

/Perspektiven

Flughafen München: Bericht 2013

Verbindung leben

M



Perspektiven

Unser Unternehmen betreibt eine zentrale Infrastruktureinrichtung des Luftverkehrs und schafft als Teil eines internationalen Netzwerks eine Basis für weltweite Mobilität. Wir bringen Menschen über Grenzen hinweg zueinander und suchen gleichzeitig den offenen, fairen und partnerschaftlichen Dialog mit allen Anspruchs- und Interessengruppen. Im Rahmen unserer Verantwortung für das Gemeinwesen hat der Schutz von Umwelt, Klima und natürlichen Ressourcen für uns eine hohe Bedeutung. Daher streben wir durch unser unternehmerisches, zukunftsorientiertes Handeln eine erfolgreiche Balance zwischen Ökonomie, Ökologie und sozialen Zielsetzungen an. Wir qualifizieren engagierte Mitarbeiter, bieten langfristig attraktive Arbeitsplätze und sind Impulsgeber für Beschäftigung und wirtschaftliche Entwicklung auch außerhalb des Flughafens. Das ist unser Anspruch – Werte schaffen für unsere Kunden, Mitarbeiter, Eigentümer und die Region.

/Marke

Der Flughafen München ist eine Erfolgsgeschichte. Auch künftig wollen wir sie fortschreiben und weiter wachsen. Dafür haben wir uns mit einer neuen Markenidentität positioniert. Der Kern der neuen Marke lautet: **Verbindung leben**. Gemeinsam mit unseren Kunden und Partnern stellen wir uns so den Herausforderungen der Zukunft. Schon heute entwickeln wir mit unserem Wissen und unseren innovativen Ansätzen dynamische Lösungen für morgen. Mit einer starken Marke schaffen wir nachhaltig Werte für das Unternehmen Flughafen, unsere Mitarbeiter, Kunden und Partner.

/Perspektiven 2013

Menschen



Unser Ziel ist der Ausbau der Kundenorientierung und die Steigerung der Attraktivität der angebotenen Produkte und Dienstleistungen für unsere Passagiere und Besucher.

Aus Verantwortung der Umwelt und nachfolgenden Generationen gegenüber wirtschaften wir ressourcenschonend und reduzieren Emissionen und Immissionen.

Wir stehen für eine partnerschaftliche Entwicklung mit der Region, übernehmen Verantwortung für unsere Mitarbeiter und schaffen Mehrwert für unsere Kunden.

Märkte



Ein ausgewogener Beitrag aller Geschäftsbereiche zu Umsatz und Wertschöpfung gleicht konjunkturelle Schwankungen aus und trägt zu einer nachhaltigen Ergebnisentwicklung bei.

Die Reduzierung von Umweltauswirkungen durch den Flughafenbetrieb und der schonende Umgang mit den eingesetzten Ressourcen gelten für die gesamte Wertschöpfungskette unseres Leistungsangebotes.

Als einer der größten Arbeitgeber am Standort engagieren wir uns vielfältig für unsere Mitarbeiter, die Region und im Dialog mit unseren Nachbarn.

Marke

Im Fokus des Berichtes 2013 steht das Thema Marke.



Unsere Marke ist eine Investition in die Zukunft und Voraussetzung für das ökonomische Wachstum in den strategischen Handlungsfeldern.



Ökonomie

Eine zukunftsorientierte und langfristig verantwortungsvolle Unternehmensentwicklung soll das Wachstum des Flughafens sichern. Verantwortung für die Erhaltung von Ressourcen und den Schutz der Umwelt ist zentraler Bestandteil unserer Markenwerte.



Ökologie

Eine gute Zusammenarbeit im Unternehmen und mit Partnern ist das Herzstück unseres Geschäftsmodells. Deswegen lautet unser Markenkern »Verbindung leben«.



Gesellschaft und
Mitarbeiter

/Inhalt

2 Intro

- 6 Geschäftsführer
- 8 Vorwort
- 10 Managementteam
- 14 Rückblick
- 16 Die neue Marke

24 Unternehmensporträt und Strategie

- 26 Unternehmensporträt
- 30 Strategie und Management
- 33 Ausbauplanung

38 Leistungsportfolio

- 40 Aviation
- 47 Non-Aviation
- 52 Qualität und Sicherheit

58 Dialog und gesellschaftliche Verantwortung

- 60 Dialog mit den Anspruchsgruppen
- 63 Partnerschaftliche Entwicklung
- 65 Ökonomischer Nutzen
- 67 Gesellschaftliches Engagement

70 Mitarbeiter und Arbeitswelt

- 72 Personalstrategie
- 75 Ausbildung und Personalentwicklung
- 78 Verantwortungsvoller Arbeitgeber
- 81 Vergütung und Mitbestimmung

84 Umwelt und Klimaschutz

- 86 Klimaschutzstrategie
- 93 Umgang mit Ressourcen
- 95 Lärmschutz
- 98 Biodiversität

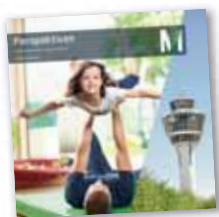
100 Finanzbericht

- 102 Konzernlagebericht
- 126 Konzernjahresabschluss
- 172 Bericht des Aufsichtsrats
- 173 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

174 Nachhaltige Entwicklung

- 176 Nachhaltigkeitsprogramm
- 182 Nachhaltigkeitskennzahlen
- 196 Berichtsprofil
- 198 GRI-Index
- 206 IIRC-Index

- 208 Glossar
- 212 Organe der Gesellschaft
- 213 Impressum



Kurzprofil 2013 (vorn im Umschlag)
Der Flughafen München in kurzen Fakten

Markenattribute



Anziehend

Wir ziehen in den Bann. Mehr Fluggäste als je zuvor haben 2013 den Flughafen München genutzt. Und auch künftig wollen wir als attraktiver Standort weiter wachsen.

S. 18 



Weitsichtig

Wir sind Experten im nachhaltigen Flughafenbetrieb. In unserer Arbeit denken wir einen Schritt voraus und haben auch 2013 viel getan, um die Umwelt zu schützen und Ressourcen zu schonen.

S. 20 



Leidenschaftlich


Wir brennen für das, was wir tun. Gemeinsam haben wir uns 2013 mit Begeisterung für unser Unternehmen, die Region und die Gesellschaft engagiert.

S. 22 

/Geschäftsführer

Dr. Michael Kerkloh
Vorsitzender der Geschäftsführung
und Arbeitsdirektor



A professional photograph of a middle-aged man with a receding hairline, smiling and looking towards the left. He is wearing a dark pinstriped suit jacket, a light blue dress shirt, and a red tie with a white paisley pattern. He is seated at a light-colored wooden desk, with his hands resting on a silver laptop. The background features large windows with a view of green trees and a bright sky. The overall atmosphere is bright and professional.

Thomas Weyer
Geschäftsführer Finanzen
und Infrastruktur

/Geschäftsführer

»Die neue Marke ist eine wichtige Investition in die Zukunft. Sie spiegelt unsere Vielfalt und Lebendigkeit wider.«



»»Verbindung leben« ist der Kern
unserer Marke in München und
weltweit. Unser internationales
Geschäft gewinnt immer mehr
an Bedeutung.«



/Vorwort

Sich gezielt Dama und Heru,

»Verbindung leben«, mit diesem Claim präsentieren wir uns seit Herbst 2013 in der Öffentlichkeit. Damit gehen nicht allein ein neues Logo, ein neuer Markenauftritt und ein neu definierter Anspruch an unsere Arbeit einher, auch unsere Strategie wurde begleitend dazu fortgeschrieben. Ein Zukunftsbild mit konkreten Maßnahmen und Zielen in fünf strategischen Handlungsfeldern definiert unsere nachhaltige Entwicklung bis zum Jahr 2025.

Diese Schritte haben wir aus einer Position der Stärke heraus initiiert. Trotz schwieriger Rahmenbedingungen schloss der Flughafen München das Jahr 2013 mit einem neuen Passagierrekord von 38,7 Millionen Fluggästen und ausgezeichneten Finanzzahlen ab. So verzeichnete der Flughafen München Konzern ein hervorragendes Jahresergebnis (EAT), das mit fast 100 Millionen Euro in der Größenordnung des Vorjahresgewinns lag. Obwohl die Anzahl der Flugbewegungen gegenüber dem Vorjahr um rund vier Prozent zurückging, bewegte sich auch der Konzernumsatz mit rund 1,2 Milliarden Euro auf dem Niveau des Jahres 2012. Der für Investitionen wichtige Cashflow stieg um 24 Millionen auf insgesamt 465 Millionen Euro. Damit bleibt Bayerns Luftverkehrsdrehkreuz einer der wenigen deutschen Flughäfen, die gegenwärtig schwarze Zahlen schreiben. Vom guten Wirtschaftsergebnis des Münchner Flughafens profitieren auch die Nachbargemeinden des Airports, die mit höheren Gewerbesteuereinnahmen rechnen dürfen. So wurden für das Jahr 2013 knapp 30 Millionen Euro an Gewerbesteuern an die Umlandgemeinden ausgezahlt.

Diese Ergebnisse bestätigen unsere Strategie in einem schwierigen Umfeld. Denn die Wirtschaftsschwäche vieler Länder im Euroraum dämpfte die Nachfrage im europäischen Luftverkehr. Zugleich zwang der enorme Wettbewerbsdruck auch deutsche Luftverkehrsgesellschaften zu harten Konsolidierungsschnitten. Überdies wurden Airlines und Airports in Deutschland auch im vergangenen Jahr durch die 2011 eingeführte nationale Luftverkehrssteuer geschwächt. Diese wettbewerbsverzerrende Abgabe, die die Flugtickets in Deutschland verteuert, führt dazu, dass viele Passagiere auf grenznahe Flughäfen im Ausland oder auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

Auch bei den nicht-finanziellen Kennzahlen, die wir für unsere Entwicklung beobachten, zeigte sich ein durchwegs positiver Trend. Im Vordergrund stehen dabei die Qualität unserer Serviceleistungen, die Realisierung von CO₂-Einsparungen und die Mitarbeiterbindung. Bestnoten erzielte der Flughafen München beispielsweise bei der Wertschätzung der Passagiere im internationalen Vergleich. Bei den World Airport Awards, die das renommierte Londoner Beratungsinstitut »Skytrax« vergibt, wurde München aktuell als »Best Airport in Europe« des Jahres 2014 ausgezeichnet und die Münchner Airport-Crew gleichzeitig als beste Flughafenmannschaft Europas prämiert. Im weltweiten Vergleich haben nur die Flughäfen Singapur und Seoul besser abgeschnitten.

Diese Erfolge verdanken wir dem Engagement unserer Mitarbeiter, der guten Zusammenarbeit mit unseren Geschäftspartnern am und außerhalb des Flughafen-Campus sowie der Unterstützung durch die umliegende Region. Auch künftig werden wir den Dialog suchen und Gemeinsamkeiten stärken.

Mit dem Richtfest für das Satellitengebäude als Erweiterung des Terminals 2 wurde im September 2013 ein wichtiger Meilenstein für dieses strategische Ausbauprojekt erreicht. Die bauliche Fertigstellung des Satelliten mit 27 zusätzlichen Flugzeugabstellpositionen ist für 2015 vorgesehen. Neu angelaufen sind die Planungen für den Um- und Ausbau von Terminal 1 mit dem Ziel, die Kapazität wie auch die Attraktivität dieses Abfertigungsgebäudes deutlich zu steigern. Im Jahr 2013 wurden die EU-weiten Ausschreibungen für die Projektsteuerungs- sowie für die Planungsleistungen vorbereitet. Das Investitionsvolumen für diese Baumaßnahme wird im dreistelligen Millionenbereich liegen, ein Baubeginn ist aus heutiger Sicht ab 2016 möglich.

Die laufenden und geplanten Ausbaumaßnahmen im Bereich der Terminals einerseits sowie die strategischen Weichenstellungen andererseits sind wichtige Grundlagen, um den Münchner Flughafen für das prognostizierte Passagierwachstum zu rüsten. Dabei gilt es, auch den Ausbau des vorhandenen Start- und Landebahnsystems im Auge zu behalten. Im Februar 2014 hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof alle Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss zurückgewiesen. Die dritte Start- und Landebahn bleibt notwendig und ist eine einmalige strategische Chance für die Standortqualität Bayerns und Deutschlands. Diese Chance darf nicht verspielt werden.

Für das laufende Jahr sind wir weiterhin optimistisch. Wir gehen von einem leichten Anstieg bei den Passagierzahlen aus und erwarten eine Verbesserung beim Ergebnis. Ein spezielles Augenmerk liegt im laufenden Jahr, neben der Verfolgung unserer Ziele in den Handlungsfeldern, auf einer weiteren Steigerung unserer Servicequalität. Hier möchten wir der erste Fünf-Sterne-Airport Europas werden. Gleichzeitig wollen wir unsere CO₂-Bilanz optimieren und die Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen. Wir freuen uns, wenn Sie uns auf diesem Weg begleiten.



Dr. Michael Kerkloh

/Managementteam





V.l.n.r.

Josef-Heinz Loichinger Prokurist, Leiter Konzernbereich Finanzen und Controlling**Helmut Mahl** Geschäftsführer FMV – Flughafen München Versicherungsvermittlungsgesellschaft mbH**Christian Stoschek** Geschäftsführer CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH**Carsten Wilmsen** Prokurist, Leiter Geschäftsbereich Real Estate**Jörg Ebbighausen** Leiter Konzernbereich Konzernentwicklung

V.l.n.r.

Siegfried Pasler Geschäftsführer AeroGround Flughafen München GmbH**Michael Roth** Leiter Servicebereich Corporate Services**Christian Wallner** Geschäftsführer Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG**Rainer Beeck** Prokurist, Leiter Geschäftsbereich Consumer Activities**Sven Zahn** Geschäftsführer eurotrade Flughafen München Handels-GmbH**Michael Richter** Geschäftsführer AeroGround Flughafen München GmbH**Hans-Joachim Bues** Leiter Konzernbereich Unternehmenskommunikation



V.l.n.r.

Wolfgang Lohde Geschäftsführer Flughafen München Baugesellschaft mbH

Manfred Zötl Geschäftsführer InfoGate Information Systems GmbH

Dr. Josef Schwendner Prokurist, Leiter Konzernbereich Recht, Compliance und Umwelt

Alexander Borgschulze Leiter Servicebereich Security

Michael Zaddach Leiter Servicebereich IT

V.l.n.r.

Gerhard Halamoda Geschäftsführer Allresto Flughafen München Hotel und Gaststätten GmbH

Florian Glück Geschäftsführer MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH

Dr. Ralf Gaffal Geschäftsführer Munich Airport International Beteiligungs-GmbH

Johann Bernhardt Prokurist, Leiter Servicebereich Technik

Dr. Robert Scharpf Prokurist, Leiter Konzernbereich Personal

Andreas von Puttkamer Prokurist, Leiter Geschäftsbereich Aviation



Josef Riepl Geschäftsführer CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH



Managementteam zum 31. Dezember 2013

Nicht abgebildet: Hans-Joachim Püschner, Geschäftsführer EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH

Die Bilder der Geschäftsführer und des Managementteams wurden im Markenraum am Flughafen München aufgenommen.

/Rückblick

3. Bahn: Verhandlung beginnt

Am 20. März beginnt am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof die mündliche Verhandlung über die Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss für die 3. Start- und Landebahn. In dem Klageverfahren wird die Rechtmäßigkeit des vor eineinhalb Jahren von der Regierung von Oberbayern erlassenen Planfeststellungsbeschlusses für die 3. Bahn überprüft.

Täglich nach Vancouver

Während des Sommerflugplans vom 31. März bis 26. Oktober 2013 stehen Reisenden ab München 223 Ziele in aller Welt zur Auswahl. Neu im Angebot: Lufthansa bedient im Interkontinentalverkehr ab dem 16. Mai erstmals täglich das kanadische Vancouver.

Weltweit wieder auf Rang 6

Der Flughafen München behauptet bei der weltweiten Passagierbefragung des Londoner Luftfahrtforschungsinstituts Skytrax im internationalen Ranking seinen sechsten Platz hinter Singapur, Seoul, Amsterdam, Hongkong und Peking. Herausragende Einzelbewertungen bei den »World Airport Awards« im April gibt es im Bereich Gastronomie und Hotel: Nach Einschätzung der Passagiere verfügt der Münchner Airport über die besten Flughafenrestaurants der Welt und mit dem Kempinski Hotel über das beste Flughafenhotel Europas.

Flughafenchef mit neuer Verantwortung

Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender der FMG-Geschäftsführung, wird am 11. Juni für drei Jahre in das Board des Airports Council International (ACI) gewählt.

T2 feiert Geburtstag

Am 29. Juni wird das Terminal 2 zehn Jahre alt. Das von der Flughafen München GmbH und der Lufthansa gemeinsam geplante, finanzierte und betriebene Abfertigungsgebäude zählte seit seiner Eröffnung rund 2,8 Millionen Bewegungen und 225 Millionen Passagiere.

Tag der Luftfahrt weckt Interesse

15.000 Besucher werfen beim »Tag der Luftfahrt« am 8. und 9. Juli einen Blick hinter die Kulissen des Airports. Der Flughafen München beteiligt sich als einer von insgesamt 20 Standorten in ganz Deutschland an den Aktionstagen der Luftverkehrsbranche.

2,5
neue Jobs entstehen täglich





Jobmaschine Flughafen München

Die im Juli vorgelegte Studie »Arbeitsplatz Flughafen München« zeigt, dass die Anzahl der Beschäftigten am Airport seit dem Jahresende 2009 um knapp 2.800 auf nunmehr 32.250 angewachsen ist. Statistisch betrachtet entstehen also täglich zweieinhalb neue Arbeitsplätze am Münchner Flughafen. Alle drei Jahre veröffentlicht die FMG ihre neueste Arbeitsstättenerhebung mit den wichtigsten Rahmendaten zur Beschäftigungsentwicklung am Airport.

Imagefilm wird YouTube-Hit

Ein unkonventioneller Imagefilm des Münchner Flughafens, der den Airport und seine Mitarbeiter auf sympathische Art in Szene setzt, wird im August zum echten YouTube-Renner. Das als sogenannter LipDub produzierte Video, bei dem die Darsteller zu einem Song lippensynchron vor der Kamera agieren, wird innerhalb der ersten fünf Wochen auf dem YouTube-Kanal von mehr als 50.000 Usern aus über 80 Ländern aufgerufen.

Dreamliner kommt täglich nach München

Die größte japanische Fluggesellschaft All Nippon Airways setzt ab September für tägliche Flüge auf der Strecke von Tokio-Narita in die bayerische Landeshauptstadt den Dreamliner ein. In München ist ANA nach Qatar Airways die zweite Airline, die die Boeing 787 im Linienverkehr einsetzt.

Richtfest für Satelliten

Am 12. September feiern über 800 geladene Gäste das Richtfest für den neuen Terminalsatelliten, mit dem das von FMG und der Lufthansa gemeinsam betriebene Terminal 2 erweitert wird. Dank des exponierten Standortes mitten auf dem Vorfeld können bis zu 27 Flugzeuge gleichzeitig am Gebäude abgestellt werden, sogar drei Maschinen mehr als am größeren Terminal 2. Die Bauarbeiten für den Satelliten liegen im Zeitplan. Die Fertigstellung soll im Jahr 2015 erfolgen.

Neue Kindertagesstätte eröffnet

Gelungener Umzug der »Airport-Hopser«: Am 19. September wird der Neubau der Kindertagesstätte im Besucherpark des Flughafens feierlich eröffnet. Mit der neuen Kita, die von Beschäftigten der FMG und ihrer Tochtergesellschaften sowie anderer am Airport ansässiger Unternehmen genutzt werden kann, wird die Anzahl der Plätze für die Kinder von derzeit 30 auf 48 erhöht. Gegenüber dem bisherigen Quartier in den Räumen des Flight Operations Center bietet der Neubau deutlich mehr Platz und mehr Möglichkeiten zum Spielen und Basteln.

Condor: Comeback auf der Langstrecke

Für den Winterflugplan, der vom 27. Oktober 2013 bis 29. März 2014 gilt, koordinieren die Luftverkehrsgesellschaften rund 146.000 Flüge. Condor geht mit acht Langstreckenzielen an den Start und feiert damit nach sechs Jahren ihr Comeback im Fernreiseverkehr.





/Die neue Marke

Die Flughafen München GmbH (FMG) hat ein neues Markenprofil. Es bietet Orientierung durch einen klaren Fokus, formuliert einen deutlichen Anspruch, differenziert den Flughafen München von seinen Wettbewerbern und bildet die Grundlage für aktuelles und künftiges Wachstum. Als gemeinsamer Identifikationsanker hilft die neue Marke auch dabei, das Zusammengehörigkeitsgefühl im Konzern weiter zu festigen.



Wie alles begann

Am Anfang stand der Wunsch, intern das Wir-Gefühl zu stärken und die externen Zielgruppen emotional besser anzusprechen. Bei der Suche nach einer geeigneten Agentur fiel die Wahl auf die Markenberatung Interbrand. Im Dialog mit der Geschäftsführung wurde der Rahmen für das neue Markenbild festgelegt und der klare Wunsch nach einem Unternehmen mit einer einheitlichen Kultur und einer Marke formuliert. Diese Kernaussage diente stets als Richtlinie und Fixpunkt für alle Entscheidungen rund um die neue Markenstrategie und -architektur.

Zentrale Botschaft

»Verbindung leben« heißt die im Markenkern formulierte zentrale Botschaft, die für den Flughafen München in Zukunft wegweisend und identitätsstiftend sein wird. Sie steht für das einzigartige Leistungsspektrum und Erlebnispotenzial des Flughafens München. Die vier Werte Partnerschaft, Kompetenz, Verantwortung und Innovation bilden das Fundament für den neuen Markenauftritt. Die Haltung, mit der das Unternehmen und seine Mitarbeiter diese Werte im täglichen Austausch mit Partnern und Kunden mit Leben erfüllen, wird mit den Markenattributen »leidenschaftlich«, »weitsichtig« und »anziehend« präzisiert.



Ein starkes Zeichen

Das bewährte, vor mehr als 20 Jahren eingeführte Markenzeichen »M« wurde weiterentwickelt: Die größte Veränderung im Logo ist der sogenannte Connector. Er verbindet die Elemente des M, kann die vier Farben Blau, Grün, Purpur und Orange annehmen und als

Gestaltungselement auch einzeln eingesetzt werden, um »Verbindung leben« zu kommunizieren. Das Logo ist der gemeinsame Anker im Gesamtauftritt, spiegelt das Markenbild wider und sorgt dafür, dass das Unternehmen nach innen und außen mit einer Stimme spricht. Die Hausschrift Munich Airport Pro verleiht dem Markenauftritt ein markantes und modernes Gesicht.

Team aus Leidenschaft

Geschäftsführer und Markenteam der FMG präsentierten Mitte November 2013 vor rund 4.000 Mitarbeitern die neue Marke. Erstmals lernten die Mitarbeiter das neue M als gemeinsames Logo für den ganzen Konzern sowie die aufgefrischte Farb- und Bilderwelt kennen. In Workshops war anschließend die Mitarbeit jedes Einzelnen gefragt, um den Markenkern »Verbindung leben« spielerisch mit Leben zu füllen.



Marke »goes public«

Am 25. November 2013 stellten der Aufsichtsratsvorsitzende der Flughafen München GmbH, Staatsminister Dr. Markus Söder, und die FMG-Geschäftsführer Dr. Michael Kerkloh und Thomas Weyer den neuen Markenauftritt der Öffentlichkeit vor und bezeichneten ihn dabei als wichtige Weichenstellung. Sie betonten, dass die neue Marke eine Investition in die Zukunft und Voraussetzung für das Wachstum des Flughafens München in den strategischen Handlungsfeldern sei.



Ankunft Arrivals
Check-in 304-305




LFF Ankomst Arrivals
Check-in 304-335



Passagiere & Geschäftspartner

↘ **Freitag, 27. September – verkehrsreichster Tag** des Jahres mit 1.197 Starts und Landungen sowie 139.099 Passagieren

↘ **4,06 von 5** möglichen Punkten und **Platz 2** im **Rating der Kundenzufriedenheit** bei ASQ [Airport Service Quality]



144 / +6¹⁾
Sitzplatzangebot pro Flug



¹⁾Veränderung im Vergleich zum Vorjahr

↙ **152** Shops und Serviceeinrichtungen

↙ Auszeichnung bei den **European Business Awards** für Münchner Airport



Ökonomie
Anziehend



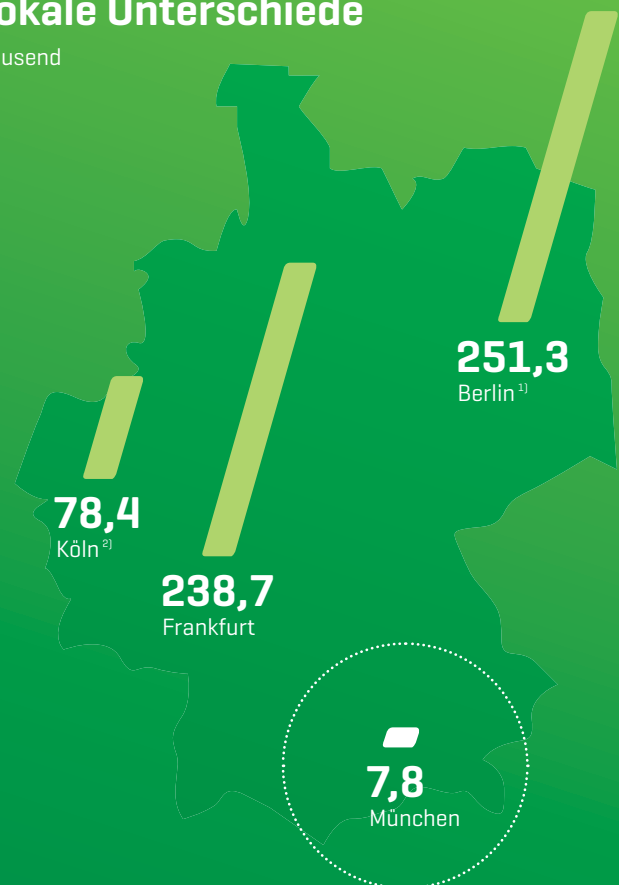


Nachbarn & Umwelt

- ↘ Als erster großer Verkehrsflughafen setzt der Münchner Airport bei der Vorfeldbeleuchtung komplett auf **energiesparende LED-Technik**.
- ↘ **40.000 t CO₂** spart der Flughafen München jedes Jahr durch Kraft-Wärme-Kopplung im eigenen Blockheizkraftwerk.

Lärmbetroffenheit Große lokale Unterschiede

Personen in Tausend



Quelle: Umweltbundesamt 2010

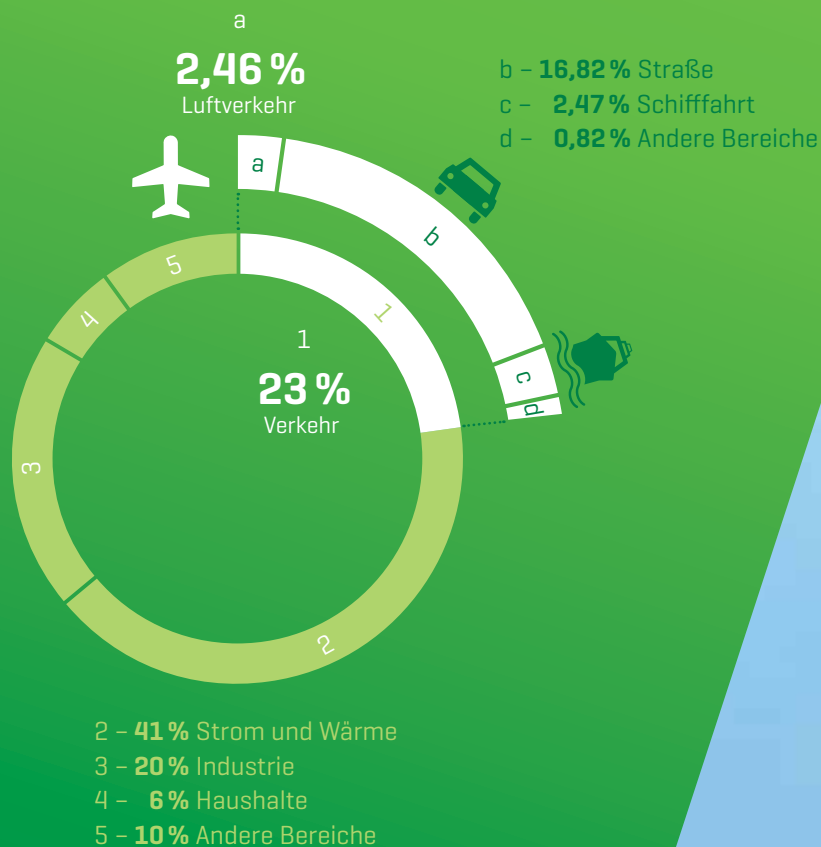
¹⁾ Berlin-Tegel

²⁾ Köln/Bonn

↘ **2020:** Bis zu diesem Jahr will der Flughafen München klimaneutral wachsen.

↘ Der Flughafen München engagiert sich aktiv für den **Klimaschutz**: CDP, aireg, ACA.

Anteil des Luftverkehrs an den weltweiten Treibhausgasemissionen



Weitsichtig
Ökologie





Mitarbeiter & Arbeitgeberattraktivität

- ↘ **Jeder vierte** sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Landkreisen Erding und Freising **arbeitet am Flughafen.**
- ↘ Die Betriebe am Flughafen beschäftigen **695 Auszubildende** in 39 Ausbildungsberufen.

Erwerbstätige am Flughafen München



15.455
1994

+109 %
↗

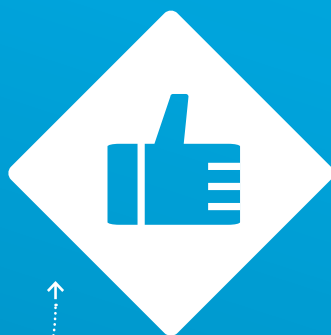


32.250
2012

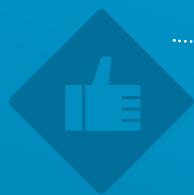
↘ **Kita-Öffnungszeiten:** 6 bis 21 Uhr – fast das ganze Jahr über

↘ **19 % Teilzeitquote** im Flughafen München Konzern

Mitarbeiterbindungsindex Flughafen München GmbH



73 %
2013



61 %
2010



Gesellschaft
Leidenschaftlich

94 Airlines
238 Ziele
68 Länder

Zukunftsbild 2025

Neue Strategie mit
fünf Handlungsfeldern

1.184,4 Mio. €
Konzernumsatz

58 Mio!
Passagierprognose für 2025



Unternehmensporträt und Strategie

- 26** Unternehmensporträt
- 30** Strategie und Management
- 33** Ausbauplanung

/Unternehmensporträt

→ Web
[munich-airport.de/
portraet](http://munich-airport.de/portraet)

→ Lagebericht
Organisations- und
Beteiligungsstruktur
siehe Seite 104

Unternehmensstruktur und Kurzprofil

Die 1949 gegründete Flughafen München GmbH (FMG) betreibt mit ihren 14 Tochtergesellschaften den Flughafen München. Sitz der Gesellschaft ist München. Gesellschafter der FMG sind seit 1973 unverändert der Freistaat Bayern mit 51 Prozent, die Bundesrepublik Deutschland mit 26 Prozent und die Landeshauptstadt München mit 23 Prozent. Die Flughafen München GmbH ist mit ihren Beteiligungsunternehmen ein »Full-Service-Operator«, der Leistungen in allen Bereichen des Airport-Managements anbietet.

