Plattform für die interkommunale Zusammenarbeit und wirkt inhaltlich als aktives Mitglied in all seinen Arbeitsgruppen mit. Im Jahr 2024 fanden insgesamt 17 Sitzungen des Dialogforums statt.



Bürger*innen und Gemeindevertreter*innen nahmen in 2024 an „Nachbarn im Dialog“ teil.

Soziales Engagement für eine lebendige Region

Im Rahmen der Umlandarbeit nimmt die FBB ihre gesellschaftliche Verantwortung in der Flughafenregion wahr und engagiert sich aktiv für soziale und gemeinnützige Organisationen und Vorhaben in den Bereichen Bildung, Kultur, Sport und Soziales. Das geschieht unter anderem durch gezielte finanzielle Unterstützung von Vereinen, Kitas oder Schulen in Form von Spenden oder Sponsoring sowie durch Sach- und Werbemittelspenden. Darüber hinaus realisiert die Flughafengesellschaft auch eigene soziale Projekte in der Nachbarschaft des BER.

Im Jahr 2024 sind folgende Initiativen besonders hervorzuheben: Corporate-Volunteering-Einsätze mit Mitarbeitenden in Blankenfelde-Mahlow und Eichwalde, die Verteilung von 3.240 Kinderwarnwesten an Grundschulen zu Beginn des Schuljahres sowie die Veranstaltung „Airport Campus“ für Studierende im Oktober. Darüber hinaus wurden besondere Aktionen zum Tag der Nachbarn, zum Bundesweiten Vorlesetag, in der Weihnachtszeit und im Rahmen des Wettbewerbs „Wer radelt am meisten?“ durchgeführt.



254

Umlandprojekte wurden im Jahr 2024 durch die Flughafengesellschaft unterstützt.



Mitarbeitende der Flughafengesellschaft und von Eurowings pflanzten im März 2024 gemeinsam Bäume in Blankenfelde beim Corporate Volunteering.



Insgesamt 38 Schulen im BER-Umland freuten sich über Warnwesten der Flughafengesellschaft zur Einschulung ihrer neuen Schulkinder.



Im September 2024 wurde die beim Fahrradwettbewerb „Wer radelt am meisten?“ von Mitarbeitenden erradelte Spende an den Brandenburger Wünschewagen übergeben.



Einzigartigkeit statt 08/15

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nimmt ihre Verantwortung als wichtiger Wirtschaftsakteur der Region ernst. Im Unternehmensalltag bedeutet das: Sie steht für eine Gesellschaft ein, die Weltoffenheit, Freiheit und Diversität lebt und als Chance begreift. Unterschiedliche Perspektiven und Hintergründe werden als Stärke gesehen, nicht als Hindernis. Das Unternehmen arbeitet täglich daran, ein Umfeld zu schaffen, in dem alle die gleichen Chancen haben, Vertrauen gedeihen kann und Menschen mit Respekt behandelt werden.

Was könnte vielfältiger sein als ein Ort, an dem sich jeden Tag über 75.000 Personen begegnen?

Im Terminal, auf dem Vorfeld oder im Büro: Unterschiedliche Menschen mit unterschiedlichen Erfahrungen machen den BER und die Flughafengesellschaft einzigartig.

Dieses Selbstverständnis ist fest im Code of Conduct, dem Verhaltenskodex der Flughafengesellschaft, verankert. In Workshops und der jährlichen Mitarbeiterbefragung werden Themenfelder aus dem Bereich der Vielfalt besonders betont. Daraus werden Projekte entwickelt, um die Diversität im Unternehmen weiter zu fördern. Darüber hinaus beteiligt sich die Flughafengesellschaft regelmäßig an Aktionen und Veranstaltungen – wie etwa dem Deutschen Diversity Tag.

Check-in für Respekt, Offenheit und Vielfalt.

Die FBB als Arbeitgeberin

Vielfalt und Entwicklungsmöglichkeiten
für Mitarbeitende



Vielfalt und Entwicklung – ein besonderes Anliegen

Der Flughafen ist per se ein Ort der Vielfalt, an dem die unterschiedlichsten Menschen aus aller Welt zusammentreffen. Das spiegelt sich auch im Selbstverständnis der FBB als Arbeitgeberin wider.

Die FBB setzt sich jedes Jahr spezielle Schwerpunkte, um Diversitätsmaßnahmen weiter voranzutreiben.

2024 standen zur Verfestigung der 2023 begonnenen Initiativen weitere geschlechterspezifische Facetten von Diversity im Fokus. Mit der Teilnahme am Lesbisch-Schwulen Stadtfest im Sommer 2024 wurde ein deutlich sichtbares Zeichen für queere Anliegen gesetzt, das seine unternehmensinterne Fortsetzung in der Gründung des Netzwerkes BERQueer fand. Nach den im Jahr 2023 gelegten Grundsteinen für eine konkrete und praxisnahe Vernetzungsarbeit der Frauen in der FBB wurden entsprechende Netzwerke gegründet und etabliert. Aus der Arbeit des Frauennetzwerkes entstand die Idee eines Mentoringprogramms, welches gemeinsam zur Umsetzung im Jahr 2025 vorgesehen ist. Um auch in der Sprache Geschlechtergerechtigkeit sichtbar zu machen, wurden die Arbeitsverträge entsprechend überarbeitet und unter Rücksicht auf gute und flüssige Lesbarkeit geschlechterneutral umformuliert.



Der Regierende Bürgermeister von Berlin Kai Wegner besuchte die FBB auf dem Lesbisch-Schwulen Stadtfest in Berlin-Schöneberg.



Zum ersten Mal nahm die FBB 2024 mit einem Stand teil. Ein voller Erfolg – der 2025 fortgesetzt wird.

Arbeiten bei der Flughafengesellschaft

Am 31.12.2024 waren im Konzern der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) 1.978 Mitarbeitende beschäftigt. Darüber hinaus wurden im Jahr 2024 insgesamt 151 Auszubildende und dual Studierende im Unternehmen ausgebildet. 100 Prozent der Absolvierenden wurden zum Ausbildungsabschluss 2024 Übernahmeangebote gemacht und 95 Prozent haben diese Angebote angenommen und eine Beschäftigung bei der FBB begonnen. Im September 2024 starteten 43 Auszubildende und Studierende in insgesamt 12 verschiedenen Berufsbildern und 7 dualen Studiengängen neu in ihr Arbeitsleben bei der FBB.

Um auch für das Ausbildungsjahr 2025 gut aufgestellt zu sein, haben wir im September eine Ausbildungsmesse ausgerichtet, auf der sich die Fachbereiche zeigen und über 1.000 Besuchenden Einblicke in die Vielfalt der Berufe und Ausbildungsmöglichkeiten geben konnten. Damit wird der Ansatz der FBB, eigene Personalbedarfe auch aus eigener Kraft zu decken, sehr erfolgreich fortgesetzt.

Für die Festigung der wertorientierten Zusammenarbeit in der FBB wurde 2024 der Code of Conduct verabschiedet. In diesem wurden die bereits geltenden Werte und Maßstäbe sowie verschiedene Regelwerke im Unternehmen in einem durchgängigen Leitfadens zusammengefasst und transparent verknüpft.

Aufsetzend auf dem Code of Conduct entstand der Führungskompass. Dieser bietet Orientierung im Sinne einer übergeordneten Führungsphilosophie, lässt aber jeder Führungskraft genügend Spielraum, individuelles und situationsangemessenes Führungsverhalten auszuprägen.

Für die Nachhaltigkeit der Leitlinien wurden diese in verschiedene Führungskräfteentwicklungsformate und Feedbackinstrumente integriert.



Bei der Ausbildungsmesse am BER im September 2024 bekamen Interessierte einen Einblick in die Berufsmöglichkeiten am BER.

Zahlen 2024

151

Auszubildende und dual Studierende

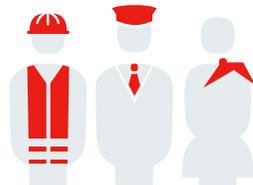
43

Auszubildende und Studierende starteten im September 2024.

12

verschiedene Berufsbilder

Zum 31.12.2024
beschäftigte Mitarbeitende



1.978

Mitarbeitende



Die FBB ist ein wichtiges Ausbildungsunternehmen in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg.

Eine attraktive Arbeitgeberin

Das Thema Vergütung ist bei der Arbeitgeberattraktivität grundsätzlich von hoher Bedeutung. Mit dem Abschluss eines neuen Tarifvertrags im September 2024 wurde neben einer Einmalzahlung auch die nachhaltige Steigerung der Vergütung in zwei Stufen, die Auszahlung einer „Inflationsausgleichsprämie“ in Höhe von 500 Euro und die Einführung einer neuen Erfahrungsstufe für die unteren Lohngruppen vereinbart. Das Bekenntnis zu fairer Entlohnung stärkt die Beziehung zur eigenen Belegschaft und festigt die Position der FBB als verantwortungsbewusstes Unternehmen.

Damit weiterhin auch andere, für die Motivation und Zufriedenheit der Belegschaft wichtige Faktoren, Eingang in die Personalarbeit finden, wurde die im Jahr 2023 begonnene Mitarbeitendenbefragung fortgesetzt.



Um die Vielfalt der Arbeitsplätze bei der FBB zu bewerben, entwickelte die Flughafengesellschaft neue Motive, die online und auf Social Media ausgespielt werden.

Besonders gute Resultate erhielten in der Befragung durch die Mitarbeiter*innen der kollegiale Zusammenhalt, die Management-Unterstützung und die klare Zielsetzung der FBB. Alle Ideen, Maßnahmen und Impulse, die sowohl aus der Befragung als auch den sich anschließenden Team-Workshops kamen, wurden in einem Themenspeicher transparent erfasst, veröffentlicht und nachverfolgt. 2024 zeigte eine deutlich erhöhte Teilnahmequote bei sich weiter verbessernden Zufriedenheitswerten, dass die FBB mit diesem Vorgehen auf einem guten Weg ist.

Um die Vielzahl der Benefits und die attraktive Unternehmenskultur der FBB auch nach außen noch sichtbarer zu machen, wurden 2024 die Karriereseiten auf der Unternehmens-Website überarbeitet und in diesem Zug die Vergütungstabellen veröffentlicht. Darüber hinaus pflegt die FBB seit 2024 ein Arbeitgeberprofil auf der Bewertungsplattform Kununu und stellt sich dem öffentlichen Feedback. Alle eingehenden Bewertungen werden sorgfältig analysiert und innerhalb von 24 Stunden individuell beantwortet.





Auch 2024 konnten neue Mitarbeitende bei der FBB beim Check-in-Tag unterschiedliche Abteilungen und ihre neuen Kolleginnen und Kollegen kennenlernen.



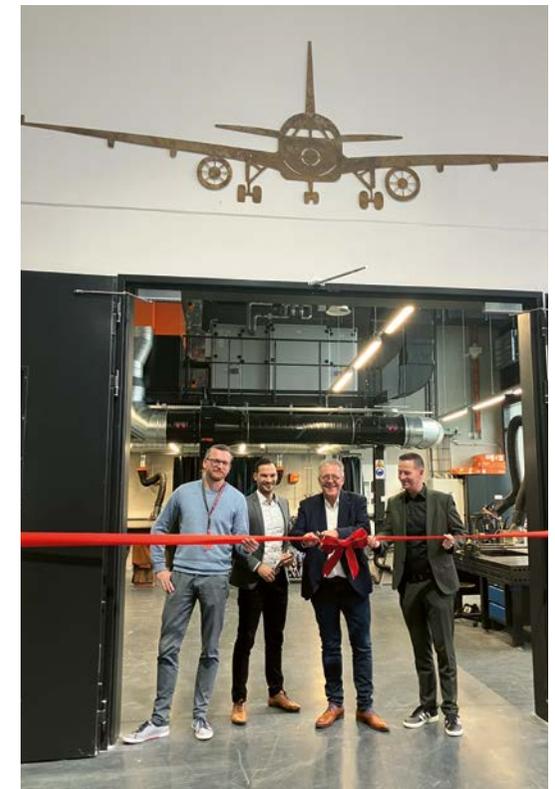
Ob Follow-Me oder Feuerwehr – im Rahmen der Ausbildungsmesse stellten sich alle Ausbildungsbereiche der FBB vor.



Auch 2024 nahm die FBB am Zukunftstag des Landes Brandenburg teil und bot Einblick in die Ausbildungs- und Studienwelt des BER.



Im Dezember konnte die modernisierte Ausbildungswerkstatt am BER offiziell eingeweiht werden. Mehr als 40 Auszubildende erwerben dort in fünf technischen Berufen praktische Fähigkeiten.



Fachkräftesicherung und Mitarbeitendenbindung – Zukunftsthemen im Fokus



Im September trafen sich hunderte Mitarbeitende bei spätsommerlichem Wetter zum Sommerabend 2024.

Vor der offiziellen Einführung stellte die Geschäftsführung den Mitarbeitenden die neue Marken-Positionierung der FBB vor.

Neben einer erfolgreichen Positionierung als attraktive Arbeitgeberin funktioniert die Fachkräftesicherung am wirkungsvollsten über Mitarbeitendenbindung. Denn Mitarbeitende, die im Unternehmen bleiben, müssen nicht mehr rekrutiert werden. Für die Entscheidung, sich langfristig an seinen Arbeitgeber zu binden, spielen die Themen Weiterbildung und Entwicklung eine große Rolle. Die FBB hat im Jahr 2024 ihre Kursbibliothek deutlich erweitert und bietet in einem breiten Methodenmix verschiedenste Formate und Inhalte an. Die im Jahr 2023 begonnene Logik der Entwicklungspfade wurde ausgedehnt und verfestigt.

30 Prozent der im Jahr 2024 umgesetzten Besetzungsverfahren konnten intern realisiert werden, überwiegend als Karriereschritt nach oben. Insgesamt haben sich ca. 10 Prozent der Belegschaft weiterentwickeln können, entweder durch die Übernahme neuer Aufgaben, oder erweiterter Verantwortung oder zusätzlich erworbener Kompetenzen.





Der BER als Wirtschaftsmotor und Investitionsstandort

Impulsgeber für die Hauptstadtregion

BER als Wirtschaftsmotor und Impulsgeber

Der Flughafen Berlin Brandenburg spielt eine wichtige Rolle als Wirtschaftsmotor und Impulsgeber für die Hauptstadtregion. Mehr als 20.000 Menschen sind am BER direkt beschäftigt, was nicht nur den Flughafen selbst, sondern auch die umliegende Region stärkt. Eine gemeinsame Studie der Flughafengesellschaft, der Wirtschaftsförderung Brandenburg, der Regionaldirektion Berlin-Brandenburg der Bundesagentur für Arbeit sowie der drei Brandenburger Industrie- und Handelskammern (IHK Cottbus, IHK Ostbrandenburg und IHK Potsdam) belegt, dass die wirtschaftlichen Aktivitäten rund um den Flughafen weiterhin wachsen. Zwischen 2020 und 2023 verzeichnete der Brandenburger Teil der Flughafenregion einen jährlichen Beschäftigungsanstieg von über fünf Prozent. In den kommenden Jahren soll sich der positive Trend fortsetzen: Knapp 38 Prozent der befragten Unter-

nehmen am BER erwarten weitere Zuwächse, und in der erweiterten Flughafenregion gehen rund 29 Prozent der Betriebe von einem weiteren Beschäftigungswachstum aus.

Die Studie verdeutlicht die enge Verflechtung des Flughafens mit der umliegenden Wirtschaftsstruktur. So bestehen starke Dienstleistungsbeziehungen zwischen den am Flughafen angesiedelten Unternehmen und den Betrieben im Umland. Für die Flughafenregion bedeutet der BER nicht nur ein bedeutendes Zentrum für den Luftverkehr, sondern auch einen wesentlichen wirtschaftlichen Faktor, der eine Vielzahl von Arbeitsplätzen und Geschäftsmöglichkeiten schafft. Die größte Herausforderung für die Betriebe, sowohl am BER als auch in der Umgebung, ist derzeit die Personalgewinnung.



Als Mobilitätshub und Wirtschaftsmotor leistet der BER im Flughafenumfeld einen wesentlichen Beitrag zum Beschäftigungswachstum sowie zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der Hauptstadtregion.



BER als Investitionsstandort

Neben seiner Rolle als Wirtschaftsmotor entwickelt die FBB, den Flughafenstandort als Investitionsstandort weiter. Besonders hervorzuheben ist das Zukunftsprojekt HORIZN BER CITY, wo in den kommenden zwei Jahrzehnten in der unmittelbaren Nähe des Flughafens BER ein neuartiger, vielfältiger und klimafreundlicher Stadtlandschaftsraum entstehen soll. In diesem Zusammenhang wurde ein wichtiger Meilenstein erreicht: Die Qualifizierungsphase für den ersten Entwicklungsabschnitt des neuen Quartiers wurde erfolgreich abgeschlossen, und die Angebots- und Verhandlungsphase ist im Juni 2024 offiziell gestartet.

Im Herbst 2024 wurden die Bauarbeiten für die fußläufige Wegeverbindung zwischen dem Willy-Brandt-Platz vor dem Terminal 1 des BER und dem Quartier HORIZN BER CITY aufgenommen. Die verbesserte Anbindung wird den schnellen Zugang zum öffentlichen Nahverkehr sowie zum Flughafen ermöglichen. Das stärkt die Positionierung als attraktiver Standort für Unternehmen, die auf regionale wie internationale Erreichbarkeit Wert legen wie auch für Ansiedlungen aus der Region. Zugleich trägt sie zur Entwicklung eines zukunftsorientierten, urbanen Stadtlandschaftsraumes, der moderne Mobilität, Nachhaltigkeit und Standortqualität nachhaltig verbindet, bei. HORIZN BER CITY ist weitgehend autofrei geplant mit großzügigen Grün- und Erholungsflächen, verbunden durch einen umlaufenden Fuß- und Radweg. Der Durchbruch ist bereits erfolgt. Die Bauarbeiten werden im Laufe des Jahres 2025 abgeschlossen.



Die Markenidentität von HORIZN BER CITY wurde durch den Rat für Formgebung mit dem ICONIC AWARDS: Innovative Architecture als Winner ausgezeichnet. Das als Teil der Marke entwickelte Key Visual ist ein flexibles visuelles Konzept, das die Identität des Quartiers klar vermittelt und potenziellen Investoren gleichzeitig kreativen Freiraum für eigene Ideen schafft.