Der 1992 am neuen Standort im Erdinger Moos eröffnete Flughafen hat sich binnen weniger Jahre zu einer der führenden europäischen Luftverkehrsdrehscheiben entwickelt. Um diese Erfolgsgeschichte fortzuschreiben,

bringen 7.624 Mitarbeiter¹⁾ ihre Kompetenz und ihr Engagement in den Flughafen München Konzern ein. Abgesehen von seinem Kerngeschäft am Münchner Flughafen bietet der Konzern über das strategische Geschäftsfeld »Internationales Geschäft« seit 2010 auch weltweit Beratungs-, Management- und Betriebsdienstleistungen an.

Die Organisationsstruktur der FMG beruht auf einer Aufteilung aller wesentlichen Unternehmensfunktionen in Geschäfts-, Service- und Konzernbereiche. Während die Geschäftsbereiche eigenverantwortlich am Markt operieren, agieren die Servicebereiche hauptsächlich intern und unterstützen die Geschäftsbereiche. Die Konzernbereiche verantworten die übergeordnete Steuerung des Unternehmens.

Aufbauorganisation Flughafen München GmbH



¹⁾Inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, Leiharbeiter und Praktikanten

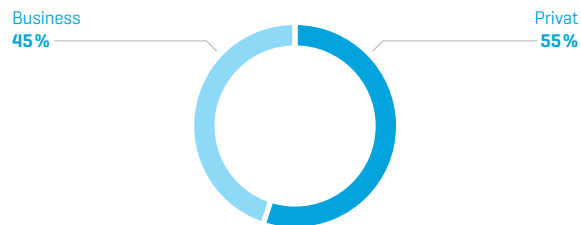
Erneut Bestmarke bei Passagieren

2013 nutzten 38,7 Millionen Passagiere den Flughafen München, knapp ein Prozent mehr als im Vorjahr. Das entspricht einem Aufkommen von durchschnittlich 105.952 Fluggästen pro Tag (2012: 104.810). Im vergangenen Jahr wurden 372.010 Flugbewegungen im gewerblichen Verkehr gezählt, pro Tag im Durchschnitt 1.019 Starts und Landungen (2012: 1.060). Von München aus wurden 2013 insgesamt 238 Ziele von 94 Fluggesellschaften angefliegen.

Der Umschlag von Luftfracht und Luftpost lag im Berichtszeitraum bei 287.809 Tonnen und damit um 0,9 Prozent niedriger als 2012. Pro Tag wurden 789 Tonnen Cargo umgeschlagen (2012: 793). Der Luftfrachtumschlag lag im Berichtszeitraum bei 269.980 Tonnen und damit um 0,8 Prozent niedriger als 2012.

Reisegrund der Passagiere

Gesamtzahl Passagiere: 38,7 Mio.



Ziele im regelmäßigen Verkehr¹⁾



¹⁾Linien- und Pauschalreiseverkehr – nur Passagierdienste

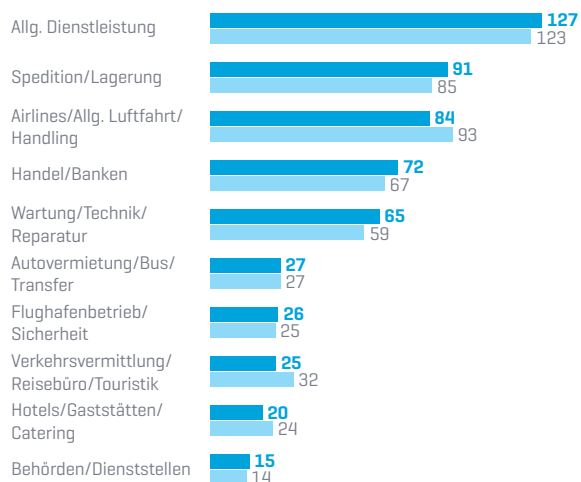
→ Glossar

Große Branchenvielfalt am Flughafen

Auf dem Flughafen-Campus sind über 550 Betriebe aus unterschiedlichen Branchen vertreten, die eine Vielzahl von Produkten und Dienstleistungen anbieten. Der Branchenmix schafft eine große Bandbreite an Arbeitsplätzen: Die beiden größten Arbeitgeber sind der Flughafen München Konzern und der Lufthansa-Konzern mit rund 8.200 beziehungsweise rund 10.800 Mitarbeitern. Insgesamt sind auf dem Flughafengelände 32.250 Erwerbstätige – unter ihnen über 27.600 Arbeitnehmer und rund 1.680 Beamte – in zehn Branchen beschäftigt. Im Sektor Airlines/Allgemeine Luftfahrt/Handling sind mit 11.375 die meisten Mitarbeiter tätig, 8.098 in den Bereichen Flughafenbetrieb und Sicherheit. Allgemeine Dienstleistungen erbringen 2.939 Arbeitnehmer, auf das Hotel-, Gaststätten- und Cateringgewerbe entfallen 2.925 Beschäftigte. Darüber hinaus sind am Flughafen neben Behörden und Dienststellen auch Branchen wie Handel/Banken, Spedition/Lagerung, Wartung/Technik/Reparatur sowie Autovermietung/Bus/Transfer und das Touristikgewerbe mit insgesamt 6.913 weiteren Arbeitnehmern präsent.¹⁾

Verteilung der Betriebe nach Branchen

■ 2012 ■ 2009



Ökonomische Kennzahlen (IFRS)

Mio. €	2013	2012	2011 ²⁾	Veränderung in % 2013/12
Konzernumsatz	1.184,4	1.186,8	1.134,7	-0,2 %
Anteil Aviation	51 %	51 %	51 %	
Anteil Non-Aviation	49 %	49 %	49 %	
EBITDA ²⁾	467,7	513,7	483,1	-9,0 %
EBIT ²⁾	258,8	278,4	239,2	-7,0 %
Ergebnis nach Steuern ²⁾ (EAT)	98,6	95,3	60,9	3,4 %
EBITDA-Marge ²⁾	39,5 %	43,3 %	42,6 %	
EBITDA / Pax [€] ²⁾	12,1	13,4	12,8	-9,7 %
EBIT-Marge ²⁾	21,9 %	23,5 %	21,1 %	
ROCE ²⁾	6,1 %	6,5 %	5,6 %	
Cashflow aus lfd. Geschäftstätigkeit	457,0	440,8	436,8	3,7 %
Investitionen	284,6	235,8	141,7	20,7 %
Eigenkapital	1.839,8	1.714,2	1.660,8	7,3 %
Eigenkapitalquote	34,1 %	32,6 %	32,0 %	
Nettofinanzverbindlichkeiten (Net Debt)	2.400,5	2.502,8	2.563,5	-4,1 %
Net Debt / EBITDA ²⁾	5,1	4,9	5,3	4,1 %
Net Gearing (Net Debt / Eigenkapital)	130 %	146 %	154 %	

²⁾Ergebnisse 2011 bereinigt um Sondereffekte: Rückstellung für Umlandfonds (Aufwand 82 Mio. €) und Ground Handling (Ertrag 96 Mio. €)

¹⁾Daten auf Basis der Arbeitsstättenerhebung 2012

Umsatz auf Vorjahresniveau

Der Konzernumsatz lag 2013 mit 1.184,4 Millionen Euro annähernd auf Vorjahresniveau. Der Umsatzrückgang beim Ground Handling konnte durch Umsatzsteigerungen bei den Non-Aviation-Bereichen ausgeglichen werden. Die Non-Aviation-Bereiche trugen wie bereits 2012 fast 50 Prozent zum Konzernumsatz bei.

Betriebs- und Gesamtergebnis leicht gestiegen

Bereinigt um Sondereffekte verbesserte sich das Betriebsergebnis (EBIT) 2013 gegenüber dem Vorjahr um rund drei Prozent auf 266,8 Millionen Euro.

Sowohl 2013 als auch 2012 sind Sondereffekte im EBIT enthalten. Im Bereich Ground Handling wurde 2013 aufwandswirksam eine Rückstellung in Höhe von acht Millionen Euro gebildet, während 2012 ein einmaliger Ertrag in Höhe von elf Millionen Euro zu Buche stand. Im EBIT 2012 war zudem eine einmalige Versicherungsentschädigung in Höhe von acht Millionen Euro enthalten. Auch das Ergebnis nach Steuern (EAT) konnte 2013 gegenüber 2012 um rund drei Prozent auf nahezu 100 Millionen Euro gesteigert werden. Hierzu trug unter anderem das verbesserte Finanzergebnis bei.

→ Lagebericht
Vermögens-, Finanz- und Ertragslage siehe Seite 113

→ Glossar



- **Ausbau Non-Aviation**

Ein breites Spektrum an Produkten, Dienstleistungen und Veranstaltungen trägt zur Steigerung der Attraktivität des Flughafens München bei. Daher wird die Entwicklung zu einer Airport City weiter vorangetrieben. Der Ausbau des Immobilienstandorts findet in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den umliegenden Kommunen statt.

- **Off-Campus-Wachstum**

Der Flughafen München wird sein internationales Geschäft ausbauen, um an Wachstumschancen im weltweiten Luftverkehrsmarkt zu partizipieren und Standortrisiken abzusichern. Das Portfolio an Beratungsdienstleistungen wird auf Grundlage des Expertenwissens der Mitarbeiter maßgeblich erweitert. Künftig werden im Off-Campus-Geschäft auch Managementdienstleistungen und Beteiligungen an anderen Standorten angestrebt.

Strategisches Management und Unternehmenssteuerung

Die strategischen Ziele werden auf die Bereiche aufgeteilt und in Initiativen und Maßnahmen aufgeschlüsselt. Die Umsetzung der Strategie reicht damit vom Zukunftsbild auf oberster Ebene bis zu den individuellen Jahreszielen der Führungskräfte.

Die Geschäftsführung verantwortet die Formulierung und Erreichung der strategischen Ziele. Die Führungskräfte der ersten und zweiten Ebene sind für die Umsetzung der aus den Zielen abgeleiteten Initiativen und Maßnahmen zuständig. Die Zielerreichung ist zudem die Basis für die variable erfolgsabhängige Vergütung. Auch dies trägt dazu bei, dass die Strategie inklusive der nachhaltigkeitsrelevanten Themen in der alltäglichen Arbeit bereichsübergreifend umgesetzt wird. Mit einer internen Managementberichterstattung wird regelmäßig überprüft, inwieweit die Ziele erreicht wurden.

Im Jahr 2013 lag der Fokus neben den wirtschaftlichen Zielen erneut auf den Themen Servicequalitätsverbesserungen, CO₂-neutrales Wachstum und Mitarbeiterbindung. Diese Themen spiegeln sich neben den klassischen finanziellen Leistungsindikatoren EBIT und EBITDA in den nicht-finanziellen Steuerungskennzahlen

Airport Service Quality (ASQ), CO₂-Einsparungen und Mitarbeiterbindung wider.

Nachhaltigkeit als integraler Bestandteil des strategischen Managements

Ökonomische, ökologische und sozial-gesellschaftliche Verantwortung ist integraler Bestandteil der strategischen Ausrichtung des Flughafens München. Zukunftsbild und Strategie 2025 bauen daher auf dem grundlegenden Prinzip einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung auf.

Das Nachhaltigkeitsmanagement des Flughafens München identifiziert jährlich zentrale Themen für eine nachhaltige Entwicklung. Die Bedeutung dieser Themen wird durch eine Befragung interner und externer Anspruchsgruppen ermittelt. Zu den internen Befragten zählen Mitarbeiter und Führungskräfte, die externen Befragten sind beispielsweise Passagiere, Geschäftspartner oder Bürger aus der Region. Die Ergebnisse werden in einer Wesentlichkeitsmatrix dargestellt.

Im Jahr 2013 wurde das Themenspektrum der Wesentlichkeitsmatrix um weitere Nachhaltigkeitsaspekte ergänzt. Im Ergebnis stehen nun Themen wie »Attraktives Produkt- und Dienstleistungsportfolio«, »Energieeinsatz und -effizienz«, »Ressourcenschonung«, »Reduzierung von Treibhausgasemissionen« und »Mitarbeiterzufriedenheit« an oberster Stelle.

Die zentralen Themen der Wesentlichkeitsmatrix werden den Perspektiven des Nachhaltigkeitsmanagements zugeordnet und in Nachhaltigkeitsziele übersetzt. Das Nachhaltigkeitsprogramm enthält konkrete Initiativen und Maßnahmen.

Im Rahmen des Nachhaltigkeitsmanagements diskutiert das Nachhaltigkeitsgremium halbjährlich relevante Projekte und trifft hierzu grundlegende Entscheidungen. Beispielsweise haben die dort vertretenen Leiter der Bereiche Personal, Finanzen und Controlling, Unternehmenskommunikation, Technik sowie Konzernentwicklung die Teilnahme an der Mittelstandsinitiative des Carbon Disclosure Projects beschlossen.

→ Glossar

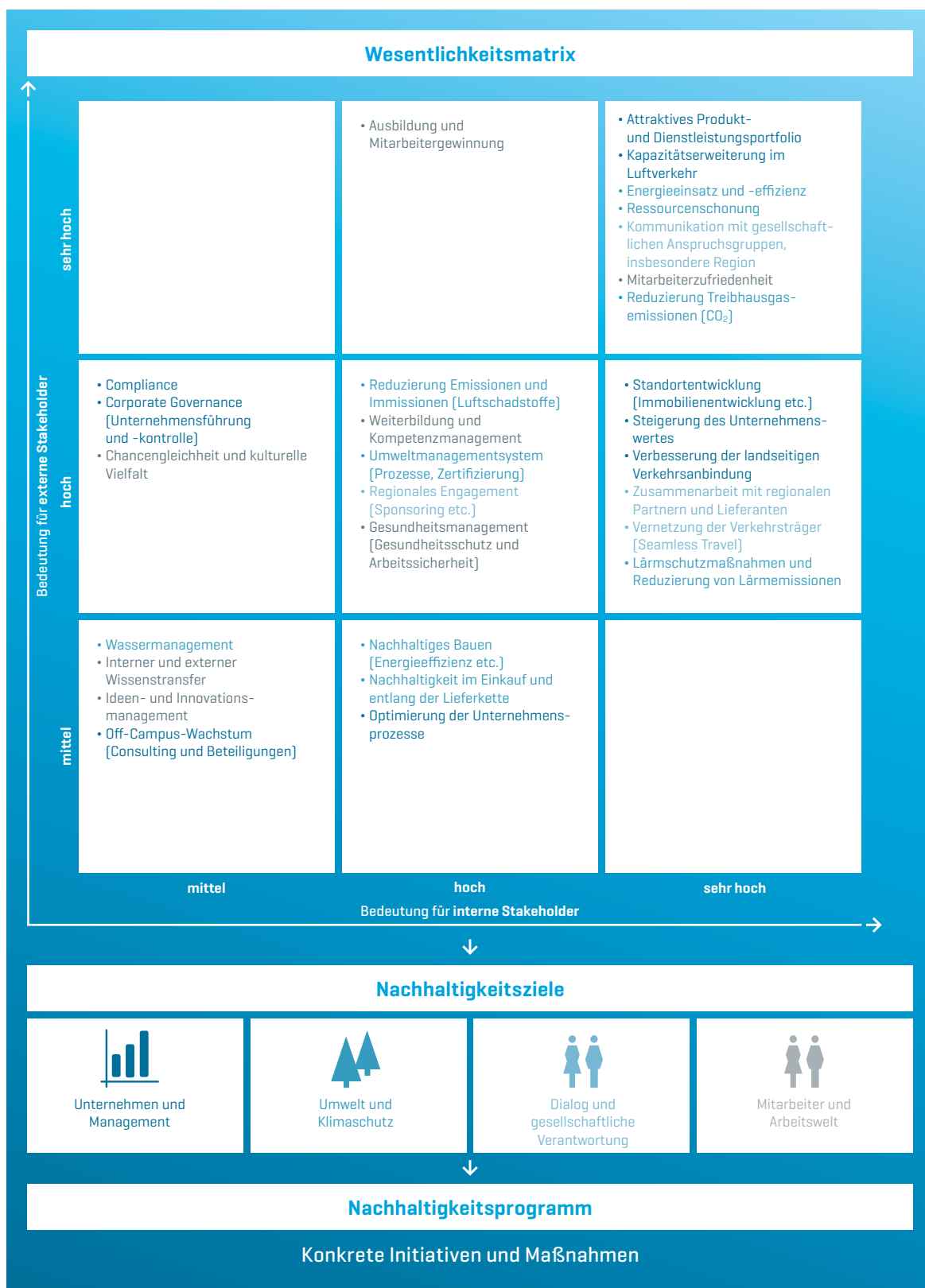
→ Lagebericht
Nicht-finanzielle Leistungsindikatoren
siehe Seite 113

→ Web
munich-airport.de/stakeholder

→ Nachhaltigkeitsprogramm
siehe Seite 176

→ Kapitel Umwelt und Klimaschutz
Carbon Disclosure Project
siehe Seite 88

→ Glossar



→ Nachhaltigkeitsprogramm
siehe Seite 176

/Ausbauplanung

Volkswirtschaftliche Dimension

Für den Freistaat Bayern und die Region ist ein funktionierender Drehkreuzflughafen ein bedeutender Standortfaktor, zumal der Luftverkehr für die exportorientierte bayerische Wirtschaft eine Schlüsselstellung einnimmt. Mit einer Exportquote von rund 50 Prozent zählt Bayern zu den Erfolgsregionen Europas und der Welt. Die Unternehmen im Freistaat haben 2013 einen neuen Außenhandelsrekord aufgestellt. Insgesamt wurden Waren im Wert von 167,8 Milliarden Euro exportiert. Der Industriestandort Bayern belegt laut einer aktuellen Studie im Auftrag der Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft unter 46 untersuchten Ländern bei der Entwicklung der Standortqualität den neunten Platz hinter Ländern wie China, Indien und Brasilien. Dabei ist Bayern zusammen mit Schweden das einzige hochentwickelte Land im Spitzenfeld.

Der Freistaat Bayern genießt weltweit einen ausgezeichneten Ruf als Forschungs- und Entwicklungsstandort, als Zentrum der Spitzentechnologie, als bedeutender und attraktiver Banken- und Messeplatz, als Medien- und Verlagsstandort sowie als leistungsstarker Logistikstandort. Zudem ist Bayern mit über 25 Millionen Touristen pro Jahr das beliebteste Urlaubsziel in Deutschland.

Wenn Bayern seine Spitzenposition im internationalen Wettbewerb behaupten will, müssen die Verbindungen zu den globalen Wachstumsmärkten intensiviert und weiter ausgebaut werden. Voraussetzung dafür ist jedoch ein leistungsstarker Flughafen, der auch für die künftigen Anforderungen gerüstet ist.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern ist als Ziel festgelegt: »Für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang soll langfristig Vorsorge getroffen werden.« Die aktuelle Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 22. August 2013 trat am 1. September 2013 in Kraft. Sie hält am Grundsatz fest, dass der Verkehrsflughafen München als Drehkreuz von europäischem Rang die interkontinentale Luftverkehrs-anbindung Bayerns und die nationale und internationale Luftverkehrs-anbindung Südbayerns sicherstellt. Die Errichtung einer dritten Start- und Landebahn mit den erforderlichen Funktionsflächen wird weiterhin ausdrücklich als Ziel der Landesentwicklung vorgegeben.

Das für den Flughafen München prognostizierte Wachstum kann auch in Zukunft wertvolle Beschäftigungseffekte auslösen. Der Bau der dritten Bahn, für den mit einer Investitionssumme von rund 1,2 Milliarden Euro gerechnet wird, stellt außerdem ein außergewöhnlich bedeutsames Konjunkturprogramm dar.

Kapazitäten am Limit

Bereits seit Jahren kommt es zu Spitzenzeiten auf den beiden Start- und Landebahnen, die maximal 90 Flugbewegungen pro Stunde zulassen, regelmäßig zu erheblichen Engpässen. Deshalb kann auch der Nachfrage der Airlines nach Slots, also freien Zeitfenstern für Starts und Landungen, kaum mehr entsprochen werden.

Bestätigt wird dies durch unabhängige Studien. So attestierte beispielsweise das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt im Luftverkehrsbericht 2007 dem Flughafen München bereits für das Jahr 2006 eine Auslastung von rund 90 Prozent bei geplanten Flügen. Eine im Auftrag der EU durchgeführte Studie des britischen Instituts Steer Davies Gleave, die für den Flughafen München für 2009 eine Slotnutzung von circa 92 Prozent ermittelte, untermauert dieses Ergebnis. Der Flughafenkoordinator für die Bundesrepublik Deutschland, der für die Vergabe von Slots zuständig ist, bestätigte im Gerichtsprozess zur geplanten dritten Start- und Landebahn, dass zum Beispiel im Jahr 2011 an Wochentagen nur noch am frühen Vormittag und am späten Nachmittag sinnvolle An- und Abflugpaare koordiniert werden konnten und die Nutzungsquote der verfügbaren Slots in den Spitzenzeiten bei 97 Prozent lag.

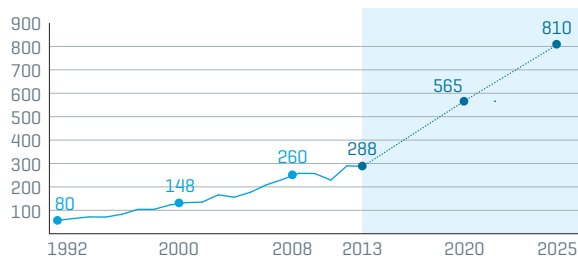
Mit dem Zweibahnssystem kann der für 2025 prognostizierte Flugverkehr nicht abgewickelt werden. Die nutzbare Kapazität eines Flughafens ergibt sich nicht aus einer simplen Addition der zur Verfügung stehenden Slots. Bei der Ermittlung der praktisch zur Verfügung stehenden Kapazität ist auch die Schwankung der Nachfrage im Jahr, in der Woche und am Tag zu beachten. Die Folge ist, dass Fluggesellschaften ihr Streckennetz ab München nicht mehr nennenswert ausweiten können. Abhilfe bei den Engpässen würde eine dritte Start- und Landebahn schaffen, mit der die Kapazität auf mindestens 120 Flugbewegungen pro Stunde erhöht und damit das prognostizierte Verkehrsaufkommen bewältigt werden könnte.

➔ Web
muc-ausbau.de

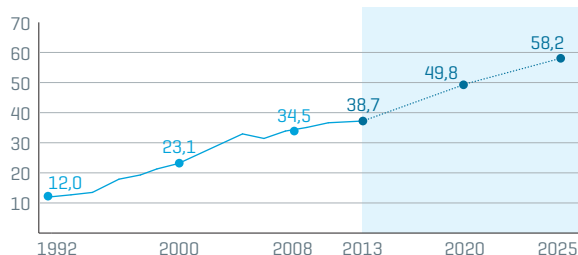
➔ Web
vbw-bayern.de

Bedarfsprognose bis 2025

Frachtaufkommen – Entwicklung und Prognose (inkl. Post, ohne Trucking)
In Tausend Tonnen



Passagieraufkommen – Entwicklung und Prognose
Gewerbliche Passagiere in Millionen



Quelle: Flughafen München, Januar 2014; Intraplan Consult GmbH, März 2010

➤ [Web
regierung.oberbayern.
bayern.de/aufgaben/
wirtschaft/luftamt/
planfeststellung/](http://web.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/wirtschaft/luftamt/planfeststellung/)

➤ [Web
muc-ausbau.de/faq/
index.jsp](http://web.muc-ausbau.de/faq/index.jsp)

Planungen für die Zukunft

Der Flughafen München hat sich zu einem der führenden Hub-Flughäfen in Europa entwickelt. Dabei dient er sowohl als originärer An- und Abflughafen als auch als Drehkreuz für den internationalen Luftverkehr. Das Passagieraufkommen hat sich gegenüber 1992, dem ersten Jahr am neuen Standort, verdreifacht. Für das Jahr 2025 sagen Prognosen eine weitere Steigerung auf über 58 Millionen Fluggäste voraus. Auch das Volumen an Luftfracht wird weiter steigen. Ziel ist es, die Position des Münchner Flughafens in Europa zu erhalten und der steigenden Nachfrage nach Flugreisen in seinem Einzugsgebiet, also in Süddeutschland und den angrenzenden Ländern, Rechnung zu tragen. Aus diesem Grund wurden die Weichen für den bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens gestellt und im Jahr 2007 die Planfeststellung für den Bau der dritten Start- und Landebahn beantragt.

Im Juli 2011 hat die Regierung von Oberbayern den Planfeststellungsbeschluss zum Bau einer dritten Start- und Landebahn erlassen. Die Genehmigungsbehörde bestätigte mit dieser Entscheidung nach intensiver Prüfung und Abwägung sämtlicher öffentlicher und privater Belange den von der Flughafen München GmbH dargelegten Bedarf und die eingereichte Planung der dritten Start- und Landebahn. Die mit der Planfeststellung verbundene Baugenehmigung hat bis zu 15 Jahre Bestand.

Das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes zur dritten Start- und Landebahn vom 19. Februar 2014 bestätigt die Ausbauplanung des Münchner Flughafens. Nach fünf Ortsterminen, 41 Verhandlungstagen und einer sehr intensiven Prüfung des rund 2.800 Seiten umfassenden Planfeststellungsbeschlusses der Regierung von Oberbayern hat das Gericht 16 Klagen gegen die behördliche Genehmigung des Projektes »Dritte Start- und Landebahn«



abgewiesen. Nach Auffassung der Richter entspricht der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern den geltenden fachlichen und rechtlichen Anforderungen und ist demzufolge rechtmäßig.

Lärmbetroffenheit der Anwohner

Eine der Auswirkungen des Luftverkehrs ist die Lärmbetroffenheit der im Umland des Flughafens München lebenden Personen. Aufgrund optimaler Standortvoraussetzungen schneidet der Flughafen München verglichen mit anderen großen Flughäfen jedoch mit einem relativ geringen Anteil ab: Im Vergleich zu der Anzahl der in gleichem Ausmaß Betroffenen in Frankfurt sind es rund fünf Prozent und rund ein Prozent im Verhältnis zu London-Heathrow. Auch bei der Gegenüberstellung mit anderen Verkehrsträgern ist der Flughafen München hinsichtlich der Lärmbetroffenheit von untergeordneter Bedeutung.

Auf der Basis des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm hat die Regierung von Oberbayern die durch das Dreibahnssystem verursachte Lärmbetroffenheit im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt. Dieser wurde im Februar 2014 vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof gerichtlich bestätigt. Die Regierung von Oberbayern hält das Ausbauprojekt für vereinbar mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Fluglärm, wenn die Erstattungs- und Entschädigungsansprüche nach dem Fluglärmgesetz sowie die im Planfeststellungsbeschluss verfügten Nebenbestimmungen berücksichtigt werden.

Wichtige und grundsätzliche Regelungen, die den Lärm betreffen:

→ Web
munich-airport.de/fluglaerm

- **Betriebsregelungen**

Der Betrieb besonders lauter Flugzeugtypen kann grundsätzlich im Rahmen von Betriebsbeschränkungen dauernd oder temporär eingeschränkt beziehungsweise ausgeschlossen werden. Luftfahrzeuge ohne eine Lärmzulassung nach Anhang 16 ICAO [International Civil Aviation Organization] dürfen am Flughafen München grundsätzlich weder starten noch landen. Für die dritte Start- und Landebahn wird Gleiches für Kapitel-2-Flugzeuge und für Flugzeuge, die Kapitel 3 nur knapp erfüllen, gelten.

- **Bestehende Nachtflugregelung wird nicht geändert**

Die bestehende Nachtflugregelung aus dem Jahr 2001 gilt unverändert weiter, zumal die FMG auf der geplanten dritten Start- und Landebahn auch keinen Regelnachtflugbetrieb beantragt hat. Vielmehr darf die dritte Bahn nachts nur in Ausnahmesituationen, wie in Notfällen oder bei Ausfall einer der bestehenden Bahnen, genutzt werden. Das bestehende Lärmkontingent bleibt damit unangetastet. Die Befürchtung der Anwohner des Flughafens, sie würden durch Nachtflüge auf der dritten Start- und Landebahn beeinträchtigt, kann somit durch die Festlegungen im Planfeststellungsbeschluss entkräftet werden.

Der Weg zum T2-Satelliten

Mit dem im Dezember 2010 beschlossenen Ausbauprojekt T2-Satellit haben die FMG und die Deutsche Lufthansa AG, die das Terminal 2 gemeinsam betreiben, auf das dynamische Passagierwachstum am Münchner Airport reagiert. Durch das neue Gebäude entstehen zusätzliche Abfertigungskapazitäten für elf Millionen Fluggäste im Jahr. Die Investitionskosten für den Satelliten in Höhe von rund 650 Millionen Euro werden – wie beim Terminal 2 – im Verhältnis von 60 zu 40 zwischen der FMG und der Lufthansa aufgeteilt.

→ Lagebericht
 Luftverkehr siehe Seite 102

→ Glossar

Das Satellitengebäude wurde als bauliche Erweiterung der bestehenden Gepäcksortierhalle auf dem Vorfeld östlich des Terminals 2 konzipiert und wird über insgesamt 52 Gates verfügen. Mit den 27 direkt am Satelliten gelegenen Flugzeugabstellpositionen wird die Anzahl der gebäudenahen Brückenpositionen im Bereich des Terminals 2 gegenüber dem heutigen Stand mehr als verdoppelt.

Green Building

Das neue Gebäude ist als »Green Satellite« konzeptioniert. Es gilt die ambitionierte Zielvorgabe, dass der CO₂-Ausstoß künftig um 40 Prozent niedriger liegen soll als in den beiden bestehenden Terminals. Dies wird durch eine Vielzahl von Maßnahmen erreicht, wie beispielsweise eine Klimafassade, moderne Quelllufttechnik für die Klimatisierung sowie LED-Technik und Dimmung bei der Beleuchtung.

→ Glossar

Bauarbeiten im Zeitplan

Nach dem Start der Bauarbeiten im Frühjahr 2012 folgten 2013 die nächsten wichtigen Schritte: Ab März erhielt das Gebäude seine Fassade, ab Mai wurden die Fluggastbrückenstege paarweise eingebracht, im Sommer begann der Innenausbau. Am 12. September fand auf der Großbaustelle im Beisein zahlreicher Vertreter aus Politik und Wirtschaft sowie von rund 500 Bauarbeitern das traditionelle Richtfest statt.

Im ersten Halbjahr 2014 sind die Fertigstellung der Fassade und des Rohbaus sowie das Schließen des Dachs geplant. Bis Ende des Jahres werden die ersten Fahrzeuge für das Passagier-Transport-System geliefert. Die Arbeiten am neuen Abfertigungsgebäude sollen 2015 abgeschlossen sein.