Durch die neue Wegeverbindung werden die Terminals des BER und das Quartier HORIZN BER CITY fußläufig miteinander verbunden. Die verbesserte Anbindung ermöglicht den schnellen Zugang zum öffentlichen Nahverkehr sowie zum Flughafen.

Ein besonderer Erfolg für das Projekt ist die Auszeichnung des Design- und Kommunikationskonzepts bei den **ICONIC AWARDS 2024**, wo es in der Kategorie „Innovative Architecture“ als **Winner** ausgezeichnet wurde.

Die kommunikative Identität für HORIZN BER CITY wurde mit dem Ziel entwickelt, sowohl die Vision des Quartiers als auch seine enge Verbindung zum Flughafen BER klar zu kommunizieren. Mit dem Key Visual wurde eine inspirierende Bildwelt entwickelt, die die Identität des Quartiers klar vermittelt, zukünftigen Investoren aber zugleich bewusst Freiraum für eigene Ideen und Gestaltungsmöglichkeiten lässt.



Der BER in Berlin und Brandenburg



Eröffnung des Gemeinschaftsstandes auf der ITB 2024 und Auftakt zu drei intensiven Tagen voller Gespräche zur Positionierung des BER und potenziellen neuen Verbindungen.

ITB Berlin

Die Welt zu Gast in Berlin: Gemeinsam mit visitBerlin und der TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH war die Flughafengesellschaft 2024 mit einem Gemeinschaftsstand auf der ITB Berlin vertreten. Der BER präsentierte sich auf der B2B-Messe im hub27 als starker Partner im internationalen Luftverkehr und führte über 100 Gespräche mit Airlines und Reiseveranstaltern.

Besonderes Augenmerk lag auf der Vorstellung der Standortvorteile und dem Ausbau des Streckennetzes. Spannende Neuigkeiten wurden direkt vor Ort verkündet: Qatar Airways stockte 2024 die Frequenzen nach Doha auf, easyJet kündigte für den Sommer 2024 200.000 zusätzliche Sitze zu über 50 Zielen an. flynas und Eurowings verkündeten jeweils eine neue Langstreckenverbindung nach Dschidda. Sichtbar war der BER auch außerhalb des Gemeinschaftsstands – mit Werbung auf den Tickets und am Eingang Messe Süd.



Flughafenchefin Aletta von Massenbach sprach auf der ILA 2024 zur Rolle des BER als wesentlicher Impulsgeber für Konnektivität, für wirtschaftliche Entwicklung und für Investitionen in der Flughafenregion.

ILA 2024

Fünf Tage lang stand der BER 2024 erneut im Zeichen der Luft- und Raumfahrt-Messe: Die ILA 2024 lockte rund 95.000 Gäste aus rund 60 Nationen auf das Messegelände in Selchow, im Westen des BER. Unter dem Motto „Pioneering Aerospace“ präsentierten 600 Aussteller aus 31 Ländern zukunftsweisende Technologien, Innovationen und Forschungsprojekte. Von Drohnen bis zum A380 war alles vertreten – rund 100 Fluggeräte begeisterten Fachpublikum und Luftfahrtfans während der Flugshows und am Boden.

Die Flughafengesellschaft war gemeinsam mit den Ländern Berlin und Brandenburg an einem Gemeinschaftsstand vertreten. Dort informierte sie über aktuelle Entwicklungen unter anderem im Bereich Immobilien- und Standortentwicklung. Mit dem interaktiven BER-Quiz sorgte die FBB zudem für unterhaltsame Momente und kleine Gewinne an den Publikumstagen. Die nächste ILA findet vom 10. bis 14. Juni 2026 statt – wieder am BER.



Das Static und Flying Display fasziniert an den Fachbesucher — wie an den Publikumstagen.



Die ILA 2024 wurde durch den Messerundgang von Bundeskanzler Olaf Scholz eröffnet.

Berliner Hoffest

Beim Berliner Hoffest des Regierenden Bürgermeisters präsentierte sich der BER am 3. September mit einem Stand unter Palmen. Bei hochsommerlichen Temperaturen nutzte das Team der Flughafengesellschaft die Gelegenheit zum Austausch mit Vertreter*innen aus Politik, Wirtschaft, Kultur und Stadtgesellschaft. Kai Wegner begrüßte die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft direkt zu Beginn am Stand des BER. Für Erfrischung sorgten kühle Getränke von Bruderkuss und der Brauerei Lemke – und für Unterhaltung das beliebte BER-Quiz an der interaktiven Stele. Unter den rund 3.500 Gästen im Innenhof des Roten Rathauses zeigte sich einmal mehr die Vielfalt Berlins – und der BER war als aktiver Teil der lebendigen Stadtgesellschaft dabei.



Flughafenchefin Aletta von Massenbach am Stand des BER auf dem Hoffest 2024 gemeinsam mit dem Regierenden Bürgermeister Kai Wegner.



EURO 2024

EM-Fieber am BER: Am 9. Juni hieß der Flughafen Berlin Brandenburg die erste Mannschaft der UEFA EURO 2024 willkommen – die kroatische Nationalelf. Gemeinsam mit der Berliner Sportsenatorin Iris Spranger, dem kroatischen Botschafter Gordan Bakota und Flughafenchefin Aletta von Massenbach wurde das Team feierlich empfangen. Auch Maskottchen Albärt sorgte für gute Stimmung und war später noch einmal für ein Fotoshooting mit FBB-Mitarbeitenden im Terminal 1 zu Besuch. Während der Europameisterschaft sorgten zahlreiche Kolleg*innen aus allen Bereichen für einen reibungslosen operativen Ablauf und ein herzliches Willkommen für ankommende und abfliegende Fußballfans.

In Fußballstimmung: Gemeinsam mit Maskottchen Albärt starten die Mitarbeitenden am BER in die UEFA EURO 2024. Ankommende und abfliegende Fußballteams und Fans führten zu einem erhöhten Reiseaufkommen.

Abend der Luftfahrt

Auch 2024 kamen auf Einladung des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (BDL) Vertreter*innen aus Politik, Wirtschaft und der Luftfahrtbranche im historischen Loewe Saal in Berlin zusammen, um sich über aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen im Luftverkehr auszutauschen. In entspannter Atmosphäre mit kulinarischer Begleitung bot die Veranstaltung ausreichend Raum für Dialog und neue Impulse. Auch der BER war mit einem eigenen Stand vertreten – in Kooperation mit Witty's wurde den Gästen original Berliner Currywurst serviert, klassisch oder vegan.



Im Bild: Flughafenchefin Aletta von Massenbach mit Jens Bischof, Präsident des BDL und CEO von Eurowings (links), Dr. Volker Wissing, ehemaliger Bundesminister für Digitales und Verkehr (3.v.l.), Dr. Joachim Lang, Hauptgeschäftsführer des BDL (4.v.l.) und Peter Gerber, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Fluggesellschaften BDF und CEO von Condor

Konzernabschluss und Konzernlagebericht



Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

Der nachfolgende Lagebericht ist ein zusammengefasster Lagebericht i. S. d. § 315 Abs. 5 HGB des Flughafen Berlin Brandenburg-Konzerns (FBB-Konzern) und der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB GmbH). Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Chancen und Risiken des FBB-Konzerns werden überwiegend durch die Muttergesellschaft FBB GmbH geprägt. Die Ausführungen zum FBB-Konzern gelten zugleich für die FBB GmbH, sofern nicht abweichend beschrieben. Die Entwicklungen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der FBB GmbH sind dem Kapitel „Ergänzende Lageberichterstattung zum Jahresabschluss der FBB GmbH“ zu entnehmen.

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

I. Grundlagen des Konzerns

Der FBB-Konzern betreibt den Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) und stellt damit die Luftverkehrsinfrastruktur für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg bereit. Gesellschafter der FBB GmbH sind das Land Berlin (37 % des Stammkapitals), das Land Brandenburg (37 %) und die Bundesrepublik Deutschland (26 %). Die 100 %igen Tochtergesellschaften, Flughafen Energie & Wasser GmbH (FEW) sowie FBB Airport Assekuranz Vermittlungsgesellschaft mbH (FAA), sind integraler Bestandteil der Steuerung der Geschäftsaktivitäten des Konzerns. Die Gesellschaften sind weitgehend in die Aufbau- und Ablauforganisation der FBB einbezogen.

Vorsitzende der Geschäftsführung ist Frau Aletta von Massenbach. Herr Michael Halberstadt ist als Geschäftsführer Personal und Arbeitsdirektor sowie Herr Thomas Hoff Andersson zum Geschäftsführer Aviation/Airport Operations bestellt.

Der Flughafenbetrieb erfolgte mittels der Geschäftsfelder Aviation, Passenger Services sowie Commercial & Real Estate Management. Die Passagier- und Frachtabfertigung wird durch Partner, der am BER vertretenen Fluggesellschaften, sichergestellt.

Zum 1. Januar 2024 hat die FBB die Verantwortung für die Durchführung, Steuerung und Finanzierung der

Luftsicherheitskontrollen für Personen und Gepäck gem. § 5 LuftSiG am Flughafen BER von der Bundespolizei mittels Beleihung übernommen (Geschäftsfeld Passenger Services). Der BER erlässt insofern die Gebührenbescheide für die Luftsicherheitsüberprüfung und vereinnahmt die Gebühren als Umsatzerlöse.

II. Wirtschaftsbericht

A. Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Für einen internationalen Luftverkehrsstandort wie den BER ist neben der nationalen auch die internationale Wirtschaftsentwicklung relevant.

Im Vergleich zum Vorquartal blieb das vorläufige saisonbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) im vierten Quartal 2024 im Euroraum unverändert und ist in der EU um 0,1 % gestiegen (vorläufige Schnellschätzung von Eurostat sowie vom statistischen Amt der Europäischen Union vom 31. Januar 2025). Nach einer aktuellen Projektion der Jahreswachstumsrate für 2024, basierend auf saison- und kalenderbereinigten Quartalsdaten, ist das BIP im Euroraum um 0,7 % und in der EU um 0,8 % gestiegen. Aktuelle Indikatoren lassen jedoch darauf schließen, dass es sich auf kurze Sicht abschwächt und das weiterhin gedämpfte Verbrauchervertrauen und die hohe Unsicherheit die Sparan-

reize für private Haushalte verstärken. Die Voraussetzungen dafür, dass das Wirtschaftswachstum wieder Fahrt aufnimmt, sind aber dennoch gegeben. So dürften insbesondere die steigenden Reallöhne und die wachsende Beschäftigung vor dem Hintergrund robuster Arbeitsmärkte eine Erholung begünstigen. Der Konsum dürfte hierfür eine der Haupttriebfedern sein. Die durchschnittliche Jahreswachstumsrate des realen BIP wird den Projektionen zufolge 2025 bei 1,1 % und 2026 bei 1,4 % liegen und sich 2027 auf 1,3 % abschwächen.

(Quellen: <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-euro-indicators/w/2-30012025-ap>; https://www.ecb.europa.eu/press/projections/html/ecb.projections202412_eurosystemstaff~71a06224a5.de.html)

Die wirtschaftliche Lage in Deutschland ist zu Jahresbeginn 2025 weiterhin geprägt von hohen innen- und außenpolitischen Ungewissheiten. Außenpolitisch bestehen Risiken vor allem mit Blick auf die sprunghafte US-Handelspolitik sowie die Perspektiven des Krieges in der Ukraine, innenpolitisch birgt die Ausgestaltung und Umsetzung der finanzpolitischen Vorschläge im Kontext der laufenden Regierungsbildung weitere Unsicherheiten. Trotz der Erholung der Produktion im Verarbeitenden Gewerbe im Januar, die vor allem von den Automobilherstellern getragen wurde, ist noch keine grundlegende Trendwende in der Industrieproduktion absehbar. Die erwartete Belebung des privaten Konsums scheint sich auch zu Jahresbeginn

2025 nicht zu realisieren. Der Einzelhandel startet nach dem schwachen Weihnachtsgeschäft mit einem geringen Plus in das neue Jahr.

Der Auftrieb der Verbraucherpreise liegt weiterhin nahe der geldpolitischen Zielmarke von 2 %. So belief sich die Inflationsrate (Preisniveauanstieg binnen Jahresfrist) im Februar unverändert auf 2,3 %. Im Vergleich zum Vormonat erhöhten sich die Verbraucherpreise um 0,4 %. Einerseits haben die Preise für Nahrungsmittel im Februar binnen Jahresfrist deutlich zugelegt und lagen um 2,4 % höher als im Vorjahresmonat. Andererseits waren die Energiepreise im Februar mit -1,6 % im Vorjahresvergleich weiterhin rückläufig und entlasteten die Inflationsrate. Auch die Kernrate (ohne Energie und Nahrungsmittel) ist um 0,2 Prozentpunkte weiter auf 2,7 % gefallen. Mit ausschlaggebend hierfür war ein erneut etwas geringerer Preisdruck im Bereich der Dienstleistungen von 3,8 %, der aber weiterhin deutlich überdurchschnittlich blieb. Auch die Entwicklung am Arbeitsmarkt bleibt zu Jahresbeginn schwach. Die Arbeitslosigkeit hat die 3 Mio. Schwelle im Februar zwar nicht erreicht, ist saisonbereinigt jedoch leicht gestiegen.

(Quelle: <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/Wirtschaftliche-Lage/2025/20250317-die-wirtschaftliche-lage-in-deutschland-im-maerz-2025.html>)

Die Bundesregierung geht in ihrem Jahreswirtschaftsbericht 2025 von einem Wachstum in Höhe von 0,3 % im laufenden Jahr aus. Das Inflationsziel werde bei einem erwarteten Jahresdurchschnitt von 2,2 % erreicht. Im Jahr 2026 sei ein Rückgang der Inflation auf durchschnittlich 1,9 % realistisch. Trotz dieser Prognose belaste die Preisentwicklung der vergangenen Jahre die Menschen in Deutschland unverändert. Dies sei auch eine Begründung für die schwache Binnen Nachfrage. Es bleibe insgesamt bei dem Befund, dass sich die Deutsche Wirtschaft weiter in einer strukturel-

len Krise befinde, wenngleich es auch positive Nachrichten gebe, so die wachsende Zahl von Baugenehmigungen in jüngster Zeit.

(Quelle: <https://www.bundestag.de/presse/hib/kurz-meldungen-1042312>)

B. Entwicklung der Luftverkehrsbranche in Deutschland

Der Verkehr an deutschen Flughäfen verzeichnete im Jahr 2024 erneut ein positives Passagierwachstum (+7,5 %). Insgesamt wurden in Deutschland im abgelaufenen Jahr 211,9 Mio. Passagiere gezählt. Die im europäischen Vergleich dennoch schwache Luftverkehrsentwicklung in Deutschland ist kaum noch auf die Folgen der Coronapandemie zurückzuführen. Der Luftverkehrsstandort Deutschland ist stärker als andere Regionen welt- und europaweit durch hohe regulative Kosten (Luftverkehrsteuern, Sicherheitsgebühren) belastet. Während europaweit der Luftverkehr weitgehend bereits über den Verkehrsvolumen des „Vor-Corona-Verkehrs“ lag, blieb der Verkehr in Deutschland noch bei rd. 85 % im Vergleich zu 2019 zurück. Im innerdeutschen Verkehr wurden 23,9 Mio. (+3,5 %) Passagiere befördert. Der Europaverkehr (146,4 Mio. Passagiere) konnte um 8,0 % gesteigert werden, der außereuropäische Verkehr (41,3 Mio. Passagiere) um 8,3 %.

Die an deutschen Flughäfen im Jahr 2024 abgefertigte Frachttonnage erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,9 % auf 4.891.036 Tonnen.

(Quelle: **ADV Monatsstatistik**: <https://www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/12.2024-ADV-Monatsstatistik.pdf>).

Die Gründe für die vergleichsweise langsamere Erholung des Verkehrs in Deutschland bestehen weiterhin

und betreffen insbesondere die gebremste Entwicklung bei den sog. Punkt-zu-Punkt-Carriern an deutschen Standorten aufgrund der Wettbewerbssituation sowie den deutschen Inlandsverkehr (insb. wegen der ausbleibenden nachhaltigen Erholung des Geschäftsreiserverkehrs sowie alternativer Reisemöglichkeiten).

C. Verkehrsentwicklung am BER

Im Zeitraum von Januar bis Dezember 2024 starteten und landeten insgesamt 25.465.872 Passagiere am BER (+10,4 % gegenüber 2023, -28,6 % gegenüber 2019). Die Zahl der Flugbewegungen lag in diesem Zeitraum bei insgesamt 191.718 Starts und Landungen (+8,5 % gegenüber 2023, -33,7 % gegenüber 2019). Im Geschäftsjahr 2024 wurden am Flughafen BER 44.275.002 kg Luftfracht befördert (+30,1 % gegenüber 2023).

Hinsichtlich der Passagierbeförderung setzt sich der Trend fort, dass die Kapazitäten der einzelnen Luftfahrzeuge deutlich effizienter ausgenutzt werden. Die Anzahl der Flugbewegungen erhöhte sich weniger stark als die Anzahl der beförderten Passagiere.

Die positiven Frachtzahlen sind weit überwiegend auf das E-Commerce Geschäft Chinesischer Handelsunternehmen (Temu/Shein) zurückzuführen, wobei die Zuwächse sowohl bei eingehenden als auch ausgehenden Frachten zu verzeichnen waren.

Im Vergleich zur Steigerungsrate des gesamten Passagieraufkommens (+10,4 %) verminderte sich das innerdeutsche Passagieraufkommen mit -1,3 % (2.947.790 gegenüber 2.987.611 Passagieren im Vorjahr), und blieb damit weiterhin deutlich hinter dem Vorkrisenniveau des Jahres 2019 zurück. Das Schengen-Fluggastaufkommen am BER entwickelte sich mit 14.789.066 Passagieren (Vj.: 12.800.060 Passagiere; +15,5 %) dagegen erneut positiv. Bei Non-Schengen-Verbindungen (7.729.016 Passagiere) konnte die Anzahl

der Passagiere im Vergleich zu 2023 um +6,1 % gesteigert werden. Das Vereinigte Königreich sowie die Türkei haben mit 60 % (Vj. 56 %) der Non-Schengen-Passagiere erneut den größten Anteil. Die Zuwachsraten am BER lagen im Inlandsverkehr unter dem Durchschnitt aller deutschen Verkehrsflughäfen, während für die europäischen und außereuropäischen Verkehre höhere Zuwachsraten erreicht werden konnten.