Zahlreiche Aufträge für die Satellitenbaustelle, die für kleine und mittelständische Unternehmen attraktiv sind, werden in der Flughafenregion ausgeschrieben. Als zentrale Anlaufstelle für Unternehmen hat der Flughafen München eine eigene Internetseite freigeschaltet, auf der sich Interessenten registrieren und konkrete Angaben über ihr Leistungsangebot für den Bau des Satelliten machen können.

Umbau T1 für schnellere Passagierabfertigung

Die Kapazitätserweiterung für das Terminal 2 ist mit dem Satellitengebäude schon weit fortgeschritten. Dagegen befindet sich das nächste große Bauvorhaben im Passagierbereich, der Umbau des Terminals 1, noch in der Planungsphase. Der Umbau wird die Attraktivität des Terminals 1 erheblich steigern. Dabei werden zum einen neue Kapazitäten geschaffen, zum anderen wird die Funktionalität des Terminals erweitert.





Die FMG plant, die bisher getrennten An- und Abflugbereiche A und B im Terminal 1 miteinander zu verschmelzen. Dies erhöht die Effizienz bei Pass- und Sicherheitskontrollen sowie bei der Gepäckausgabe im Non-Schengen-Bereich. Außerdem wird ein neuer zentraler Shoppingbereich entstehen. Im Zuge der Umbaumaßnahmen wird das Terminal 1 zum Vorfeld hin auf zwei Geschossebenen um 22 Meter erweitert. Die zusätzlichen Flächen werden für eine zentrale Einreisekontrolle und neue Lounges genutzt. Das Investitionsvolumen für die Umbaumaßnahmen wird im dreistelligen Millionenbereich liegen. Ein Baubeginn ist ab 2016 möglich.

→ Glossar

Neue Pläne für das Flughafengelände im Nordwesten

Der Flughafen München plant, das nordwestliche Flughafengelände städtebaulich neu zu ordnen. Dieses Areal diente während der Errichtung des Flughafens in den 80er und 90er Jahren als Bauzentrum. Bis heute wird das Gelände mit den beiden Bauzentralen als Taxi- und Mietwagenspeicher sowie als temporäres Baulager genutzt.

Zukünftig sind dort zum Beispiel Büroräume, Flächen für den Winter- und Rettungsdienst, [Energie-] Versorgungsanlagen sowie Parkplätze für Mitarbeiter und Passagiere vorgesehen. Zudem führt die Planung zu einer verbesserten Anbindung an das Straßennetz, zum Beispiel durch einen weiteren Verkehrsknotenpunkt am zentralen Flughafenzubringer sowie einen Kreisverkehr an der Freisinger Allee am Übergang zur Nordallee.

Erweiterung des Hotels Kempinski

Mit dem 1994 eröffneten Kempinski Hotel Airport München wird in unmittelbarer Terminalnähe ein Fünf-Sterne-Business-Hotel mit 389 Zimmern und angeschlossenem Spa sowie kleinem Konferenzbereich betrieben. Das Hotel ist gut am Markt positioniert und arbeitet hochprofitabel. Weitere Steigerungen sind angesichts der hohen Auslastung ohne eine entsprechende Erweiterung des Hotels nur noch sehr eingeschränkt möglich. Deshalb wird ein Anbau mit circa 160 Zimmern auf sechs Ebenen sowie Büroräumen erstellt, der über einen Verbindungsgang von der Hotellobby des bestehenden Gebäudes aus erreicht werden kann. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2016 vorgesehen. Das Investitionsvorhaben in Höhe von 36 Millionen Euro bestreitet die FMG aus eigenen Kräften.

**Weltbeste
Flughafen-
gastronomie**

Top-Ziele

London, Dubai



MAC-Forum

Zahlreiche Events auf
Europas größter
überdachter Freifläche



Leistungsportfolio

40 Aviation

47 Non-Aviation

52 Qualität und Sicherheit

/Aviation

→ Lagebericht
Wirtschaftliches Umfeld
Aviation siehe Seite 109

Flughafen München für Passagiere sehr attraktiv

Im Jahr 2013 sind am Flughafen München 38,7 Millionen Fluggäste abgeflogen, umgestiegen oder angekommen. Damit erreichte der Flughafen München beim Passagieraufkommen wie im Vorjahr Rang 7 im europäischen Vergleich. Während die Hauptstadt-Flughäfen in den Krisenländern Italien und Spanien ein- beziehungsweise zweistellige Rückgänge verzeichnen mussten, nahm das Aufkommen am Flughafen Istanbul-Atatürk erneut zweistellig zu.

Trend zu größeren Flugzeugen hält an

Trotz gestiegener Passagierzahlen sank im Jahr 2013 die Zahl der Flugbewegungen um vier Prozent gegenüber dem Vorjahr auf knapp über 380.000 Starts und Landungen. Der Grund für die nach wie vor uneinheitliche Entwicklung von Passagier- und Bewegungszahlen liegt darin, dass viele Fluggesellschaften ihre Flotten im Kurz- und Mittelstreckenbereich auf größere Flugzeugmuster umstellen. So ist die Embraer 195 mit ihren 112 Sitzplätzen, gegen die verschiedene Airlines ihre 70-Sitzer wie die Canadair CRJ7, die Dash 8 und die ATR 72 ausgetauscht haben, inzwischen das am häufigsten eingesetzte Flugzeug am Münchner Flughafen. Ungeachtet der geringeren Flugbewegungen wurde das Angebot an Sitzplätzen aufrechterhalten.

Funktionierendes Drehkreuz trotz schwieriger Gesamtsituation

Als stabilisierender Faktor am Flughafen München erwies sich im Jahr 2013 einmal mehr der Drehkreuzverkehr. So blieb der Anteil der Umsteiger mit 39 Prozent unverändert hoch. Insgesamt stellt sich die Gesamtsituation der Luftfahrt schwierig dar. So ist unter anderem die Anzahl der regelmäßig im Linien- und Charterverkehr operierenden Fluggesellschaften am Flughafen München von 101 auf 94 Airlines zurückgegangen. Kleinere Fluggesellschaften waren dem Konkurrenzdruck nicht mehr gewachsen und mussten den Betrieb einstellen oder wurden von Konkurrenten übernommen. Außerdem blieben finanzielle Belastungen wie die Luftverkehrssteuer auch 2013 bestehen.

Verkehrsregionen mit unterschiedlicher Entwicklung

Die Passagierentwicklung zeigte im Jahr 2013 je nach Verkehrsregion ein differenziertes Bild: Der innerdeutsche Verkehr am Münchner Airport ist um rund drei Prozent auf 9,4 Millionen Fluggäste gesunken – nicht zuletzt aufgrund der nachfragedämpfenden Wirkung der Luftverkehrssteuer. Gleichzeitig reduzierte sich die Zahl der Flüge um neun Prozent. Dagegen legten der Kontinental- und Interkontinentalverkehr zu.

→ Lagebericht
Geschäftsverlauf
Aviation siehe Seite 110



Top-Ten-Flughäfen Europas

Passagieraufkommen in Millionen/Veränderung zum Vorjahr

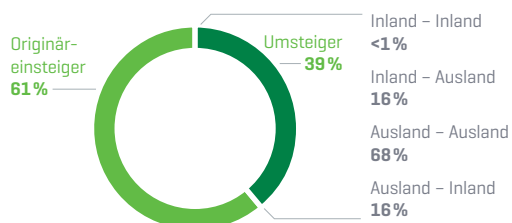
London-Heathrow	3,3 %	72,4
Paris-Charles de Gaulle	0,7 %	62,1
Frankfurt	0,9 %	58,0
Amsterdam	3,0 %	52,6
Istanbul-Atatürk	13,8 %	51,3
Madrid	-12,1 %	39,7
München	0,8 %	38,7
Rom-Fiumicino	-2,2 %	36,2
London-Gatwick	3,6 %	35,4
Barcelona	0,2 %	35,2

Quelle: Airports Council International (ACI), Stand: 29. Januar 2014



Umsteiger

Anteil und Verteilung in Prozent



Basis hochgerechnet: 19,2 Mio. Einsteiger, Quelle: Luftverkehrsstatistik 2013
Basis hochgerechnet: 7,5 Millionen Umsteiger bei Abflug

Innerhalb Europas wurde das Flugangebot von rund 23,4 Millionen Fluggästen genutzt, über zwei Prozent mehr als im Vorjahr. Beliebteste Kontinental-Destination war auch 2013 London-Heathrow, gefolgt von Paris-Charles de Gaulle und Barcelona. Besonders starke Passagierzuwächse verbuchte der Reiseverkehr nach Spanien. Auf diesen Strecken wurden insgesamt

2,9 Millionen Fluggäste befördert, 180.000 mehr als im Vorjahr. Die erfolgreiche Entwicklung im Kontinentalverkehr bildete die Grundlage für das insgesamt positive Fluggastaufkommen im Jahr 2013.

Auch der Interkontinentalverkehr trug zum Passagierrekord des Flughafens München bei. Insgesamt erhöhte sich die Passagierzahl im Fernstreckenverkehr um knapp zwei Prozent auf 5,8 Millionen Fluggäste. Stark nachgefragt waren im Jahr 2013 die Flüge zwischen München und dem amerikanischen Kontinent: Hier wurden insgesamt rund 2,7 Millionen Passagiere befördert, über 100.000 mehr als im Vorjahr. Auch die Destinationen in Afrika erzielten Zuwächse, während der Verkehr mit Asien im Vergleich zu 2012 zurückging. Die aufkommensstärkste Destination im Interkontinentalverkehr war erneut Dubai.

➤ Web
[munich-airport.de/
 statistik](http://munich-airport.de/statistik)

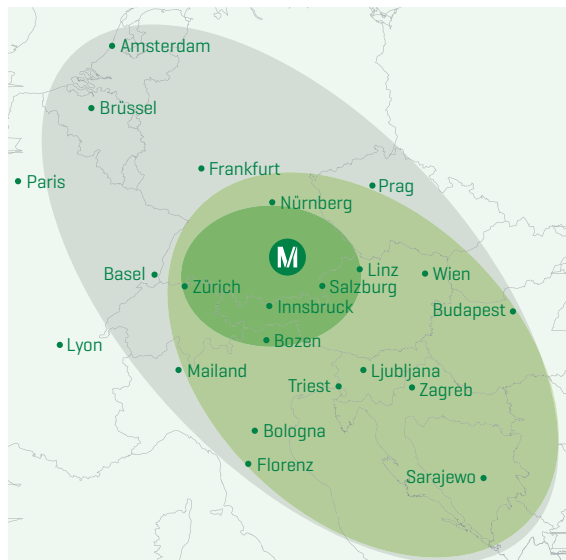
Höherer Nur-Fracht-Anteil

Die Transportleistungen im Bereich der Luftfracht und Luftpost lagen 2013 am Münchner Flughafen annähernd auf Vorjahresniveau, mit einem leichten Minus von 0,9 Prozent. Insgesamt wurden rund 270.000 Tonnen Luftfracht umgeschlagen. Zusammen mit dem Luftpostaufkommen summierte sich das Cargo-Ergebnis auf rund 288.000 Tonnen. Die Anteile von Beiladefracht und Nur-Fracht am Cargo-Aufkommen bewegten sich in etwa auf demselben Niveau wie im Vorjahr. Weitaus mehr Luftfracht wurde zwar weiterhin auf Passagiermaschinen befördert [Beiladefracht], ein Wachstum erreichte im Jahr 2013 allerdings nur der Transport von Frachtgut mit reinen Frachtflugzeugen [Nur-Fracht]. Der Nur-Fracht-Anteil stieg um zwei Prozentpunkte auf 13 Prozent an.

Im Sommer 2013 konnte mit Cargolux eine renommierte Fracht-Airline am Flughafen München begrüßt werden. Diese nahm im Juni eine wöchentliche Frachtlinienverbindung mit dem Routing Atlanta-Luxemburg-München-Luxemburg-Viracopos [Brasilien] auf. Für Cargolux ist dies der erste Frachtliniendienst zu einem deutschen Flughafen.

Einzugsgebiet der Luftfracht

■ Klein ■ Mittel ■ Groß



➤ Web
aeroground.de

➤ Web
aerogate.de

AeroGround: weiterhin Marktführer bei Bodenverkehrsdiensten

Die AeroGround Flughafen München GmbH, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der FMG, ist führender Qualitätsanbieter im Bereich der Bodenverkehrsdienstleistungen am Flughafen München. Rund 2.000 Mitarbeiter fertigen täglich bis zu 300 Flugzeuge ab – vom Regionaljet bis hin zum Airbus A380, dem größten Passagierflugzeug der Welt. 98 Prozent der von der AeroGround abgefertigten Flugzeuge flogen pünktlich ab. Damit stellte die AeroGround 2013 ihre hohe Verlässlichkeit bei der Flugzeugabfertigung unter Beweis.

Im hart umkämpften Markt der Bodenverkehrsdienste (BVD) behauptete sich die FMG-Tochtergesellschaft 2013 weiterhin als Marktführer. In Zusammenarbeit mit den Schwestergesellschaften aerogate und Cargogate ist die AeroGround der einzige Anbieter am Standort, der alle land- und luftseitigen Leistungen rund um die Flugzeug-, Passagier- und Frachtabfertigung übergreifend aus einer Hand anbietet. Ein wesentlicher Bestandteil dieses Konzeptes ist der Zentralvertrieb der AeroGround, der seit 2013 alle Vertriebs- und Vermarktungsaktivitäten für die drei BVD-Gesellschaften AeroGround, aerogate und Cargogate übernimmt.

Mehr als 100 Luftverkehrsgesellschaften zählen zu den Kunden der AeroGround. Das Portfolio reicht von der Deutschen Lufthansa und zahlreichen Star-Alliance-Partnern wie United Airlines, Singapore Airlines, Qatar Airways und Thai Airways im Terminal 2 bis hin zu airberlin, Condor und Delta Airlines sowie den Golf-Airlines Emirates und Etihad Airways im Terminal 1. Im Frachtgeschäft vertrauen langjährige Kunden wie FedEx, UPS und TNT auf die zuverlässigen Leistungen der AeroGround.

Nach intensiven Verhandlungen gelang es der AeroGround 2013, mit mehr als 30 Airline-Kunden bestehende Abfertigungsverträge zu verlängern und neue Verträge abzuschließen. Zu den wichtigsten Erfolgen zählten 2013 die Neuabschlüsse mit Air Malta, Croatia Airlines, Austrian Airlines, All Nippon Airways und Qatar Airways im Terminal 2 sowie mit Air Lituanica, Czech Airlines, Delta Airlines, FedEx, Icelandair, Israil, Norwegian Air Shuttle, Pegasus, SkyWork Airlines, UTair und Estonian Air im Terminal 1. Als sogenannte Full-Handling-Pakete, die sowohl die Flugzeug- und Gepäckabfertigung der AeroGround als auch die Passagierabfertigung der aerogate im Terminal 1 beinhalten, konnten Verträge unter anderem mit Delta Airlines, S7 Airlines, LLC Globus und Norwegian Air Shuttle verlängert werden.

Im extrem preissensiblen und hart umkämpften Markt der Bodenabfertigungsleistungen musste die AeroGround 2013 auch Kundenverluste hinnehmen. Langjährige Kunden wie Vueling, British Airways, Iberia, Air France, KLM und Alitalia wechselten nach harten Preisverhandlungen zum Wettbewerber.

Die AeroGround beabsichtigt, ihre Geschäftstätigkeiten auch auf andere Flughäfen auszuweiten. Zum Aufbau eines Vertriebsnetzwerkes wurde mit Goldair Handling, einem führenden Ground-Handling-Unternehmen in Griechenland, eine Kooperation vereinbart. Das Vergabeverfahren für insgesamt drei Abfertigungslizenzen für die Flughäfen Berlin-Schönefeld und BER ab 1. Juli 2015 wurde Ende 2013 gestartet. In diesem Zusammenhang reichte die AeroGround Anfang 2014 eine Interessensbekundung ein. Die eigentliche Bewerbungsphase startete im März 2014.

aerogate: Passagierabfertigung expandiert weiter

Die aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der FMG, bietet am Flughafen München die Passagierabfertigung, einen Gepäckzustelldienst, den Betrieb von Lounges, den Arrival Service, die Ramp Supervision und eine IATA-Ticketagentur an. 2013 fertigten rund 400 Mitarbeiter über 28.884 Flüge und mehr als 3,6 Millionen Passagiere ab. Mit 20 Auszubildenden zu Servicekaufleuten im Luftverkehr ist die aerogate der größte Ausbilder in diesem Beruf.

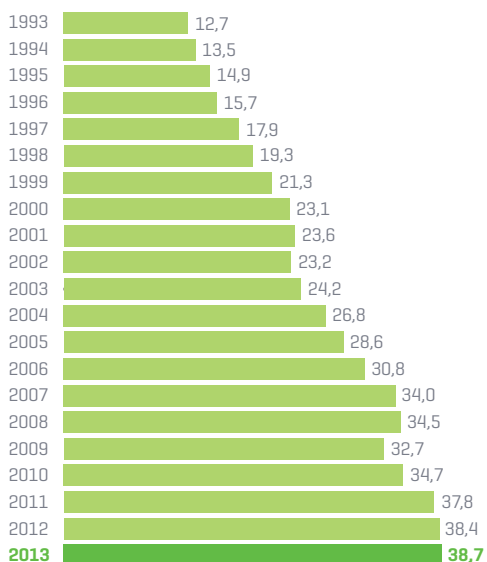
Im hart umkämpften Segment der Passagierabfertigung konnte aerogate im Terminal 1 einen Marktanteil von knapp 60 Prozent vorweisen. Zu den rund 60 Kunden zählten dort Linienfluggesellschaften wie airberlin, Iberia und EL AL, touristische Fluggesellschaften wie TUIfly sowie Langstreckenkunden wie Emirates, Etihad, Saudi Arabian Airlines, Oman Air und Delta Airlines. Im Terminal 2 ist die aerogate in erster Linie in den Bereichen Ticketing und Supervision für einige Fluggesellschaften der Star Alliance, darunter Thai Airways, TAP, Qatar und ANA, tätig.

Das EMAS-Zertifikat der aerogate für die kontinuierliche Verbesserung der Umweltleistung durch ein Umweltmanagement ist noch bis April 2015 gültig. Im Jahr 2013 wurde ein Überwachungsaudit durchgeführt. Auf der Agenda stand 2013 der Austausch von Altfahrzeugen gegen drei neue Smart-Fahrzeuge mit niedrigerem Verbrauch. Zum Jahreswechsel 2013/2014 erfolgte die Umstellung auf Bordkarten ohne Aufdruck und Tasche, was den Papierverbrauch erheblich verringert. Zusätzlich werden seit Frühjahr 2014 die Kofferanhänger, von denen jährlich



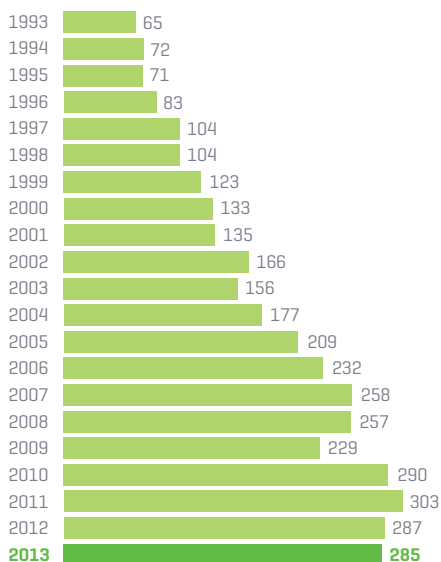
Passagiere am Flughafen München

1993–2013: Gewerbliche Passagiere in Millionen



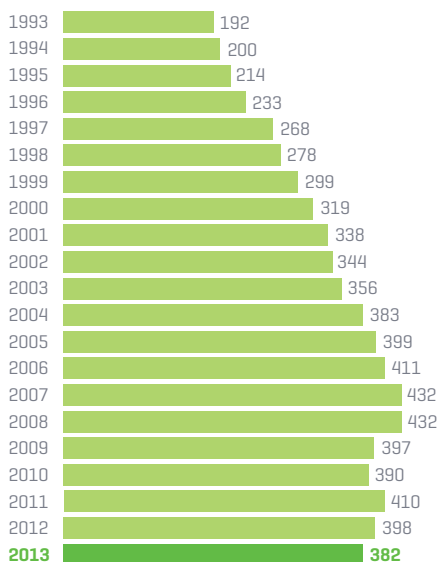
Luftfracht am Flughafen München

1993–2013: Geflogene Luftfracht in Tausend Tonnen (an + ab + Transit)



Flugbewegungen am Flughafen München

1993–2013: Bewegungen gesamt in Tausend





circa 2,5 Millionen Stück verbraucht werden, in einem CO₂-neutraleren Herstellungsverfahren produziert. Außerdem besuchten die Auszubildenden im Jahr 2013 zweitägige Schulungen zum Thema Nachhaltigkeit.

Cargogate: trotz Kundenverlusten starke Marktposition

➔ Web
cargogate.de

Die Cargogate Flughafen München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH, eine hundertprozentige FMG-Tochter, betreibt seit 1975 Frachthandling am Flughafen München. Mit rund 190 Mitarbeitern ist Cargogate für den Umschlag und die Lagerung der Luftfracht sowie die Dokumentation und die Abwicklung von Zollformalitäten zuständig. Über 70 Prozent der Luftfrachtkunden, die den Flughafen München anfliegen, werden von dem Unternehmen abgefertigt. Dies entspricht knapp einem Drittel der am Standort ankommenden beziehungsweise von München abgehenden Luftfracht.

Die Cargogate hatte 2013 mit der schwierigen Situation der Frachtmärkte weltweit und den damit verbundenen, auch in München rückläufigen Tonnagemengen zu kämpfen. Das Kundenportfolio hat sich 2013 durch den Weggang von Etihad Airways, UTair und Iberia verkleinert. Allerdings gelang es dem Unternehmen, durch die Etablierung eines Zentralvertriebs, wo auch die Leistungen von AeroGround und aerogate vermarktet werden, kleinere Kunden wie Air Lituanica und Air Croatia im Herbst 2013 neu unter Vertrag zu nehmen. Umsatzverluste konnte Cargogate 2013 trotz Gegenmaßnahmen nur teilweise kompensieren. Das Unternehmen rechnet jedoch damit, 2014 wieder neue Kunden zu gewinnen.

Das in einem Überwachungsaudit im Jahr 2013 bestätigte EMAS-Zertifikat bescheinigt der Cargogate noch bis April 2015 die kontinuierliche Verbesserung der Umweltleistung durch ein Umweltmanagement. Im Fokus der Umweltaktivitäten stand die Umrüstung auf Hochfrequenzladegeräte mit geringerem Stromverbrauch und einer daraus resultierenden Emissionsreduktion um 35.000 Kilogramm CO₂. Zusätzlich wurden im gesamten Lager die bestehenden T8-Leuchtkörper durch die energiesparenden T5-Röhren mit bis zu 60 Prozent geringerem Energieverbrauch ersetzt.



➔ Web
efm.aero

EFM: effizient und qualitätsbewusst

Die EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH ist ein assoziiertes Unternehmen, an dem die Flughafen München GmbH zu 49 Prozent beteiligt ist. Die zum Lufthansa-Konzern gehörende GGG Service for Airlines GmbH hält eine Beteiligung von 51 Prozent an dem Unternehmen. Die EFM ist mit ihren rund 140 Mitarbeitern für das Rangieren, Enteisen und Klimatisieren von Flugzeugen am Flughafen München zuständig.

Im Geschäftsjahr 2012/2013 führte die EFM rund 170.000 Rangiervorgänge und 14.700 Enteisungen durch. Die Vorjahreswerte 2011/2012 lagen bei 165.000 Rangier- und 9.100 Enteisierungsvorgängen. Da der verantwortungsvolle Umgang mit der Umwelt ein zentrales Qualitätsmerkmal der EFM ist, hat die Gesellschaft den Umweltschutz in ihr Qualitätsmanagement, das bereits seit 1997 nach ISO 9001 zertifiziert ist, eingebunden.

/Non-Aviation

Non-Aviation erzielt knapp die Hälfte des Konzernumsatzes

Der Flughafen München ist nicht nur ein beliebter Treffpunkt für Passagiere und Besucher, sondern auch ein gefragter Standort für Betreiber von Geschäften, Restaurants und Serviceeinrichtungen, für Hoteliers und Vertreter der Werbebranche.

Die beiden FMG-Geschäftsbereiche Real Estate und Consumer Activities bilden gemeinsam mit den Tochtergesellschaften Allresto [Gastronomie] und eurotrade [Handel] den Sektor Non-Aviation. Während sich der Geschäftsbereich Real Estate grundsätzlich mit dem Erhalt und der strategischen Weiterentwicklung der Immobilien und Grundstücksflächen am Standort beschäftigt, ist der Geschäftsbereich Consumer Activities mit seinen Geschäftsfeldern Services und Parken, Centermanagement sowie Werbung und Medien/Marketing für die Vermietung und Vermarktung der vorhandenen Flächen verantwortlich. Der Anteil des Non-Aviation-Geschäfts am Gesamtumsatz des Flughafen München Konzerns lag 2013 unverändert bei rund 49 Prozent.

Immobiliengeschäft gewinnt an Bedeutung

Die Luftverkehrsbranche unterliegt einem starken und ständigen Wandel. Gerade internationale Luftverkehrsdrehkreuze wie der Flughafen München müssen diesen Veränderungen durch regelmäßiges Anpassen der Geschäftsstrategie gerecht werden. Vor diesem Hintergrund wurde das Immobiliengeschäft als Kerngeschäftsfeld definiert.

Die zentrale Tätigkeit des Geschäftsbereichs Real Estate ist die wirtschaftliche, am Lebenszyklus der Immobilien ausgerichtete Betreuung und Entwicklung der Flughafen-Infrastruktur sowie aller auf dem Campus und außerhalb des Flughafens gelegenen Immobilien und Grundstücke. Weitere Aufgaben sind die Bestandssicherung und der Grunderwerb für künftige Erweiterungsmaßnahmen sowie die Verantwortung für die Immobilienstrategie des Flughafens.

Das Leistungsspektrum des Geschäftsbereichs Real Estate umfasst folgende Geschäftsfelder:

- Bestandsimmobilien, Luftverkehr und Airport City
- Immobilienentwicklung, Planen und Realisieren
- Zentrale Steuerung, Marketing, Vertrieb und Research

Airport City präsentiert sich auf Expo Real

Der Flughafen München präsentierte sich im Oktober 2013 auf der Expo Real, Europas größter Immobilienmesse, auf dem Münchner Messegelände. Am Stand des Flughafens waren auch die Gemeinden Hallbergmoos, Oberding und Marzling vertreten, die gemeinsam mit dem Flughafen München die »Munich Airport Area« bilden. Die Immobilienexperten der FMG zeigten Investoren und Projektentwicklern aus aller Welt dabei anhand eines Übersichtsmodells, welche Flächen am Flughafen für neue Immobilien wie Hotels, Logistik- oder auch andere luftverkehrsaffine Bürogebäude besonders geeignet sind. Insbesondere das München Airport Center nimmt bei den Überlegungen zur Immobilienentwicklung eine herausragende Rolle ein.

Die Entwicklung und Vermarktung von Immobilien unter dem neuen Begriff »airsite« ist für die FMG ein wichtiges Geschäftsfeld: 10,8 Prozent des Umsatzes hat das Unternehmen 2013 in diesem Segment erwirtschaftet. In Zukunft soll dieser Anteil weiter steigen.

Optimaler Branchenmix bei Shopping und Gastronomie

Großen Anteil am Non-Aviation-Sektor hat am Flughafen München das Retailgeschäft mit 152 Shops und Serviceeinrichtungen sowie 49 gastronomischen Einheiten auf einer Fläche von mehr als 37.000 Quadratmetern. Die beiden Terminals und das München Airport Center bilden zusammen das kommerzielle Herzstück des Flughafens mit einem auf die Anforderungen der Zielgruppen zugeschnittenen Angebot.

Eine im Jahr 2013 begonnene größere Umbaumaßnahme im internationalen Abflugbereich des Terminals 2 auf der Ebene 05 wird noch bis Sommer 2014 dauern: Neue, hochwertige Marken auf der zentralen Plaza, wie GUCCI, Bottega Veneta, Mulberry, TOD's oder Emporio Armani, tragen dem Konsumverhalten der internationalen Fluggäste Rechnung. Eine Champagnerbar und das »Selman's 5« ergänzen das Angebot auf der gastronomischen Seite.

➔ Web munich-airport.de/immo

➔ Web munich-airport.de/shopping

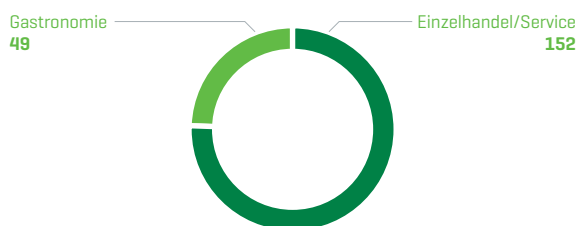
Weitere wichtige Maßnahmen:

- Seit Dezember 2013 bietet der deutschlandweit erste öffentlich zugängliche Victoria's-Secret-Shop aus den USA ein Sortiment aus Kosmetik und Accessoires an.
- Die Verkleinerung der Presse-Shops im Terminal 2, Ebene 04, ermöglichte die Ansiedlung von Wolford, Lufthansa Worldshop und einer weiteren Dependence des erfolgreichen FC-Bayern-Fanshops.
- Der EDEKA-Markt im München Airport Center wurde modernisiert.
- Nach Umbau und Erweiterung präsentiert sich das Dallmayr-Restaurant im Terminal 2 mit einer offenen Gestaltung.
- Das neu konzipierte Kinderland mit attraktiven Angeboten und vielen Aktionen für die kleinsten Besucher des Flughafens zog in neue, größere Räume um.

Bereits im Winter 2013 startete die Vermietung der gastronomischen Einrichtungen für das neue Satellitengebäude des Terminals 2, wo weitere 8.000 Quadratmeter Retailfläche auf zwei Abflugebenen zur Verfügung stehen. Die Gespräche mit Einzelhandelsbetreibern werden im Sommer 2014 aufgenommen.

Retailerheiten

Gesamt: 201



Ohne Besucherpark, Ringeltaube Nordallee, Sparkasse Verwaltung, Reisebüros

eurotrade: erfolgreich mit attraktiven Shops und Marken

Die eurotrade Flughafen München Handels-GmbH, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Flughafen München GmbH, betreibt am Flughafen München 64 Retailstores in den Verkaufsbereichen Duty-free/Travel Value, Presse und Souvenirs, Mode und Textilien, Uhren, Schmuck und Accessoires sowie kleine gastronomische Einheiten. Darüber hinaus ist die eurotrade für den Betrieb eines Duty-free-/Travel-Value-Shops am Flughafen Friedrichshafen verantwortlich.



Das Unternehmen generierte 2013 mit seinen über 1.000 Mitarbeitern einen Nettoumsatz von 188,8 Millionen Euro, was einer Umsatzsteigerung von 0,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. 2013 erzielte die eurotrade das zweitbeste Jahresergebnis der Unternehmensgeschichte. Um auch künftig eine positive Ertragsentwicklung zu erreichen, richtet die eurotrade den Fokus auf ein Produktportfolio, das den Wünschen internationaler Kunden entspricht, und forciert gleichzeitig den weiteren Ausbau des Angebots an weltweit führenden Marken.