Der hohe Anteil der Punkt-zu-Punkt Carrier am BER trägt unverändert maßgeblich auch zur langsameren Erholung des Verkehrs bei. Dabei spielen die hohen deutschen Standortkosten eine große Rolle. Insbesondere die Luftverkehrssteuer, die Luftsicherheitsgebühr und die Gebühren der Flugsicherung sind stark angestiegen und machen den Luftverkehrsstandort Deutschland für Punkt-zu-Punkt-Carrier weniger attraktiv. Diese wachsen in anderen europäischen Märkten, aber nicht in Deutschland. Da der Anteil der Punkt-zu-Punkt Carrier am BER im deutschen Vergleich sehr hoch ist, ist der BER von dieser Entwicklung weiterhin stärker betroffen als andere große deutsche Standorte.

D. Ertragslage des Konzerns

1. Ergebnisbetrachtung

Jahresergebnis

Der FBB-Konzern weist im Jahr 2024 einen Konzernjahresfehlbetrag von EUR 134,4 Mio. (Vj. EUR 212,8 Mio.) aus. Die Ergebnisverbesserung im Vergleich zum Vorjahr ergab sich im Wesentlichen aus den passagiermengenabhängig um 8,1 % (EUR 38,9 Mio.) gesteigerten und um die erstmalig erhobenen Luftsicherheitsgebühren bereinigten Umsatzerlöse (vgl. Abschnitt I.), den um 16,1 % (EUR 25,1 Mio.) verminderten sonstigen betrieblichen Aufwendungen sowie dem um 20,9 % (EUR 19,2 Mio.) verbesserten Zinsergebnis. Der um 12,2 % (EUR 17,9 Mio.) erhöhte Personalaufwand wirkte sich dagegen ergebnismindernd aus. Ursächlich für den Anstieg waren im Wesentlichen die Tarifanpassungen zum 1. Mai 2023 (mit ganzjähriger Auswirkung im Jahr 2024) sowie zum Ende des Jahres 2024. Diese sowie weitere Effekte, die das Konzernergebnis im Geschäftsjahr 2024 beeinflusst haben, werden nachfolgend im Detail erläutert.

Der für das Geschäftsjahr im Management-Case geplante Konzernjahresfehlbetrag von EUR –164,3 Mio. wurde mit einem Konzernjahresfehlbetrag 2024 von EUR –134,4 Mio. deutlich unterschritten. Gründe sind unter anderem das höhere Passagieraufkommen mit Umsatzzuwächsen vor allem im Non-Aviation-Bereich mit rd. EUR +11,0 Mio. (Parken, Retail etc.) und periodenfremde Erträge. Hinzu kommen erzielte Einsparungen bei den Sachaufwendungen von rd. EUR 11,0 Mio. gegenüber dem Plan. Neben von den Planannahmen abweichenden, günstigeren Energiepreisen

wirkten sich insbesondere nicht im Geschäftsjahr durchgeführte Instandhaltungsmaßnahmen aus. Die günstigere Zinsentwicklung führte zu einer Verbesserung von rd. EUR 4,0 Mio. im Finanzergebnis und ein unter Plan liegendes Investitionsvolumen begründet das niedrigere Abschreibungsniveau (rd. EUR –5,0 Mio.).

Operatives Ergebnis

Das EBITDA vor Sondereinflüssen (EUR 152,3 Mio.; Vj. EUR 124,4 Mio.) entwickelte sich, vornehmlich durch die positivere Entwicklung bei den Umsatzerlösen sowie geringeren Sachaufwendungen besser als geplant (EUR 129,6 Mio.). Gegenüber dem Vorjahr wirkte sich ebenfalls die Entwicklung bei den Umsatzerlösen sehr positiv auf das Ergebnis aus. Gegenläufig stiegen die Personalaufwendungen im Wesentlichen aufgrund von Tarifierhöhungen und damit verbundener Einmalzahlungen. Weiterhin erhöhten sich die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüber dem Vorjahr aufgrund der Zuführungen zu den Rückstellungen für Altlasten.

2. Finanzielle Leistungsindikatoren

Die nachfolgenden finanziellen Leistungsindikatoren zeigen die wirtschaftliche Entwicklung des FBB-Konzerns. Erlöse und Aufwendungen werden dabei um Sondereinflüsse bereinigt, die nicht dem regulären Flughafenbetrieb zuzuordnen sind.

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 Passagiere (PAX – vgl. Abschnitt II. I.). Beide Leistungsindikatoren bilden auch die wesentliche Grundlage im Planungsprozess und werden aktiv zur Unternehmenssteuerung eingesetzt.

Finanzielle Leistungsindikatoren in Mio. EUR	Plan 2024	Ist 2024	Ist 2023
EBIT (ohne neutrales Ergebnis, Finanzergebnis und Steuern)	–85,1	–57,8	–79,1
EBITDA vor Sondereinflüssen (EBIT ohne Abschreibungen und Sondereinflüsse)	129,6	152,3	124,4
Konzernjahresfehlbetrag	–164,3	–134,4	–212,8

Der Konzernverlust hat sich ausgehend vom EBITDA im Vergleich zum Vorjahr wie folgt ergeben:

in Mio. EUR	Ist 2024	Ist 2023
EBITDA (Betriebsergebnis) vor Sondereinflüssen	152,3	124,4
Abschreibungen	-210,1	-203,5
EBIT (Betriebsergebnis) vor Sondereinflüssen	-57,8	-79,1
Finanzergebnis	-72,3	-91,5
Neutrales Ergebnis	-3,7	-41,6
Ertragsteuern	-0,5	-0,5
Ausgleichsposten für die Minderheitenanteile	-0,2	-0,2
Konzernverlust	-134,5	-212,9

Das neutrale Ergebnis (EUR -3,7 Mio.; Vj. EUR -41,6 Mio.) betrifft im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (EUR 2,1 Mio.; Vj. EUR 4,7 Mio.), Rückstellungszuführungen für Altersteilzeitpotentiale (EUR -3,0 Mio.; Vj. EUR -1,5 Mio.) sowie mit EUR -1,9 Mio. (Vj. EUR -10,8 Mio.) sonstige periodenfremde Aufwendungen. Im Vorjahr ergaben sich noch mit EUR 42,8 Mio. Aufwendungen aus der vorfristigen Auflösung von Zinsswaps sowie Erlöse aus der Erstattung von Umsatzsteuern von EUR 5,1 Mio.

In Bezug auf den Bestand an Vollzeitstellen¹⁾ im Konzern ergeben sich nachfolgende Kennzahlen:

Personalkennzahlen in TEUR	2024	2023
Personalaufwand je Vollzeitstelle	80,2	72,5
Ertrag ²⁾ je Vollzeitstelle	317,8	241,4

¹⁾ Mitarbeitende inkl. Auszubildenden, Aushilfen und temporär abwesenden Mitarbeitenden (ohne Elternzeit)

²⁾ Umsatzerlöse zzgl. Aktivierte Eigenleistungen

Für die FBB GmbH sowie deren vollkonsolidierte Tochtergesellschaften ergeben sich aus den unkonsolidierten Einzelabschlüssen folgende Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2024:

Finanzielle Leistungsindikatoren in Mio. EUR	FBB	FAA	FEW	Dalandis
EBIT vor Sondereinflüssen (ohne Finanzergebnis und Steuern)	-86,9	0,8	24,0	4,8
EBITDA vor Sondereinflüssen (EBIT ohne Abschreibung und Sondereinflüsse)	106,5	0,8	34,3	11,2
Jahresergebnis	-136,7	0,8 ^{*)}	7,3 ^{*)}	2,6

^{*)} vor Ergebnisabführung

Das neutrale Ergebnis der FBB GmbH (EUR -4,0 Mio.; Vj. EUR -41,7 Mio.) betrifft im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (EUR 1,8 Mio.; Vj. EUR 3,6 Mio.), Rückstellungszuführungen für Altersteilzeitpotentiale (EUR -3,0 Mio.; Vj. -1,5 Mio.) sowie mit EUR -1,9 Mio. (Vj. EUR -10,8 Mio.) sonstige periodenfremde Aufwendungen. Im Vorjahr ergaben sich noch mit EUR 42,8 Mio. Aufwendungen aus der vorfristigen Auflösung von Zinsswaps.

In Bezug auf den Bestand an Vollzeitstellen¹⁾ der einzelnen Konzerngesellschaften ergeben sich zum 31. Dezember 2024 nachfolgende Kennzahlen:

Personalkennzahlen in TEUR	FBB	FAA	FEW	Dalandis
Personalaufwand je Vollzeitstelle	80,1	111,2	- ²⁾	- ²⁾

¹⁾ Mitarbeitende inkl. Auszubildenden, Aushilfen und temporär abwesenden Mitarbeitenden (ohne Elternzeit)

²⁾ die Gesellschaften verfügen über kein eigenes Personal

Hinsichtlich der Angaben zum Konsolidierungskreis verweisen wir auf die Angaben im Abschnitt II. H.

3. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse entwickelten sich im Vergleich zum Vorjahr wie folgt:

in Mio. EUR	2024	2023
Aviation	319,0	292,4
Passenger Services	124,9	-
Commercial & Real Estate Management		
Commercial	101,9	91,2
Vermietung	66,1	69,8
Services	11,4	11,7
Bauleistungen	-	0,1
Sonstige	22,4	16,8
Gesamt	645,7	482,0

a) Aviation

Es wird auch auf die Ausführungen unter II. C. verwiesen. Die für die Umsatzentwicklung im Operationsbereich maßgebliche Verkehrsentwicklung zeigt sich wie folgt:

Die Verkehrsentwicklung im Detail:

Verkehrsaufkommen	2024	2023
Gewerbliche Flugbewegungen	182.137	167.232
Fluggäste (in Tausend)	25.466	23.072

Frachtaufkommen

Hinsichtlich der beförderten Frachttonnage war ein Anstieg von jahresbezogen 30,1 % (Vj. 6,9 %) zu verzeichnen. Dieser lag erneut über der deutschlandweiten Entwicklung (1,9 %; Vj. -7,1 %). Das erhöhte Aufkommen betraf insbesondere Importe aufgrund des verstärkten E-Commerce Aufkommens aus China, welche sich positiv auf die Rentabilität ausgewirkt haben.

b) Passenger Services

Im Zuge der im Geschäftsjahr 2024 erstmalig erhobenen Luftsicherheitsgebühren (vgl. Abschnitt I.) wurden im Geschäftsfeld Passenger Services Umsatzerlöse von EUR 124,9 Mio. erzielt. Gebühren wurden nach Maßgabe der Regelungen des § 17a LuftSiG erhoben. Die Gebühr soll die mit der individuell zurechenbaren Leistung verbundenen Kosten aller an der Leistung Beteiligten decken.

c) Commercial

Im Geschäftsjahr 2024 erhöhten sich die Commercial-Erlöse von EUR 91,2 Mio. auf EUR 101,9 Mio. (+11,8 %). Gesteigerte Umsatzerlöse konnten aufgrund der Zunahme der Passagierzahlen in allen Bereichen erzielt werden, wobei die Parkierung (EUR 41,1 Mio.; Vj. EUR 35,9 Mio.) sowie das Retailgeschäft (EUR 36,6 Mio.; Vj. EUR 33,4 Mio.) die deutlichsten Zuwächse verzeichneten.

d) Vermietung

Dagegen verminderten sich die Erlöse aus der Vermietung (EUR 66,1 Mio.; Vj. EUR 69,8 Mio.) im abgelaufenen Geschäftsjahr um EUR -3,6 Mio. im Wesentlichen aufgrund marktpreisbedingt ermäßigter weiterberechneter Energiekosten.

4. Weitere Erträge

Aktiviert Eigenleistungen entstanden bei der FBB GmbH mit EUR 5,8 Mio. (Vj. EUR 5,7 Mio.).

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Konzerns verminderten sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 18,4 Mio. auf EUR 14,0 Mio. Mit EUR 5,0 Mio. (Vj. EUR 5,0 Mio.) wurden Investitionszuschüsse realisiert. Periodenfremde Erträge haben sich um EUR 4,7 Mio. auf EUR 7,0 Mio. vermindert und beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (EUR 2,1 Mio.; Vj. EUR 4,7 Mio.) sowie Erträge aus der Ausbuchung von Verbindlichkeiten nach deren Verjährung (EUR 4,1 Mio.). Im Vorjahr waren noch Erstattungen aus den Umsatzsteuerjahreserklärungen für Vorjahre in Höhe von EUR 5,1 Mio. enthalten.

5. Aufwendungen

Die laufenden Aufwendungen des FBB-Konzerns (EUR 724,5 Mio.) lagen wegen der Übernahme der Luftsicherheitskontrollen insgesamt deutlich über dem Vorjahresniveau (EUR 624,3 Mio.).

in Mio. EUR	2024	2023
Materialaufwand	219,1	118,3
davon ohne Luftsicherheitskontrollen	124,2	118,3
davon für Luftsicherheitskontrollen	94,9	0,0
Personalaufwand	164,4	146,5
Abschreibungen	210,1	203,5
Sonstiger betrieblicher Aufwand	130,9	156,0
Gesamt	724,5	624,3

Die von EUR 118,3 Mio. auf EUR 219,1 Mio. erhöhten Materialaufwendungen haben sich überwiegend aufgrund der Kosten (EUR 94,9 Mio.) der seit Jahresbeginn 2024 durchgeführten Luftsicherheitskontrollen (vgl. Abschnitt I.) ergeben. Im Übrigen wirkte sich die allgemeine Preissteigerung in nahezu allen beauftragten Leistungen aus, wobei sich die Energiekosten gegenüber dem Vorjahr moderat vermindert haben.

Der Personalaufwand erhöhte sich bei einem leichten Anstieg der Anzahl der durchschnittlich beschäftigten Mitarbeitenden (+1,7 %) von EUR 146,5 Mio. um 12,2 % auf EUR 164,4 Mio. insbesondere in Folge des Tarifabschlusses 2024. Neben einer 3 %igen Tarifanpassung wurden Einmalzahlungen (bspw. Inflationsausgleichsprämien) vereinbart. Darüber hinaus wirkte sich die zum 1. Mai 2023 erfolgte vorangegangene Tarifierhöhung ganzjährig aus.

Auch ergab sich ein höherer Rückstellungsbedarf für Altersteilzeitvereinbarungen (EUR +1,5 Mio.).

Zusätzlich wirken sich Einstellungsmaßnahmen, unter anderem für die Übernahme der Steuerung der Passagierkontrollen gemäß § 5 LuftSiG, die Einführung eines Resilienz-Teams zur Unterstützung der Bodenverkehrsdienstleister in Phasen hoher Auslastung sowie der Anstieg der Auszubildendenzahlen aus.

Die Abschreibungen haben sich von EUR 203,5 Mio. auf EUR 210,1 Mio. erhöht. Die Erhöhung ergibt sich im Wesentlichen aus Investitionen (EUR 19,9 Mio.) im Zusammenhang mit der Durchführung der Luftsicherheitskontrollen (vgl. Abschnitt I.).

Die Verminderung bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (EUR 130,9 Mio.; Vj. EUR 156,0 Mio.) ergab sich im Wesentlichen aufgrund den im Vorjahr mit EUR 42,8 Mio. entstandenen Aufwendungen aus der vorzeitigen Auflösung von Zinsswaps. Dagegen haben sich mit EUR 16,2 Mio. Aufwandserhöhungen für die Beseitigung von Bodenaltlasten am ehemaligen Flughafen Tegel ergeben.

6. Zinsergebnis

Das negative Zinsergebnis (EUR –72,3 Mio.; Vj. EUR –91,5 Mio.) verminderte sich aufgrund von erhöhten Zinserträgen aus Tagesgeldern (EUR 14,7 Mio.; Vj. EUR 9,6 Mio.) sowie dem gegenüber dem Vorjahr geringeren Zinsaufwand, der vor allem auf den geringeren Umfang verzinslicher Verbindlichkeiten infolge der Tilgungen in 2023 und 2024 zurückzuführen ist.

E. Vermögenslage des Konzerns

Die Bilanzstruktur stellt sich im Vorjahresvergleich wie folgt dar:

	31.12.2024		31.12.2023		Veränderung	
	in Mio. EUR	in %	in Mio. EUR	in %	in Mio. EUR	in %
Aktiva						
Anlagevermögen	4.013,8	89,7	4.133,5	89,4	-119,7	-2,9
Vorräte	2,0	0,0	1,8	0,0	0,2	11,1
Mittel- und langfristige Forderungen	0,0	0,0	0,2	0,0	-0,2	-100,0
Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	54,1	1,2	39,5	0,9	14,6	37,0
Grundstücke im Umlaufvermögen	3,0	0,1	3,0	0,1	0,0	0,0
Flüssige Mittel	390,8	8,7	433,7	9,4	-42,9	-9,9
Übrige Aktiva	9,7	0,2	9,9	0,2	-0,2	-2,0
Gesamt	4.473,5	100,0	4.621,7	100,0	-148,2	-3,2
Kapital						
Eigenkapital	749,0	16,7	883,3	19,1	-134,3	-15,2
Sonderposten für Investitionszuschüsse	63,7	1,4	67,2	1,5	-3,5	-5,2
Fremdkapital/Rechnungsabgrenzung mittel- und langfristig	3.366,9	75,3	3.439,3	74,4	-72,4	-2,1
Fremdkapital/Rechnungsabgrenzung kurzfristig	293,9	6,6	231,9	5,0	62,0	26,7
Gesamt	4.473,5	100,0	4.621,7	100,0	-148,2	-3,2

Die Abnahme des Anlagevermögens um EUR 119,7 Mio. resultiert im Wesentlichen aus planmäßigen Abschreibungen (EUR 210,1 Mio.). Mit EUR 96,1 Mio. lagen die Zugänge zum Anlagevermögen um EUR 33,6 Mio. über dem Vorjahresniveau (EUR 62,5 Mio.). Die gestiegenen Investitionen ergaben sich im Wesentlichen aus der Beschaffung der Sicherheitstechnik zur Durchführung der Luftsicherheitskontrollen (EUR 21,9 Mio.). Im Übrigen wurde lediglich in notwendige Erhaltungs- und Optimierungsmaßnahmen investiert.

Für die unter den immateriellen Vermögensgegenständen erfassten Schallschutzmaßnahmen wurden im Geschäftsjahr weitere EUR 12,8 Mio. (Vj. EUR 13,9 Mio.) investiert. Schutz vor Fluglärm bietet das Schallschutzprogramm BER, von dem rund 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.

Die kurzfristigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände enthalten Forderungen in Verbindung mit den Luftsicherheitskontrollen in Höhe von EUR 9,9 Mio. (Vj. EUR 0,0 Mio.).

Das mittel- und langfristige Fremdkapital enthält unter anderem neben Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (EUR 1.909,7 Mio.; Vj. EUR 2.000,3 Mio.) von den Gesellschaftern erhaltene Darlehen (EUR 1.357,0 Mio.; Vj. EUR 1.336,3 Mio.), erhaltene Vorauszahlungen von Erbbauzinsen und Zuschüsse für Investitionen (EUR 76,7 Mio.; Vj. EUR 78,3 Mio.) sowie Rückstellungen für Altersteilzeit- und Pensionsverpflichtungen (EUR 22,5 Mio.; Vj. EUR 22,6 Mio.).

Das kurzfristige Fremdkapital beinhaltet im Wesentlichen kurzfristig fällige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (EUR 95,3 Mio.; Vj. EUR 96,5 Mio.), übrige Rückstellungen (EUR 84,7 Mio.; Vj. EUR 51,8 Mio.), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (EUR 75,1 Mio.; Vj. EUR 45,7 Mio.) sowie sonstige Verbindlichkeiten (EUR 37,2 Mio.; Vj. EUR 35,8 Mio.).

Die Eigenkapitalquote des Konzerns ergibt sich wie folgt:

	2024	2023
Konzerneigenkapital in Mio. EUR	749,0	883,3
Gesamtkapital in Mio. EUR	4.473,5	4.621,7
Eigenkapitalquote in % (Eigenkapital / Gesamtkapital x 100)	16,7	19,1

Zum Ende des Geschäftsjahres 2024 wurde ein Eigenkapital in Höhe von EUR 749,0 Mio. (Vj. EUR 883,3 Mio.) ausgewiesen.

F. Finanzlage des Konzerns

1. Finanzmanagement

Gesellschaftermittel bei der FBB GmbH

Das Management hat im Rahmen der langfristigen Unternehmensplanung („Businessplan“) im Jahr 2021 den Finanzbedarf zur Liquiditätssicherung und Refinanzierung (Teilentschuldung bis zum Erreichen einer finanziellen Selbständigkeit) für die Jahre 2022 bis 2026 mit bis zu EUR 2,4 Mrd. ermittelt. Mit der beihilferechtlichen Genehmigung der Gesellschaftermaßnahme (Teilmaßnahme) über bis zu EUR 1,717 Mrd. durch die EU-Kommission am 1. Februar 2022 und dem Beschluss der Gesellschafter hinsichtlich der Durchführung der Kapitalerhöhung mittels Zuführung zu den Kapitalrücklagen am 29. Juni 2022 ist die Finanzierung der FBB nach dem gegenwärtigen Stand der Planung bis voraussichtlich Juni 2026 gesichert. Die Mittel wurden in den Jahren 2022 (EUR 395,9 Mio.) und 2023 (EUR 1.321,1 Mio.) im zugesagten Umfang den Kapitalrücklagen zugeführt. Im Geschäftsjahr erfolgten keine weiteren Zuführungen.

Die erfolgten Einstellungen in die Kapitalrücklagen dienen der Wiederherstellung der Kapitalausstattung der FBB vor Ausbruch der Coronapandemie (beihilferechtliche Perspektive) und befähigen die FBB zugleich zur Umsetzung eines ersten Schrittes zur Teilentschuldung (unternehmensplanerische Perspektive). Die beihilferechtliche Genehmigung stand unter EU-rechtlichen Auflagen. Mit dem Comfort Letter vom 15. November 2024 hat die EU-Kommission im informellen Verfahren, auf der Grundlage der von der FBB und der Bundesregierung vorgelegten Informationen, unter anderem einer unabhängigen Bewertung hinsichtlich der Erfüllung der Voraussetzungen, das Ende dieser beihilferechtlichen Regelungen („Auflagen“), mithin den „Exit“ aus dem Temporary Framework und damit der Genehmigung vom 1. Februar 2022 mit Wirkung seit dem 30. Juni 2024 bescheinigt. Damit ist eine wesentliche Grundlage für den zweiten Schritt der Teilentschuldung geschaffen worden.

Der noch verbleibende Finanzbedarf bis zum Erreichen der finanziellen Selbständigkeit soll planmäßig über eine Kapitalzuführung der Gesellschafter im Jahr 2026 auf Basis eines Market Economy Operator Tests (MEOT) gedeckt werden. Auf Basis des Businessplans 2024 wurde der MEOT bereits mit positivem Ergebnis durchgeführt und der Europäischen Kommission im Rahmen des Exits vorab zur Kenntnis

gegeben. In der Gesellschafterversammlung vom 9. Dezember 2024 wurde beschlossen, die notwendigen Schritte zur Schaffung der haushaltsrechtlichen Grundlagen für die geplante Kapitalzuführung an die FBB über bis zu EUR 660 Mio. im Jahr 2026 einzuleiten. Die Gesellschafter beschlossen darauf aufbauend, unter dem Vorbehalt der Zustimmung der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber, im Jahr 2026 die geplante Kapitalzuführung in Höhe von bis zu EUR 660 Mio. entsprechend ihren Geschäftsanteilen in die Kapitalrücklage der Gesellschaft zum Zweck der vollständigen Umsetzung des Teilentschuldungskonzepts zu leisten.

Die Entwicklung der nachrangigen Gesellschafterdarlehen der FBB GmbH, einschließlich Gesellschafterdarlehen zur Fertigstellung des BER, ergibt sich wie folgt (in Mio. EUR):

Finanzierungsrahmen	Stand 01.01.2024	Veränderungen	Stand 31.12.2024
„Darlehen 1.107“	1.107,0	-	1.107,0
„Darlehen 108“	108,0	-	108,0
Gesamt	1.215,0	-	1.215,0

Die Zinsverbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern erhöhten sich auf EUR 142,0 Mio. (Vj. EUR 121,3 Mio.).

Tilgungen auf die Darlehen sowie die aufgelaufenen Zinsen sind grundsätzlich jährlich beginnend ab Mitte 2026 zur Zahlung fällig. Die Fälligkeit der Zahlungen verschiebt sich jeweils um ein Kalenderjahr, sofern die vertraglich festgelegten Fälligkeitsvoraussetzungen nicht eingetreten sind. Nach aktuellem Stand tritt die Fälligkeit der Zahlungen damit erst im Geschäftsjahr 2029 ein.

BER-Langfristfinanzierung

Es besteht eine Langfristfinanzierung in Höhe von ursprünglich insgesamt EUR 3,5 Mrd. Die Langfristfinanzierung umfasst dabei die Finanzierung über die Europäische Investitionsbank (EIB) über EUR 1,0 Mrd. und die Konsortialfinanzierung aus 2016 über bis zu EUR 2,5 Mrd.

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

Finanzierungsrahmen ¹⁾	Stand 01.01.2024	Veränderungen	Stand 31.12.2024	
EIB Finanzierung	970,9	529,2	-58,3	470,9
Konsortialfinanzierung	2.400,1	1.410,9	-22,8	1.388,1
Tranche A	1.362,1	1.203,8	-12,4	1.191,4
Tranche B	1.038,0	207,1	-10,4	196,7
Gesamt	3.371,0	1.940,1	-81,1	1.859,0

¹⁾ unter Berücksichtigung von Abzugsbeträgen und Rundungsdifferenzen

Die Laufzeiten der Konsortialdarlehen enden im Juli 2026. Nach erfolgreicher Umsetzung des Teilentschuldungskonzepts plant die FBB die Konsortialdarlehen im Rahmen einer selbständigen Finanzierung abzulösen.

Weitere wesentliche Langfristfinanzierung

Es bestehen Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von ursprünglich EUR 240,0 Mio. (ausstehender Betrag EUR 141,2 Mio.; Vj. EUR 150,7 Mio.), mit welcher die Finanzierung der Errichtung und die Inbetriebnahme von neun Gebäuden im Umfeld des BER sichergestellt wurde. Es wurden drei Parkhäuser in der Airport City, ein terminalnahes Parkhaus am südlichen Main Pier, ein Mietwagencenter, drei Gebäude für Bodenverkehrsdienstleister und ein Gebäude für Sicherheitsdienstleister errichtet. In den nächsten fünf Jahren erfolgen planmäßige Tilgungen in Höhe von EUR 37,4 Mio.

2. Kapitalflussrechnung

Über die Liquiditätssituation und die finanzielle Entwicklung des FBB-Konzerns gibt folgende Kapitalflussrechnung Aufschluss:

Kapitalflussrechnung in Mio. EUR	2024	2023	Veränderung
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	148,3	119,9 ¹⁾	28,4
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-35,5	-43,6 ¹⁾	8,1
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	-155,7	256,5 ¹⁾²⁾	-412,2
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	-42,9	332,8	-375,7
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	433,7	100,9	332,8
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	390,8	433,7	-42,9

¹⁾ Vorjahreswerte wurden aufgrund von Neuzuordnungen zwischen den Cash Flows aus laufender Geschäftstätigkeit, Investitions- sowie Finanzierungstätigkeit angepasst.

²⁾ Einschließlich Zahlungsmittelabfluss aus der vorfristigen Auflösung der Zinsswaps (EUR 42,8 Mio.).

Die Verminderung des Finanzmittelbestandes ergab sich im Wesentlichen aus Tilgungen von Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (EUR 90,5 Mio. (Vj. EUR 409,0 Mio., davon EUR 318,0 Mio. Sondertilgungen)) sowie aus laufenden Zinszahlungen (EUR 65,2 Mio.; Vj.: EUR 117,1 Mio.). Im Vorjahr ergab sich der insgesamt positive Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit noch im Wesentlichen aus der Zuführung von Gesellschaftermitteln zu den Kapitalrücklagen (EUR 782,6 Mio.). Der Anstieg des positiven Cash Flows aus laufender Geschäftstätigkeit ergibt sich aus erhöhten Zuflüssen aufgrund der erneut verbesserten Ertragsituation in Folge der erhöhten Passagiermenge. Der Cash Flow aus Investitionstätigkeit ist aufgrund des Fokus auf Erhaltungs- und Optimierungsinvestitionen erneut auf einem niedrigen Niveau.

3. Liquidität

Aus Einzahlungsüberschüssen der betrieblichen Tätigkeit standen im Geschäftsjahr 2024 ausreichend Finanzmittel zur Verfügung, um die Liquidität des Konzerns im operativen Geschäftsbetrieb sicherzustellen.

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

Betriebsmittellinien in Mio. EURO	Gesamt	Ausnutzung	Verfügbar
Commerzbank AG	30,0	3,1	26,9
UniCredit Bank	10,0	0,5	9,5

Am 31. Dezember 2024 verfügte der Konzern über liquide Mittel von EUR 390,8 Mio. (Vj. EUR 433,7 Mio.).

G. Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Situation

Das Jahresergebnis des Konzerns hat sich im Vergleich zum Vorjahr von EUR –212,8 Mio. auf EUR –134,4 Mio. verbessert. Auch die Planannahmen konnten um EUR 29,8 Mio. übertroffen werden.

Die Verlustsituation des Konzerns sowie der FBB GmbH besteht in erster Linie aufgrund der Unterauslastung der Flughafeninfrastruktur infolge der anhaltenden geringen Passagierauslastung. Die derzeitige Auslastungssituation führt bei den hohen Kapitalkosten sowie Abschreibungen zu negativen Konzern- und Jahresergebnissen. Das Passagieraufkommen, wie vor Ausbruch der Coronapandemie, wird nach aktueller Einschätzung erst Ende der 20er Jahre hinsichtlich des Auslandsverkehrs bzw. einschließlich des Inlandsverkehrs Mitte der 30er Jahre erreicht werden. Auf dieser Grundlage gehen die derzeitigen Planannahmen davon aus, gegen Ende der 20er Jahre die Verlustsituation überwunden zu haben und positive Jahres- und Konzernergebnisse zu erzielen.

Die Zahlungsfähigkeit des Konzerns sowie der FBB GmbH war im Geschäftsjahr gegeben.

H. Konzerngesellschaften und Beteiligungen

1. Konsolidierungskreis

a) Flughafen Energie & Wasser GmbH

Die FBB GmbH hält 100 % des Stammkapitals der Flughafen Energie & Wasser GmbH (FEW). Die Energieversorgung des FBB-Konzerns wird über die FEW sichergestellt. Die FEW schließt das Geschäftsjahr 2024 mit einem Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung von EUR 7,3 Mio. (Vj. EUR 16,1 Mio.) ab.

b) 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 vor Ergebnisabführung von EUR 0,8 Mio. (Vj. EUR 0,8 Mio.).

c) Dalandi Grundstücksverwaltungsgesellschaften mbH & Co. Objekt KG

Seit 2010 ist die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH an – in den Konzernabschluss einbezogenen – 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 GmbH 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 GmbH hat im Auftrag der Kommanditgesellschaften als Generalübernehmer Gebäude auf den Erbbaurechtsgrundstücken errichtet und least die fertiggestellten Gebäude von den Kommanditgesellschaften für 25 Jahre.

2. Beteiligungen

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.

I. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

1. Verkehrsaufkommen (PAX und Bewegung)

Die Erlössituation des Unternehmens ist maßgeblich von der Anzahl der Flugbewegungen (Start und Landungen) sowie der 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 Passagiere. Die Auswirkungen der aktuellen Verkehrsentwicklung sind bei den jeweils betroffenen Erlösarten dargestellt.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr ergab sich ein Passagieraufkommen (25,5 Mio.) mit 0,7 Millionen PAX über Plan (24,8 Mio.).

2. Qualitätsmanagement¹

Trotz des erhöhten Passagieraufkommens im Geschäftsjahr (+10,4 %) verminderte sich die registrierten Anfragen von Passagieren von 6.698 auf 6.215 um 7,2 %. Der Anteil der Beschwerden an den registrierten Passagieranliegen lag dabei im Jahresdurchschnitt mit 63,0 % deutlich unter dem Beschwerdeanteil des Vorjahres (72,2 %). Somit ergaben sich mit durchschnittlich 15,5 Beschwerden je 100.000 Passagiere am BER ein geringeres Volumen als mit 21 Beschwerden je 100.000 Passagiere im Vorjahr.

Seit dem 1. Januar 2024 liegt die Durchführungsverantwortung für die Sicherheitskontrollen bei der FBB. Im Vergleich zu durchschnittlich 162 monatlichen Beschwerden zur Durchführung der Sicherheitskontrollen im Vorjahr lag der entsprechende Anteil im Geschäftsjahr 2024 bei durchschnittlich 126 monatlichen Beschwerden. Auch der Anteil von Beschwerden zur Gepäckabfertigung sank im abgelaufenen Geschäftsjahr um 44 %. Das durch die FBB GmbH konsequent verfolgte Programm zur kontinuierlichen Verbesserung der Kundenzufriedenheit führte in 2024 erneut zu geringerem Beschwerdeaufkommen und somit zu erhöhter Kundenzufriedenheit. Im Dezember 2024 erhielt der BER die internationale Qualitätsauszeichnung, nämlich ein Skytrax-Rating von 4 Sternen (zuvor 3 Sterne). Weitere Maßnahmen, wie insbesondere der erweiterte Einsatz von CT-Scannern bei den Sicherheitskontrollen, sind geplant und einige bereits in der Umsetzung.

¹ Die Angaben in diesem Abschnitt sind nicht Gegenstand der Jahres- und Konzernabschlussprüfung.

3. Personal

Die für einen paritätisch mitbestimmten Aufsichtsrat relevante Mitarbeiterzahl von über 2.000 ist weiterhin gegeben.

Beschäftigte im FBB-Konzern sowie bei der FBB GmbH zum 31. Dezember 2024:

	FBB-Konzern		FBB GmbH	
	Anzahl	% zum Vorjahr	Anzahl	% zum Vorjahr
Mitarbeiter	1.978	-0,1	1.973	-0,1
Auszubildende und Duale Studenten	133	+10,8	133	+10,8
Gesamt	2.111	+0,6	2.106	+0,5

Mit Blick auf das bereits 2020 beschlossene und seit dem verfolgte sozialverträgliche Personalum- und -abbauprogramm werden derzeit nur noch in begründeten Einzelfällen externe Stellenbesetzungen genehmigt. Die Entwicklung der Anzahl der Vollzeitstellen (FTE) wird dabei konzernweit betrachtet und über externe Besetzungsfreigaben im Sinne einer bereichs- und abteilungsübergreifenden Implikation entschieden. Vorrang davor hat stets der FTE-neutrale Ausgleich fehlender Personalkapazitäten durch Prozessoptimierungen sowie Personalumsetzungen.

Mit dem Ziel, die Aufgaben in den verschiedenen Bereichen des FBB-Konzerns bedarfsgerecht zu strukturieren und damit eine optimierte Effizienz zu erreichen, wurden im Zuge einer Reorganisation Anpassungen in der Aufbauorganisation vorgenommen. Im Zusammenhang mit der Übernahme der Luftsicherheitskontrollen durch die FBB erfolgten auch Anpassungen im Bereich Passenger Services (PS). Ziel ist es, die Passagierabläufe zu optimieren und gleichzeitig die Weichen in Bezug auf stetigen Prozessfokus sowie Nutzung technologischer Innovation für die Zukunft zu stellen.