Allresto: umwelt- und biozertifiziert

Die Allresto Flughafen München Hotel und Gaststätten GmbH, eine hundertprozentige FMG-Tochter, betreibt am Flughafen München rund 85 Prozent aller gastronomischen Einrichtungen. Sie gliedert sich in die drei Geschäftsbereiche Restaurants, Mitarbeiterkantinen und Hotel. Zum Kerngeschäft gehören zahlreiche in Eigenregie bewirtschaftete Restaurants mit deutscher, bayerischer, italienischer und asiatischer Küche. Neben Bistros, einem Fast-Food-Restaurant, Cafés und diversen Bars in den beiden Terminals betreibt Allresto auch das Konferenzzentrum municon. Die fünf Mitarbeiterkantinen und das Kempinski Hotel Airport München werden auf Basis eines Managementvertrages von dem Caterer Eurest Deutschland GmbH beziehungsweise von Kempinski betrieben.

→ Lagebericht
Geschäftsverlauf
Commercial Activities
siehe Seite 111

→ Web
eurotrade.org



Die Allresto ist mit einem Mix aus Franchise- und Lizenzkonzept sowie eigenen starken Marken ein attraktiver und innovativer Gastgeber für Passagiere und Besucher am Flughafen München. Insbesondere wegen ihrer hochwertigen Serviceleistungen wurde sie bei den Passagierbefragungen durch das englische Marktforschungsunternehmen Skytrax 2013 als weltbeste Flughafengastronomie ausgezeichnet. Das Unternehmen, das rund 90 Prozent der verwendeten Lebensmittel aus Bayern bezieht, wurde 2013 nach EMAS rezertifiziert. Allresto achtet nicht nur auf einen ressourcenschonenden Umgang mit Lebensmitteln, sondern auch auf Nachhaltigkeit bei der Reinigung und Logistik. Die Biozertifizierung erlaubt es Allresto, nach den Richtlinien der EG-Öko-Verordnung Biowaren herzustellen, die im Bistro Organic im Terminal 2 angeboten werden.

Erklärtes Ziel des Unternehmens, das mit durchschnittlich 670 Mitarbeitern im Jahr 2013 Umsatzerlöse inklusive Erträgen in Höhe von 95 Millionen Euro erzielte, ist es, die attraktivste, effizienteste und nachhaltigste Verkehrsgastronomie Europas zu werden.

MAC-Forum: beliebt bei Werbepartnern

Der Flughafen München bietet in den beiden Terminals, im München Airport Center, aber auch auf dem Außen- und Gelände eine Vielzahl von Werbemöglichkeiten. Dazu zählen

Promotion- und Eventflächen ebenso wie zahlreiche weitere Werbeträger. Neben der Standardwerbung, wie Leuchtkästen und City-Light-Postern, hat der Werbekunde die Wahl zwischen Sonderwerbformen, wie beispielsweise Riesenpostern an Fassaden und Parkhäusern, Werbung an Gepäckwagen oder Bodenprojektionen. Hinzu kommen Werbeinstallationen, zu denen unter anderem Luftraumobjekte oder auch Exponatflächen zählen.

Die größte überdachte Freifläche Europas – das MAC-Forum – wurde im Jahr 2013 zum wiederholten Mal von Audi genutzt. Der Ingolstädter Automobilhersteller setzte dort den neuen Audi RS 6 in Szene. Auch die Porsche AG präsentierte ihr neues exklusives Modell, den Porsche Panamera.

Events in jeder Jahreszeit: Surf & Style und Wintermarkt

Als wiederkehrendes Highlight unter den Veranstaltungen präsentierte der Flughafen München 2013 bereits zum dritten Mal das Event »Surf & Style« im MAC-Forum: die weltweit größte stehende Welle an einem Airport für professionelle Surfer und Einsteiger. Am 10. und 11. August war das MAC-Forum Schauplatz der dritten Europameisterschaft im sogenannten Stationary Wave Riding – mit mehr als 22.000 Zuschauern. Im Winter 2013 luden erneut zahlreiche Stände auf dem Wintermarkt im MAC-Forum

➤ [Web
munich-airport.de/
allresto](http://Web.munich-airport.de/allresto)

➤ [Web
airport-media-muc.de](http://Web.airport-media-muc.de)

Aktivitäten im internationalen Geschäft



zum Bummeln und Schlemmen ein. Neben einem abwechslungsreichen Bühnenprogramm erwies sich die Eisstockbahn als attraktiver Treffpunkt.

Beschränkung der vorher frei zugänglichen Vorfahrten begründet, die eine Aussage über die Anzahl der dort abgestellten Fahrzeuge erlaubt.

➔ Web
munich-airport.de/parken

Services und Parken: weiterhin auf Erfolgskurs

Das Geschäftsfeld Services und Parken ist für die Bewirtschaftung von über 34.000 Stellplätzen, die sich auf 14 Parkhäuser und zahlreiche Parkflächen verteilen, zuständig. Zu den Kunden zählen neben Fluggästen und Besuchern auch Mieter und Flughafenmitarbeiter. Insgesamt wurden 2013 rund 9,3 Millionen Fahrzeuge geparkt, was einer Steigerung von zwölf Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Dies ist vor allem durch die schrittweise

Zum Serviceportfolio gehört auch das »Komfort- und Sicherheitsparken«, das im Parkhaus P20 angeboten wird, einem Parkbereich, der nicht zuletzt wegen seiner speziellen Services vor allem bei Vielfliegern, Firmenkunden und Geschäftsleuten sehr beliebt ist. Weitere Angebote sind Online-Parkplatzreservierungen und das Valet Parking, bei dem die Autos auf Wunsch der Kunden geparkt werden.

MediCare: Medizin auf höchstem Niveau

Die Notfallambulanz der MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH stellt für den Flughafen 24 Stunden täglich die medizinische Versorgung von Passagieren, Besuchern und Mitarbeitern sicher. Darüber hinaus bietet die MediCare betriebs- und flugärztliche Leistungen für alle Mitarbeiter der FMG und ihrer Tochtergesellschaften sowie für die am Campus ansässigen Firmen an. Mit der AirportClinic M betreibt die MediCare ein medizinisches Kompetenzzentrum auf höchstem Niveau, das Patienten aus dem Umland in den Fachgebieten Orthopädie, Gynäkologie und Urologie versorgt. Gesellschafter des Unternehmens sind die Flughafen München GmbH mit 51 Prozent und die MAHM GmbH, ein Zusammenschluss von niedergelassenen Ärzten, mit 49 Prozent. Die MediCare beschäftigt derzeit 80 Mitarbeiter und erzielte 2013 einen Gesamtumsatz von knapp sieben Millionen Euro. Im Jahr 2014 wird mit einem weiteren Wachstum der MediCare gerechnet.

Off-Campus-Geschäft entwickelt sich weiter

Mit dem reibungslosen Umzug an den neuen Standort in nur einer Nacht qualifizierte sich der Flughafen München im Mai 1992 als Berater für Flughäfen auf der ganzen Welt in Sachen Flughafeneneröffnungen, Terminalumbauten und -inbetriebnahmen. Mittlerweile wurden mehr als 25 Großprojekte erfolgreich abgeschlossen, bei denen die FMG beratend zur Seite stand. Aufgrund der anhaltenden Nachfrage steuert seit Anfang 2010 ein eigenes strategisches Geschäftsfeld »Internationales Geschäft« die Off-Campus-Aktivitäten der Flughafen München GmbH. Im Angebot sind neben qualitativ hochwertigen Beratungsleistungen auch Management- und Betriebsdienstleistungen sowie Kapitalbeteiligungen/Private Equity Investments. Das Geschäftsfeld kann dabei auf das Fach- und Expertenwissen aller Bereiche im Flughafen München Konzern zugreifen und maßgeschneiderte Beratung für das gesamte Leistungsspektrum eines Flughafens anbieten.

2013 setzte das Team im internationalen Geschäft rund acht Millionen Euro um. Aktuell unterstützt der Flughafen München Airports in Oman, in Doha sowie in Saudi-Arabien mit seinem Know-how. Auch den Flughafen Viracopos in Campinas bei São Paulo in Brasilien hat die FMG 2013 bei den Vorbereitungen auf die Eröffnung eines neuen Terminals beraten. Der größte Erfolg war 2013 der Erwerb einer 30-jährigen Konzession für den Flughafen »Tancredo Neves International Airport« (Confins) in Belo Horizonte/Brasilien. Zusammen mit

den Partnern Infraero (staatlicher Flughafenbetreiber Brasiliens), CCR/Companhia de Concessões Rodoviárias (ein auf den Erwerb von Konzessionen spezialisiertes brasilianisches Unternehmen) sowie der Flughafen Zürich AG soll die FMG den Ausbau und Betrieb des Flughafens ab August 2014 verantworten.

Die FMG hat die Entwicklung des Off-Campus-Geschäfts als Grundpfeiler in ihre Konzernstrategie aufgenommen. Dadurch wird dieses Geschäftsfeld in den kommenden Jahren weiter an Bedeutung gewinnen. Der konsequente Ausbau des Beratungsgeschäfts, die Erschließung neuer Produkte und Märkte für die Muttergesellschaft und die Konzerntöchter sowie Kapitalbeteiligungen sollen zum weiteren Wachstum maßgeblich beitragen.

InfoGate erschließt neue Standorte

Die InfoGate Information Systems GmbH ist eine hundertprozentige Tochter der Flughafen München GmbH. Sie vermarktet das seit 2011 am Flughafen München eingesetzte eigenentwickelte Informationssystem »InfoGate« auch außerhalb des Flughafens. Die Produktfamilie InfoGate bietet eine mehrsprachige video-basierte Kundenkommunikation sowie eine breite Palette an digitalen Informations-, Buchungs- und Navigationsservices. Das Indoor-Wegeführungsmodul erlaubt den Nutzern, auch in großen Gebäuden den Überblick zu behalten und den kürzesten Weg zum Ziel zu finden. Besonders interessant ist der Einsatz des Systems deshalb für Unternehmen, deren Standorte weitläufig verteilt liegen und deren Informations- und Betreuungsdienste kostenoptimal zentralisiert werden sollen. Hierzu zählen zum Beispiel große Infrastrukturbetreiber, Unternehmen aus der Verkehrsbranche oder Betreiber von Messestandorten.

Im zweiten Jahr der Unternehmensgeschichte hat InfoGate zusätzliche Standorte im Terminal 1 und in Parkhäusern erschlossen. Darüber hinaus wurde eine Reihe wesentlicher Systemfortentwicklungen angestoßen, wie zum Beispiel eine flexible Startseite, und die InfoGate-Lösung mittlerweile auch auf mobilen Endgeräten verfügbar gemacht. Außerhalb des Münchner Flughafens konnte sich die InfoGate im Marktsegment Handel und Projektentwicklung etablieren sowie eine Reihe von Pilotgeräten im Airport- und Einzelhandelssektor erfolgreich in Betrieb nehmen. 2014 wird mit weiteren Installationen bei verschiedenen Kunden die Basis für nachhaltiges Wachstum gelegt.

➔ Web
medicare-m.de

➔ Web
infogate-systems.de

/Qualität und Sicherheit

→ Web
worldairportawards.com

Bedeutende Auszeichnungen für Servicequalität

Um die Servicequalität kontinuierlich zu verbessern, ist für den Flughafen München die Meinung seiner Partner und Kunden von großer Bedeutung. Dazu zählen Passagiere, Fluggesellschaften, Flughafenmitarbeiter und Besucher, aber auch die Mitarbeiter sonstiger Unternehmen am Flughafen. Durch das Benchmarkprogramm »Airport Service Quality« des Flughafendachverbands **Airports Council International** erhält der Flughafen München jedes Jahr Rückmeldung, wie zufrieden die Kunden mit seiner Dienstleistungs- und Servicequalität sind. Auch die jährlichen Passagierbefragungen durch das unabhängige Londoner Luftfahrtforschungsinstitut Skytrax liefern dazu wichtige Ergebnisse und Informationen.

→ Glossar

→ Web
munich-airport.de/feedback

Der Münchner Airport ist bei den Skytrax-»World Airport Awards« 2013 erneut zum besten Flughafen Zentraleuropas gewählt worden. Im internationalen Ranking konnte München seinen sechsten Platz aus dem Vorjahr behaupten und platzierte sich bereits zum neunten Mal in Folge unter den sechs besten Airports der Welt. Weltweit schnitten nur die Flughäfen Singapur, Seoul, Amsterdam, Hongkong und Peking in der Beurteilung durch die Passagiere besser ab. Herausragende Einzelbewertungen gab es für die Münchner Flughafengastronomie und das Kempinski Hotel Airport München. Der Münchner Airport verfügt laut Skytrax über die besten Flughafenrestaurants der Welt und das beste Flughafenhotel Europas. Bei den »World Airport Awards« bewerten Passagiere jedes Jahr internationale Flughäfen in rund 40 Kategorien, beispielsweise Abfertigungs- und Servicequalität, Freundlichkeit und Kompetenz des Flughafenpersonals, Einkaufs- und Unterhaltungsangebot oder Umsteigemöglichkeiten. An der Erhebung hatten sich 2013 mit über zwölf Millionen Befragten mehr Passagiere als je zuvor beteiligt.

→ Web
airportservicequality.aero

Am ASQ-Benchmarkprogramm des Airports Council International nehmen mittlerweile weltweit über 200 Airports teil. Der Flughafen München erreichte 2013 dabei ein höheres Rating bei der Kundenzufriedenheit als im Vorjahr. Der Wert verbesserte sich von 4,02 auf 4,06 bei einer maximal möglichen Punktzahl von 5. Im Vergleich der europäischen Hub-Flughäfen rangiert München hinter dem Flughafen Zürich auf Platz 2 und konnte sich damit 2013 um eine Position verbessern. Am deutlichsten stieg die Kundenzufriedenheit mit dem Internet-/WLAN-Angebot in München. Dies ist ein Resultat des Mitte 2013 eingeführten vereinfachten Anmeldeverfahrens zum kostenfreien WLAN-Zugang am Airport. Eine weitere deutliche Verbesserung zeigte sich bei der Umsteigequalität. Dabei konnte München im Vergleich mit den Drehkreuzen in Europa die höchste Bewertung erzielen.

Auf dem Weg zum 5-Star-Airport

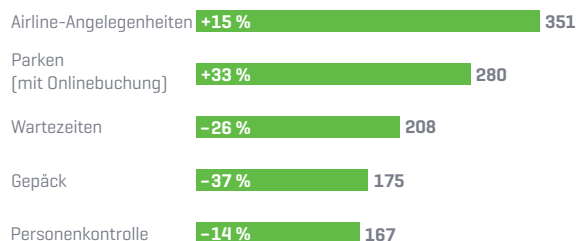
Im August 2013 führte Skytrax am Flughafen München ein Qualitätsaudit entlang der Passagierkette durch. Diese detaillierte Analyse diente dem Ziel, geeignete Maßnahmen zu ermitteln, um den Service und die Produkte für die Passagiere weiter zu verbessern. Derzeit ist der Flughafen München im Skytrax-Rating schon mit vier von fünf möglichen Sternen ausgezeichnet. Nach Auswertung der Audit-Ergebnisse wurde im vierten Quartal 2013 das Programm »5 Star« aufgesetzt, um als erster europäischer Flughafen fünf Sterne im Rating zu erhalten. Dazu werden 2014 Optimierungen in den Bereichen Service und Hospitality, Dienstleistungen, Ambiente und Komfort, Beschilderung, Informationsangebot und Sauberkeit erfolgen.

Kundenfeedback zur Servicequalität

Die Flughafen München GmbH pflegt seit vielen Jahren ein Feedbacksystem für Anregungen und Beschwerden von Kunden. Daneben dienen Untersuchungen zur Kundenzufriedenheit dem Ziel, ein vielfältiges Leistungsangebot und ein Höchstmaß an Servicequalität zu bieten. Sämtliche Kundenanregungen oder Beschwerden werden vom zentralen Kundenmanagement des Flughafens München zeitnah und individuell beantwortet, systematisch erfasst und regelmäßig ausgewertet. 2013 verzeichnete das Kundenmanagement insgesamt 1.418 Anregungen zu 1.723 Einzelthemen. Davon liegen 40 Prozent nicht im direkten Verantwortungsbereich des Flughafen München Konzerns. Kundenfeedback zu Airline-Angelegenheiten (zum Beispiel Annullierungen, Flugverspätungen oder Service von Airlines), behördlichen Kontrollen, öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Serviceleistungen von Fremdbaufertigungsfirmen wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Aufgrund des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses bei der Gepäckabfertigung gingen die Beschwerden, insbesondere hinsichtlich der Wartezeiten bei der Gepäckausgabe, wie bereits 2012 deutlich zurück.

Häufigste Beschwerden nach Thema

Anzahl der Nennungen/Veränderung zum Vorjahr





Qualitätsmanagement auf hohem Niveau

Das am Flughafen München eingeführte und ständig optimierte Qualitätsmanagement auf der Basis des internationalen Standards DIN EN ISO 9001:2008 schafft Strukturen, die die systematische Bewertung und nachhaltige Verbesserung von Unternehmensprozessen unterstützen. 2013 erfolgte eine erneute Rezertifizierung der AeroGround Flughafen München GmbH sowie der zertifizierten Bereiche der FMG (Flughafenfeuerwehr/ vorbeugender Brandschutz, Fahrzeugmanagement sowie

Brandschutz- und Sicherheitssysteme) durch den TÜV SÜD. Grundlage der Prüfung war ein umfassender Kriterienkatalog, mit dem der TÜV SÜD die Prozesse und Verfahren genau untersuchte. Die TÜV-Prüfer bescheinigten dem Qualitätsmanagement ein hohes Niveau und eine professionelle Umsetzung der bestehenden Normen in die betriebliche Praxis. Besonders positiv wurde angemerkt, dass alle befragten Mitarbeiter den Qualitätsgedanken verinnerlicht hätten.

Für den Markt erforderliche Zertifizierungsverfahren sind Ausdruck einer in allen operativen und technischen Organisationseinheiten verankerten Kundenorientierung. Durch eine stetige Prozessoptimierung positioniert sich der Flughafen mit seinen hohen Qualitätsstandards erfolgreich am Markt und überzeugt durch seine Kompetenz.

Preisgekrönte Qualität

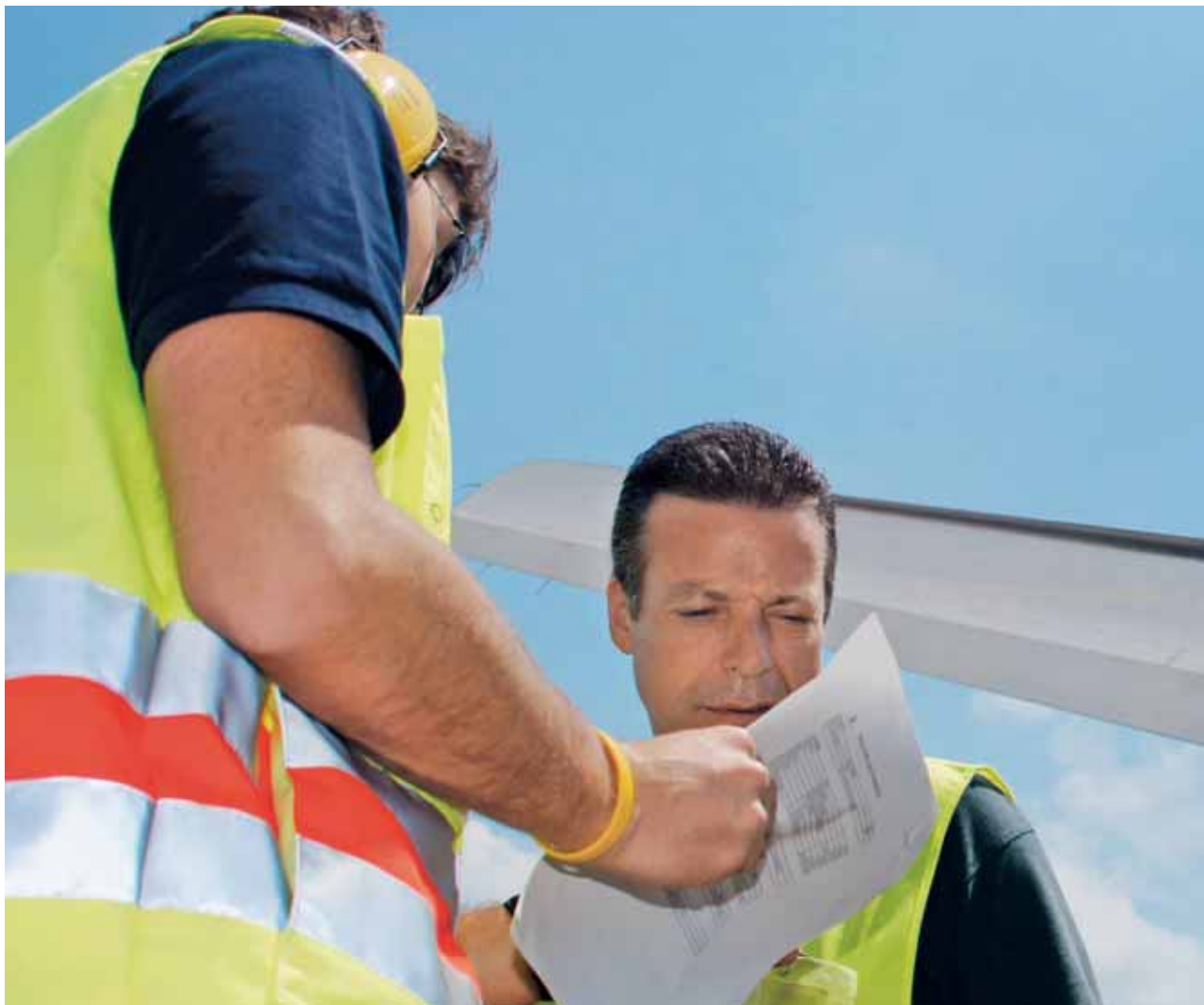
Verschiedene Auszeichnungen und Preise bestätigten auch im Jahr 2013 die Qualität des Flughafens München. Dabei überzeugte der Münchner Airport hochkarätig besetzte Jurys, Branchenexperten und Leser von Fachzeitschriften.

Exzellenter Frachtflughafen

Zwei Preise gewann der Münchner Airport für seine Leistungen als Frachtflughafen: Beim »Air Cargo Excellence Award« der Fachzeitschrift »Air Cargo World« erhielt er in der Kategorie »Europa bis 400.000 Tonnen« die Auszeichnung mit dem Bewertungssiegel »Diamond«. München belegte bei der internationalen Befragung von Airlines und Spediteuren mit 119 Punkten in der Kategorie »Gesamteindruck« punktgleich mit dem Flughafen Zürich den Spitzenplatz. Im Bereich »Infrastruktur« lag die Münchner Luftverkehrsdrehscheibe mit 124 Punkten sogar ganz vorn. Den Titel »Best Airport – Europe« verliehen dem Münchner Flughafen außerdem über 10.000 Leser des Transport- und Logistikmagazins »Cargonews Asia«. Damit zeichneten sie ihn vor den Flughäfen Amsterdam, Frankfurt, Hamburg, Leipzig/Halle, London-Heathrow, Luxemburg, Paris-Charles de Gaulle und Wien als besten Frachtflughafen Europas aus. Kriterien dafür waren die Qualität der Innovationen, der Serviceleistungen und des Kundenbeziehungsmanagements im Frachtgeschäft, das wettbewerbsfähige Preisniveau und der bedarfsgerechte Ausbau der Frachtinfrastruktur am Flughafen und in seinem Umland.

Hervorragendes Marketing und große Innovationskraft

Auch für das Marketing und die Innovationskraft des Münchner Flughafens gab es 2013 Preise: In Budapest



wurde der Münchner Airport für herausragende Leistungen im Bereich Marketing mit dem »European Routes Award 2013« prämiert. In der Kategorie der größten europäischen Flughäfen mit mindestens 20 Millionen Passagieren konnte sich der Münchner Airport den Spitzenplatz vor den Flughäfen Rom und Wien sichern. Darüber hinaus wurde München auch zum Gesamtsieger des European Routes Awards erklärt. Die FMG wurde außerdem National Finalist bei den »European Business Awards« 2012/2013 im Bereich Customer Focus. Im internationalen Finale erhielt die FMG den Ruban D'Honneur.

Hohe Sicherheitsstandards

Das Thema Sicherheit hat an einem internationalen Verkehrsflughafen oberste Priorität. Einen sehr hohen Stellenwert nehmen am Flughafen München sowohl die allgemeine Sicherheit (Security) als auch – gemäß den gesetzlichen Vorschriften des Luftverkehrs – der sichere Betrieb von Flugzeugen und deren Abfertigung (Safety) ein. Gerade vor dem Hintergrund kontinuierlich steigender Verkehrszahlen liegt das Augenmerk von Airport Safety darauf, Unfälle und Gefahrensituationen zu vermeiden und zu minimieren sowie systematisches Fehlerpotenzial zu erkennen.

Die FMG trägt als Flughafenbetreibergesellschaft nach § 8 des Luftsicherheitsgesetzes [LuftSiG] die Verantwortung für die Eigensicherung sowohl für baulich-technische als auch für personelle und organisatorische Maßnahmen. Zuständig für die operative Umsetzung dieser Aufgabenstellung ist neben der FMG ihr Tochterunternehmen CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH.

Den Luftverkehrsgesellschaften am Flughafen München obliegt eine Eigensicherungspflicht nach § 9 Luftsicherheitsgesetz sowie zusätzlich die Verantwortung für die Sicherung der Fracht. Als zuständige Aufsichtsbehörde fungiert hier das Luftfahrt-Bundesamt. Kontinuierliche Qualitätskontrollen erfolgen durch nationale und EU-Sicherheitsinspektionen, die durch ein unternehmenseigenes Qualitätsmanagementsystem im Bereich Security ergänzt werden. Überwacht wird der Flughafen München von der bayerischen Luftaufsichtsbehörde.

Für die Luftverkehrssicherheit am Flughafen München sorgen die Bundespolizei und der Zoll. Die Bundespolizei ist für die Passkontrollen bei der Ein- und Ausreise zuständig und übernimmt diverse Sicherungsaufgaben, wie etwa bei

➤ Web
munich-airport.de/sicherheit

Die vier Säulen der Luftsicherheit in Deutschland

Sicherheit der zivilen Luftfahrt



Luftfahrtbehörde

Bundesministerium des Innern

Besondere Befugnisse der Luftsicherheitsbehörden

- Abwehr äußerer Gefahr für die zivile Luftfahrt
- Einsetzen geeigneter Hilfsorgane zur Durchführung von Personen- und Gepäckkontrollen
- Kontrollieren und Verweisen von Personen, Kontrolle von mitgeführten Gegenständen



Flughafenbetreiber

Bundesministerium des Innern

Sicherheitsmaßnahmen des Flugplatzbetreibers

- Personal-, Mitarbeiter- und Zugangskontrollen
- Allgemeine Sicherheit des Flughafenbetriebes
- Bauliche und technische Gestaltung des Flughafens
- Schulung des Personals



Luftfahrtunternehmen

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Luftfahrt-Bundesamt

Sicherheitsmaßnahmen der Luftfahrtunternehmen

- Eigensicherung des Betriebs der Airline
- Sicherungsmaßnahmen bei Passagieren, Gepäck, Post und Fracht
- Sicherung eigener Luftfahrzeuge
- Schulung des Personals



Reglementierte Beauftragte

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Luftfahrt-Bundesamt

Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt

- Kontrolle der Fracht ...
 - von Hand oder
 - mit Röntgengerät oder
 - in einer Druckkammer oder
 - mit biosensorischen Mitteln
 ... um zu gewährleisten, dass die Fracht keine verbotenen Gegenstände enthält, die nicht angemeldet bzw. nicht ordnungsgemäß den geltenden Sicherheitsmaßnahmen unterzogen wurden.
- Schulung des Personals

besonders gefährdeten Flügen oder bei Passagierkontrollstellen in den Terminals. Der Zoll nimmt die Ein- und Ausfuhrkontrollen der mitgeführten Waren vor.

Sicherer Flugverkehr mit SESAR

Die Flughafen München GmbH beteiligt sich im Rahmen des europäischen Forschungsprojekts SESAR (Single European Sky ATM Research) an der Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums. Zusammen mit fünf anderen Großflughäfen (London, Paris, Amsterdam, Zürich, Frankfurt) und weiteren Teilnehmern wie EUROCONTROL, Airbus und namhaften Fluggesellschaften verfolgt sie damit das übergeordnete Ziel, die Luftfahrtprozesse effizienter und sicherer zu gestalten.

Die FMG wirkte bei vielen Projektinhalten aktiv mit, zum Beispiel bei der Definition eines »Airport Operation Center«, das im Fall von gravierenden Störungen gemeinsam mit den verschiedenen Beteiligten Lösungen finden soll. Darüber hinaus beteiligte sich die FMG an einer SESAR-Validierung mit dem Schwerpunkt »Airport Performance Management«. Außerdem wird sie 2014

erstmals eine eigene Validierung zum Rollführungs-konzept »Follow-the-Greens« durchlaufen.

Flughafenfeuerwehr: schnell vor Ort

Um den hohen Sicherheitsstandards am Flughafen München gerecht werden zu können, gibt es zwei Feuerwachen. Die Feuerwache Süd ist für den Flugzeugbrandschutz der südlichen Start- und Landebahn sowie auf den Vorfeldern von Terminal 1, Fracht und Wartung und auf dem Hub-schrauberlandeplatz zuständig. Die Feuerwache Nord übernimmt diese Aufgabe bei der nördlichen Start- und Landebahn sowie auf dem östlich gelegenen Vorfeld des Terminals 2. Beim Gebäudebrandschutz auf dem Flughafen-gelände arbeiten beide Feuerwachen zusammen.

Die Flughafenfeuerwehr am Münchner Airport erfüllt die Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO nach der höchsten Kategorie 10, nach denen jeder Punkt auf den Start- und Landebahnen innerhalb von 180 Sekunden nach Auslösen eines Alarms erreicht und innerhalb dieser Frist auch mit der Brandbekämpfung begonnen werden muss. Nach Alarmierung

➔ Film
dfs.de/dfs-homepage/de/Europa/SESAR/

➔ Glossar

des Flugzeugbrandschutzes dürfen nicht mehr als 40 Sekunden vergehen, bis die Fahrzeuge die Wache verlassen.

→ Web
munich-airport.de/feuerwehr

Für den Gebäudebrandschutz sind in allen Gebäuden und auf dem Gelände des Flughafens insgesamt 52.000 automatische und manuelle Brandmelder installiert. Die Einsatzzentrale der Flughafenfeuerwehr verfügt außerdem über eine ständige Verbindung zur Integrierten Leitstelle Erding und zur Polizeiinspektion am Flughafen, sodass die Flughafenfeuerwehr bei einem größeren Schadensereignis zusätzlich Unterstützung anfordern und bei Bedarf auch außerhalb des Flughafens Hilfe leisten kann.

Die Flughafenfeuerwehr wurde 2013 in insgesamt 3.997 Fällen alarmiert, 754 davon waren Fehlalarme. Zu den Einsätzen zählten 1.754 technische Hilfeleistungen, 902 Sicherheitswachen, 104 Brandeinsätze sowie 483 First-Responder-Einsätze, bei denen Erste Hilfe geleistet wurde. Über die vielfältige Arbeit der Flughafenfeuerwehr, die Ende des Berichtsjahres 217 Mitarbeiter zählte, informierten sich 2013 rund 9.100 Besucher.