4. Nachhaltigkeit²

Der FBB-Konzern verfolgt eine ganzheitliche Nachhaltigkeitsstrategie, die darauf ausgerichtet ist, seine wirtschaftlichen Ziele mit ökologischer und sozialer Verantwortung in Einklang zu bringen. Als Betreibergesellschaft des Flughafens BER steht dabei die Integration der Interessen aller internen und externen Stakeholder im

² Die Angaben in diesem Abschnitt sind nicht Gegenstand der Jahres- und Konzernabschlussprüfung.

Fokus. Diese strategische Ausrichtung konkretisiert sich in drei zentralen Dimensionen: Klima, Umwelt und soziale Verantwortung. Im Bereich Klima verfolgt der Konzern das zentrale Ziel eines CO₂-neutralen Flughafenbetriebs bis spätestens 2045. Die Umsetzung erfolgt durch gezielte Maßnahmen wie ein effizientes Energiemanagement, nachhaltige Mobilitätslösungen und die Förderung erneuerbarer Energien am Standort. Es gilt, die Umweltbelastungen durch den Flughafenbetrieb und weitere Aktivitäten der Flughafengesellschaft zu minimieren. Im Rahmen der Dimension Umwelt konzentriert sich der FBB-Konzern insbesondere auf wirksame Maßnahmen zum Schall- und Immissionsschutz. Ergänzt werden diese Maßnahmen durch umfassende Aktivitäten zum Natur- und Artenschutz sowie zur verantwortungsvollen Ressourcennutzung. Der Flughafengesellschaft ist es ein besonderes Anliegen, als verantwortungsbewusstes Unternehmen zu agieren. Die Dimension soziale Verantwortung unterstreicht daher das Selbstverständnis der FBB als integraler Bestandteil der Region. Dies beinhaltet ein breites Spektrum an Maßnahmen wie die aktive Förderung der Diversität oder regionales Engagement. Der Konzern setzt dabei außerdem auf ein umfangreiches Ausbildungsportfolio, flexible Arbeitszeitmodelle sowie faire Arbeitsbedingungen.

Als Teil der deutschen Luftverkehrsinfrastruktur strebt der FBB-Konzern in Übereinstimmung mit den Klimazielen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) einen CO₂-neutralen Flughafenbetrieb bis 2045 an. Das definierte Zwischenziel bis 2030 sieht eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 65 % gegenüber dem Basisjahr 2010 vor, basierend auf den Emissionswerten der ehemaligen Flughäfen Schönefeld und Tegel.

Zur systematischen Umsetzung dieser Ziele wurde eine CO₂-Roadmap entwickelt, die konkrete Maßnahmen zur Emissionsreduktion definiert. Da etwa 95 % des Emissionsinventars (Scope 1 und 2) aus der Energieversorgung des Flughafens stammen, liegt der strategische Fokus auf der Dekarbonisierung des Energiesystems.

Die Flughafengesellschaft betreibt daher ein nach ISO 50001 zertifiziertes Energiemanagementsystem zur fortlaufenden Minderung der Umwelt- und Klimaauswirkungen sowie zur stetigen Verbesserung der Energieeffizienz. Ein wesentlicher Bestandteil des Energieeffizienzkonzepts ist die Umstellung auf moderne LED-Technik. Der Austausch der Deckenbeleuchtung im Terminal 1 führt zu einer jährlichen Stromersparung von rund 1.000.000 kWh. Zudem haben im September die Bauarbeiten für die Errichtung der ersten konzernerneigenen Photovoltaik-Anlagen (PV) am BER begonnen. Bis Mitte 2025 werden drei Anlagen auf den Dächern der Parkhäuser P3, P7 und P8 direkt vor dem Terminal 1 errichtet sein. Dies ist der erste Schritt im Rahmen eines Gesamtkonzepts Photovoltaik. Bis 2030 plant die Flughafengesellschaft

PV-Anlagen auf weiteren Dächern und Freiflächen. Die PV-Nutzung (Bebauung) von zwei Freiflächen wurde bereits EU-weit ausgeschrieben.

Die verbleibenden Emissionen (Scope 1 und 2) entstehen hauptsächlich durch die Bodenmobilität des Fuhrparks, weshalb die FBB auf alternative Antriebe und Kraftstoffe setzt. Über die direkten Emissionen des Flughafenbetriebs hinaus engagiert sich die FBB gemeinsam mit den am BER tätigen Geschäftspartnern für die Reduktion weiterer Emissionen (Scope 3) und stellt die dafür erforderliche Infrastruktur bereit.

Für das Geschäftsjahr 2024 konnte auf der Grundlage einer vorläufigen Berechnung eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um rund 50 % gegenüber dem Basisjahr 2010 erreicht werden. Die FBB befindet sich daher auf ihrem Pfad zur CO₂-Neutralität bis spätestens 2045.

Als Betreiberin des BER ist die Flughafengesellschaft für ihre Aktivitäten im Bereich des Klimaschutzes zertifiziert. Sie nahm im Jahr 2023 erstmals an der Airport Carbon Accreditation (ACA) teil und erreichte auf Anhieb das Level 3 dieses Programms. Die ACA ist ein international einzigartiges Verfahren zur Erfassung und Reduzierung von Treibhausgasemissionen an Flughäfen. Damit prüft und bewertet der europäische Flughafenverband Airports Council International Europe (ACI) das CO₂-Management von Flughäfen und ihre Maßnahmen zur Reduzierung ihres CO₂-Fußabdrucks. Mit dem Level 3 bescheinigt die ACA uns, dass die FBB die CO₂-Emissionen der von ihr betriebenen Flughafeninfrastruktur kontinuierlich reduziert und unsere Geschäftspartner am BER dabei unterstützt, ihre eigenen Emissionen zu senken. Im Dezember 2024 fand wiederholt eine positive Auditierung für Level 3 statt.

Die Europäische Union hat mit der Veröffentlichung der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) im Amtsblatt der EU am 22. Dezember 2023 die Nachhaltigkeitsberichterstattung auf ein neues Niveau gehoben. Im Rahmen dieser neuen Berichtspflichten wird die FBB erstmals für das Geschäftsjahr 2025 berichtspflichtig sein. Entsprechend hat der Konzern bereits frühzeitig mit den Vorbereitungen begonnen. Im Dezember 2024 wurde die Wesentlichkeitsanalyse gemäß den neuen Anforderungen abgeschlossen. Diese Analyse definiert den inhaltlichen Rahmen der künftigen Nachhaltigkeitsberichterstattung. Zur nachhaltigen Verankerung der identifizierten Themen in den Geschäftsprozessen trat das eingerichtete Nachhaltigkeitsboard im Jahr 2024 zu zwei Sitzungen zusammen.

J. Ergänzende Lageberichterstattung zum Jahresabschluss der FBB GmbH

Der Lagebericht der FBB GmbH und der Konzernlagebericht sind zusammengefasst. Die folgenden Erläuterungen basieren auf dem Jahresabschluss der FBB GmbH, der nach den Vorschriften des HGB und des GmbHG aufgestellt wurde. Das Konzernergebnis wurde fast ausschließlich vom Ergebnis der FBB GmbH bestimmt. Insofern wird grundsätzlich auf die entsprechenden Erläuterungen zur Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage für den FBB-Konzern verwiesen.

Der Ergebnisbeitrag der FBB GmbH zum Konzernergebnis ergab sich wie folgt:

in Mio. EUR	2024	2023
FBB GmbH ^{*)}	-136,7	-215,0
Übrige Konzerngesellschaften (nicht EAV)	2,6	2,5
	-134,1	-212,5
Konsolidierung	-0,4	-0,4
FBB-Konzern (Konzernverlust)	-134,5	-212,9

^{*)} einschließlich Ergebnisabführungen (EAV) Tochtergesellschaften

Die FBB weist im Jahr 2024 einen Jahresfehlbetrag von EUR 136,7 Mio. (Vj. EUR 215,0 Mio.) aus. Die Ergebnisverbesserung im Vergleich zum Vorjahr ergab sich im Wesentlichen aus den passagiermengenabhängig um 7,9 % (EUR 44,1 Mio.) gesteigerten und um die erstmalig erhobenen Luftsicherheitsgebühren bereinigten Umsatzerlöse (vgl. Abschnitt I.), den um 15,9 % (EUR 26,5 Mio.) verminderten sonstigen betrieblichen Aufwendungen sowie dem um 29,7 % (EUR 22,8 Mio.) verbesserten Zinsergebnis. Diese und weitere Effekte, die das Jahresergebnis im Geschäftsjahr 2024 beeinflusst haben, werden nachfolgend im Detail erläutert.

1. Ertragslage

Umsatzerlöse

in Mio. EUR	2024	2023
Aviation	319,0	292,4
Passenger Services	124,9	-
Commercial & Real Estate		
Commercial	102,0	91,2
Vermietung	127,5	127,5
<i>davon mit verbundenen Unternehmen</i>	74,2	79,4
Services	32,7	31,7
<i>davon mit verbundenen Unternehmen</i>	21,4	20,0
Bauleistungen	-	0,1
Sonstige	21,0	15,2
Gesamt	727,1	558,1

Die Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Jahr 2024 führte – bereinigt um die erstmalig erhobenen Luftsicherheitsgebühren – zu einem Anstieg der Luftverkehrserlöse (+9,1 %) und blieb dabei leicht hinter dem Passagierwachstum von +10,4 % zurück. Sowohl die Passagier- (+9,5 %) als auch die Start- und Landeentgelte (+10,1 %) erhöhten sich unterproportional zu der Erhöhung des Passagierwachstums. Die Begründung liegt überwiegend in der erhöhten Auslastung des eingesetzten Fluggerätes. Auch die Umsatzerlöse aus dem Commercial-Bereich sind von EUR 91,2 Mio. um 11,8 % auf EUR 102,0 Mio. gestiegen, im Wesentlichen begründet durch erhöhte Einnahmen aus Parken und Retail. Im Bereich Vermietung ergaben sich Umsatzerlöse auf Vorjahresniveau (EUR 127,5 Mio.).

Erträge

Aktivierete Eigenleistungen entstanden mit EUR 5,8 Mio. (Vj. EUR 5,7 Mio.) in etwa gleichem Umfang wie im Vorjahr, was auf die allgemein verminderte Investitionstätigkeit zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge verminderten sich gegenüber dem Vorjahr von EUR 17,8 Mio. auf EUR 14,1 Mio. entsprechend den Ausführungen für den FBB Konzern erneut.

Aufwendungen

Die laufenden Aufwendungen der FBB GmbH (EUR 836,9 Mio.) lagen deutlich über dem Vorjahresniveau (EUR 736,1 Mio.).

in Mio. EUR	2024	2023
Materialaufwand	339,3	236,3
<i>davon ohne Luftsicherheitskontrollen</i>	244,4	236,3
<i>davon für Luftsicherheitskontrollen</i>	94,9	-
Personalaufwand	163,8	146,0
Abschreibungen	193,4	186,9
Sonstiger betrieblicher Aufwand	140,4	166,9
Gesamt	836,9	736,1

Die von EUR 236,3 Mio. auf EUR 339,3 Mio. erhöhten Materialaufwendungen haben sich überwiegend aufgrund der Kosten (EUR 94,9 Mio.) der seit Jahresbeginn 2024 durchgeführten Luftsicherheitskontrollen (vgl. Abschnitt I.) ergeben. Im Übrigen wirkte sich die allgemeine Preissteigerung in nahezu allen beauftragten Leistungen aus.

Der Personalaufwand hat sich von EUR 146,0 Mio. um 12,2 % auf EUR 163,8 Mio. insbesondere in Folge des Tarifabschlusses 2024 erhöht. Neben einer 3 %igen Tarifanpassung wurden Einmalzahlungen (bspw. Inflationsausgleichsprämien) vereinbart. Darüber hinaus wirkte sich die zum 1. Mai 2023 erfolgte vorangegangene Tarifierhöhung ganzjährig aus. Auch ergab sich ein höherer Rückstellungsbedarf für Altersteilzeitvereinbarungen (EUR +1,5 Mio.).

Zusätzlich wirken sich Einstellungsmaßnahmen, unter anderem für die Übernahme der Steuerung der Passagierkontrollen gemäß § 5 LuftSiG, die Einführung eines Resilienz-Teams zur Unterstützung der Bodenverkehrsdienstleister in Phasen hoher Auslastung sowie der Anstieg der Auszubildendenzahlen aus.

Die Abschreibungen haben sich von EUR 186,9 Mio. auf EUR 193,4 Mio. erhöht. Die Erhöhung ergibt sich im Wesentlichen aus Investitionen (EUR 19,9 Mio.) im Zusammenhang mit der Durchführung der Luftsicherheitskontrollen (vgl. Abschnitt I.).

Die Verminderung bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (EUR 140,4 Mio.; Vj. EUR 166,9 Mio.) ergab sich im Wesentlichen aufgrund den im Vorjahr mit EUR 42,8 Mio. entstandenen Aufwendungen aus der vorzeitigen Auflösung von Zinsswaps. Dagegen haben sich mit EUR 16,2 Mio. Aufwandserhöhungen für die Beseitigung von Bodenaltlasten am ehemaligen Flughafen Tegel ergeben.

Zins- und Beteiligungsergebnis

Das negative Zinsergebnis (EUR -53,9 Mio.; Vj. EUR -76,7 Mio.) verminderte sich aufgrund von erhöhten Zinserträgen (EUR 31,6 Mio.; Vj. EUR 22,8 Mio.) sowie dem gegenüber dem Vorjahr geringeren Zinsaufwand, der vor allem auf den geringeren Umfang verzinslicher Verbindlichkeiten infolge der Tilgungen in 2023 und 2024 zurückzuführen ist. Konzernintern wurden davon EUR 16,9 Mio. (Vj. EUR 13,2 Mio.) erzielt. Das Beteiligungsergebnis verminderte sich von EUR 17,0 Mio. auf EUR 8,1 Mio., was auf die negative Ergebnisentwicklung bei der FEW zurückzuführen ist.

2. Vermögens- und Finanzlage

Die Vermögenslage stellt sich im Vorjahresvergleich wie folgt dar:

Aktiva	31.12.2024		31.12.2023		Veränderungen	
	in Mio. EUR	in %	in Mio. EUR	in %	in Mio. EUR	in %
Anlagevermögen	3.566,4	82,3	3.680,9	82,0	-114,5	-3,1
Vorräte	2,0	0,0	1,8	0,0	0,2	11,1
Mittel- und langfristige Forderungen	297,1	6,9	287,2	6,4	9,9	3,4
Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	65,4	1,5	72,1	1,6	-6,7	-9,3
Grundstücke im Umlaufvermögen	3,0	0,1	3,0	0,1	0,0	0,0
Flüssige Mittel	389,6	9,0	432,6	9,6	-43,0	-9,9
Übrige Aktiva	11,5	0,3	11,7	0,3	-0,2	-1,7
Gesamt	4.335,0	100,0	4.489,3	100,0	-154,3	-3,4

Kapital						
Eigenkapital	762,7	17,6	899,4	20,0	-136,7	-15,2
Sonderposten für Investitionszuschüsse	63,5	1,5	67,0	1,5	-3,5	-5,2
Fremdkapital/Rechnungsabgrenzung mittel- und langfristig	3.249,9	75,0	3.294,9	73,4	-45,0	-1,4
Fremdkapital/Rechnungsabgrenzung kurzfristig	258,9	6,0	228,0	5,1	30,9	13,6
Gesamt	4.335,0	100,0	4.489,3	100,0	-154,3	-3,4

Die Abnahme des Anlagevermögens um EUR 114,5 Mio. resultiert im Wesentlichen aus planmäßigen Abschreibungen (EUR 193,4 Mio.). Mit EUR 85,2 Mio. lagen die Zugänge zum Anlagevermögen um EUR 23,4 Mio. über dem Vorjahreswert (EUR 61,8 Mio.). Die gestiegenen Investitionen ergaben sich im Wesentlichen aus der Beschaffung der Sicherheitstechnik zur Durchführung der Luftsicherheitskontrollen (EUR 21,9 Mio.). Im Übrigen wurde lediglich in notwendige Erhaltungs- und Optimierungsmaßnahmen investiert.

Für die unter den immateriellen Vermögensgegenständen erfassten Schallschutzmaßnahmen wurden im Geschäftsjahr EUR 12,8 Mio. (Vj. EUR 13,9 Mio.) investiert. Schutz vor Fluglärm bietet das Schallschutzprogramm BER, von dem rund 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.

Das mittel- und langfristige Fremdkapital enthält unter anderem neben Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (EUR 1.778,1 Mio.; Vj. EUR 1.859,1 Mio.) von den Gesellschaftern erhaltene Darlehen (EUR 1.357,0 Mio.; Vj. EUR 1.336,3 Mio.), erhaltene Vorauszahlungen von Erbbauzinsen und Zuschüsse für Investitionen (EUR 73,8 Mio.; Vj. EUR 76,2 Mio.) sowie Rückstellungen für Altersteilzeit- und Pensionsverpflichtungen (EUR 22,5 Mio.; Vj. EUR 22,6 Mio.).

Das kurzfristige Fremdkapital beinhaltet im Wesentlichen kurzfristig fällige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (EUR 85,6 Mio.; Vj. EUR 86,9 Mio.), übrige Rückstellungen (EUR 78,1 Mio.; Vj. EUR 57,3 Mio.), Verbindlichkeiten aus Lieferungen

und Leistungen (EUR 55,0 Mio.; Vj. EUR 42,6 Mio.) sowie sonstige Verbindlichkeiten (EUR 35,2 Mio.; Vj. EUR 35,6 Mio.).

Die Kapitalflussrechnung beinhaltet im Unterschied zur Konzern-Kapitalflussrechnung auch die Liquiditätsflüsse zwischen verbundenen Unternehmen und stellt sich wie folgt dar:

in Mio. EUR	2024	2023	Veränderung
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	115,8	80,6	+35,2
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-12,6	-13,3 ¹⁾	+0,7
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	-146,2	265,9 ¹⁾²⁾	-412,1
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	-43,0	333,2	-376,2
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	432,6	99,4	+333,2
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	389,6	432,6	-43,0

¹⁾ Vorjahreswerte wurden aufgrund von Neuordnungen zwischen den Cash Flows aus Investitions- und Finanzierungstätigkeit angepasst.

²⁾ Einschließlich Zahlungsmittelabfluss aus der vorfristigen Auflösung der Zinsswaps (EUR 42,8 Mio.).