Bird Control verhindert Vogelschlag

Kollisionen von Luftfahrzeugen mit Vögeln stellen eine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs dar. Um die Sicherheit und die ordnungsgemäße Durchführung des Flughafenbetriebs zu gewährleisten, wird am Flughafen München eine Reihe von Maßnahmen ergriffen. Die Bird-Control-Aufgaben, die der aktiven Abwehr von möglichen Gefahren dienen, nehmen speziell geschulte Mitarbeiter der Flughafen München GmbH wahr, die in einem Schichtbetrieb während der gesamten Betriebszeit anwesend sind und in ständigem Kontakt mit der Flugsicherung stehen.

→ Web
munich-airport.de/biotope

Spezielles Biotopmanagement

Anders als viele internationale Flughäfen setzt der Münchner Airport nicht nur auf die Vertreibung von Vögeln, die für den Flugbetrieb gefährlich sind. Vielmehr liegt der Schwerpunkt auf einem speziellen, den lokalen Verhältnissen angepassten Biotopmanagement. Dabei wird auf dem Flughafen und in seinem Umfeld darauf hingewirkt, dass flugsicherheitsrelevante, also schwergewichtige oder schwarmbildende Vögel erst gar nicht angelockt werden.

→ Kapitel Umwelt und Klimaschutz
Biodiversität
siehe Seite 98

Niedrige Vogelschlagrate am Flughafen München

In Hinblick auf die Vogelschlagverhütung herrscht an den deutschen Verkehrsflughäfen ein sehr hohes Sicherheitsniveau. Statistisch gesehen ist die Wahrscheinlichkeit eines Vogelschlags am Flughafen München vergleichsweise gering. Aus der Vogelschlagstatistik des Deutschen Ausschusses zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e. V. [DAVVL] ergibt sich, dass die

durchschnittliche Vogelschlagrate (Vogelschlagmeldungen pro 10.000 Flugbewegungen) der deutschen Verkehrsflughäfen im Zeitraum von 2000 bis 2012 um 96 Prozent höher lag als am Flughafen München. Auch 2013 weist die aktuelle DAVVL-Statistik für den Innenbereich des Münchner Airports mit nur 0,92 Vogelschlagmeldungen pro 10.000 Flugbewegungen eine erfreulich niedrige Vogelschlagrate aus. Die FMG steht mit den für die Vogelschlagverhütung relevanten Institutionen, insbesondere mit Airlines, der Deutschen Flugsicherung, regionalen und übergeordneten Behörden sowie dem DAVVL, in einem intensiven Kontakt und Dialog.

Sichere Informationen im Fokus

Die Flughafen München GmbH hat für den Umgang mit Informationen sowie den Einsatz von Informationstechnik eine für die FMG und ihre Beteiligungsgesellschaften verbindliche Informationssicherheitsleitlinie erstellt. Darin sind die Verantwortlichkeiten und wesentlichen Regeln für Informationssicherheit festgelegt. Verantwortlich für das Informationssicherheitsmanagement im Konzern ist der Beauftragte für Informationssicherheit, der direkt an die Geschäftsführung der FMG berichtet und von den Bereichsbeauftragten für Informationssicherheit der Flughafengesellschaft und ihrer Tochtergesellschaften unterstützt wird.

Hauptaufgaben innerhalb des Informationssicherheitsprozesses sind Auditierungen zu technischen, organisatorischen und Mitarbeiterthemen, die Erstellung von Richtlinien, beispielsweise für die Nutzung von IT-Systemen, oder die Beauftragung von externen Dienstleistungen, das Durchführen von Maßnahmen zur Steigerung des IT-Sicherheitsbewusstseins der Mitarbeiter, das Risikomanagement sowie die Steigerung der IT-Sicherheit durch technische Maßnahmen. Neue FMG-Systeme werden gemäß der IT-spezifischen FMG-Projektmanagement-Methode erstellt. Diese einheitliche Vorgehensweise im Projektmanagement gewährleistet, dass Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Systeme schon bei deren Entwicklung berücksichtigt werden. Der sichere Umgang mit in IT-Systemen gespeicherten Informationen, insbesondere Kundendaten, ist in der Richtlinie zur Informationsklassifizierung und -handhabung geregelt.

Schwerpunkte des Informationssicherheitsmanagements waren 2013 die Anpassung der FMG-spezifischen Normen an die ISO 27001, die Einführung einer zentralen Stelle zur Verwaltung von digitalen Zertifikaten sowie die Auditierung von technischen Lösungen wie zum Beispiel Datenbanken.




KLM


saitic

YL-BBPQ  

96,2 Mio. €
Umsätze in der Region

Regionalbüro

Anlaufstelle für Gemeinden,
politische Entscheidungsträger,
Institutionen und die Bürger
der Region



Pressearbeit

Beste Wirtschaftskommunikation
in Bayern

Engagement

Mitarbeiter helfen Flutopfern

Dialog und gesellschaftliche Verantwortung

60 Dialog mit den Anspruchsgruppen

63 Partnerschaftliche Entwicklung

65 Ökonomischer Nutzen

67 Gesellschaftliches Engagement

/Dialog mit den Anspruchsgruppen

Transparenz durch partnerschaftlichen Dialog

Die Flughafen München GmbH und ihre Tochtergesellschaften stehen mit ihren wichtigsten Anspruchsgruppen regelmäßig in einem engen Dialog. Ein fairer und vertrauensvoller Meinungs austausch findet mit Airlines und Geschäftspartnern sowie Passagieren und Mitarbeitern statt. Letztere werden beispielsweise durch regelmäßige Befragungen einbezogen. Hinzu kommt die Zusammenarbeit mit den Nachbarn und Partnern im direkten Umfeld, die für die erfolgreiche Entwicklung des Flughafens München von großer Bedeutung ist. Bindeglied zwischen Flughafen und Region ist das Regionalbüro, das einen intensiven Kontakt mit den Gemeinden, politischen Entscheidungsträgern und Bürgern der Region pflegt.

→ Glossar

Anspruchsgruppen im Blick

Zukunftsfähige Lösungen und eine nachhaltige Entwicklung können nur im ständigen Dialog mit allen gesellschaftlichen Gruppen erreicht werden. Aus diesem Grund tauschen wir uns mit unseren Stakeholdern – sei es unternehmensintern oder auf lokaler, regionaler, nationaler und internationaler Ebene – kontinuierlich aus. Die umfassende Analyse unserer Anspruchsgruppen erfolgt durch systematisierte Interviews mit den unternehmensinternen Ansprechpartnern der jeweiligen Dialoggruppe.

→ Politikbriefe
munich-airport.de/publikationen

Interessenvertretung auf politischer Ebene

Die Stabsstelle »Politische Angelegenheiten« vertritt die Interessen des Flughafens München gegenüber den Institutionen der Europäischen Union, der Bundesregierung und dem Bundestag, der Bayerischen Staatsregierung und dem Bayerischen Landtag sowie dem Münchner Stadtrat. Die Mitarbeiter der Stabsstelle gewährleisten einen verlässlichen Informationsaustausch auf den unterschiedlichen politischen Ebenen und machen auf die Anliegen des Flughafens München aufmerksam. Dafür finden neben der kontinuierlichen Kontaktpflege auch

regelmäßige Veranstaltungen in Brüssel, Berlin und München statt. Darüber hinaus veröffentlicht die Flughafen München GmbH zwei- bis dreimal pro Jahr einen Politikbrief, der aktuelle politische Themen und Hintergrundinformationen rund um den Flughafen enthält.

Durch eine enge Zusammenarbeit mit den Branchenverbänden, vor allem mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) und dem **Airports Council International (ACI) Europe**, hat die Flughafen München GmbH Zugang zu aktuellen Informationen aus dem Umfeld der Luftfahrtwirtschaft und wirkt an einer gebündelten Interessenvertretung mit. Zudem unterstützt die Stabsstelle »Politische Angelegenheiten« den Vorsitzenden der FMG-Geschäftsführung, Dr. Michael Kerkloh, bei der Ausübung seiner Präsidenschaft im Flughafenverband ADV. Daneben betreut die Stabsstelle durch systematische Recherchen und durch die Beratung der entsprechenden Fachbereiche der Flughafen München GmbH und ihrer Tochtergesellschaften zentral das Thema Fördermittel.

Mit Sorge betrachtet die Flughafen München GmbH weiterhin die Auswirkungen der Luftverkehrssteuer. Die Steuer schwächt die wirtschaftliche Entwicklung der ganzen Luftverkehrsbranche und gefährdet Arbeitsplätze. Daher haben die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC), die Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO) und die Dienstleistungsgewerkschaft ver.di eine Petition zur Abschaffung der seit 2011 erhobenen Steuer initiiert. Rund 136.000 Unterstützer unterzeichneten die Petition. Das Vorhaben erbrachte damit 86.000 Unterschriften mehr, als laut Quorum nötig gewesen wären, sodass die Petition beim Deutschen Bundestag eingereicht werden konnte. Allein am Münchner Flughafen unterstützten mehr als 3.400 Konzernmitarbeiter die Petition mit ihrer Unterschrift – mehr als an allen anderen Flughäfen in Deutschland zusammen.

Zentrale Anspruchsgruppen





Der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung aus CDU und SPD vom Herbst 2013 enthält nicht mehr die Forderung, dass die Luftverkehrssteuer in dieser Legislaturperiode abgeschafft werden soll. Ursprünglich hatte sich die Arbeitsgruppe Verkehr bereits auf die Abschaffung der Steuer geeinigt. Aus Sicht der FMG ist es aber erfreulich, dass der Koalitionsvertrag ein generelles Bekenntnis zum Luftverkehrsstandort Deutschland enthält.

Grundsätzlich leistet die Flughafen München GmbH keinerlei finanzielle Zuwendungen an Politiker, politische Parteien oder damit verbundene Institutionen.

Offene Kommunikation

Der Konzernbereich Unternehmenskommunikation trägt die Verantwortung für den Dialog mit der Öffentlichkeit, den Medien und den Mitarbeitern des Konzerns. Die Bereitstellung von umfassenden Informationen auf verschiedenen Kanälen soll bei diesen Anspruchsgruppen Vertrauen für das Handeln und die Ziele des Flughafens München schaffen.

Ausgezeichnete Pressearbeit

Zu den Anspruchsgruppen der FMG zählen neben der breiten regionalen und überregionalen Öffentlichkeit die unterschiedlichen Medien. Den Dialog mit diesen Stakeholdern führt die FMG-Presseabteilung in Form von Pressemitteilungen, Bildaussendungen, Medienterminen und Hintergrundgesprächen. Das wichtigste wiederkehrende Medienereignis ist die Jahrespressekonferenz, bei der die Finanz- und Verkehrszahlen des Unternehmens vorgestellt und wichtige Branchentrends thematisiert werden. Presse, Funk und Fernsehen berichteten im Jahr 2013 außerdem umfangreich über das Richtfest für den neuen Terminalsatelliten.

Die Dr. Doebelin Gesellschaft für Wirtschaftsforschung mbH zeichnet seit mehr als 20 Jahren jährlich die Pressestellen mit der besten Wirtschaftskommunikation aus. In der Kategorie der Unternehmen, die nicht dem DAX angehören, erreichte die Pressestelle des Münchner Flughafens im bayernweiten Vergleich wie bereits im Vorjahr den ersten Platz. Dabei lobten die befragten Journalisten unter anderem die Kompetenz der Gesprächspartner, die schnelle Beantwortung von Anfragen sowie die unbürokratische Hilfe bei ungewöhnlichen Anfragen.

➤ Social Media
facebook.com/flug-hafenmuenchen

twitter.com/MUC-Airport

xing.com/company/flughafen-muenchen

youtube.com/user/MucAirport

kununu.com/flughafen-muenchen

flickr.com/photos/muc-airport/

slideshare.net/MUC-airport/

Dialogorientierte Öffentlichkeitsarbeit

Den Anspruch, nachvollziehbar und glaubwürdig gegenüber der Öffentlichkeit aufzutreten, verfolgt die FMG auch ganz praxisnah: So verdeutlichen rund 80.000 Teilnehmer an Rundfahrten über das Flughafengelände, dass dieses Angebot auch 2013 gerne angenommen wurde. Neben der klassischen Airport-Tour gibt es seit 2013 eine »A380-Tour«. Bereits rund 9.000 Besucher bestaunten aus unmittelbarer Nähe das derzeit größte Passagierflugzeug der Welt, das im Liniendienst auch den Flughafen München anfliegt.

Aber auch öffentliche Veranstaltungen ermöglichen einem breiten Publikum spannende Einblicke in das Flughafengeschehen. So präsentierte der Flughafen München seinen Besuchern am 8. und 9. Juni 2013 beim ersten bundesweiten »Tag der Luftfahrt« Flugzeuge, Flugzeugschlepper, Enteisungsfahrzeuge und Feuerwehrautos, aber auch interessante Informationen und Aktionen rund um den Betrieb eines Airports.

Der Austausch mit den Anspruchsgruppen wird auch außerhalb des Flughafengeländes geführt. Auf Regionalmessen und zahlreichen, auch überregionalen Veranstaltungen informiert die FMG aus erster Hand über aktuelle Entwicklungen am Flughafen München.

Digitale Medien

Als Plattform für den Dialog mit Kunden, Beschäftigten, Medien und der interessierten Öffentlichkeit haben sich längst soziale Netzwerke wie Facebook, Twitter, Xing und andere etabliert. Die FMG trägt dieser Entwicklung Rechnung, indem sie eine konsequente Social-Media-Strategie umsetzt: Sie vernetzt die einzelnen Online- und Social-Media-Kanäle untereinander, unterhält die User mit spannenden Beiträgen, platziert gleichzeitig strategische und unternehmensrelevante Themen und kanalisiert die Informationen aller Abteilungen zielgruppen- und mediengerecht. Außerdem werden Seminare angeboten, in denen Mitarbeiter ihre Kompetenz in Sachen Social Media erweitern können.

Auch Smartphone-Nutzer kommen auf ihre Kosten: Seit November 2013 ist die Flughafen-App neben iOS auch für das Betriebssystem Android verfügbar.

Imagefilm wird YouTube-Hit

➤ Film
munich-airport.de/lipdub



Ein unkonventioneller Imagefilm des Münchner Flughafens, der den Airport und seine Mitarbeiter in Szene setzt, ist 2013 zu einem YouTube-Renner geworden. Der als sogenannter LipDub produzierte Beitrag wurde innerhalb der ersten fünf Wochen auf dem YouTube-Kanal von mehr als 50.000 Usern aus über 80 Ländern aufgerufen. Inklusiv der Facebook-Zugriffe summiert sich die Anzahl der Klicks auf rund 100.000. Zu den 200 Darstellern, die sich in dem vierminütigen Musikvideo präsentieren, zählen neben zahlreichen Mitarbeitern des Flughafen München Konzerns auch Mitarbeiter der am Campus ansässigen Behörden, Firmen und Airlines.



Imagefilm: LipDub

/Partnerschaftliche Entwicklung

Nachbarschaftsbeirat als wichtiges Dialogforum

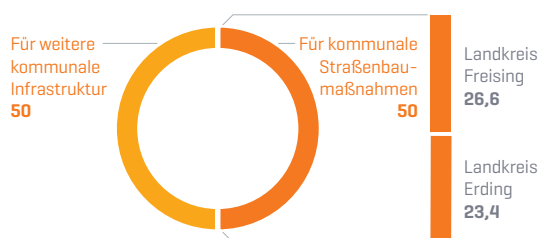
Die Flughafen München GmbH misst dem offenen und konstruktiven Dialog mit der Flughafenregion große Bedeutung bei. Der Nachbarschaftsbeirat begleitet seit September 2005 den Planungsprozess zum Ausbau des Flughafens München und ist ein wichtiges Informations- und Dialogforum zwischen Flughafen und Umland. Er ist außerdem ein Sprachrohr für die Belange der Region, gibt Empfehlungen ab, bringt Vorschläge ein und trägt dazu bei, einvernehmliche Lösungen zu finden. Auch 2013 wurde er bei verschiedenen Zusammenkünften über die aktuellen Planungsstände informiert. Das Gremium umfasst rund 40 Mitglieder und besteht aus Repräsentanten von Städten und Gemeinden, Landkreisen und der Wirtschaft aus der näheren Flughafenumgebung sowie aus Gewerkschaftsvertretern. Den Bereich der Luftfahrt decken die Deutsche Lufthansa AG, die Deutsche Flugsicherung GmbH sowie die Flughafen München GmbH ab. Geleitet wird der Beirat von der ehemaligen Präsidentin des Bayerischen Verfassungsgerichts Edda Huther.

Umlandfonds fördert kommunale Verkehrsprojekte

Der von den Gesellschaftern der FMG eingerichtete Umlandfonds in Höhe von 100 Millionen Euro soll als Ausgleich für Belastungen durch den Bau der dritten Start- und Landebahn den Ausbau der regionalen Infrastruktur unterstützen. Die Auszahlungen sind grundsätzlich an den Baubeginn der dritten Bahn gebunden. Nach der bisherigen Beschlusslage stehen aus dem Umlandfonds für kommunale Straßenverkehrsprojekte im Landkreis Erding 23,4 Millionen Euro und im Landkreis Freising 26,6 Millionen Euro zur Verfügung. Daraus werden die Nordumfahrung Erding und – auf 13,5 Millionen Euro begrenzt – die Westtangente Freising gefördert. Darüber hinaus wurde beschlossen, auch eine Straßenverbindung zwischen Berglern und Eitting im Landkreis Erding und – mit einem Höchstbetrag von vier Millionen Euro – die Westtangente Moosburg zu fördern.

Umlandfonds

in Mio. €/Fondsvolumen: 100 Mio. €



Unabhängig davon wurden ohne weitere Vorbedingungen jeweils fünf Millionen Euro für Planungsleistungen bezüglich der Nordumfahrung Erding und der Westtangente Freising sowie für den Grundstücksankauf für die Westtangente Freising freigegeben. Bisher wurden vom Landkreis Erding 794.000 Euro für die Planung der Nordumfahrung Erding und von der Stadt Freising rund 3,3 Millionen Euro für die Fortführung der Arbeiten zur Westtangente Freising abgerufen. Die weiteren Maßnahmen werden jedoch erst ab dem Baubeginn der dritten Start- und Landebahn unterstützt.

Regionalbüro: Brücke zwischen Flughafen und Region

Seit 2002 arbeitet der Regionalbeauftragte für die Flughafenregion mit seinem Team an der systematischen Vernetzung mit der Region auf allen Ebenen. Das Regionalbüro ist als Stabsstelle der Geschäftsführung zugeordnet und versteht sich dabei als Koordinierungsstelle und Brücke zwischen dem Flughafen und der Region: Es bringt einerseits die Botschaften der Flughafen München GmbH in die Region, andererseits trägt es die Wünsche und Bedürfnisse der Nachbarn in den Flughafen. Ziel ist es, den Flughafen München kontinuierlich als festen Bestandteil der Region zu etablieren.

Mitglied im Niederbayern-Forum

Seit Juli 2012 ist der Flughafen München Mitglied im Verein »Niederbayern-Forum e. V.«, der die Trägerschaft für das »Regionalmarketing Niederbayern« übernimmt. Zweck des Vereins ist es, die Region Niederbayern als attraktiven Lebensraum und leistungsfähigen Wirtschaftsstandort darzustellen und für den Raum in seiner Gesamtheit zu werben. Er soll darüber hinaus die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen, die individuellen und institutionellen Kräfte Niederbayerns bündeln mit dem Ziel, die Interessen des Raums gemeinsam und effektiv wahrzunehmen.

Aktiv für die Tourismusregion Erding

Als Teil der Region ist die FMG im November 2012 dem Verein »Tourismusregion Erding e. V.« beigetreten. Die verschiedenen Mitglieder bringen dort ihre spezifischen Kompetenzen ein und stärken so gemeinsam die Tourismuswirtschaft im Landkreis Erding. Neuestes Projekt: Seit Kurzem zählt der Landkreis Erding zu den »movelo Regionen«. movelo ist ein europäischer Anbieter für Elektromobilität im Tourismus mit 400 Verleihstationen in 40 Regionen in Deutschland, Österreich, Italien und Spanien. Zu Beginn der Fahrrad-Saison 2013 wurde neben 14 anderen Betrieben im Landkreis auch im Besucherpark am Flughafen eine Verleih- und Akkustation für E-Bikes eingerichtet.

➤ Web nachbarschaftsbeirat.de

➤ Web niederbayern.de

➤ Web erding-tourist.de

➤ Web movelo.de

➤ Web
icu-net.de

➤ Web
earthlink.de

FMG erhält Wirtschaftspreis

Im Jahr 2013 wurde der FMG der ICU-Wirtschaftspreis in der Kategorie »Innovativ nachhaltiges Wirtschaften« verliehen. Die Innovative Community Unterschleißheim [ICU] ist ein Netzwerk aus lokal ansässigen Unternehmen mit globalem Anspruch und Leitmotiven wie Innovation, Nachhaltigkeit, Kooperation und Mehrwert. Der 2011 ins Leben gerufene Preis soll Unternehmer und deren Beschäftigte zu mehr Kreativität, Einsatzbereitschaft und innovativen Ideen für die Zukunft motivieren.

Zahlreiche Geschäftspartner aus der Region

Bei der Ausschreibung von Leistungen stellt die FMG sicher, dass nationale und EU-weite Gesetze und Übereinkommen angewandt werden. Diese Anforderung wird bei Vertragsabschluss noch einmal rechtsverbindlich bestätigt. Rund 97 Prozent der Unternehmen, die den Flughafen München beliefern, haben ihren Sitz in Deutschland. Von ihnen kommen 64 Prozent aus Bayern. Lediglich ein Prozent der Lieferanten ist außerhalb der EU gemeldet.

➤ Flyer Liefer- und Leistungsbeziehungen
munich-airport.de/publikationen

Nachhaltige Beschaffung

Auch im Jahr 2013 wurden Nachhaltigkeitsaspekte bei diversen Beschaffungsvorgängen, zum Beispiel Hardware, Reifen für Kfz und Busse sowie Büromöbel, verstärkt in den Ausschreibungen berücksichtigt. Vorangegangen war im September 2012 ein Workshop zum Thema »Nachhaltige Beschaffung – Chancen und Herausforderungen« in Zusammenarbeit mit earthlink e. V. Als Ergebnis wurden Pilotprojekte identifiziert, die bei der Ausschreibung nachhaltige Aspekte noch stärker als bisher in die Bewertungskriterien integrieren.

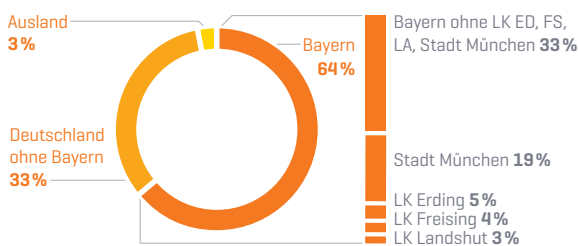
Beurteilung von Lieferanten

Im Rahmen des Lieferantenmanagements beurteilt die Flughafen München GmbH seit 2004 einmal jährlich etwa 150 Rahmenvertragspartner, die einen fest definierten Mindestumsatz pro Jahr erreichen. Bewertet wurden dabei auch 2013 wieder Kriterien wie Produkt- und Arbeitsqualität, Liefertreue sowie Service und Preisentwicklung, aber auch die Zertifizierung der Unternehmen nach Qualitäts- und Umweltstandards. Bei schwachen Ergebnissen erhalten die Anbieter bei Lieferantenaudits die Chance, vorliegende Mängel zu beheben.

Geschäftspartner der FMG

ohne Tochterunternehmen

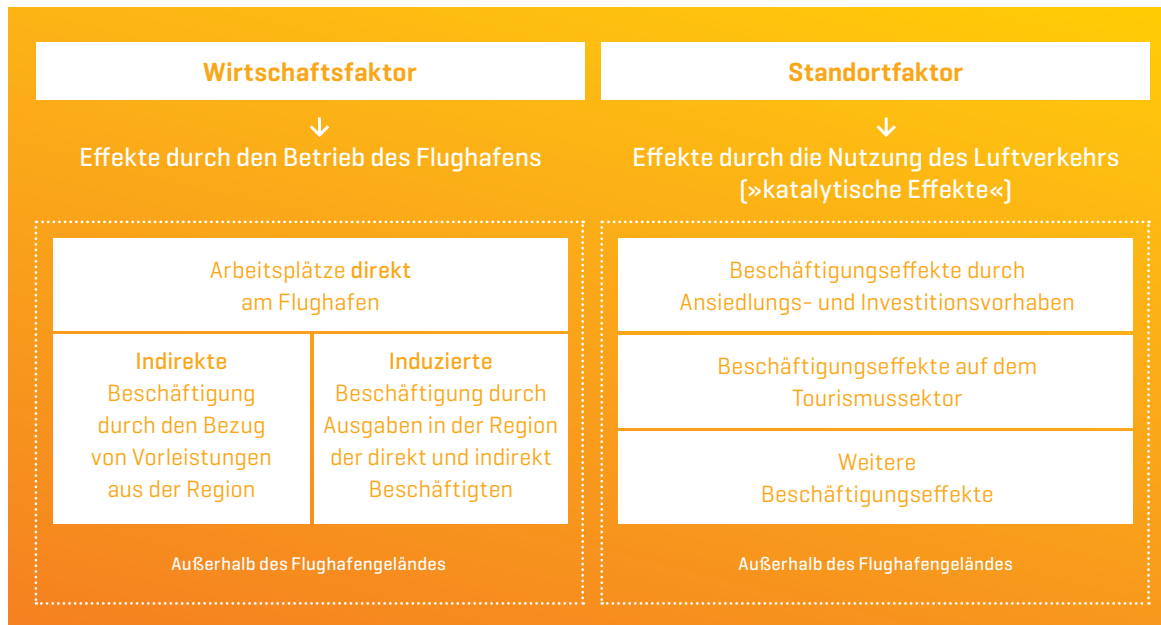
Prozentuale Verteilung der Umsätze insgesamt bzw. in der Region



LK = Landkreis

/Ökonomischer Nutzen

Regionale Beschäftigungseffekte



Die ökonomischen Auswirkungen des Flughafens München sind vielschichtig. Grundsätzlich wird zwischen Effekten unterschieden, die einerseits durch den Betrieb des Flughafens und andererseits durch seine Nutzung entstehen.

Effekte durch den Betrieb des Flughafens

Zu den direkten Auswirkungen des Flughafens zählen Sach- und Personalausgaben, Investitionen sowie Einkommen und Arbeitsplätze. Unter indirekten Effekten sind jene zu verstehen, die durch Aufträge der am Flughafen ansässigen Betriebe an Unternehmen in der Region generiert werden, wie etwa Beschäftigungseffekte. Induzierte Effekte sind die durch den Konsum der Flughafenmitarbeiter und indirekt Beschäftigten ausgelösten Effekte wie Wertschöpfung, Beschäftigung und Einkommen.

• Ausgaben der Unternehmen am Flughafen

Geschätzte 3,6 Milliarden Euro wurden im Jahr 2005 durch alle am Flughafen München ansässigen Unternehmen für den Einkauf von Produkten und Dienstleistungen (Vorleistungen) und Investitionen ausgegeben.¹⁾ Rund zwei Drittel dieser Summe fließen an Unternehmen außerhalb des Flughafengeländes, davon jährlich 1,4 Milliarden Euro in das Flughafenumland.²⁾ Diese Daten basieren auf einer Befragung aus dem Jahr 2006. Im Berichtszeitraum wurde eine neue Erhebung durchgeführt, deren Ergebnisse im Jahr 2014 vorliegen werden.

Allein die Flughafen München GmbH [ohne Tochterunternehmen] tätigte im Jahr 2013 Ausgaben in den Landkreisen Erding, Freising und Landshut in Höhe von 36,3 Millionen Euro, in der Landeshauptstadt München waren es sogar 59,9 Millionen Euro.

➔ [Web
munich-airport.de/
ekonomie](http://Web.munich-airport.de/ekonomie)

• Gehaltszahlungen der Unternehmen am Flughafen weiter gestiegen

Einem dreijährigen Turnus folgend fand Ende 2012 erneut eine Arbeitsstättenerhebung statt. Danach zahlten im Jahr 2012 alle Arbeitgeber am Flughafen München insgesamt rund 1,4 Milliarden Euro an Löhnen und Gehältern. Davon entfielen 976 Millionen Euro auf die im Flughafenumland wohnenden Mitarbeiter. Das Gehalt der insgesamt 32.250 Flughafenbeschäftigten – einschließlich der Teilzeit- und geringfügig Beschäftigten – ist seit der letzten Erhebung 2009 weiter deutlich gestiegen. Ein Mitarbeiter am Campus verdient durchschnittlich 42.965 Euro pro Jahr. Damit hat sich das Jahresgehalt von 2009 bis 2012 um rund 16 Prozent erhöht.

Ebenfalls bedeutsam sind die Auswirkungen, die sich für die öffentlichen Haushalte ergeben. Allein die von der Flughafen München GmbH als einem von rund 550 Unternehmen am Standort im Jahr 2013 abgeführte Lohnsteuersumme betrug über 31,5 Millionen Euro und ist damit klares Indiz für die wirtschaftliche Bedeutung des Airports.

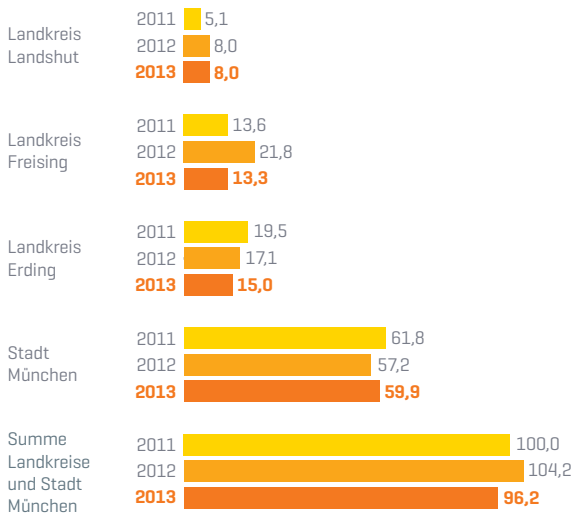
¹⁾Ernst Basler + Partner AG/BulwienGesa AG (2007), PFV-Gutachten, S. 54-58

²⁾72 Gemeinden um den Flughafen inklusive der Stadt München



Liefer- und Leistungsbeziehungen der FMG

ohne Tochterunternehmen
 Umsätze in der Region in Mio. €



- Beschäftigungsmultiplikator für das Flughafenumland**
 Der Beschäftigungsmultiplikator für das Flughafenumland beträgt 1,03. Das bedeutet: Die 32.250 Arbeitsplätze am Flughafen generieren über 33.000 weitere Arbeitsplätze im Flughafenumland. Werden jene Effekte untersucht, die noch über das Flughafenumland hinausgehen, so errechnet sich sogar ein nationaler Beschäftigungsmultiplikator des Münchner Airports von 1,64³¹. Bis zum Jahr 2025 wird für das Flughafenumland ein starkes Wirtschaftswachstum mit deutlichen Zuwächsen bei den Arbeitsplätzen prognostiziert. Untersuchungen haben ergeben, dass durch die dritte Start- und Landebahn zusätzlich rund 16.700 Arbeitsplätze geschaffen werden könnten.²¹

²¹Ernst Basler + Partner AG (2010), PFV-Gutachten – Aktualisierung der Prognosen mit Zeithorizont 2025, S. 21 ff.

³¹Ernst Basler + Partner AG (2010), PFV-Gutachten – Aktualisierung der Prognosen mit Zeithorizont 2025, S. 24 ff.

Effekte durch die Nutzung des Luftverkehrs

Wichtige Effekte, die als katalytische oder Standorteffekte bezeichnet werden, ergeben sich wiederum aus der Nutzung von großen Verkehrsinfrastrukturen wie dem Flughafen München. So ist die Nähe zum Flughafen mit seinem Angebot von Flugverbindungen in alle Welt ein wichtiges Kriterium bei der Ansiedlung insbesondere von international operierenden Firmen. Der Flughafen bietet damit für Unternehmen, aber auch für den Tourismussektor einen beachtlichen Standortvorteil. Seine Nutzung führt zu deutlichen volks- und regionalwirtschaftlichen Auswirkungen, wie etwa einer Steigerung der Produktivität, der Investitionen, der Beschäftigungszahlen in der Region und des Innovationsniveaus.³¹

Im Folgenden werden zwei bedeutsame katalytische Effekte mit ihren Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation exemplarisch dargestellt:

- Unternehmerische Ansiedlungseffekte**
 International agierende Unternehmen legen bei ihrer potenziellen Ansiedlung großen Wert auf eine gute, funktionierende Luftverkehrsanbindung. Nach einer Studie des European Center for Aviation Development (ECAD) ist die Anbindung an den Luftverkehr sogar der viertwichtigste Aspekt für Unternehmen, sich in der Region München niederzulassen. Mehr als die Hälfte dieser Firmen hätte bei einer unzureichenden Luftverkehrsanbindung einen anderen Standort im In- oder Ausland gewählt. Allein durch die international tätigen Unternehmen, die sich in der Münchner Region angesiedelt haben, werden circa 250.000 Arbeitsplätze gesichert.³¹
- Wertschöpfung durch Tourismus**
 Doch nicht nur auf die Ansiedlung von Unternehmen, auch auf den Tourismus wirkt sich der Flughafen München positiv aus. So betragen im Jahr 2007 die Ausgaben der ausländischen Übernachtungsgäste, die mit dem Flugzeug angereist waren und in der Region München übernachtet hatten, rund 1,8 Milliarden Euro. Diese Ausgaben wiederum generierten in der Region München eine Wertschöpfung von 978 Millionen Euro und sicherten somit über 44.000 Arbeitsplätze.³¹

³¹Katalytische volks- und regionalwirtschaftliche Effekte des Flughafens München, ECAD GmbH (European Center for Aviation Development), Darmstadt, 2008

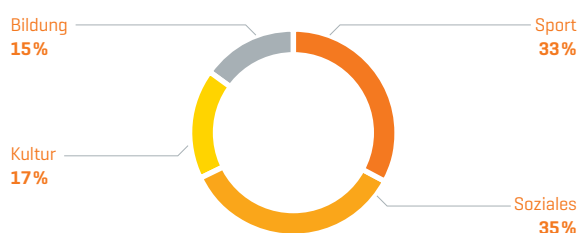
/Gesellschaftliches Engagement

Spenden und Sponsoring

Die Flughafen München GmbH engagiert sich als verantwortungsvoller Nachbar nicht nur finanziell, sondern auch mit Sachmitteln freiwillig in über 500 Projekten aus den Bereichen Sport, Soziales, Bildung und Kultur in der Flughafenregion.

Ausgaben für Spenden und Sponsoring

Prozentuale Verteilung



Sport

Im Jahr 2013 bestanden mit über 80 Sportvereinen im Wirkungsraum des Flughafens München, hauptsächlich aus den Landkreisen Erding und Freising, mehrjährige Rahmenverträge zur Jugendförderung. Neben neu hinzugekommenen Vereinen wurden viele bestehende

Rahmenverträge verlängert, was unser Engagement bei der Förderung des sportlichen Nachwuchses zeigt und den Vereinen zusätzliche Planungssicherheit für die Jugendarbeit bietet.

Soziales

Im sozialen Bereich wurden 2013 viele neue Projekte unterstützt, wie zum Beispiel der Verein »AnS-Werk e. V.« aus Landshut. Die gemeinnützige Einrichtung verfolgt das Ziel, Jugendlichen mit Behinderungen und/oder Lernschwächen durch Eigeninitiative beim Aufbau einer selbstbestimmten Tätigkeit zu helfen. Durch Arbeitsprojekte werden benachteiligte Jugendliche in den Arbeitsmarkt integriert und dabei individuell betreut.

Bildung

Die FMG hat der Kinderuni an der Volkshochschule Erding aufgrund der großen Nachfrage eine Unterstützung für weitere drei Jahre zugesagt. Außerdem fördert sie die »Junge vhs« der Volkshochschule Freising, die Kurse speziell für die Kleinen anbietet. So trägt das Bildungsengagement der FMG dazu bei, Familien zu entlasten, ein Studienbuch für jeden Besucher der Kinderuni bereitzustellen und die Kursgebühren konstant niedrig zu halten.

➤ Web munich-airport.de/sponsoring



Kultur

Die Initiatoren von »Kultur – gut! Freising e. V.« möchten Kultur in Form von Theater- oder Konzertbesuchen auch Menschen mit kleinem Budget ermöglichen, indem sie von Vereinen und Veranstaltern zur Verfügung gestellte Theater- und Konzertkarten an bedürftige Menschen vermitteln. Eine spezielle, von der FMG gesponserte Software mit dazugehöriger Hardware sorgt dafür, dass die richtigen Karten auf den passenden Interessenten treffen. Außerdem hat die FMG 2013 für fünf der neun Skulpturen, die bei einem Holzbildhauersymposium in Wartenberg entstanden sind, die Patenschaft übernommen. Die Skulpturen stehen nun entlang einer gesondert ausgewiesenen »SkulpTour«-Radstrecke in neun beteiligten Gemeinden.

- Flyer SkulpTour erding-tourist.de/images/Flyer_Skulptur_freigabe.pdf

Premiere für Markt des Ehrenamtes

In Zukunft sollen die gemeinnützigen Vereine und Institutionen in der Region nicht mehr nur finanziell, sondern auch ideell und personell unterstützt werden. Im Januar 2014 wurde deswegen das Projekt »Markt des Ehrenamtes« ins Leben gerufen. Es gibt den Mitarbeitern die Möglichkeit, an einem Tag auf dem Flughafen-Campus unterschiedliche Formen des ehrenamtlichen Engagements kennenzulernen, sich über die Vereine in der Region zu informieren und Kontakte zu den FMG-Sponsoringpartnern zu knüpfen. Bei dem »Markt des Ehrenamtes« präsentierten sich am 30. Januar 2014 rund 30 Institutionen aus der Region.

- Web flughafenverein.de
- Web facebook.com/Flughafenverein
- Web navisev.de

Freiwilliges Engagement der Flughafenmitarbeiter

Mitarbeiter des Flughafens München engagieren sich immer wieder für Menschen, die aufgrund eines Schicksalsschlages, schwieriger Verhältnisse oder einer Naturkatastrophe in Not geraten sind. Dabei schließen sie sich Hilfsorganisationen an oder helfen auf individueller Basis. Aber auch Institutionen oder Vereine werden bei Bedarf unterstützt. Der Flughafen München begrüßt diese Initiativen und stellt seinen Mitarbeitern dafür seine Netzwerke und Kontakte zur Verfügung.

Flughafenverein hilft in der Region und darüber hinaus

Im Berichtsjahr leistete der Flughafenverein München e. V. wieder umfangreiche Hilfe. Nach dem Hochwasser im Juni 2013, das die Landkreise Erding und Freising sowie Deggendorf und Passau in Niederbayern besonders schwer traf, sammelte der Flughafenverein über 200.000 Euro für die Hochwassergeschädigten und stellte den Betroffenen die Summe schnell und unbürokratisch zur Verfügung. Allein 100.000 Euro spendete die Flughafen München GmbH. Rund 57.000 Euro kamen hinzu, indem Mitarbeiter der FMG und AeroGround auf erarbeitetes Zeitguthaben verzichteten. Etwa 50.000 Euro wurden von externen Personen und Unternehmen auf das Konto des Flughafenvereins überwiesen.

Im November vergangenen Jahres suchte der Taifun Haiyan Teile der Philippinen heim. Mit Spenden unterstützte der Flughafenverein seine Partnerorganisation NAVIS e. V. Insgesamt fünf Teams von NAVIS reisten in die Katastrophengebiete, versorgten die Bevölkerung mit Trinkwasseraufbereitungsanlagen sowie medizinischem Material und leisteten Hilfe bei Sanierungsarbeiten.

Die zahlreichen Kleinspenden waren 2013 neben den Großspenden wieder eine unverzichtbare Unterstützung für die Arbeit des Flughafenvereins. Auch 2014 freut sich der Flughafenverein über jedes neue Mitglied und jede Spende, um seine Initiativen erfolgreich fortführen zu können.



48 Kinder

Mehr Platz zum Spielen und Toben in der betriebseigenen Kindertagesstätte



Mitarbeiterbefragung

Die Beschäftigten schätzen den Flughafen München als faszinierendes Arbeitsumfeld.



Platz 1

Unter den Flughäfen im Ranking
»Deutschlands beste Arbeitgeber«

Living Diversity

Mitarbeiter des Konzerns kommen aus mehr als 50 verschiedenen Nationen.

Mitarbeiter und Arbeitswelt

- 72** Personalstrategie
- 75** Ausbildung und Personalentwicklung
- 78** Verantwortungsvoller Arbeitgeber
- 81** Vergütung und Mitbestimmung

/Personalstrategie

Bedeutender Arbeitgeber in der Region

Mit seinen 7.624 Mitarbeitern³⁾ ist der Flughafen München Konzern nach der Deutschen Lufthansa AG der zweitgrößte Arbeitgeber am Standort. Der benachbarte Arbeitsagenturbezirk Freising, zu dem auch der Landkreis Erding gehört, weist seit vielen Jahren eine der niedrigsten Arbeitslosenquoten Deutschlands auf. Die durchschnittliche Freisinger Quote in Höhe von 2,4 Prozent, die nahezu einer Vollbeschäftigung entspricht, unterstreicht auch im Jahr 2013 die große Bedeutung des Flughafens München auf dem regionalen Arbeitsmarkt.

FMG gehört zu Deutschlands besten Arbeitgebern

Die Flughafen München GmbH gehört zu den besten Arbeitgebern Deutschlands. Das ist das Ergebnis einer Studie des Nachrichtenmagazins »Focus« und des Karrierenetzes »Xing« unter 820 Unternehmen mit mehr als 1.000 Mitarbeitern, bei der 379 Firmen durch hervorragende Leistungen für ihre Mitarbeiter überzeugten. Die FMG landete beim Ranking »Deutschlands beste Arbeitgeber« im vorderen Feld und belegte in der Gesamtwertung den 47. Platz. In der Branche Verkehr und Logistik erreichte die FMG den fünften Platz und ist damit zugleich die Nummer eins unter den teilnehmenden Flughäfen.

Auch lokal punktete der Flughafen München: Beim Wettbewerb »Münchens beste Arbeitgeber-Marke« des IMWF Institut für Management- und Wirtschaftsforschung und der Süddeutschen Zeitung wurde die FMG im Oktober 2013 mit dem Silber-Siegel ausgezeichnet.

Mit attraktiven Arbeitsplätzen Mitarbeiter gewinnen

Der Konzernbereich Personal sieht sich der zentralen Herausforderung gegenüber, attraktive Bedingungen für gegenwärtige, aber auch künftige Mitarbeiter am Münchner Flughafen zu schaffen und nachhaltig Beschäftigung zu sichern. So trägt eine Vielzahl der personalstrategischen Aktivitäten dazu bei, die Attraktivität der FMG als Arbeitgeber zu erhöhen. Hat sich die FMG bisher in erster Linie als regionaler Arbeitgeber gesehen, muss sie sich künftig erfolgreich in einem größeren Arbeitsmarkt positionieren, um vor dem Hintergrund des demografischen Wandels sowie der sehr niedrigen Arbeitslosenquoten in den Landkreisen Erding und Freising im Wettbewerb um zusätzliche Arbeitskräfte zu bestehen.

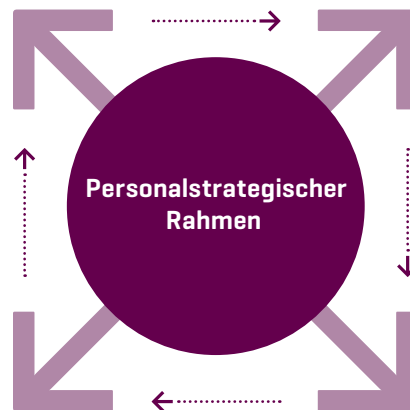
Ziele im Personalmanagement konkretisiert

Um die Entwicklung des Unternehmens auch in Zukunft positiv zu gestalten, ist eine erfolgreiche und strategische

Zielsetzungen

Personalbedarf decken

Effizienz steigern



Exzellente Führung etablieren

Arbeitgeberattraktivität erhöhen

Personalarbeit ein entscheidender Faktor. Das langfristig ausgerichtete Personalmanagement orientiert sich an der Unternehmensstrategie sowie an der aktuellen Geschäftssituation. Außerdem finden gesellschaftliche Megatrends wie demografischer Wandel, Diversity, Individualisierung, Mobilität, Gesundheit oder Bildung darin Berücksichtigung. Die im Jahr 2011 verabschiedete Personalstrategie legt wichtige Ziele für das Personalmanagement fest, die sich teilweise über mehrere Jahre erstrecken. Die einzelnen Maßnahmenbündel zur Zielerreichung werden jährlich überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Personalbedarf decken

Eine qualitativ-quantitative Personalplanung mit fünfjährigem Betrachtungszeitraum kam zu folgendem Ergebnis: Von 2012 bis 2017 werden im Flughafen München Konzern circa 2.500 neue Mitarbeiter in unterschiedlichen Funktionen benötigt, vor allem in den Tätigkeitsbereichen IT, Engineering, Gebäudemanagement, Safety, Einzelhandel, Gastronomie und Sicherheit. Der Personalbereich reagiert mit einem permanenten Review der Berufsausbildung und einer jährlichen Anpassung des Ausbildungsportfolios bis 2015 auf diese Entwicklung. Die Einführung der IT-Berufe »Fachinformatiker/-in Systemintegration« und »Fachinformatiker/-in Anwendungsentwicklung« sowie des dualen Studiengangs »Bachelor Informatik« im

→ [Web
munich-airport.de/
mitarbeiter](http://Web.munich-airport.de/mitarbeiter)

→ Nachhaltigkeitsprogramm
Mitarbeiter und
Arbeitswelt
siehe Seite 180

³⁾Inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, Leiharbeiter und Praktikanten

Jahr 2013 war ein wichtiger Schritt zur Deckung des Personalbedarfs auf diesem Gebiet. Für die nächsten Jahre sind weitere neue Ausbildungsberufe und Studiengänge geplant.

Aus einem Mitarbeiterpool kann seit Anfang 2014 das internationale Consulting schöpfen. In dem 2013 konzipierten Pool sind die Kompetenzen der Mitarbeiter hinterlegt, die zukünftig für Auslandseinsätze im wachsenden Beratungsgeschäft zur Verfügung stehen. Zusätzlich geht im Oktober 2014 ein eineinhalbjähriges Traineeprogramm an den Start, dessen Absolventen als mögliche Kandidaten für den Mitarbeiterpool infrage kommen.

Durchdachte Marketing- und Recruitingstrategien führten zum Aufbau einer attraktiven Arbeitgebermarke, mit der wir uns seit Ende 2013 auf dem regionalen und überregionalen Arbeitsmarkt präsentieren. Um eine größere Zielgruppe anzusprechen, werden vermehrt auch die Social-Media-Kanäle genutzt.

Effizienz steigern

Neben der jährlichen Überprüfung der tariflichen Regelungen und Betriebsvereinbarungen auf Optimierungspotenzial ist und bleibt die Senkung des Krankenstandes ein wichtiger Faktor zur Effizienzsteigerung. Maßnahmenpakete sowie ein optimiertes Betriebliches Gesundheitsmanagement sollen eine nachhaltig gute Gesundheit fördern. Die Intensivierung arbeitsmedizinischer Leistungen, ein breites Angebot von Aktivitäten rund um die Themen Betriebliches Eingliederungsmanagement, Betriebssport und Prävention sowie eine Analyse der Beschäftigungsfähigkeit sind Beispiele für Maßnahmen, die derzeit umgesetzt werden.

Die variablen Rahmenbedingungen des Luftverkehrs, zum Beispiel durch neue EU-Verordnungen, wirken sich auf alle Unternehmen der Branche aus. Um den Ansprüchen eines Flughafenbetreibers von europäischem Rang gerecht zu werden, überprüft die Flughafen München GmbH regelmäßig ihre Organisationsstruktur. Die vor Kurzem in den Konzernbereich Personal integrierte Personaleinheit Organisation begleitet solche strukturellen Veränderungen und standardisiert sie mithilfe des im Jahr 2013 entwickelten Prozesses »Change Management«.

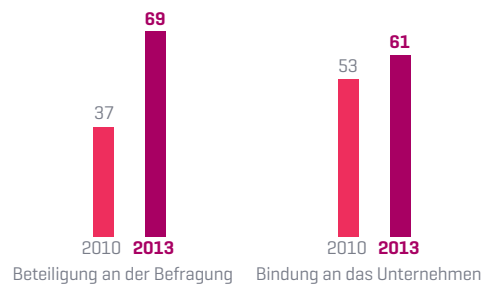
Gemäß dem Ziel der neuen Marke »alle Töchter unter einem starken Dach« stellt die intensive Einbindung der Tochtergesellschaften in die Personalmanagementprozesse der Muttergesellschaft ein wichtiges Ziel zur Effizienzsteigerung in den kommenden zwei Jahren dar.



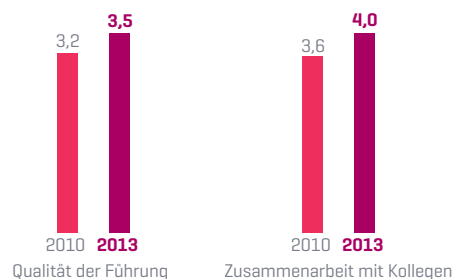


Mitarbeiterbefragung 2013

Konzern/Veränderung im Vergleich zu 2010/in Prozent



Konzern/Veränderung im Vergleich zu 2010/Bewertungsskala 1–5¹⁾



¹⁾ 1 = sehr unzufrieden/5 = sehr zufrieden

Arbeitgeberattraktivität erhöhen

Ein starkes Augenmerk galt auch im Jahr 2013 der Steigerung der Arbeitgeberattraktivität. Maßnahmen wie die Ausweitung des Projektes »be family!« und die Erweiterung der Kindertagesstätte trugen zur Wahrnehmung des Flughafens München als attraktiver Arbeitgeber bei. Einen finanziellen Anreiz bot 2013 die Prämie für das im Jahr 2012 erwirtschaftete Ergebnis, die alle Beschäftigten der FMG und der AeroGround als Anerkennung für ihr großes Engagement erhielten. Außerdem will die FMG Flugzeugabfertiger vermehrt fest einstellen und hat deshalb zusammen mit dem Betriebsrat eine Vereinbarung zur Reduzierung der Leiharbeit im Geschäftsfeld Ground Handling erarbeitet, die zum Jahresbeginn 2014 unterschrieben wurde.

Exzellente Führung etablieren

Das Leadership-Excellence-Programm hat sich in den letzten Jahren bewährt und wurde mit neuen Qualifizierungs- und Impulsmodulen weiter ausgebaut. Zusätzlich wird es demnächst verpflichtende Mitarbeitergespräche geben. Nach einer Testphase in ausgewählten Bereichen im Herbst 2013 können Führungskräfte das Mitarbeitergespräch zukünftig als entscheidendes Führungsinstrument nutzen.

Mitarbeiterbefragung ermittelt hohe Zufriedenheit

Im Jahr 2013 beleuchtete nach 2010 wieder eine Mitarbeiterbefragung die Stimmung im Flughafen München Konzern. Zusammengefasst ergab sich eine überaus positive Tendenz. So hat sich die Beteiligungsquote im Konzern im Vergleich zur letzten Befragung fast verdoppelt. Themen, an denen in den letzten zwei Jahren intensiv gearbeitet wurde, erreichten eine besonders deutliche Verbesserung: die Bindung an den Arbeitgeber und die Zufriedenheit mit der eigenen Führungskraft. Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass die meisten Mitarbeiter den Flughafen München als faszinierendes Arbeitsumfeld schätzen. Allerdings gab es Unterschiede zwischen den einzelnen Konzernunternehmen, die nun analysiert werden.

Mitarbeiter sehen vor allem bei den eher übergeordneten Themen »Bezahlung und Zusatzleistungen«, »Entwicklung und Förderung« oder »Zusammenarbeit mit anderen Bereichen« noch Handlungsbedarf. Die Führungskräfte arbeiten jetzt zusammen mit ihren Mitarbeitern auf Basis der Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung weiter. Aus diesem Grund startete im Januar 2014 ein Folgeprozess »Gemeinsam Lösungen erarbeiten«, bei dem alle Führungskräfte die Ergebnisse der Befragung ihren Mitarbeitern vorstellen, gemeinsam mit ihnen Handlungsfelder festlegen und geeignete Maßnahmen ableiten.

→ Kapitel Mitarbeiter und Arbeitswelt Leadership Excellence siehe Seite 77

/Ausbildung und Personalentwicklung

Klassische und innovative Ausbildungswege

Mit seinem breit gefächerten Handels- und Dienstleistungsangebot zählte der Flughafen München Konzern 2013 erneut zu den größten Ausbildungsstätten in der Region. Für die zahlreichen Tätigkeitsfelder interessierten sich Schüler, Schulabsolventen, Berufseinsteiger und Berufserfahrene.

Im Jahr 2013 erhielten rund 150 Schüler und 111 Studierende bei Praktika in unterschiedlichen Unternehmensbereichen einen ersten Einblick in die Flughafenwelt. Darüber hinaus entstanden etliche projektbezogene Diplom-, Bachelor- und Masterarbeiten. Zum Stichtag 31. Dezember wurden konzernweit 266 Jugendliche ausgebildet. Im September 2013 starteten 99 Schulabgänger ihre Ausbildung oder ihr duales Studium beim Flughafen München Konzern.

Neben den klassischen Ausbildungsrichtungen werden auch innovative Ausbildungswege angeboten, wie beispielsweise der Lehrberuf zur Fachkraft für Systemgastronomie oder die neuen IT-Berufe. Besonders gefragt sind duale Studiengänge, die eine praxisnahe Alternative zum klassischen Hochschulstudium darstellen, allen voran der duale Studiengang Luftverkehrsmanagement (Bachelor of Arts), der Betriebswirtschaftslehre mit der Praxis aus dem Flughafenalltag verbindet. Die dualen Studiengänge Wirtschaftsinformatik und Informatik (Bachelor of Science) bieten mathematisch-technisch begabten Schülern mit Abitur oder Fachhochschulreife einen optimalen Berufseinstieg.

Im Mai 2013 war der Flughafen München erstmals Gastgeber der Tagung der kaufmännischen Ausbildungsleiter, bei der sich jährlich rund 150 Ausbildungsexperten namhafter Unternehmen über aktuelle und zukünftige Themen rund um die Ausbildung austauschen.

Schul- und Bildungsprojekte in der Region

Als starker Nachbar übernimmt die FMG gesellschaftliche Verantwortung und unterstützt diverse Schul- und Bildungsprojekte in der Region. Ein Beispiel ist der Arbeitskreis »SCHULEWIRTSCHAFT Freising-Erding-Flughafen«, in dem die FMG seit 1997 die regionale Vernetzung von Schulen und Wirtschaftsunternehmen fördert.

Bereits zum achten Mal war die FMG im September Hauptsponsor und Gastgeber der größten regionalen Ausbildungsmesse »Berufsfit«. Zahlreiche Schüler informierten sich über die rund 250 Ausbildungsberufe und Studiengänge in über 70 Ausbildungsbetrieben, Berufs- und Hochschulen aus der Flughafenregion. Des Weiteren besuchten über 100 Schüler den Flughafen als Partner der

Ausbildungsberufe im Flughafen München Konzern

Zahl der Auszubildenden zum Stichtag	31.12.2013
Bachelor of Arts, Fachrichtung Luftverkehrsmanagement (FH)	22
Bachelor of Science, Fachrichtung Informatik (FH)	4
Bachelor of Science, Fachrichtung Wirtschaftsinformatik (FH)	7
Bürokaufmann/-frau	32
Eventkaufmann/-frau	4
Fachinformatiker/-in Anwendungsentwicklung	2
Fachinformatiker/-in Systemintegration	2
Fachkraft für Lagerlogistik	3
Fachkraft für Schutz und Sicherheit	2
Fachkraft im Gastgewerbe	4
Fachmann/-frau für Systemgastronomie	4
Immobilienkaufmann/-frau	6
Informatikkaufmann/-frau	1
Kaufmann/-frau für Bürokommunikation	17
Kaufmann/-frau im Einzelhandel	14
Koch/Köchin/Beikoch/Beiköchin	12
Mechatroniker/-in	30
Restaurantfachmann/-frau	12
Servicekaufmann/-frau im Luftverkehr	80
Werkfeuerwehrmann/-frau	8
Summe	266

bundesweiten Aktionen »Girls' Day« und erstmals auch »Boys' Day«. Die Veranstaltung will die Teilnehmer zu einer freien Berufswahl motivieren, indem sich Mädchen in technischen und naturwissenschaftlichen Berufen üben, während Jungs Jobs kennenlernen, die – noch – überwiegend eine Domäne für Frauen sind. Unter dem Motto »Deine Idee lässt dich nicht mehr los?« fand zum elften Mal der Regionalwettbewerb »Jugend forscht/Schüler experimentieren« am Flughafen-Campus statt. Dabei stellten 80 Schüler und Schülerinnen der Jury insgesamt 60 Arbeiten zur Bewertung vor. Außerdem bietet die FMG seit 2005 die »Berufliche Einstiegsqualifizierung für Jugendliche« an. Mit einem sechsmonatigen Praktikum soll jungen Menschen, die Schwierigkeiten haben, einen Ausbildungsplatz zu finden, die Chance auf einen Einstieg ins Berufsleben eröffnet werden.

Weiterbildung in der Airport Academy

Die konsequente Weiterentwicklung der Mitarbeiterkompetenzen ist einer der wichtigsten Bausteine zur Erreichung der ambitionierten Konzernziele. Ob bedarfsorientierte individuelle Seminare oder Angebote aus dem jährlich überarbeiteten Weiterbildungsprogramm – die Angebote der Airport Academy werden zunehmend von

➤ Web munich-airport.de/filme-ausbildung

➤ Film munich-airport.de/auszubildende

➤ Web munich-airport.de/gelebte-vielfalt



→ Glossar

➤ Web
munich-airport.de/academy

➤ Kapitel Leistungsportfolio
 Off-Campus-Aktivitäten
 siehe Seite 51

allen Konzerntöchtern genutzt. Mit insgesamt über 30.000 Teilnehmertagen im Jahr 2013 bildete das Leadership-Excellence-Programm der Führungskräfteentwicklung wie im Vorjahr einen Schwerpunkt der Aktivitäten im Bereich Personal und Managementtraining.

Die Leistungen und das Know-how des Flughafens München werden auch international hoch geschätzt – eine Tatsache, die in das Angebot der Airport Academy einfließt. Bereits jetzt gibt es internationale Trainings, die vor dem Hintergrund der Off-Campus-Aktivitäten weiter ausgebaut werden sollen. Im Rahmen des ORAT-Projektes [Operational Readiness and Airport Transfer] wurden die ersten drei von insgesamt zwölf operativen Kursen mit Teilnehmern aus Oman erfolgreich abgeschlossen.

Weiterhin hoher Bedarf an Aviation Training

Wie in den Vorjahren lag der Fokus des Bereichs Aviation Training im Jahr 2013 auf der Fortführung der Ausbildungs-offensive für die AeroGround. Neben der notwendigen Grundausbildung für neu eingestellte Mitarbeiter erwarb das bestehende Personal Know-how in Sachen geänderter Flugzeugtypenmix und besondere Anforderungen der Flugesellschaften. Einen weiteren Schwerpunkt des Bereichs Aviation Training bildete die Abnahme der Betriebsprüfung als notwendige Voraussetzung für das eigenverantwortliche Abfertigen von Flugzeugen sowie für den Erwerb der IHK-Qualifikation »Staatlich geprüfter Flugzeugabfertiger«. Eine regelmäßig für die AeroGround angebotene Schulung

war die Gefahrgutausbildung gemäß den Vorgaben der ICAO [International Civil Aviation Organization] und des Luftfahrt-Bundesamtes. Bei vielen FMG-Mitarbeitern stand die gesetzlich vorgeschriebene Wiederholung der Luftsicherheitsschulung an. Insbesondere wegen der Baumaßnahmen am Satelliten stieg die Anzahl der Teilnehmer am Vorfeld- sowie Rollfeldführerschein. Auch neue Auftragnehmer und geänderte Zuständigkeiten im Winterdienst verursachten einen höheren Schulungsbedarf.

Security Training: mehr externe Kunden

Hauptaufgabe des Bereichs Security Training ist die Qualifikation von Luftsicherheitskontrollkräften für Personal- und Warenkontrollen. Die Anzahl der Grundlehrgänge lag geringfügig unter den Werten des Jahres 2012. Viel Zuspruch fand die Zusammenarbeit mit externen Kunden: So nutzten eine Reihe von Fremdfirmen die Schulungskapazitäten der Airport Academy im Bereich Security Training, zum Beispiel für die Aus- und Weiterbildung an der Gepäckprüfanlage. Neu im Portfolio ist die Fortbildung im Bereich Fracht: Analog zu den Luftsicherheitskontrollkräften muss auch das Personal für Frachtkontrollen Weiterbildungen besuchen.

Wissensaustausch mit anderen Airports

Neben den Seminaren und Schulungen vor Ort nahmen Auszubildende, Mitarbeiter und Führungskräfte der FMG auch an nationalen und internationalen Austauschprogrammen teil, um ihre fachliche und soziale Kompetenz zu erweitern



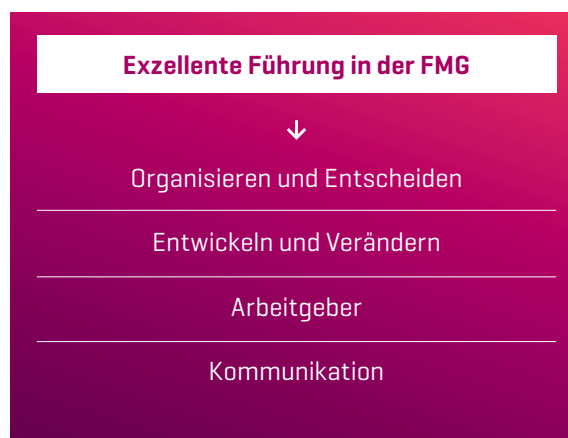
und Auslandserfahrungen zu sammeln. So ermöglichte das europäische Bildungs- und Kulturprogramm »Leonardo da Vinci« im Jahr 2013 insgesamt 21 Auszubildenden einen dreiwöchigen Auslandsaufenthalt an den Partnerflughäfen in Athen, Lissabon, Malta und Wien. Außerdem reisten sieben Ausbilder zu einem Austausch nach Rom.