Die Verminderung des Finanzmittelbestandes ergab sich im Wesentlichen aus Tilgungen von Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (EUR 81,0 Mio.; Vj. EUR 399,7 Mio., (davon EUR 318,0 Mio. Sondertilgungen)) sowie aus laufenden Zinszahlungen (EUR 65,2 Mio.; Vj. EUR 117,1 Mio.). Im Vorjahr ergab sich der insgesamt positive Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit noch im Wesentlichen aus der Zuführung von Gesellschaftermitteln zu den Kapitalrücklagen (EUR 782,6 Mio.). Der Anstieg des positiven Cash Flows aus laufender Geschäftstätigkeit ergibt sich aus erhöhten Zuflüssen aufgrund der erneut verbesserten Ertragsituation in Folge der erhöhten Passagiermenge. Der Cash Flow aus Investitionstätigkeit ist aufgrund des Fokus auf Erhaltungs- und Optimierungsinvestitionen erneut auf einem niedrigen Niveau.

Wesentliche Zahlungsverpflichtungen bestehen aus den Leasingverträgen mit den Dalandi Objekt KGs in Höhe von EUR 146,6 Mio. (davon EUR 135,3 Mio. über 1 bis 5 Jahre).

III. Risiken und Chancen

A. Risikomanagementsystem

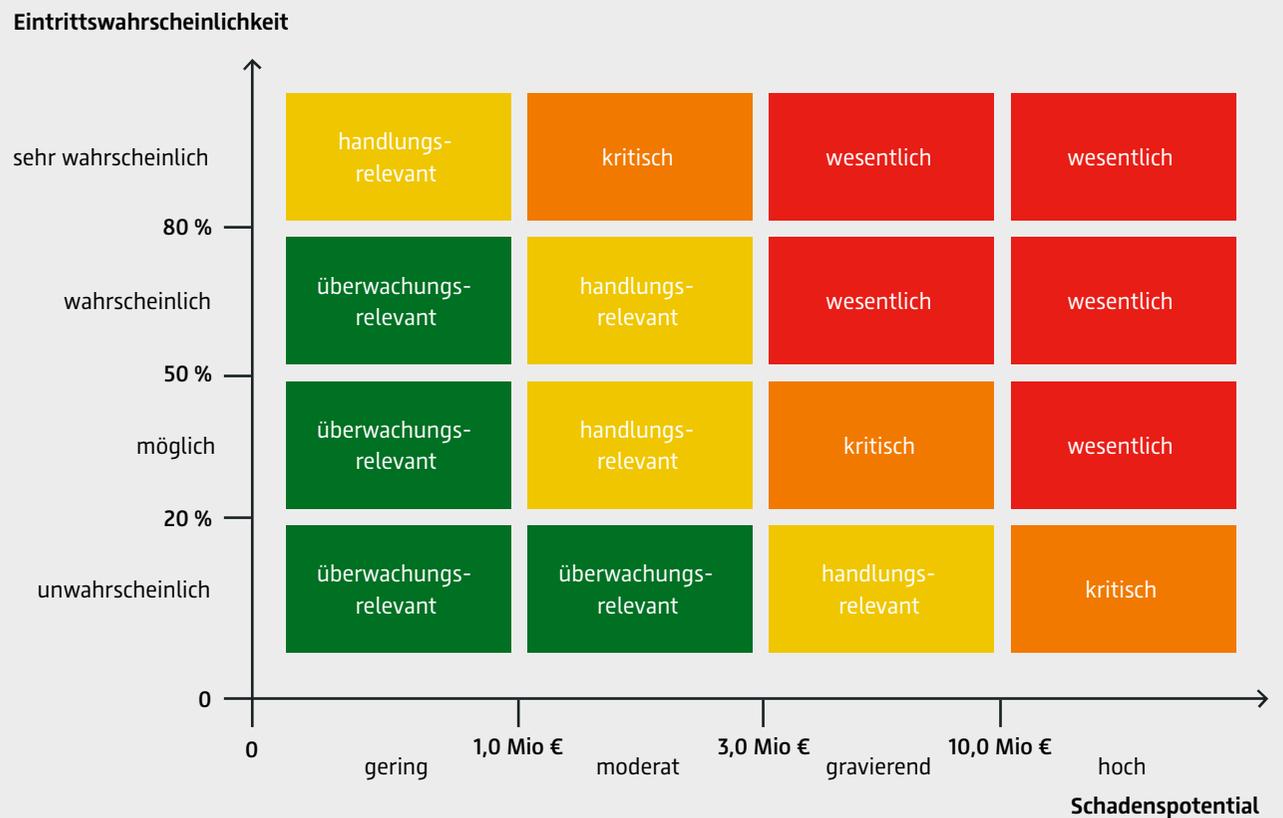
Bei der FBB GmbH einschließlich ihrer Tochtergesellschaften ist ein umfangreiches Risikomanagementsystem implementiert. Verantwortlich für die übergreifende Steuerung und Berichterstattung von Risiken ist das Zentrale Risikomanagement des Unternehmens.

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 ist 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 Ad-äquanz von Gegenmaßnahmen zur Umsetzung der von der Geschäftsführung vorgegebenen Risiko-Strategie und -Politik.

Basis für die Risikobewertung sind die Wirtschafts-, Mittelfrist- und Businessplanungen. Dabei wird das Netto-Risiko als negative Ergebnisabweichung von diesen Planwerten definiert. Abhängig von der quantitativen Bewertung des Risikos erfolgt im Folgenden eine Einordnung dieser in Risikoklassen (wesentlich, kritisch, handlungsrelevant, überwachungsrelevant) in Bezug auf die Konzernliquidität:



B. Wesentliche und kritische Risiken

Wesentliche sowie kritische Risiken entsprechend der Kategorisierung in der im vorigen Abschnitt dargestellten Matrix, welche einen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit bzw. das Ergebnis des FBB-Konzerns und der FBB GmbH haben könnten, werden im Folgenden erläutert.

1. Wesentliche Risiken

Rückgang Flugaufkommen

Potenziell weitere Steuer- und Abgabenerhöhungen für den Luftverkehr, die Ausweitung regulatorischer Vorgaben bzw. Insolvenzen großer Airline Kunden können zum Rückgang des Fluggastaufkommens und damit zum Nichterreichen geplanter zukünftiger Aviation-, Non Aviation- und Mieterlöse sowie dem Ausfall bestehender Forderungen führen. Das Risiko wird für die Leistungsindikatoren PAX und EBITDA vor Sondereinflüssen als wahrscheinlich mit hohem Schadenspotential angesehen. Darüber hinaus resultieren Unsicherheiten hinsichtlich des erwarteten Verkehrsaufkommens aufgrund eines veränderten Konsumverhaltens der Verbraucher. Dieses veränderte Verhalten wird maßgeblich durch die aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, insbesondere die anhaltende Rezession und steigende Inflationsraten, beeinflusst. Dieses Risiko wird als möglich mit hohem Schadenspotential eingeschätzt.

Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos sind die laufende Überwachung der offenen Forderungspositionen einschließlich Key-Account-Management, die Eruierung von Wachstumspotentialen (bspw. zusätzliche Stationierung von Flugzeugen am Standort BER), Maßnahmen zur Stärkung und Wiederbelebung des touristischen Flugverkehrs, Schaffung einer hohen Attraktivität für das lokale Passagierpotential (Catchment Area) bspw. durch fortlaufende Optimierung der Abfertigungsprozesse. Darüber hinaus wird die Erweiterung und der Ausbau digitaler Anwendungen zur Verbesserung des Passagierservices vorangetrieben.

Zudem bestehen mittelfristig Risiken für die Verkehrsentwicklung durch eingeschränkte Verfügbarkeit neuer Fluggeräte. Aufgrund von Verzögerungen bei der Auslieferung bestellter Luftfahrzeuge besteht die Gefahr, dass nicht alle Strecken planmäßig bedient werden können. Die Risiken werden als wahrscheinlich mit hohem Schadenspotential eingeschätzt.

Gesamtwirtschaftliche/politische

Einen bedeutenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung des Luftverkehrs und somit auch des FBB-Konzerns können konjunkturelle Schwankungen haben. Aufgrund der aktuellen konjunkturellen Entwicklung in Deutschland werden hieraus kurzfristig noch wesentliche Risiken für die beiden bedeutsamsten Leistungsindikatoren gesehen. Mittelfristig schwächt sich die Einschätzung zu einem kritischen Risiko ab. Kurzfristig wird das Risiko als hoch mit hohem Schadenspotential bewertet.

Zudem könnten weitere unsichere politische Situationen und die Tendenz zu gewaltsamen Konfliktlösungen (bspw. Terroranschlägen sowie kriegerische Auseinandersetzungen) in vielen Ländern den Luftverkehr weiter negativ beeinflussen. Ein nachhaltiger Entfall des Flugverkehrs aufgrund weiterer Kriegshandlungen wird als sehr wahrscheinlich mit hohem Schadenspotential eingeschätzt.

Umweltrisiken

Risiken, die in Zusammenhang mit der Beseitigung von umweltbelastenden Verunreinigungen, insbesondere Bodenverunreinigungen, entstehen können, werden als wahrscheinlich mit hohem Schadenspotential im Hinblick auf das EBITDA vor Sondereinflüssen eingeschätzt. Ein mögliches Ausmaß von Bodenverunreinigungen wird derzeit noch für den ehemaligen Flughafenstandort Tegel gutachterlich ermittelt. Im Zuge der Gesamtrechtsnachfolge der FBB GmbH für die Berliner Flughafen-gesellschaft mbH, als ehemalige Betreiberin des Flughafens Tegel, kann eine Haftung zur Beseitigung möglicher Umweltschäden nicht ausgeschlossen werden.

2. Kritische Einzelrisiken

Bezeichnungen	Einschätzung ¹⁾ und Beschreibungen und Tendenz zum Vorjahr	Maßnahmen
Mittelfristiges Liquiditätsrisiko	<p>Einschätzung: unwahrscheinlich/hoch</p> <p>Risiko: Die Liquidität des FBB-Konzerns und der FBB GmbH ist nach dem derzeitigen Stand der Planungen bis voraussichtlich Juni 2026 gesichert. Im Juli 2026 ist das Konsortialdarlehen zur Rückzahlung fällig.</p> <p>Zum Erhalt der Zahlungsfähigkeit im Jahr 2026 ist der FBB Konzern und die FBB GmbH auf die erfolgreiche Umsetzung des Teilentschuldungskonzepts sowie eine Refinanzierung der Konsortialdarlehen angewiesen.</p> <p>Tendenz zum Vorjahr: moderat gesunken.</p>	Umsetzung des Teilentschuldungskonzepts und Refinanzierung Konsortialdarlehen.
Weltweite Pandemie führt zum Zusammenbruch der globalen Flugbewegungen	<p>Einschätzung: unwahrscheinlich/hoch</p> <p>Massive längerfristige Einschränkung des globalen Flugbetriebes mit Auswirkung auf PAX und EBITDA.</p> <p>Tendenz zum Vorjahr: geringfügig gesunken.</p>	Latente Betrachtung relevanter Entwicklungen sowie Aktualisierung bestehender Notfallpläne nach jeweiligen behördlichen Anforderungen.
Rückgang Verkehrsaufkommen durch Reduzierung der Betriebszeiten	<p>Einschätzung: unwahrscheinlich/hoch</p> <p>Rückgang der Attraktivität des Standortes durch Einschränkungen von Betriebszeiten mit Auswirkung auf PAX und EBITDA.</p> <p>Tendenz zum Vorjahr: Risiko wurde neu aufgenommen.</p>	Maßnahmen zur Lärmvermeidung sowie Anreize zum Einsatz lärmreduzierten Fluggeräts.
Schäden an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	<p>Einschätzung: unwahrscheinlich/hoch</p> <p>Ungeplante Schäden bzw. Kosten an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen u. a. auf Grund erhöhten Pflegebedarfes wg. Klimawandel, Schädlingsbefall oder Wildverbiss mit Auswirkung auf EBITDA.</p> <p>Tendenz zum Vorjahr: Risiko wurde neu aufgenommen.</p>	Latente Beobachtung entsprechender Entwicklungen, Abstimmung mit Fachexperten sowie mit Behörden. Planung entsprechender Maßnahmen im Bedarfsfall.
Mittelfristige Zinsänderungsrisiken	<p>Einschätzung: möglich/gravierend</p> <p>Fälligkeit der Fremdfinanzierungsverträge aus dem BER-Bauvorhaben im Jahr 2026.</p> <p>Tendenz zum Vorjahr: geringfügig gestiegen.</p>	Laufende Marktbeobachtung sowie der Erarbeitung eines tragfähigen Finanzierungskonzeptes.
Eingeschränkte Wirksamkeit des internen Kontrollsystems (IKS)	<p>Einschätzung: unwahrscheinlich/hoch</p> <p>Eingeschränkt wirksame Elemente des internen Kontrollsystems könnten zu Vermögensverlusten führen.</p> <p>Tendenz zum Vorjahr: geringfügig gefallen.</p>	Durchführung regelmäßiger und anlassbezogener systematischer Bewertung prozessualer Risiken sowie Einführung neuer bzw. Aktualisierung bestehender Kontrollen.
Rückgang Verkehrsaufkommen durch Personalknappheit bei Airlines	<p>Einschätzung: unwahrscheinlich/hoch</p> <p>Strukturelle Verschiebungen in den Arbeitsmärkten und volatile Verkehrsentwicklungen in der Vergangenheit belasten die Personalkapazitäten von Airlines und können zu Crewengpässen führen mit Auswirkung auf PAX und EBITDA.</p> <p>Tendenz zum Vorjahr: Risiko wurde neu aufgenommen.</p>	Regelmäßige Abstimmungen mit Airlines im Rahmen der Bewertung des Risikos sowie Beachtung des Arbeitsmarktes.

¹⁾ Einschätzung gem. Kategorisierung in der obigen Matrix

C. Allgemeine Risiken

Weitere derzeit als handlungs- und überwachungsrelevant eingestufte Risiken bestehen bzgl. möglicher Bonitätsrisiken. Diese, sowie sonstige allgemeine, nicht weiter im Einzelnen aufgeführte Risiken, sind im Risikomanagementsystem des FBB-Konzerns erfasst und unter laufender Beobachtung.

D. Würdigung des Gesamtrisikos

Das Risikomanagementsystem des FBB-Konzerns wies keine Einzelrisiken oder aggregierte Risiken mit bestandsgefährdendem Charakter auf.

Hinsichtlich des mittelfristigen Liquiditätsrisikos geht die Geschäftsführung davon aus, dass die Kapitalzuführung der Gesellschafter an die FBB über bis zu EUR 660 Mio. im Jahr 2026 zur Umsetzung des Teilentschuldungskonzepts auf Basis der noch vorzunehmenden Zustimmung der jeweiligen Haushaltsgesetzgeber sowie des positiven Market Economy Operator Tests (MEOT) erfolgen wird und das im Juli 2026 auslaufende Konsortialdarlehen durch eine selbständige Finanzierung abgelöst werden kann.

E. 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. Für den Erhalt und die positive Entwicklung der Marktposition des BER ist ein funktionelles und zielgerichtetes Chancenmanagement von zentraler Bedeutung. Dieses ist im FBB-Konzern Bestandteil der Strategie- und Planungsprozesse. Als Chancen werden künftige Entwicklungen und Ereignisse gesehen, die zu positiven Abweichungen in Bezug auf die Planansätze führen können. Dabei werden sowohl externe (bspw. Markteinflüsse) als auch interne Chancen (bspw. Effizienzsteigerungen) betrachtet. Die Geschäftsführung sowie die Bereichsleitungen sind vornehmlich dafür verantwortlich, Maßnahmen zur Chancennutzung abzuleiten und umzusetzen.

Nachfolgend werden die Chancen für den Konzern sowie die FBB GmbH in der Reihenfolge abnehmender Bedeutung erläutert.

1. Erholung des Flugverkehrs

Die zentrale Planungsgröße für die Einschätzung und Steuerung des wirtschaftlichen Erfolgs des BER ist die Anzahl der begrünten Passagiere. Nach dem erheblichen Einbruch des Flugverkehrs – bis hin zur temporären Einstellung – im Zuge der weltweiten Coronapandemie stellt der Umfang und die Geschwindigkeit der Erholung sowie der Expansion des Flugverkehrs eine Chance für die kurz- und mittelfristige Entwicklung des BER dar. Insbesondere eine schnellere Rückkehr zum Passagieraufkommen der Vor-Corona-Jahre würde zu einer deutlichen Entlastung der Liquiditäts- und Ertragslage führen. Zum Ende des Geschäftsjahres 2024 geht der Konzern weiterhin von der in Abschnitt V.A. dargestellten Entwicklung der Passagierzahlen aus.

2. Energieeffizienz

Der Flughafen BER verfolgt das Klimaziel der CO₂-Neutralität bis 2045. Die Umsetzung dieser CO₂-Strategie ist mit Kosten verbunden. Im Bereich der Energieerzeugung und -einsparung sowie der erneuerbaren Energien ist allgemein eine fortschreitende Effizienzsteigerung zu beobachten. Sollte sich diese Entwicklung in beschleunigtem Maß fortsetzen, könnten durch ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis bei der emissionsarmen Energieerzeugung die Kosten für die CO₂-Neutralität des Flughafens BER das erwartete Niveau unterschreiten. Langfristig könnte damit eine gegenüber der Planung verbesserte Ergebnisentwicklung einhergehen. Die Entwicklungen sind derzeit noch nicht ausreichend sicher bewertbar und somit noch nicht in der Unternehmensplanung konkretisiert.

3. Immobilienentwicklung

Die Immobilienentwicklung und -vermarktung durch Etablierung hochwertiger Nutzungen in Terminalnähe sowie die Ausbildung des Flughafenstandortes mit seinen Entwicklungsquartieren sollen künftig einen nennenswerten Beitrag zur Verbesserung der Erlössituation des Unternehmens leisten.

4. Optimierte Organisationsstruktur und Prozesse

Anpassungen der Organisationsstruktur des FBB-Konzerns 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.

Insbesondere durch Automatisierungs- und Digitalisierungsangebote sowie intensivierte Zusammenarbeit mit allen Prozesspartnern sollen die Check-In- und weitergehend auch die Sicherheitsprozesse weiterhin optimiert und so auch die Kundenzufriedenheit und die verfügbare Zeit zur Nutzung der kommerziellen Angebote erhöht werden.