Einige Fach- und Führungskräfte vertieften ihr Fachwissen beim Besuch eines Schwesterflughafens [Denver International Airport, Central Japan International Airport, Airports of Thailand, Singapore Changi Airport und Beijing Capital International Airport]. Während ihres Aufenthalts sammelten sie neue Ideen für die Weiterentwicklung des Flughafens München.

Leadership Excellence

Das seit 2012 bestehende Programm »Leadership Excellence« zur kontinuierlichen Optimierung der Führungskompetenz aller Führungskräfte des Flughafens München verzeichnet erste nachweisbare Erfolge. Die Ergebnisse der konzernweiten Mitarbeiterbefragung aus dem Jahr 2013 zeigen eine merkliche Verbesserung der Zufriedenheit mit der Führung im Vergleich zu den Werten aus 2010. Ein Grund dafür liegt in der steten Weiterentwicklung des Leadership-Excellence-Programms. Neben dem Ausbau des Fortbildungsangebots wurden in 2013 mehrere Beteiligungsgesellschaften in das Programm integriert: Vier Tochterunternehmen führten die an die jeweiligen Bedürfnisse angepassten Excellence-Kriterien bereits ein, zwei bereiten sich gerade darauf vor und im Jahr 2014 folgen weitere.

Vier Felder der Excellence-Kriterien



Zusätzlich zu den bisherigen fünf Leadership-Excellence-Qualifizierungsmodulen werden sechs sogenannte Impulsmodule angeboten, die sich auf ein spezielles Thema beschränken, zum Beispiel Arbeitssicherheit oder Betriebsratsarbeit. Im Gegensatz zu den zweitägigen Qualifizierungsmodulen dauern sie nur drei Stunden und transportieren sinnvolle Führungsthemen bedarfsgerecht. Um den Informations- und Erfahrungsaustausch aller im Konzern beschäftigten Führungskräfte zu fördern, werden die Kurse hierarchieübergreifend über alle Führungsebenen hinweg angeboten und stehen auch den Beteiligungsgesellschaften offen.

→ Kapitel Mitarbeiter und Arbeitswelt
Mitarbeiterbefragung
siehe Seite 74

/Verantwortungsvoller Arbeitgeber

→ Nachhaltigkeitskennzahlen
LA13 siehe Seite 188

Kulturelle Vielfalt

Als international ausgerichtetes Unternehmen profitiert der Flughafen München von der Heterogenität seiner Mitarbeiter, ihren unterschiedlichen Sichtweisen und kulturellen Hintergründen. Gegenseitige Akzeptanz und Wertschätzung sind die Basis dafür, dass alle Führungskräfte und Mitarbeiter das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) beachten und leben. Das AGG schützt Arbeitnehmer vor Diskriminierung oder Benachteiligung aufgrund von Rasse, ethnischer Herkunft, Geschlecht, Religion, Weltanschauung, Behinderung, sexueller Identität oder Alter.

→ Web
munich-airport.de/gelebte-vielfalt

1.218 der insgesamt 7.624 Konzernmitarbeiter¹⁾ am Münchner Flughafen kommen aus mehr als 50 verschiedenen Nationen. »Living Diversity« wird damit zu einem festen Bestandteil seiner Unternehmenskultur und der Internationalität seines Geschäfts. Der Schutz von Menschenrechten ist für den Flughafen München Konzern innerhalb seines Einflussbereiches eine Selbstverständlichkeit. Im Berichtszeitraum gab es keine gemeldeten Fälle von Diskriminierung, Menschenrechtsbeschwerden oder -verletzungen.

Familie und Gesundheit im Fokus

Die flexible Gestaltung der Arbeitszeit ist für die Balance zwischen Berufs- und Privatleben genauso bedeutend wie für die Attraktivität des Arbeitgebers. Im Flughafen München Konzern ist die Mehrheit der Mitarbeiter in flexiblen Arbeitszeitmodellen beschäftigt: von Gleit- und Teilzeit über alternierende Telearbeit bis hin zur Wunschdienstplanung für Schichtbeschäftigte. Weitere attraktive Zusatzleistungen der FMG unterstützen sowohl die Vereinbarkeit von Beruf und Familie als auch das persönliche Wohlbefinden und die Gesundheit der Mitarbeiter.

Hierzu zählen:

- Betriebskindertagesstätte »Airport-Hopser« für Mitarbeiterkinder bis zu vier Jahren
- Mehrtägige Ferienprogramme für Mitarbeiterkinder, Kinderbetreuung am schulfreien Buß- und Bettag
- Kooperation mit dem »pme Familienservice«
- Mitarbeiterwohnheime in Flughafennähe
- Zahlreiche Angebote zur Gesundheitsförderung, zum Beispiel Fitnesskurse, Betriebssportverein mit zahlreichen Sparten, Ergonomieberatung
- Vergünstigte MVV-Monatskarten und DB-Jobtickets
- Versicherungsservice für Mitarbeiter
- Kostenlose Parkplätze am Flughafen-Campus
- Hausinterne Reisedienststelle mit vergünstigten Reiseangeboten

¹⁾Inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, Leiharbeiter und Praktikanten

Der Neubau der betriebseigenen Kindertagesstätte bietet Mitarbeiterkindern seit September 2013 mehr Platz zum spielen und toben. 15 Erzieherinnen betreuen dort statt 30 nun 48 Kinder im Alter von acht Wochen bis vier Jahren. Die langen Öffnungszeiten von montags bis freitags, 6.00 Uhr bis 21.00 Uhr ermöglichen es auch Mitarbeitern im Schichtdienst, das Angebot zu nutzen.

Konsequenter Arbeitsschutz

Arbeitssicherheit bei der Flughafen München GmbH heißt, die körperliche Unversehrtheit und den Schutz der Gesundheit für alle Mitarbeiter zu gewährleisten. Deshalb genießt der präventive Arbeitsschutz, sprich Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen und berufsbedingten Erkrankungen, einen hohen Stellenwert. Das Arbeitsschutzteam arbeitet eng mit den staatlichen Aufsichtsbehörden und den Berufsgenossenschaften zusammen und stellt damit sicher, dass die sich stetig ändernden gesetzlichen Vorgaben zeitnah in die betriebliche Praxis integriert werden. Die Sicherheitsfachkräfte vergewissern sich bei regelmäßigen Betriebsbegehungen davon, dass die Arbeitsschutzmaßnahmen wirksam umgesetzt beziehungsweise den sich ändernden Betriebsverfahren angepasst wurden. Alle Maßnahmen, ob technischer oder organisatorischer Art, wurden mit dem Betriebsrat abgestimmt. Die Zahl der meldepflichtigen Arbeits- und Wegeunfälle bei der Flughafen München GmbH bewegte sich trotz steigender Beschäftigtenzahlen auf dem niedrigen Niveau des Vorjahrs.

Neues Arbeitsschutzmanagement-System

Für eine systematische Sicherstellung des Arbeitsschutzes müssen alle betroffenen Fachbereiche – insbesondere die Führungskräfte – arbeits- und gesundheitsschutzrelevant handeln. Um dieses Verhalten zu unterstützen, um die in den Rechtsvorschriften enthaltenen Sicherheits- und Gesundheitsschutzanforderungen zu gewährleisten und die internen Prozessabläufe kontinuierlich zu verbessern, wurde im Jahr 2013 auf allen Organisationsebenen ein Arbeitsschutzmanagement-System nach den Normelementen von OHSAS 18001 entwickelt. Die Umsetzung im gesamten Unternehmen ist bis Ende 2014 geplant.

Parallel dazu lernen die Führungskräfte im Rahmen des Programms »Leadership Excellence« die Thematik Arbeits- und Gesundheitsschutz noch besser kennen. Ziel dieses Impulsmoduls ist die Vermittlung eines einheitlichen Verständnisses, insbesondere hinsichtlich der Pflichten und Verantwortung als Führungskraft. Des Weiteren steht Prävention auf dem Programm: beispielsweise Augenuntersuchungen für Mitarbeiter an Bildschirmarbeitsplätzen oder regelmäßige Gehöruntersuchungen für Personen, die

einem höheren Lärmpegel ausgesetzt sind. Dem Schutz der Mitarbeiter vor möglichen arbeitsbedingten Beeinträchtigungen wird auch beim Umgang mit Gefahrstoffen und biologischen Arbeitsstoffen sowie beim Arbeiten in großer Höhe besonderer Stellenwert eingeräumt.

Betriebliches Gesundheits- und Sozialmanagement mit mehr Verantwortung

Im Jahr 2013 wurde die Stabsstelle Betriebliches Gesundheitsmanagement in den eigenständigen Bereich Betriebliches Gesundheits- und Sozialmanagement (PEB) umgewandelt. Neue Zuständigkeiten, zum Beispiel für die Kindertagesstätte, die Sozialberatung und für Menschen mit Schwerbehinderung, tragen dazu bei, Synergieeffekte zu nutzen. Als Dienstleister und Berater versorgt PEB die Führungskräfte regelmäßig mit bereichsbezogenen

Kennzahlen zur Beschäftigungsfähigkeit, wie zum Beispiel Altersdurchschnitt, Schwerbehindertenanteil und Krankheitsquoten. Darüber hinaus informiert PEB über Maßnahmen des Betrieblichen Eingliederungs- und Gesundheitsmanagements. Gemeinsam können so Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Beschäftigungsfähigkeit abgeleitet werden.

Die Angebote und Leistungen von PEB werden immer stärker nachgefragt. So fand der 2013 erstmals veranstaltete Gesundheitstag für alle Auszubildenden, der ganz im Zeichen von Bewegung, gesunder Ernährung und Entspannung stand, großen Anklang.

Der erfolgreiche Abschluss des Konzernrahmenvertrags für die Arbeitsmedizin stellt sicher, dass die Ressourcen, die





Qualität und die Leistungen der Arbeitsmedizin zentral über PEB gesteuert und entsprechend den gesetzlichen, aber auch den unternehmerischen Anforderungen ausgebaut und gestärkt werden.

Der Fokus des Betrieblichen Gesundheits- und Sozialmanagements liegt im Jahr 2014 auf den Themen Ernährung, Umsetzung des Konzernrahmenvertrags mit der Arbeitsmedizin, Weiterentwicklung der Beratungsstelle für Mitarbeiter mit psychosozialen Problemen und Umsetzung des Frühpräventionsprogramms mit der Deutschen Rentenversicherung Süd.

Perspektiven für gesundheitlich eingeschränkte Mitarbeiter

Mitarbeiter, die aus gesundheitlichen Gründen ihre bisherigen Tätigkeiten nicht mehr ausüben können, werden entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit eingesetzt. Lösungen dafür bietet das Betriebliche Eingliederungsmanagement: Betroffene Mitarbeiter arbeiten entweder innerhalb ihres Fachbereichs auf sogenannten leistungsadäquaten Arbeitsplätzen weiter oder sie sind im Bereich »Interne Dienstleistungen« etwa für Kurier- und Botendienste, Wartungsarbeiten und Qualitätsmessungen zuständig. Gesundheitlich eingeschränkte Mitarbeiter der Tochterfirma AeroGround, die ihre Tätigkeit als Flugzeugabfertiger nicht mehr ausüben können, übernehmen beispielsweise die Bordkartenkontrolle im Terminal 1.

Ausgezeichnetes Engagement für Menschen mit Behinderung

Ein zentrales Anliegen der Personalpolitik besteht darin, soziale Verantwortung zu zeigen und geeignete Stellen und Aufgaben für schwerbehinderte Mitarbeiter zu schaffen. Im Jahr 2013 beschäftigte die Flughafen München GmbH 467 schwerbehinderte Mitarbeiter, was einem Anteil von rund 11,7 Prozent an der Belegschaft entspricht. Damit liegt sie deutlich über der vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Schwerbehindertenquote von fünf Prozent.

Für ihr vorbildliches Engagement bei der Ausbildung und Beschäftigung von Menschen mit Behinderung erhielt die Flughafen München GmbH den »Inklusionspreis 2013 für Unternehmen«, eine Auszeichnung, die das UnternehmensForum in Zusammenarbeit mit der Bundesregierung vergibt. Die FMG überzeugte vor allem durch ihre Zusammenarbeit mit der Lebenshilfe Freising. Diese Kooperation ermöglicht lernbehinderten Jugendlichen, durch Praktika in unterschiedlichen Unternehmensbereichen herauszufinden, für welche Aufgaben sie besonders geeignet sind. Bereits zwei Jugendliche mit Lernbehinderung traten nach dem sogenannten Praktika-Stufenprogramm bei der FMG in unbefristete Arbeitsverhältnisse ein. Gleichzeitig honoriert der Preis das von der FMG ganzheitlich durchgeführte Gesundheitsmanagement, allem voran das Betriebliche Eingliederungsmanagement und die präventiven Angebote für die Mitarbeiter.

Jugendliche prüfen Airport »auf Herz und Rampen«

Im Rahmen des vom Kreisjugendring München-Stadt initiierten Projekts »Auf Herz und Rampen prüfen« testeten Jugendliche mit und ohne Behinderung die Barrierefreiheit beider Terminals und des München Airport Centers. Vor allem die Aufzüge, das Bodenleitsystem für Sehbehinderte, die Behindertentoiletten und der Zugang zu den Informationsschaltern waren Gegenstand des Checks. Die Tester sprachen anschließend viel Lob aus, regten aber auch einige Verbesserungen an.

Sozialfonds zeugt von sozialer Verantwortung

Mitarbeiter und deren Familien erhalten von der FMG erstmals im Jahr 2014 finanzielle Unterstützung, wenn sie wegen eines Schicksalsschlags, zum Beispiel eines Todesfalls oder einer plötzlichen schweren Erkrankung, unverschuldet in eine Notlage geraten sind. Die Unterstützung beträgt maximal 10.000 Euro pro Mitarbeiter oder Familie. Die FMG trägt die gegebenenfalls hierfür anfallenden Steuern. Ist der Fonds zum Jahresende noch nicht ausgeschöpft, werden die verbleibenden Beträge an gemeinnützige Einrichtungen im Umland gespendet.

/ Vergütung und Mitbestimmung

Personalaufwand und übertarifliche Leistungen

Die Flughafen München GmbH ist als Mitglied im kommunalen Arbeitgeberverband an den Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) gebunden. Der seit März 2012 geltende Tarifabschluss mit einer Laufzeit von zwei Jahren beinhaltet eine dreistufige Entgelterhöhung von insgesamt 6,3 Prozent. Die Ausbildungsentgelte steigen in zwei Schritten um insgesamt 90 Euro. Für die Beschäftigten unserer Tochterunternehmen gelten ähnliche Bestimmungen, die jedoch in eigenen Tarifverträgen geregelt sind.

Das Durchschnittsgehalt der Beschäftigten der FMG – von tariflich bezahlten Mitarbeitern über leitende Angestellte bis hin zu geringfügig Beschäftigten und Teilzeitkräften – betrug im Jahr 2013 44.380 Euro. Damit lag es deutlich über dem Bundesdurchschnitt des Wirtschaftszweigs Verkehr und Lagerei, der für die FMG relevant ist. Der Gesamtpersonalaufwand des Flughafen München Konzerns belief

sich im Jahr 2013 auf 348,4 Millionen Euro. Davon entfielen 231,5 Millionen Euro auf die Flughafen München GmbH. In dieser Summe enthalten sind Löhne und Gehälter – inklusive der Aufwendungen für Fahrtkostenerstattungen und Essensgeldzuschüsse – in Höhe von 185,5 Millionen Euro sowie Sozialabgaben und Aufwendungen für Altersvorsorge und Unterstützung mit 47,7 Millionen Euro.

Die Altersvorsorge für die Mitarbeiter ist Bestandteil des Tarifvertrages und wird über die bayerische Zusatzversorgungskasse für kommunale Arbeitgeber abgedeckt. Zu diesem Thema und allen Fragen zur gesetzlichen Rente berät das Betriebliche Altersvorsorgemanagement.

Die Leistungen gehen jedoch über die gesetzlichen Erfordernisse hinaus. So gibt es beispielsweise für Schicht- und Wechselschichtarbeit finanzielle sowie zeitliche Ausgleichsregelungen. Der Urlaubsanspruch liegt mit





29 Arbeitstagen bei einer Fünftagewoche deutlich über dem gesetzlichen Niveau von 24 Arbeitstagen. Nach dem vollendeten 55. Lebensjahr beträgt der Urlaub 30 Arbeitstage. Für Auszubildende gibt es künftig 27 Urlaubstage. Über die monatliche Vergütung hinaus erhalten alle Beschäftigten tarifliche und übertarifliche Zusatzleistungen, wie beispielsweise Jahressonderzahlungen, eine Betriebsrente sowie Kantinen- und Fahrtkostenzuschüsse.

Gelebte Mitbestimmung

Die Beschäftigten der Flughafen München GmbH besitzen zahlreiche Möglichkeiten und Rechte zur aktiven Mitbestimmung in ihrem Unternehmen. Die Grundlagen dafür sind unter anderem im Betriebsverfassungsgesetz [BetrVG] geregelt.

Der Betriebsrat mit seinen derzeit 27 Mitgliedern wird alle vier Jahre gewählt – das nächste Mal im Jahr 2014. Er vertritt die Interessen der Beschäftigten und achtet auf die Einhaltung der Tarifverträge, der gesetzlichen Regelungen

und Bestimmungen sowie der geltenden Betriebsvereinbarungen. Wichtige Betriebsvereinbarungen gelten unter anderem für das Betriebliche Gesundheitsmanagement, die Suchtprävention, die Integrationsvereinbarung für Schwerbehinderte und ihnen gleichgestellte Mitarbeiter, das Betriebliche Eingliederungsmanagement und die zahlreichen Arbeitszeitmodelle. Die Anmerkungen und Vorschläge des Betriebsrats zu Betriebsänderungen fließen bereits ab der Konzeptphase in die Planungen mit ein, um optimale Lösungen für das Unternehmen sowie die Beschäftigten zu finden.

Auszubildende engagieren sich

Die Interessen der Auszubildenden nimmt die Jugend- und Auszubildendenvertretung [JAV] wahr, die von der Unternehmensführung bei allen Fragen zu diesem Thema eingebunden wird. Im Betriebsrat hat dieses Gremium bei Angelegenheiten, die Jugendliche beziehungsweise Auszubildende betreffen, ein Stimm- und Vetorecht auf Aussetzung eines Beschlusses, was weitere Nachberatungen



ermöglicht. In der JAV, die im Zwei-Jahres-Rhythmus – das nächste Mal im Jahr 2014 – von allen Auszubildenden gewählt wird, engagieren sich derzeit sieben Mitglieder. Wählbar sind alle Beschäftigten, die das 25. Lebensjahr noch nicht überschritten haben.

Mitwirken und Gestalten

Die FMG motiviert ihre Mitarbeiter dazu, sich in den gesetzlich vorgeschriebenen Gremien wie dem Betriebsrat, dem Aufsichtsrat, der Jugend- und Auszubildendenvertretung und der Schwerbehindertenvertretung einzubringen, sich aber auch darüber hinaus zu engagieren. Möglichkeiten dazu gibt es viele – sei es im Projekt Beruf und Familie, in der Arbeitsgruppe Frauen in der FMG, dem Betriebssportverein, den Arbeitsgruppen im Betrieblichen Gesundheitsmanagement oder im betrieblichen Vorschlagswesen.

Der Ideenpool – ein klassisches Instrument des betrieblichen Vorschlagswesens – ermöglicht den Mitarbeitern der FMG, Firmenabläufe direkt zu gestalten oder zu verbessern und Einfluss auf die Zukunftssicherung der Firma zu nehmen. Kreativität, Einfallsreichtum und Fachwissen werden gezielt genutzt. Daraus resultieren nicht nur eine höhere Motivation und Wertschätzung, sondern auch die unmittelbare Identifikation der Mitarbeiter mit dem Konzern sowie eine gesteigerte wirtschaftliche Effizienz des Unternehmens. Die Ideen, die über das neue Online-Tool Eureka schnell und zuverlässig bearbeitet werden, sollen sich dabei nicht ausschließlich auf den jeweiligen Arbeitsbereich beschränken. Vielmehr ist es das Ziel, Mitarbeiter auch für bereichsübergreifende Verbesserungsmaßnahmen, zum Beispiel zum Thema Nachhaltigkeit, zu sensibilisieren. Ein besonderes Augenmerk liegt auf Ideen, die innovativ und patentierbar sind.

Blauer Engel

Neue Busse sind besonders lärm- und schadstoffarm und deshalb mit dem Umweltzeichen zertifiziert.

50 Brutpaare

Am Flughafen München ist einer der größten bayerischen Brutbestände des Großen Brachvogels beheimatet.

3,94 kg CO₂

Pro Passagier wurden am Flughafen München 3,94 kg CO₂ emittiert.



Umwelt und Klimaschutz

- 86** Klimaschutzstrategie
- 93** Umgang mit Ressourcen
- 95** Lärmschutz
- 98** Biodiversität

/Klimaschutzstrategie

Klimaschutz ist Teil der Unternehmenspolitik

Beim Thema Klimaschutz steht der Luftverkehr immer wieder in der Diskussion. Dabei muss zwischen dem Beitrag des globalen Luftverkehrs und den Auswirkungen der einzelnen Flughäfen unterschieden werden. Energieverbrauch und Schadstoffausstoß von Großflughäfen sind vergleichbar mit denen von Kleinstädten. Dazu zählen nur die Emissionen, die durch den Betrieb der Infrastruktur, den Zubringerverkehr sowie die startenden, landenden und rollenden Flugzeuge entstehen.

Die Flughafen München GmbH verfolgt daher die Strategie, den Betrieb und die Weiterentwicklung des Flughafens so zu gestalten, dass belastende Auswirkungen auf die Umwelt effektiv eingeschränkt werden. Auch wenn der Beitrag eines Flughafenbetreibers zum globalen Klimaschutz begrenzt ist, ist sich die FMG ihrer Verantwortung als Betreiber einer großen Infrastruktur bewusst und erfüllt Verordnungen und Umweltauflagen über den gesetzlichen Rahmen hinaus.

Branchenziele und -erfolge

Umwelt- und Klimaschutz sind seit langer Zeit feste Größen in der Luftfahrtbranche. Im Jahr 2008 hat die FMG gemeinsam mit der Fraport AG, der Deutschen Lufthansa AG und der Deutschen Flugsicherung GmbH ein Perspektivenpapier verabschiedet, in dem ambitionierte Ziele für den Umwelt- und Klimaschutz im Luftverkehr bis zum Jahr 2020 festgelegt wurden. Bereits im Jahr 2013 hat die FMG die proklamierte Senkung der passagierbezogenen spezifischen CO₂-Emissionen des Münchner Airports um 30 Prozent im Vergleich zum Basisjahr 2005 erreicht.

Weltweit haben sich Fluggesellschaften, Flugzeughersteller und Flughäfen auf folgende Klimaschutzziele geeinigt:

- Bis 2020 soll die Luftfahrt ihre Energieeffizienz um 1,5 Prozent pro Jahr steigern.
- Ab 2020 soll der Luftverkehr unter anderem durch den Einsatz marktbasierter Instrumente CO₂-neutral wachsen. Auf innereuropäischen Strecken unterliegen die Fluggesellschaften seit 2012 dem EU-Emissionshandel, die Zielvorgabe wird in Deutschland schon erreicht.
- Bis 2050 sollen die Netto-CO₂-Emissionen der Luftfahrt gegenüber dem Jahr 2005 um 50 Prozent sinken, obwohl das Verkehrsaufkommen kontinuierlich steigen wird.

Beim Treibstoffverbrauch gibt es bereits Erfolge zu verzeichnen: Benötigte ein Flugzeug 1990 noch etwa sechs

Liter pro Passagier und 100 Kilometer, liegt dieser Wert heute unter vier Litern.¹⁾ Pro Passagier verbrauchten die Flugzeuge der Mitglieder des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL) im Jahr 2012 für alle In- und Auslandsflüge insgesamt durchschnittlich 3,8 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer. Die deutsche Luftfahrt ist damit Vorreiter in Sachen Energieeffizienz und übertrifft mit einem Wert von 3,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr deutlich das Ziel von 1,5 Prozent jährlicher Effizienzsteigerung, das sich die weltweite Luftfahrt selbst gesteckt hat. Die Ausgaben für Treibstoff machen derzeit circa 20 Prozent der gesamten Kosten im Betrieb einer Fluggesellschaft aus. Die Airlines streben daher, auch ohne staatliche Grenzwerte, einen möglichst geringen Kerosinverbrauch für ihre Flotten an.

Treibstoffverbrauch der Flugzeuge

Liter pro Passagier auf 100 Kilometer



Quelle: Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft

CO₂-neutrales Wachstum

Eines der Unternehmensziele ist es, bis zum Jahr 2020 CO₂-neutral zu wachsen. Der von der FMG beeinflussbare CO₂-Ausstoß von jährlich rund 160.000 Tonnen (bezogen auf das Basisjahr 2005) soll also trotz der Ausbaupläne und des zu erwartenden Verkehrswachstums nicht weiter ansteigen. Ohne konsequente Gegenmaßnahmen würden im Jahr 2020 zusätzliche Emissionen in einer Größenordnung zwischen 50.000 und 80.000 Tonnen Kohlendioxid anfallen.

Um dieses Ziel zu erreichen, wurde ein konzernweites CO₂-Reduzierungsprojekt mit drei zentralen Handlungsfeldern auf den Weg gebracht:

- Nachhaltige Energiebereitstellung
- Steigende Effizienz bei der Nutzung von Energie
- Nachhaltiges Bauen

Systematisches CO₂-Monitoring und CO₂-Footprint

Als einer der wichtigsten Bestandteile des CO₂-Managements dient die eigens entwickelte CO₂-Datenbank als Reporting-, Steuerungs- und Kontrollinstrument für alle Aktivitäten rund um das Thema CO₂-Minderung und Energieeffizienz.

➤ Web
die-vier-liter-flieger.de

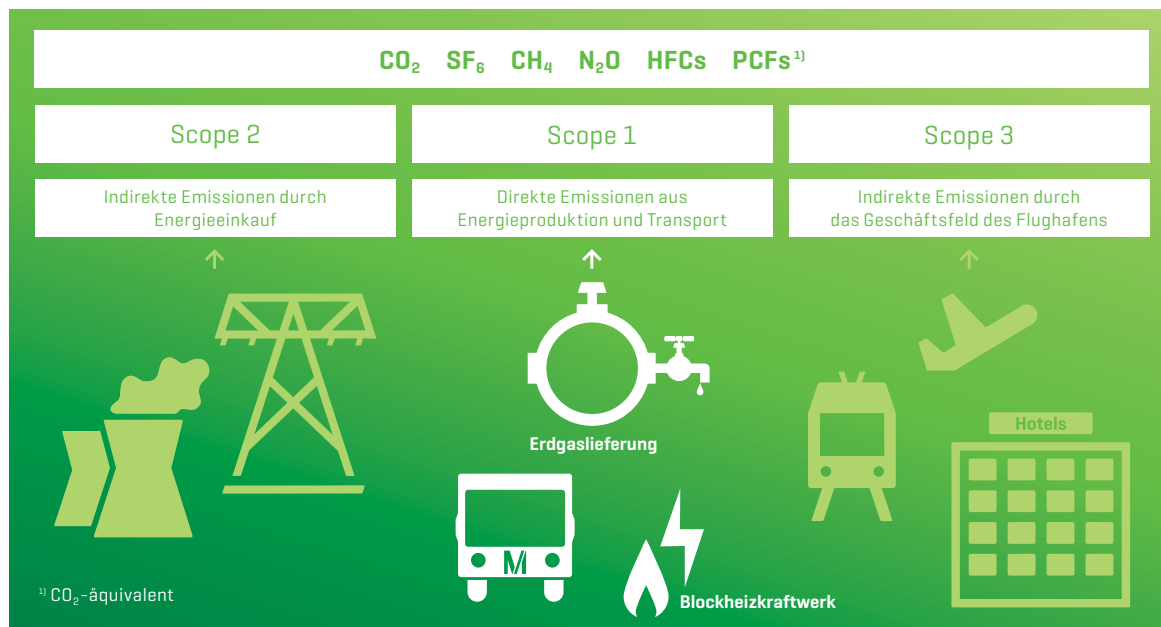
➤ Glossar

➤ Web
munich-airport.de/klimaschutz

➤ Web
munich-airport.de/umweltmanagement

¹⁾Quelle: Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)

Greenhouse-Gas-Emissionen am Flughafen München



Der CO₂-Footprint wird nach den Vorgaben des international anerkannten Greenhouse Gas Protocols ermittelt, das die Emissionen nach dem Verursacherprinzip in drei Kategorien einteilt:

- Zu Scope 1 gehören Emissionen, die durch selbst produzierte Energie verursacht werden.
- Unter Scope 2 fallen die für den Eigenbedarf bezogene Energie beziehungsweise die damit verbundenen Emissionen der Energieerzeugung.
- Scope 3 umfasst Emissionen, die durch die Nutzung des Flughafens durch Dritte, wie etwa Airlines und öffentliche Verkehre, verursacht werden. Diese Emissionen versucht die FMG ebenfalls zu verringern, indem sie am Flughafen ansässigen Unternehmen hilft, ihre Emissionen zu reduzieren und – beispielsweise durch emissionsabhängige Landeentgelte – Einfluss auf den Ausstoß von Schadstoffen nimmt.

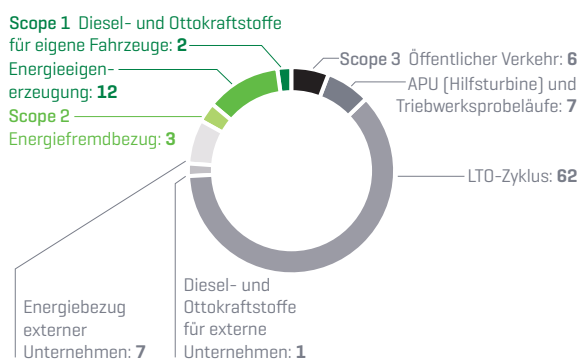
In die Gesamtbetrachtung aller flughafenrelevanten Schadstoffemissionen fließen die Abfertigung der Flugzeuge am Boden, die Nutzung der Infrastruktureinrichtungen, aber auch der landseitige Verkehr, wie die An- und Abreise von Passagieren, Besuchern und Mitarbeitern, mit ein. Emissionen, die durch den Einsatz von Flugzeugen entstehen, werden den Fluggesellschaften zugerechnet. Als Systemgrenze findet hier die Definition des Landing-and-Take-off-Zyklus [LTO-Zyklus] Anwendung, wonach

alle Emissionen, die Flugzeuge unterhalb von 3.000 Fuß [914 Meter] verursachen, in die Betrachtung des Flughafenbetreibers Eingang finden.