IV. Erklärung zur Unternehmensführung³

Mit Beschluss vom 17. März 2023 legte der Aufsichtsrat der FBB GmbH für den Frauenanteil im Aufsichtsrat (50 %) sowie in der Geschäftsführung der FBB GmbH (33 %) die Zielgrößen fest. Diese Zielgrößen sollen innerhalb von fünf Jahren erreicht werden. Mit Stand 31. Dezember 2024 ist die Zielgröße beim Frauenanteil in der Geschäftsführung bereits erreicht.

Anteil von Frauen in Aufsichtsgremien und Führungspositionen

in %	FBB GmbH		
	Zielgrößen		Stand 31.12.2024
	2025	2024	
Aufsichtsrat	50	50	30
Geschäftsführung	33	33	33

Die untenstehende Übersicht hinsichtlich der Zielgrößen für die Ebene unterhalb der Geschäftsführung enthält eine Gegenüberstellung der Zielsituation zum Ende des Jahres 2024.

Anteil von Frauen in ausgewählten Führungspositionen

in %	FBB GmbH		
	Zielgrößen		Stand 31.12.2024
	2024	2025 ¹⁾	
Betriebsleitung	28	28	30
Abteilungsleitung	21	21	21
Teamleitung	33	38	29

¹⁾ Der Zeitraum zur Erreichung der Frauenquoten-Ziele wurde bis Ende 2025 festgelegt.

³ Die Angaben in diesem Abschnitt sind nicht Gegenstand der Jahres- und Konzernabschlussprüfung.

Insgesamt liegt der Frauenanteil bei den Führungspositionen im FBB-Konzern unverändert bei 26 %. Der Frauenanteil aller Beschäftigten im FBB-Konzern blieb ebenso 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. Für die Tochtergesellschaften wurden mangels Erheblichkeit keine expliziten Zielgrößen festgelegt.

V. Ausblick

A. Entwicklung des Geschäftsbetriebs

Unter Berücksichtigung der aktuellen geopolitischen und makroökonomischen Rahmenbedingungen wird grundsätzlich weiterhin von einem Wachstum des Luftverkehrs ausgegangen. Gestützt wird diese Einschätzung von positiven Signalen zum Winterflugplan 2024/2025 und den Steigerungsraten der Passagierzahlen im abgelaufenen Geschäftsjahr.

Die Verkehrsentwicklung für das Geschäftsjahr 2025 könnte jedoch geprägt sein durch die wettbewerbsnachteiligen hohen Standortkosten für Verkehrsflughäfen in Deutschland. Insbesondere die seit dem 1. Mai 2024 erneut erhöhten Luftverkehrssteuern könnten in Kombination mit der eingeschränkten Verfügbarkeit moderner Fluggeräte aufgrund von Produktions- und Lieferschwierigkeiten sowie unvorhergesehener Triebwerkswartungen wachstumshemmend wirken. Zudem beeinflussen die Rahmenbedingungen des weiterhin anhaltenden russischen Angriffskriegs auf die Ukraine, des fortdauernden Nahostkonflikts sowie eine schwache konjunkturelle Lage den Luftverkehrsmarkt negativ. Insgesamt sind die Geschäftsentwicklung und damit einhergehend die Ertragsaussichten für das Geschäftsjahr 2025 mit Planungsunsicherheiten behaftet.

Für 2025 ist ein Passagieraufkommen in Höhe von insgesamt 26,6 mPAX erwartet. Dies entspricht einer Steigerung um +1,1 mPAX (+4,3 %) gegenüber dem Geschäftsjahr 2024. Basierend auf der Verkehrs- bzw. Passagierplanung wird für 2025 von Umsatzerlösen in Höhe von EUR 674,9 Mio. im Konzern ausgegangen.

Neben der positiven Verkehrs- und damit einhergehenden Umsatzentwicklung besteht unverändert ein Fokus auf betrieblicher Effizienz zur Erreichung der mittelfristigen Ziele.

Für das Geschäftsjahr 2025 wird ein Konzernjahresfehlbetrag von EUR 93,0 Mio. sowie ein positives EBITDA vor Sondereinflüssen von EUR 186,1 Mio. erwartet. Für die FBB GmbH wird von einem EBITDA vor Sondereinflüssen von EUR +144,4 Mio. sowie einem Jahresfehlbetrag von EUR 98,1 Mio. ausgegangen.

Die Investitionen werden den strategischen und operativen Bedarfen folgend geplant. Für 2025 wird konzernweit von einem Volumen von rd. EUR 111,5 Mio. ausgegangen. Hierbei sind auch Investitionen in erneuerbare Energien berücksichtigt, deren Umfang mittelfristig weiter zunehmen wird.

B. Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns sowie der FBB GmbH

Die langfristige Verkehrsentwicklung am Flughafen BER wird wesentlich durch das Wirtschaftswachstum und die demografische Entwicklung in Deutschland und Europa bestimmt.

Trotz vorübergehender wirtschaftlicher Schwankungen, hoher Standortkosten in Deutschland und aktueller Lieferschwierigkeiten bei Boeing wird in den nächsten Jahren ein moderates, aber kontinuierliches Wachstum des Passagieraufkommens erwartet.

Die zunehmende Auslastung der BER-Infrastruktur in Verbindung mit einer Fixkostendegression ermöglicht eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung. Zusätzlich zum steigenden Fluggastaufkommen eröffnen sich Erlöspotenziale durch den kontinuierlichen Ausbau der kommerziellen Angebote – insbesondere in der Parkraumbewirtschaftung und der Vermarktung von Terminalflächen.

Vor diesem Hintergrund ist die Finanzierung des FBB-Konzerns nach aktuellem Stand bis Juni 2026 gesichert. Mit erfolgreicher Umsetzung des Teilentschuldungskonzepts soll die auslaufende Konsortialfinanzierung durch eine selbständige Finanzierung abgelöst werden.

Schönefeld, 28. März 2025



Aletta von Massenbach



Michael Halberstadt



Thomas Hoff Andersson

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024

Aktiva

Aktiva		31.12.2024		31.12.2023	
		EUR	EUR	EUR	EUR
A.	Anlagevermögen				
I.	Immaterielle Vermögensgegenstände				
1.	Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	412.728.754,73		412.986.474,73	
2.	Geleistete Anzahlungen	977.949,33	413.706.704,06	438.608,25	413.425.082,98
II.	Sachanlagen				
1.	Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.021.707.651,05		3.101.893.053,91	
2.	Technische Anlagen und Maschinen	447.416.641,00		487.430.641,00	
3.	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	87.789.245,00		87.216.113,00	
4.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	43.082.704,32	3.599.996.241,37	43.486.282,25	3.720.026.090,16
III.	Finanzanlagen				
	Beteiligungen		51.200,00		51.200,00
			4.013.754.145,43		4.133.502.373,14
B.	Umlaufvermögen				
I.	Vorräte				
	Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		2.045.872,38		1.823.756,29
II.	Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	47.085.752,23		33.469.106,50	
2.	Sonstige Vermögensgegenstände	10.054.971,54	57.140.723,77	9.247.504,92	42.716.611,42
III.	Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		390.824.485,80		433.696.639,54
			450.011.081,95		478.237.007,25
C.	Rechnungsabgrenzungsposten		9.721.363,26		9.945.279,68
			4.473.486.590,64		4.621.684.660,07

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023

Passiva

Passiva		31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
A.	Eigenkapital		
I.	Gezeichnetes Kapital	11.000.000,00	11.000.000,00
II.	Kapitalrücklage	3.891.328.275,68	3.891.328.275,68
III.	Konzernbilanzverlust	-3.152.953.826,68	-3.018.423.999,99
IV.	Nicht beherrschende Anteile	-405.561,79	-568.905,30
		748.968.887,21	883.335.370,39
B.	Sonderposten für Investitionszuschüsse	63.707.411,00	67.181.484,00
C.	Rückstellungen		
1.	Rückstellungen für Pensionen	3.204.375,00	3.486.960,00
2.	Steuerrückstellungen	620.538,24	1.667.000,00
3.	Sonstige Rückstellungen	104.386.320,70	71.106.264,41
		108.211.233,94	76.260.224,41
D.	Verbindlichkeiten		
1.	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.005.033.647,72	2.096.814.828,60
2.	Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1.534.028,41	2.146.634,23
3.	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	75.109.999,69	45.667.224,25
4.	Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	1.357.023.916,12	1.336.252.816,13
5.	Sonstige Verbindlichkeiten – davon aus Steuern EUR 2.310.027,99 (i. Vj. EUR 6.578,57) –	37.202.801,52	35.753.441,19
		3.475.904.393,46	3.516.634.944,40
E.	Rechnungsabgrenzungsposten	76.694.665,03	78.272.636,87
		4.473.486.590,64	4.621.684.660,07

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

		2024 EUR	2023 EUR
1.	Umsatzerlöse	645.735.453,91	481.978.628,64
2.	Andere aktivierte Eigenleistungen	5.838.194,59	5.715.215,61
3.	Sonstige betriebliche Erträge	14.027.333,59	18.368.815,46
		665.600.982,09	506.062.659,71
4.	Materialaufwand		
	a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	13.526.488,58	12.625.197,88
	b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	205.609.339,80	105.669.744,97
5.	Personalaufwand		
	a) Löhne und Gehälter	133.670.942,64	118.288.089,85
	b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung – davon für Altersversorgung EUR 5.494.092,62 (i. Vj. EUR 5.275.109,14) –	30.688.557,56	28.247.020,90
6.	Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	210.079.579,10	203.532.453,59
7.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	130.952.182,22	156.034.209,36
8.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	14.666.243,60	9.594.874,16
9.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen – davon aus Aufzinsung EUR 721.814,50 (i. Vj. EUR 639.789,25) –	86.987.219,71	101.076.938,44
10.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	550.324,59	540.315,30
11.	Ergebnis nach Steuern	-131.797.408,51	-210.356.436,42
12.	Sonstige Steuern	2.569.074,67	2.448.654,86
13.	Konzernjahresfehlbetrag	-134.366.483,18	-212.805.091,28
14.	Auf nicht beherrschende Anteile entfallender Gewinn	163.343,51	157.561,10
15.	Konzernverlust	-134.529.826,69	-212.962.652,38
16.	Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-3.018.423.999,99	-2.805.461.347,61
17.	Konzernbilanzverlust	-3.152.953.826,68	-3.018.423.999,99

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

	2024 TEUR	2023 TEUR
Einzahlungen (+) von Kunden für den Verkauf von Erzeugnissen, Waren und Dienstleistungen	593.952	463.262
Auszahlungen (-) an Lieferanten und Beschäftigte	-455.415	-355.364
Sonstige Einzahlungen (+), die nicht der Investitions- oder der Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	34.559	30.274 ¹⁾
Sonstige Auszahlungen (-), die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind (i. Vj. Einzahlungen)	-4	5
Ertragsteuerzahlungen	-550	-540
Zahlungen Umsatzsteuern und sonstige Steuern (-)	-24.168	-17.698
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	148.374	119.939
Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-9.541	-10.826
Einzahlungen (+) aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	201	760
Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-41.120	-42.530 ²⁾
Erhaltene Zinsen	14.924	8.948 ¹⁾
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-35.536	-43.648
Einzahlungen (+) aus Eigenkapitalzuführungen der Gesellschafter des Mutterunternehmens	0	782.636
Auszahlungen (-) aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten	-90.515	-409.030
Gezahlte Zinsen (-)	-65.195	-117.139
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-155.710	256.467²⁾
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-42.872	332.758
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	433.678	100.938
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	390.824	433.696
<i>- davon Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten -</i>	<i>390.824</i>	<i>433.697</i>

¹⁾ Der Vorjahreswert wurde in Bezug auf den Ausweis der erhaltenen Zinsen angepasst.

²⁾ Der Ausweis der erhaltenen Einzahlungen aus Zuschüssen erfolgt saldiert mit den Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen. Der Vorjahreswert wurde dahingehend angepasst.

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2024

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

Die Finanzierung der FBB GmbH war in 2024 über die Kapitalzuführung der Gesellschafter in 2023 sowie den positiven Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit vollständig gedeckt. Mit dem Comfort Letter vom 15. November 2024 hat die EU-Kommission im informellen Verfahren, auf der Grundlage der von der FBB und der Bundesregierung vorgelegten Informationen, unter anderem einer unabhängigen Bewertung hinsichtlich der Erfüllung der Voraussetzungen, das Ende dieser beihilferechtlichen Regelungen („Auflagen“), mithin den „Exit“ aus dem Temporary Framework und damit der Genehmigung vom 1. Februar 2022 mit Wirkung seit dem 30. Juni

2024 bescheinigt. Damit hat die FBB die Grundlage geschaffen für die weitere Umsetzung des Teilentschuldungskonzepts in 2026. Eine entsprechende Beschlussfassung der Gesellschafter zur Durchführung der in dem Rahmen geplanten Kapitalzuführung in 2026 ist am 9. Dezember 2024 unter Haushaltsvorbehalt erfolgt.

Die Finanzierung der FBB ist auf Basis der vorhandenen Liquidität und nach dem gegenwärtigen Stand der Planung bis voraussichtlich Juni 2026 gesichert.

Vor diesem Hintergrund wird der Konzernabschluss unter Zugrundelegung der Going-Concern-Prämisse aufgestellt.

Konsolidierungskreis

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

Auf die Angaben zum Anteilsbesitz wird verwiesen.

Konsolidierungsgrundsätze

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

Der für die Bestimmung des Zeitwerts der in den Konzernabschluss aufzunehmenden Vermögensgegenstände, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten und Sonderposten und der für die Kapitalkonsolidierung maßgebliche Zeitpunkt ist grundsätzlich der, zu dem das Unternehmen Tochterunternehmen geworden ist.

Für die erstmalig vor dem 1. Januar 2009 konsolidierten Unternehmen wird für die Kapitalkonsolidierung die Buchwertmethode beibehalten (§ 301 Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 a. F. HGB). Dabei wird der in der Bilanz der FBB aktivierte Buchwert der Anteile an den konsolidierten Unternehmen mit dem zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung in den Bilanzen dieser Tochterunternehmen ausgewiesenen Eigenkapital verrechnet. Das Eigenkapital wird mit dem Betrag angesetzt, der dem Buchwert der zum Konsolidierungszeitpunkt 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-Objektgesellschaften 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.) ver-

rechnet. 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 beizulegenden Wertes 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 2029. Bei Ertragswertunterschreitungen in diesem Zeitraum (bis zum 31. Dezember 2029) wird von einer vorübergehenden Wertminderung ausgegangen. Damit liegt der Buchwert zum Bilanzstichtag um den Betrag der nicht als dauerhaft eingeschätzten Wertminderung über dem zum Bilanzstichtag ermittelten beizulegenden Wert. Dieser nicht dauerhaft niedrigere beizulegende Wert ergibt sich fast ausschließlich aus der temporär geringeren Auslastung der Terminals durch das zu erwartende verminderte Passagieraufkommen, welches sich voraussichtlich erst gegen Mitte der 30er Jahre wieder auf das Niveau vor der Coronapandemie erholen wird.

Außerplanmäßige Abschreibungen (TEUR 30) betreffen dauerhafte Wertminderungen von Ausstattungen der stillgelegten Terminalinfrastruktur T5 (ehem. Flughafen Schönefeld).

Geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten von bis zu EUR 250,00 werden im Jahr des Zugangs sofort als Aufwand erfasst. Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten zwischen EUR 250,01 und EUR 800,00 werden einzeln erfasst und im Jahr des Zugangs vollständig abgeschrieben.

Für das Sachanlagevermögen wurden folgende Nutzungsdauern in Jahren zugrunde gelegt:

Bauten	5 — 60
Technische Anlagen und Maschinen	3 — 60
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1 — 30

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 des Umlaufvermögens sind zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt, der sich am Marktwert für unerschlossenes Bauerwartungsland orientiert. Dieser Wert wurde unter der Annahme der Erschließung und Verwertung als Gewerbegebiet ermittelt.

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

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

Das **Gezeichnete 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 sie wurden zum nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigem Erfüllungsbetrag passiviert. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr 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 1,90 % (Vj. 1,82 %) 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 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 Heubeck Richttafeln 2018 G der Heubeck AG.

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 Effekte aus Zinssatzänderung werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

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 1,96 % (Vj. 1,75 %). Es wurde ein Gehaltstrend von 2,2 % 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.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

Anlagevermögen

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

	31.12.2024 TEUR	31.12.2023 TEUR
Immaterielle Vermögensgegenstände	413.707	413.425
Sachanlagen	3.599.996	3.720.026
darunter Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.021.708	3.101.893
darunter Anzahlungen und Anlagen im Bau	43.083	43.486
Finanzanlagen	51	51
Gesamt	4.013.754	4.133.502

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 Grundstücksverwaltungs-

gesellschaften 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

	31.12.2024 TEUR	31.12.2023 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	47.086	33.469
davon kurzfristige Forderungen	47.086	33.289
davon mittel- und langfristige Forderungen (Laufzeit > 1 Jahr)	0	180
Sonstige Vermögensgegenstände	10.055	9.248
davon kurzfristig	10.055	9.248
Gesamt	57.141	42.717

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten Grundstücke in Höhe von TEUR 3.034 (Vj. TEUR 3.034).

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten sind Auszahlungen für zukünftige Aufwendungen erfasst. Im Wesentlichen bestehen diese mit TEUR 4.698 (Vj. TEUR 5.651) für vorausgezahlte Bürgschaftsentgelte mit einer Laufzeit bis März 2025.

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 aufgrund der Verlusthistorie nicht angesetzt. Die aktiven latenten Steuern wurden mit passiven latenten Steuern aus Bilanzdifferenzen im Finanzanlagevermögen und Rückstellungen saldiert. Der Aktivüberhang in Höhe von TEUR 227.626 wurde in Ausübung des Wahlrechts gemäß § 298 HGB i. V. m. § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB nicht aktiviert.

Gezeichnetes Kapital

Das Stammkapital beträgt wie im Vorjahr TEUR 11.000.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beläuft sich unverändert zum Vorjahr auf EUR 3.891,3 Mio.

Bilanzverlust

Der Konzernjahresfehlbetrag beträgt im Geschäftsjahr TEUR 134.366 (Vj. TEUR 212.805). Nach Berücksichtigung der Ergebnisanteile anderer Gesellschafter (TEUR 163; Vj. TEUR 158) ergibt sich zuzüglich des Konzernverlustvortrags aus dem Vorjahr (TEUR 3.018.424) ein Konzernbilanzverlust in Höhe von TEUR 3.152.954.

Investitionszuschüsse

Investitionszuschüsse der öffentlichen Hand für Gegenstände des Anlagevermögens (TEUR 63.707; Vj. TEUR 67.181) 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 -12 (Vj. TEUR 16).

Steuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen beinhalten im Wesentlichen ungewisse Grundsteuerpflichtungen für den Standort Schönefeld (TEUR 596; Vj. TEUR 1.642).

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen:

	2024 TEUR	2023 TEUR
Altersteilzeit	37.233	36.403
Schließung Flughafen Tegel	22.669	6.684
Ausstehende Rechnungen	26.121	11.875
Risikovorsorge aufgrund der Verschiebung der Inbetriebnahme BER	704	1.402

Verbindlichkeiten

Die Restlaufzeiten sind im Verbindlichkeitspiegel im Einzelnen dargestellt.

Verbindlichkeitspiegel

in TEUR	Restlaufzeit			Gesamt	
	Art der Verbindlichkeit	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	31.12.2024
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Vorjahr)	95.331 (96.502)	1.909.703 (2.000.313)	286.450 (237.937)	2.005.034	2.096.815
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen (Vorjahr)	1.534 (2.147)	0 (0)	0 (0)	1.534	2.147
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	57.556 (45.667)	17.553 (0)	8.777 (0)	75.109	45.667
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (Vorjahr)	0 (0)	1.357.024 (1.336.253)	1.329.883 (1.256.078)	1.357.024	1.336.253
5. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern: TEUR 2.310 (Vj. TEUR 7) (Vorjahr)	35.763 (35.753)	1.440 (0)	551 (0)	37.203	35.753
Gesamt (Vorjahr)	190.184 (180.069)	3.285.720 (3.336.566)	1.625.661 (1.494.015)	3.475.904	3.516.635

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultieren im Wesentlichen aus der Inanspruchnahme der Kreditlinien der BER-Langfristfinanzierung, von denen TEUR 1.859.076 durch Bürgschaften der Gesellschafter besichert sind.

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 19.749 aus der Zunahme von Sachanlagen in Verbindung mit der am 1. Januar 2024 übernommene Tätigkeiten nach § 5 LuftSiG enthalten, welche in neun verbleibenden Jahresraten beglichen werden.

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 für Investitionen werden entsprechend der Nutzungsdauer der betreffenden Anlagengegenstände ertragswirksam vereinnahmt.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse	2024		2023	
	in TEUR	in %	in TEUR	in %
Aviation / Passenger Services	443.889	68,7	292.432	60,7
Commercial	101.969	15,8	91.200	18,9
Vermietung	66.118	10,2	69.750	14,5
Bauleistungen	0	0,0	66	0,0
Services	11.375	1,8	11.699	2,4
Sonstige	22.384	3,5	16.832	3,5
Gesamt	645.735	100,0	481.979	100,0

Die Umsatzerlöse enthalten periodenfremde Erlöse in Höhe von TEUR 5.354 (Vj. TEUR 3.462). Diese resultieren im Wesentlichen aus periodenfremden Erlösen aus Services in Höhe von TEUR 2.579 (Vj. TEUR 1.422), Vermietung TEUR 1.512 (Vj. TEUR 984), für Versorgungsleistungen in Höhe von TEUR 711 (Vj. TEUR 710) sowie aus Erträgen für Stromsteuer für Vorjahre (TEUR 178; Vj. TEUR 134).

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von TEUR 14.027 (Vj. TEUR 18.369) beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Inanspruchnahme von Investitionszuschüssen in Höhe von TEUR 4.975 (Vj. TEUR 4.975) sowie periodenfremde Erträge in Höhe von TEUR 7.011 (Vj. TEUR 11.718). Diese beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (TEUR 2.089; Vj. TEUR 4.705), Erträge aus der Ausbuchung von Verbindlichkeiten nach deren Verjährung (TEUR 2.775), Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen (TEUR 217; Vj. TEUR 556), Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf das Umlaufvermögen (TEUR 88; Vj. TEUR 410) sowie um Erstattungen aus den Umsatzsteuerjahreserklärungen für Vorjahre in Höhe von TEUR 0 (Vj. TEUR 5.122).

Abschreibungen

Im Berichtsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von TEUR 30 (Vj. TEUR 0) vorgenommen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten mit TEUR 16.200 periodenfremde Aufwendungen aus der Zuführung zur Rückstellung Schließung Tegel.

Darüber hinaus enthalten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen periodenfremde Aufwendungen in Höhe von TEUR 6.116 (Vj. TEUR 12.038). Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Aufwendungen aus der Ausbuchung von Anlagen im Bau in Höhe von TEUR 1.897 (Vj. TEUR 10.037).

Im Vorjahr waren in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen außergewöhnliche Aufwendungen in Höhe von TEUR 42.830 aus der vorzeitigen Auflösung von Zinsswaps enthalten.

Zinsen aus Auf- bzw. Abzinsung von Rückstellungen

Im Berichtsjahr sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen in Höhe von TEUR 722 (Vj. TEUR 640) angefallen.

Sonstige Angaben

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen in Höhe von EUR 149,7 Mio. Im Einzelnen betreffen diese Verpflichtungen folgende vertraglich fixierte bzw. beauftragte Sachverhalte:

Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Mio. EUR		Gesamt	davon bis 1 Jahr	über 1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
1	Schallschutzmaßnahmen	51,0	20,9	30,1	0,0
2	Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen	30,2	24,1	6,1	0,0
3	Obligo im Zusammenhang mit in Prüfung befindlichen Baurechnungen	0,4	0,4	0,0	0,0
4	Zahlungsverpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	68,1	12,1	34,5	21,5
Gesamt		149,7	57,5	70,7	21,5

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 0,4 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 und Fahrzeuge.

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente sind nach Auflösung der Zinsswaps in 2023 derzeit nicht im Einsatz bei der FBB. Gegen einen Anstieg des Zinsniveaus und damit ein-

hergehenden, ansteigenden Finanzierungskosten ist die FBB über eine Festzins-tranche abgesichert. Darüber hinaus ist aufgrund der im Rahmen der Umsetzung des Teilentschuldungskonzepts deutlich reduzierten Anteils an variabel finanzierter BER-Langfristfinanzierung keine Zinsabsicherung erforderlich.

Nahestehende Unternehmen und Personen

Bestehende Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden zu marktüblichen Konditionen vereinbart. Bei Institutionen, die an dem Flughafen 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 2024 wurde wie im Vorjahr nach der direkten Methode vorgenommen. Der Finanzmittelfonds setzt sich aus liquiden Mitteln (TEUR 390.824; Vj. TEUR 433.697) 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:

in TEUR	2023	2022
Abschlussprüfungsleistungen	273	276
Steuerberatungsleistungen	54	54
Gesamt	327	330

Aufsichtsrat

Vertreter des Landes Berlin

Jörg Simon

Vorsitzender des Aufsichtsrates
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Berlin

Dr. Severin Fischer

Staatssekretär
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe
Berlin

Dr. Martina Niemann

Vorstand Finanzen/Controlling
DB Cargo AG
Mainz

Wolfgang Schyrocki

Staatssekretär
Senatsverwaltung für Finanzen
Berlin

Vertreter des Landes Brandenburg

Hendrik Fischer – bis 14. Januar 2025

Staatssekretär
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg
Potsdam

Henner Bunde – bis 31. Dezember 2024

Aufsichtsratsvorsitzender
der gemeinnützigen Gesellschaften
des Unionhilfswerks in Berlin

Katja Rex

Geschäftsführerin für Personal und Soziales
H.E.S. Hennigsdorfer Elektrostahlwerke GmbH
Hennigsdorf

Frank Stolper

Staatssekretär
Ministerium des Innern und für Kommunales des Landes Brandenburg
Potsdam

Dr. Friederike Haase – seit dem 27. Januar 2025

Staatssekretärin
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz
Potsdam

Volker-Gerd Westphal – seit dem 27. Januar 2025

Staatssekretär
Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg
Potsdam

Vertreter der Bundesrepublik Deutschland

Susanne Henckel

Staatssekretärin
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Berlin

Stefan Ramge

Leiter der Abteilung für Beteiligungen, Bundesimmobilien und Privatisierungen
Bundesministerium der Finanzen
Berlin

Arbeitnehmervertreter

Holger Rößler

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates
Gewerkschaftssekretär Luftverkehr
ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Berlin

Olaf Christoph

Freigestelltes Betriebsratsmitglied
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Berlin

Ilona Jülich

Referentin HR Gesundheits- und Veränderungsmanagement
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Berlin

Annika Kitschun

Leiterin Recruiting & Führungskräftemanagement
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Berlin

Andreas Klupsch

Leiter Flughafenfeuerwehr
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Berlin

Ronny Liebrich

Betriebsratsvorsitzender
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Berlin

Sven Munsonius

Sachbearbeiter Facility Management
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Berlin

Ralph Struck

Leiter Facility Management
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Berlin

Sandra Döding

Gewerkschaftssekretärin
ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Berlin

Enrico Rümker

Gewerkschaftssekretär
ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Berlin

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats

Die Erstattungen von Sitzungsgeldern an den Aufsichtsrat beliefen sich auf TEUR 22 (Vj. TEUR 23,8). Darüber hinaus sind TEUR 60,0 (Vj. TEUR 60,0) Aufsichtsratsvergütungen entstanden.

Geschäftsführung

Aletta von Massenbach
Vorsitzende der Geschäftsführung

Michael Halberstadt
Geschäftsführer Personal und Arbeitsdirektor

Thomas Hoff Andersson
Geschäftsführer Aviation/Airport Operations

Im Geschäftsjahr gewährte Gesamtbezüge der Geschäftsführung

in TEUR	Grund- vergütung	Erfolgs- abhängige Vergütung	Arbeitgeber- anteil Sozial- versicherung	Sonstige Bezüge	Gesamt
Aletta von Massenbach	400	180	15	65	660
Michael Halberstadt	300	150	14	47	512
Thomas Hoff Andersson	380	100	15	56	551
Gesamt	1.080	430	45	168	1.723

Die erfolgsabhängige Vergütung betrifft die Geschäftsjahre 2022 bis 2024. Dabei handelt es sich um Einzelzusagen aus dem Jahr 2022. Die Gewährung der erfolgsabhängigen Vergütung stand bisher unter der Bedingung, dass die EU-Kommission dem Vorliegen der Voraussetzungen zum „Exit“ aus dem Temporary Framework zustimmt. Dies erfolgte mit Comfort Letter der EU-Kommission vom 15. November 2024. Die Auszahlung der erfolgsabhängigen Vergütung erfolgt im Jahr 2025.

Gesamtbezüge ehemaliger Mitglieder der Geschäftsführung

Für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung betragen die Bezüge aus Pensionen und Beihilfen im Berichtsjahr TEUR 385 (Vj. TEUR 387). Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen sind in voller Höhe gebildet und belaufen sich zum 31. Dezember 2024 auf TEUR 3.204 (Vj. TEUR 3.487).

Mitarbeiter

Durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter:

Mitarbeiterzahlen	2024	2023
Angestellte	1.934	1.914
Leitende Angestellte	10	10
Aushilfen	29	24
Summe Mitarbeitende gem. § 267 Abs. 5 HGB	1.973	1.948
Auszubildende	117	108
Gesamt	2.090	2.056

Konzernverhältnisse

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

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.

Schönefeld, 28. März 2025



Aletta von Massenbach



Michael Halberstadt



Thomas Hoff Andersson

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Konzerneigenkapitalspiegel

	Eigenkapital des Mutterunternehmens				Nicht beherrschende Anteile		Konzern-eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital EUR	Kapitalrücklage EUR	Bilanzverlust EUR	Summe des Eigenkapitals des Mutterunternehmens EUR	Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Gewinne/Verluste EUR	Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Eigenkapital EUR	EUR
Konzerneigenkapital zum 1. Januar 2023	11.000.000,00	2.570.228.275,68	-2.805.461.347,61	-224.233.071,93	-726.466,40	-726.466,40	-224.959.538,33
Zuführung zur Kapitalrücklage	0,00	1.321.100.000,00	0,00	1.321.100.000,00	0,00	0,00	1.321.100.000,00
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag	0,00	0,00	-212.962.652,38	-212.962.652,38	157.561,10	157.561,10	-212.805.091,28
Konzerneigenkapital zum 31. Dezember 2023	11.000.000,00	3.891.328.275,68	-3.018.423.999,99	883.904.275,69	-568.905,30	-568.905,30	883.335.370,39
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag	0,00	0,00	-134.529.826,69	-134.529.826,69	163.343,51	163.343,51	-134.366.483,18
Konzerneigenkapital zum 31. Dezember 2024	11.000.000,00	3.891.328.275,68	-3.152.953.826,68	749.374.449,00	-405.561,79	-405.561,79	748.968.887,21

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2024

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2024 EUR
	1.1.2024 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	492.408.374,72	13.948.704,00	346.807,48	368.343,88	506.378.615,12
2. Geschäfts- oder Firmenwert	1.636.479,46	0,00	0,00	0,00	1.636.479,46
3. Geleistete Anzahlungen	438.608,25	554.341,08	0,00	-15.000,00	977.949,33
	494.483.462,43	14.503.045,08	346.807,48	353.343,88	508.993.043,91
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	5.118.617.716,12	31.389.619,32 1	4.245.473,71	9.437.330,58	5.155.199.192,31
2. Technische Anlagen und Maschinen	991.938.457,85	4.559.372,74	3.379.572,80	4.237.080,34	997.355.338,13
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	250.841.802,71	26.688.458,76	3.368.213,07	2.972.471,36	277.134.519,76
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	43.501.470,95	18.969.926,30	2.388.466,77	-17.000.226,16	43.082.704,32
	6.404.899.447,63	81.607.377,12	13.381.726,35	-353.343,88	6.472.771.754,52
III. Finanzanlagen					
Beteiligungen	51.200,00	0,00	0,00	0,00	51.200,00
	6.899.434.110,06	96.110.422,20 2	13.728.533,83	0,00	6.981.815.998,43

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Schönefeld

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2024

	Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte		
	1.1.2024 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2024 EUR	31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände							
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	79.421.899,99	14.559.236,81	345.821,36	14.544,95	93.649.860,39	412.728.754,73	412.986.474,73
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	977.949,33	438.608,25
	81.058.379,45	14.559.236,81	345.821,36	14.544,95	95.286.339,85	413.706.704,06	413.425.082,98
II. Sachanlagen							
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.016.724.662,21	119.719.019,02	2.950.636,17	-1.503,80	2.133.491.541,26	3.021.707.651,05	3.101.893.053,91
2. Technische Anlagen und Maschinen	504.507.816,85	46.914.705,73	1.498.591,44	14.765,99	549.938.697,13	447.416.641,00	487.430.641,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	163.625.689,71	28.886.617,54	3.154.413,89	-12.618,60	189.345.274,76	87.789.245,00	87.216.113,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	15.188,70	0,00	0,16	-15.188,54	0,00	43.082.704,32	43.486.282,25
	2.684.873.357,47	195.520.342,29	7.603.641,66	-14.544,95	2.872.775.513,15	3.599.996.241,37	3.720.026.090,16
III. Finanzanlagen							
Beteiligungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	51.200,00	51.200,00
	2.765.931.736,92	210.079.579,10	7.949.463,02	0,00	2.968.061.853,00	4.013.754.145,43	4.133.502.373,14

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 2024, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalpiegel und der für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns (im Folgenden „zusammengefasster Lagebericht“) der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2024 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts 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 zusammengefassten Lageberichts“ 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 zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

- die Erklärung zur Unternehmensführung des Mutterunternehmens nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) einschließlich der hierzu gemachten weiteren freiwilligen Angaben, die in Abschnitt IV des zusammengefassten Lageberichts enthalten sind und
- die im Abschnitt II.I. „Qualitätsmanagement“ und „Nachhaltigkeit“ enthaltenen freiwilligen nicht-finanziellen Angaben.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht 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 zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Kon-

zernabschluss 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmens-tätigkeit 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 Unternehmens-tätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, 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 zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nach-

weise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht 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 zusammengefassten Lagebericht 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie

einzelnen oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts 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 falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt 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.
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung

und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.

- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts 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 zusammengefassten Lagebericht 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 bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Berlin, den 3. April 2025

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Stephan Proplesch
Wirtschaftsprüfer

Robert Jahr
Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber:

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
12521 Berlin

www.berlin-airport.de

www.linkedin.com/company/berlin-brandenburg-airport

Flughafeninfo +49 30 6091 60910

V.i.S.d.P.: Axel Schmidt

Tel. +49 30 6091 70100

Fax: +49 30 6091 70070

E-Mail: pressestelle@berlin-airport.de

Redaktion: Nicole Päuser, Anna Panckow, Juliane Reffert, Katja Schilling

Gestaltung, Realisation: publicgarden GmbH

Fotos, Abbildungen:

Anikka Bauer: S. 4, 6, 9, 11, 12, 13, 14 (2x), 15, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 (2x), 32 (2x), 34 (4x), 35 (3x), 39

Axel Schmidt: S. 41

Benjamin Pritzkeleit: S. 5, 16, 17, 42

Ekaterina Zershchikova: S. 9, 16, 39, 41

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH: S. 23, 33, 34

Guenther Wicker (LIGATUR): S. 5, 6, 7 (2x), 9, 10 (3x), 17, 19, 20, 22, 23, 25, 27, 36, 37, 45

Johannes Dietzmann: S. 28 (2x)

Lucca Bitzer: S. 42

Oliver Lang: S. 11, 12, 33, 40, 41

Steffen Weigelt: S. 43

Visualisierung www.weareforeal.com / [activconsult real estate gmbh \(acre\)](http://activconsultrealestategmbh.com): S. 38

Stand: Mai 2025