→ Glossar

CO₂-Footprint des Flughafens München

Prozentuale Verteilung



CO₂-Sparprogramm

Beim CO₂-Ausstoß zeigten sich zwei sehr gegensätzliche Entwicklungen. Zwar belief sich die Summe der Maßnahmen zur aktiven Senkung der CO₂-Emissionen auf 3.648 Tonnen. Diese Einsparung wurde aber anderweitig überkompensiert, sodass der absolute CO₂-Ausstoß aller Anlagen, Bauwerke und Fahrzeuge, auf die die FMG unmittelbaren Einfluss hat [Scope 1, 2 und Scope 3 ohne LTO-Zyklus, APU [Auxiliary Power Unit] und öffentlichen Verkehr], im Jahr 2013 mit 152.476 Tonnen etwa ein Prozent mehr als im Vorjahr betrug.

→ Glossar

Der Flughafen München produziert etwa die Hälfte des Energiebedarfs in effizienter Kraft-Wärme-Kopplung selbst. Die Gesamtsumme der Emissionen hängt also auch stark von den Emissionsfaktoren der zugekauften Energie ab. Für den Stromeinkauf rechnet der Flughafen München grundsätzlich mit dem Emissionsfaktor, der sich für den bundesdeutschen Strommix ergibt. Dieser spezifische Emissionsfaktor ist nach den Informationen des Umweltbundesamtes aber im letzten Jahr deutlich gestiegen. Ursache dafür ist der vermehrte Einsatz von Kohle- und Braunkohlekraftwerken, der selbst den Zuwachs an erneuerbaren Energien überkompensiert. Allein dieser Umstand belastet die CO₂-Bilanz des Flughafens mit über 3.300 Tonnen CO₂ stärker als im Vorjahr. Hinzu kommen die Klimaefekte des Jahres 2013, die wegen der niedrigeren Temperaturen den Heizenergieaufwand im Vergleich zum Vorjahr um etwa 6 Prozent anwachsen ließen. Neben diesen Effekten, auf die der Flughafen keinen Einfluss hat, verursachte die Inbetriebnahme des neuen Gebäudes der Deutschen Flugsicherung (DFS) mit etwa 15.000 Quadratmetern zusätzlicher Bruttogebäudefläche auf dem Campus einen deutlichen Energiemehrverbrauch. Allein wegen des erhöhten Stromverbrauchs der DFS steigt der Footprint um über 600 Tonnen CO₂. In derselben Größenordnung liegen die Emissionen, die durch den Stromverbrauch auf der Baustelle des neuen Satellitengebäudes verursacht werden.

Dem gegenüber stehen die weiterhin erfolgreichen Bemühungen im Rahmen des CO₂-Sparprogramms. So konnte am Terminal 2, vor allem durch Optimierungsmaßnahmen in der Beleuchtung, der Stromverbrauch um 1,4 Gigawattstunden gesenkt und damit über 800 Tonnen CO₂ eingespart werden. Auch in anderen Gebäuden, wie Terminal 1 und Werkstätten, lag der Schwerpunkt auf der Beleuchtungstechnik mit einer Einsparung von circa 2.000 Tonnen. Außerdem wurde ein altes Aggregat im Blockheizkraftwerk durch ein energieeffizienteres neues Aggregat ersetzt, mit dem zukünftig etwa 750 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden können. Dieser Einspareffekt kommt im Jahr 2014 voll zum Tragen, da das Aggregat erst Ende 2013 in Betrieb genommen wurde.

All diese Maßnahmen konnten zwar den größten Teil der Steigerungseffekte kompensieren, aber ein kleiner absoluter Zuwachs von 1.923 Tonnen ist geblieben. Umgerechnet auf die Passagierzahlen entfallen auf jeden Fluggast 3,94 Kilogramm CO₂. Die Emissionen aus Scope 1 und 2, also die Emissionen, die unmittelbar vom Flughafen München Konzern inklusive der Töchter verursacht wurden, sind gegenüber dem Vorjahr um 1,8 Prozent auf 100.175 Tonnen CO₂ gesunken. Um über 7 Prozent sind allerdings die Emissionen gestiegen, die durch externe Firmen und

Nutzer des Flughafens und seiner Gebäude verursacht wurden. Da sich der Flughafen München im Sinne des Greenhouse Gas Protocols auch für diese Emissionen mitverantwortlich fühlt, wird er seine bereits laufenden Bemühungen, externe Unternehmen bei der Energieeinsparung zu unterstützen, noch weiter steigern. Damit steht eines der nächsten Ziele im CO₂-Management fest.

Insgesamt befindet sich der Flughafen München damit unverändert auf dem angestrebten Entwicklungspfad, bis 2020 CO₂-neutral zu wachsen. Mit der Inbetriebnahme der Pilotanlage für Pre-Conditioned Air zur bodengestützten Klimatisierung der Flugzeuge an den Abfertigungspositionen wurde ein weiterer Meilenstein gesetzt, der ab 2016 die zusätzlichen energiebedingten Emissionen des Satellitengebäudes kompensieren wird.

Transparenz in puncto Klimawandel

Die FMG ist 2013 dem Carbon Disclosure Project (CDP) beigetreten, der weltweit größten Vereinigung von Investoren und Unternehmen, die sich im Kampf gegen den Klimawandel zusammengeschlossen haben. Die Organisation mit Sitz in London analysiert jährlich weltweit über 5.000 Unternehmen, deren Gesamtwert mehr als 50 Prozent des globalen Marktwertes umfasst, hinsichtlich ihrer Klimastrategien und ihrer CO₂-Berichterstattung. Gleich bei der Premiere im CDP erzielte die FMG das beste Ergebnis aller nicht-börsennotierten Unternehmen der deutschsprachigen Länder Deutschland, Österreich und der Schweiz. Bewertet wurden neben der transparenten Darstellung der Klimastrategie die Klimadaten sowie die Qualität und Effektivität der zur Reduktion von Klimagasen durchgeführten Maßnahmen. Unter den weltweit teilnehmenden Flughäfen belegte München den Spitzenplatz. Darüber hinaus lag die bayerische Luftverkehrs-drehscheibe auch deutlich über dem Durchschnitt aller in Deutschland untersuchten Unternehmen.

Noch mehr LED-Technik

Auch im Jahr 2013 wurde am Münchner Flughafen der Austausch von konventioneller Beleuchtung durch moderne LED-Strahler fortgesetzt. So ergibt sich durch die Umrüstung im Hangar 3 eine Ersparnis von über 400 Tonnen CO₂ pro Jahr, in den Werkstätten und Lagergebäuden fast 100 Tonnen. Hinzu kommen noch eine Reihe weiterer Gebäude, in denen die neue Beleuchtungstechnik erheblich weniger Strom verbraucht und wegen ihrer längeren Lebensdauer Wartungskosten senkt.

Viele dieser Veränderungen sind für den Besucher des Flughafens kaum sichtbar, weil sie innerhalb von Betriebsgebäuden erfolgten. Unverkennbar ist allerdings

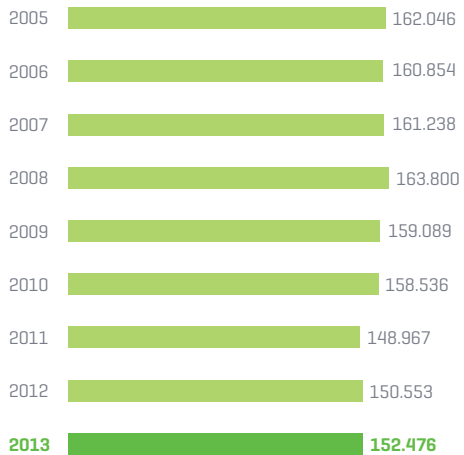
→ Glossar

→ Nachhaltigkeitskennzahlen
siehe Seite 190

→ Web
cdp.net

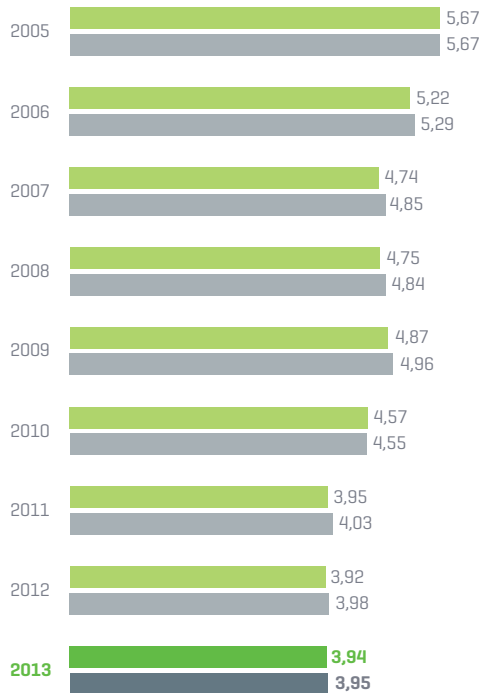
CO₂-Emissionen am Flughafen München

(Scope 1, 2 und Scope 3 ohne LTO-Zyklus, APU und öffentlichen Verkehr)
in Tonnen pro Jahr



Spezifische CO₂-Emissionen

■ Spezifische Emissionen in kg CO₂ pro Passagier
■ Spezifische Emissionen in kg CO₂ pro Passagier
(klimabereinigt¹⁾ gegenüber 2005)



¹⁾ Die Klimabereinigung über die übliche Methode der Gradtagszahlen korrigiert die Effekte von wärmeren oder kälteren Jahren auf den Heizenergiebedarf und macht dadurch die Zahlen besser vergleichbar.

eine Innovation in München: Als erster großer Verkehrsflughafen weltweit setzt der Flughafen München bei der Vorfeldbeleuchtung komplett auf LED-Technik. Nach dem Start im Jahr 2012 wurden 2013 fast alle gebäudenahen Positionen umgestellt, im Jahr 2014 folgt fast der gesamte Rest des Vorfeldes. Bei Nacht ist der Unterschied zwischen der alten warm-gelblichen Beleuchtung und den neuen weißeren LED-Strahlern deutlich erkennbar. Dabei verbraucht die neue Technik etwa die Hälfte an Strom und wird gleichzeitig von den Bodendiensten aufgrund der besseren Arbeitsplatzausleuchtung geschätzt.

Großes Einsparpotenzial in Gebäuden

Neben der neuen Beleuchtungstechnik tragen auch andere Maßnahmen dazu bei, den Energieverbrauch in den Bestandsgebäuden und -anlagen zu reduzieren. So wurde im Jahr 2013 ein Projekt abgeschlossen, das durch die stärkere Nutzung der kalten Nachtluft zur Kühlung im Terminal 1 jährlich circa 200 Tonnen CO₂ einspart. Kürzere Reinigungsintervalle bei den Wärmerückgewinnungsanlagen und der Einbau verbesserter Filtereinsätze erbringen weitere Einsparungen. Bei den Gepäckförderanlagen soll eine moderate Reduzierung der Nachlaufzeiten der einzelnen Förderbänder die Laufzeit der Elektromotoren verringern und somit den Stromverbrauch reduzieren.

BHKW wird erweitert

Die Flughafen München GmbH setzt bei der Energieerzeugung von Anfang an auf Nachhaltigkeit und wirtschaftliche Effizienz. So auch beim flughafeneigenen Blockheizkraftwerk (BHKW), das mit Erdgas betrieben wird. Verglichen mit herkömmlicher Energieerzeugung beläuft sich die Minderung des Ausstoßes an Kohlenstoffdioxid beim BHKW auf rund 30.000 Tonnen im Jahr. Möglich wird dieser hohe Wirkungsgrad bei der Energiegewinnung durch die Kraft-Wärme-Kopplung: Die bei der Stromerzeugung entstehende Wärme geht nicht verloren, sondern wird sowohl für die Bereitstellung von Heizwärme als auch zur Erzeugung von Klimakälte eingesetzt.

Steigende Passagierzahlen, die Ausbaumaßnahmen am Flughafen München und das Klimaschutzziel CO₂-neutrales Wachstum erfordern in der nahen Zukunft eine Erweiterung und Neuausrichtung der Energieversorgung. Bis Ende 2015 investiert der Flughafen deshalb 66 Millionen Euro in seine Energieanlagen. So laufen nach dem Abschluss des Genehmigungsverfahrens für Ersatz und Erweiterung des vorhandenen BHKW in der Energiezentrale West die Planungen auf Hochtouren. Die Energieproduktion durch die neue Anlage soll noch 2014 aufgenommen werden. Bereits am 3. Dezember wurde das Richtfest für die neue »Energiezentrale Ost« gefeiert: Sie wird die komplette Strom- und Kältever-

sorgung für das Terminal 2 und seinen Satelliten übernehmen. Erste Teilabschnitte werden 2014 in Betrieb gehen.

Mit seinem Energiekonzept legt der Flughafen München die Grundlage für ein nachhaltiges Wachstum über die nächsten zwei Jahrzehnte hinaus.

Nachhaltiges Bauen senkt CO₂-Emissionen

Die Flughafen München GmbH misst dem Thema »nachhaltiges Bauen« große Bedeutung bei. Deshalb ist sie Mitglied bei der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB). In Anlehnung an die DGNB-Kriterien entwickelt die FMG derzeit einen Kriterienkatalog, der die Ziele und Vorgaben für Um- und Neubauprojekte hinsichtlich Ökologie, Ökonomie, Soziales, Technik und Prozesse inklusive des dazugehörigen Berichtswesens enthält.

Bei allen Neubauten wird eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um 40 Prozent im Vergleich zu den Gebäuden des heutigen Bestandes angestrebt. Dies gilt sowohl für FMG-Projekte als auch für Drittinvestoren am Campus. Mit Vorgaben für Neu- und Umbauprojekte stellt das Qualitätsmanagement im Geschäftsbereich Real Estate sicher, dass die Gebäude nachhaltig errichtet und betrieben werden. Das Facility-Management koordiniert die Optimierungsmaßnahmen in den Bestandsgebäuden, unter anderem mit einer Energieeinsparrunde aus allen fachlich Beteiligten.

Beispielhafte Neu- und Umbauprojekte, die im Jahr 2013 geplant beziehungsweise fertiggestellt wurden und sich nach DGNB-Kriterien richten:

- **Satellitengebäude**
- **Optimierung T1, Erweiterung Feuerwache Nord, Fracht-West, Hotel**
Vorgaben zu CO₂-Emissionen, Lebenszykluskostenbetrachtung, ökologische Baustoffe, wassersparende Armaturen, Sicherstellung Behaglichkeit durch thermische und visuelle Simulationen, optimierter Baustellenprozess bezüglich Abfall, Lärm, Staub und Umweltschutz
- **Fertigstellung Kindertagesstätte**
Bei der Kindertagesstätte wurde neben Energieeffizienz und hoher Wärmedämmung Wert auf einen ganzheitlichen Ansatz gelegt. Emissionsarme Bauprodukte stellen die Innenraumluftqualität sicher. Die Kompaktheit und Flächeneffizienz des Gebäudes reduziert neben den Investitionskosten auch die Versiegelung von natürlichem Boden sowie den Energieverbrauch und damit die Energiekosten.



In Anerkennung der Maßnahmen zur Verringerung von Kohlendioxid-Emissionen aus dem Flughafenbetrieb erreichte der Flughafen München im Februar 2014 erneut die »Airport Carbon Accreditation« auf Stufe »Optimierung«.

Green IT: Der Name ist Programm

Über 2.500 Arbeitsplatzrechner mit Bildschirmen, mehrere Hundert Server, Notebooks und Drucker, einige Rechenzentren und viele sonstige IT-basierte Geräte – wie beispielsweise weit über tausend Anzeigen- und Informationssysteme sowie inzwischen 2.000 Überwachungskameras – verbrauchen am Münchner Flughafen eine erhebliche Menge an Strom. Vor diesem Hintergrund ist der Servicebereich IT bestrebt, seinen Beitrag zur Energieeinsparung und Effizienzsteigerung zu leisten, zum Beispiel durch das Ersetzen von physischen durch virtuelle Server.

Längst haben die Speichersysteme in den Rechenzentren gewaltige Ausmaße erreicht, zumal die Speicherung von Daten wegen der strengen Sicherheitsbestimmungen sehr aufwendig ist. Mehrfache Wechsel auf die jeweils neueste Gerätegeneration reduzierten trotz eines exponentiellen Wachstums der Speicherkapazitäten den relativen Verbrauch pro Kapazität erheblich. Die Energieeinsparung bei den Geräten in den Rechenzentren bewirkt auch einen positiven Effekt bei deren Klimatisierung: Sinkt die Menge der Abwärme, muss weniger Energie zum Kühlen aufgewendet werden. Die Effizienz dieser Kühlung wird durch konstruktive Verbesserungen stetig weiter optimiert. Die Auswahl und Beschaffung von Druckern, die weniger Energie und Abfall produzieren als vergleichbare Geräte, sorgt für eine weitere Entlastung der Umwelt – schließlich betreibt die FMG rund 700 Büro- und Sonderdrucker auf dem Campus.

Auch in Zukunft verfolgt die IT Nachhaltigkeitsziele. Weitere Technologiewechsel bei den Speichersystemen sollen eine prozentuale Einsparung in der gleichen Größenordnung bringen wie bereits erreicht. Neue Techniken

bei den Anzeigesystemen im Terminal 1 werden für eine Senkung des Energieverbrauchs und damit der Abwärme sorgen: mindestens 40 Prozent bei den Displays, 50 Prozent bei den Rechnern selbst und zehn Prozent bei den Überwachungskameras.

Zertifizierungen erneuert

Bei einem Zwischenaudit bestätigten unabhängige Umweltgutachter der Flughafen München GmbH erneut die Zertifizierung nach den international anerkannten Umweltstandards EMAS und ISO 14001. Seit der ersten erfolgreichen Prüfung im Jahr 2005 wurde die Einhaltung dieser Standards 2008 und 2011 anerkannt, die nächste Rezertifizierung steht Mitte 2014 an. Die Zertifizierung ist jeweils für drei Jahre gültig, muss aber jedes Jahr in sogenannten Überwachungsaudits bestätigt werden. Am Münchner Airport korrespondiert die Zertifizierung der innerbetrieblichen Umweltmanagementsysteme der FMG und ihrer Tochterunternehmen mit der Selbstverpflichtung zu einem nachhaltigen Betrieb des Airports.

»Grüne Büros« am Flughafen

Der Flughafen München Konzern wurde im Januar 2014 abermals beim bundesweiten Wettbewerb »Büro und Umwelt« ausgezeichnet. Im Vergleich zum Vorjahr konnte er sich in der Kategorie »Unternehmen mit mehr als 500 Mitarbeitern« sogar um einen Rang auf Platz zwei verbessern. Insgesamt hatten 60 Firmen teilgenommen. Den Preis hat der Flughafen München nicht zuletzt wegen seines umweltbewussten Handelns in den Bereichen IT und Beschaffung erhalten. Der Bundesdeutsche Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management [B.A.U.M. e. V.] ist mit über 500 Mitgliedern europaweit das größte Netzwerk für

→ Glossar

➤ [Umwelterklärung 2013
munich-airport.de/
publikationen-nach-
haltigkeit](http://munich-airport.de/publikationen-nachhaltigkeit)

→ Glossar

nachhaltiges Wirtschaften. Im Rahmen des Wettbewerbs »Büro und Umwelt« zeichnet er jährlich die umweltfreundlichsten Büros aus.

Airport-Tour zum Thema Umwelt und Natur

Der Flughafen München nahm 2013 erstmals an der »BayernTour Natur« teil. Bei kostenlos angebotenen Rundfahrten über den Airport stand das Nebeneinander von Technik und Natur im Mittelpunkt. Die Besucher konnten sich dabei umfassend über das Biotopmanagement auf den Flughafenwiesen, die Koexistenz von Vogelschutz und Luftverkehr sowie den Umweltschutz am Airport insgesamt informieren. Die unter Federführung des Bayerischen Umweltministeriums durchgeführte Veranstaltungsreihe ist eine Gemeinschaftsaktion von Staat, Vereinen, Verbänden, Unternehmen und Kommunen, die das Interesse für die Belange von Umwelt und Natur fördern soll.

Luftschadstoffbelastung unter Grenzwerten

Der Einfluss des Flughafenbetriebs und des Luftverkehrs auf die Schadstoffsituation im Umfeld des Flughafens München wird an zwei Messstellen – eine im Westen und eine im Osten des Flughafengeländes – kontinuierlich ermittelt. Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub wiesen im Jahr 2013 wie schon in den Vorjahren überwiegend niedrige bis mittlere Werte auf. Nach der gültigen Immissionschutzverordnung liegen der gesetzlich vorgeschriebene

→ Web
munich-airport.de/immissionen

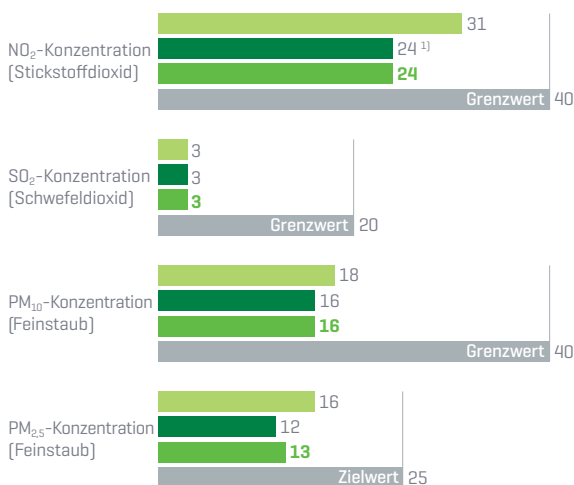
→ Web
munich-airport.de/luft

→ Web
munich-airport.de/umweltuntersuchung

Gemessene Schadstoffkonzentrationen an der Hauptmessstelle

Jahresmittelwerte in µg/m³

■ 2011 ■ 2012 ■ 2013 ■ Grenzwert



¹⁾Verlegung der Messstelle Ost

Grenzwert für NO₂ seit 2010 und der Grenzwert für Feinstaub PM₁₀ seit 2005 bei jeweils 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft (µg/m³, Jahresmittelwert). Für den Feinstaub PM_{2,5} gilt ab 2015 ein Grenzwert – bis dahin ein »Zielwert« – von 25 µg/m³. Alle diese Werte wurden am Flughafen München seit Beginn der Messungen eingehalten.

Der Jahresmittelwert für NO₂, der an der Hauptmessstelle im Osten registriert wurde, lag 2013 bei 24 µg/m³ und somit im unteren Bereich der Werte aus den Jahren 2009 bis 2012 mit 24 bis 31 µg/m³. An der Messstelle im Westen des Flughafens, die ebenfalls in unmittelbarer Nähe zum Flughafen liegt, wurden im Jahr 2013 durchschnittlich 23 µg/m³ gemessen. In den Jahren 2008 bis 2012 waren es zwischen 24 und 28 µg/m³. Die Stickstoffdioxid-Werte am Flughafen München entsprechen damit in etwa den Werten, wie sie auch in Städten mittlerer Größenordnung wie zum Beispiel Ingolstadt, Bamberg oder Würzburg auftreten. In Ortschaften mit einem eher ländlichen Umfeld sind die Werte niedriger, in der Münchner Innenstadt liegen sie deutlich höher als am Flughafen München.

Beim Feinstaub PM₁₀ ergaben die Messungen 2013 einen Jahresmittelwert von 16 µg/m³ [kontinuierliche Messung an der Hauptmessstelle im Osten]. Die durchschnittlichen Werte der Jahre 2009 bis 2012 lagen im Bereich von 16 bis 21 µg/m³. Von besonderer Bedeutung für die menschliche Gesundheit sind die Staubpartikel PM_{2,5}. Deren Konzentration lag im Jahr 2013 bei 13 µg/m³, im Vorjahr bei 12 µg/m³.

Neben Feinstaub und Stickstoffdioxid werden auch die Schadstoffe Ozon, Stickstoffmonoxid, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol, Toluol, Xylol und Staubbiederschlag gemessen. Die geltenden gesetzlichen Grenzwerte wurden für alle diese Schadstoffe eingehalten.

Emissionsabhängige Landeentgelte

Die Flughafen München GmbH erhebt neben lärmabhängigen auch schadstoffabhängige Landeentgelte und leistet damit einen aktiven Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in der Umgebung des Flughafens. Sie gibt dadurch Triebwerksherstellern und Flugzeugbauern einen langfristigen Anreiz, in die Entwicklung von schadstoffärmerem Fluggerät zu investieren und die Emissionen von Stickstoffoxiden (NO_x) und unverbrannten Kohlenwasserstoffen aus den Flugzeugtriebwerken zu verringern.

→ Glossar

→ Glossar

/Umgang mit Ressourcen

Reduzierung des Trinkwasserverbrauchs

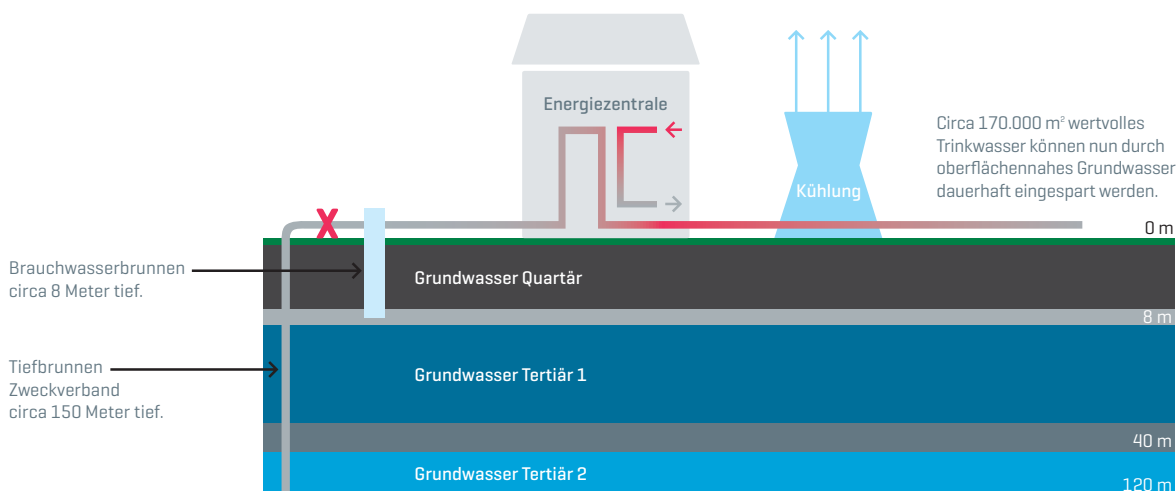
Oberflächennahes Grundwasser statt Tiefenwasser (Trinkwasser)

Bisher

Hochwertiges Trinkwasser des Zweckverbandes zur Wasserversorgung Moosrain wurde in der Energiezentrale zu Kühlzwecken verwendet.

Seit 2010

Statt wertvollen Trinkwassers wird nun oberflächennahes Grundwasser zur Kühlung genutzt.



Wasserverbrauch leicht gestiegen

Im Jahr 2013 bezog der Flughafen München 1.000.558 Kubikmeter Trinkwasser (Vorjahr: 942.607 m³) vom Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain. Ursache für die Verbrauchssteigerung in Höhe von sechs Prozent sind insbesondere Wasserentnahmen wegen der laufenden Bauarbeiten sowie höhere Abnahmemengen in den Passagierabfertigungsbereichen und den Hotels.

Grund- statt Trinkwasser kühlt Anlagen

Zur Kühlung der Kältemaschinen und Aggregate des Blockheizkraftwerks bezieht die Flughafen München GmbH seit Dezember 2010 quartäres Grundwasser aus einem eigens dafür gebohrten, circa acht Meter tiefen Brunnen. In den letzten drei Jahren wurden so 550.000 Kubikmeter Quartärbrunnenwasser gefördert. Damit können jährlich 20 Prozent Trinkwasser eingespart werden. Im Rahmen des wasserwirtschaftlichen Monitorings sind bislang weder Veränderungen im Grundwasserhaushalt noch nachteilige Umweltauswirkungen erkennbar. Zur Versorgung der neuen Energiezentrale Ost wird derzeit ein weiterer, circa zehn Meter tiefer Brauchwasserbrunnen errichtet, der nach dem gleichen Prinzip genutzt und gemeinsam mit dem Gebäude im Jahr 2015 in Betrieb genommen werden soll.

Hochwasserschutz zeigte Wirkung

Die starken Niederschläge im Mai 2013 haben zu deutlich erhöhten Abflüssen in den Gewässern, zu ansteigenden Grundwasserständen und letztlich zu Überschwemmungen in weiten Teilen Bayerns geführt. Der Flughafen München blieb dank der Vorkehrungen zum Hochwasserschutz und der sorgfältigen Überwachung der Anlagen von Schäden verschont. Die entlang des Flughafenzauns verlaufenden Ableitungsgräben führten das Hochwasser aus den von Süden zufließenden Gewässern um den Flughafen herum und im Norden den bestehenden Gewässern schadlos wieder zu. Auch das flughafeninterne Kanalsystem zeigte Wirkung und half, Hochwasserabflussspitzen zu vermeiden: Abfließende Niederschläge wurden erst im Kanal zurückgehalten, dosiert weitergeleitet und dann in Regenklärbecken behandelt, bevor sie in die Gewässer gelangten.

Gewässerschutz im Bahnbereich

Der Schutz des Grundwassers am Flughafen München erfordert besondere Maßnahmen. Derzeit baut die FMG deshalb Bodenfilteranlagen rund um die Startbahnköpfe. Diese verhindern, dass Enteisungsmittel, die bei der Flugzeugenteisung eventuell vom Wind in Grünbereiche neben den Flugbetriebsflächen verfrachtet werden, in das

➔ Web
moosrain.de

→ Nachhaltigkeitsprogramm
Ressourcenschonung
und Energieeffizienz
siehe Seite 179

Grundwasser gelangen und dieses belasten. Der Bodenfilter besteht aus unterirdischen, mit Kies gefüllten und gegen den Untergrund abgedichteten Speicherräumen. Er reinigt das Enteisungsabwasser und dient zugleich als Rückhalteeinrichtung. Nach einer Qualitätsmessung [TOC- beziehungsweise Gesamtkohlenstoff-Gehalt] wird das abfließende Wasser entweder direkt einem Gewässer zugeführt oder gelangt über das Enteisungsabwasserableitungssystem zur weiteren Behandlung in die Kläranlage Eitting.

Recyclingquote bei rund 70 Prozent

Auch die Flächen, auf denen mobile Enteisungsfahrzeuge die Flugzeuge im Winter enteisen, sind mit einem eigenen Auffangsystem ausgestattet. Das anfallende Abwasser fließt über Schlitzrinnen in unterirdische Tanks. In der flughafeneigenen Recyclinganlage wird es mechanisch und chemisch gereinigt, destilliert und durch die Zugabe von Zusatzstoffen wieder in Enteisungsmittel umgewandelt. Mit diesem Recyclingverfahren wurden im Winter 2012/2013 insgesamt 71 Prozent der eingesetzten Enteisungsflüssigkeit aufbereitet und wiederverwendet.

➤ Web
stmug.bayern.de/umwelt/klimaschutz/klimaprogramm/index.htm

➤ Web
munich-airport.de/klimaprogramm2020

Alternative Kraftstoffnutzung ist Teil des Klimaprogramms 2020

Schon seit 2007 setzt die Flughafen München GmbH probeweise alternative Treibstoffe aus regenerativen Energien [»Biofuel«] in ihrem Fuhrpark ein. Neben Kraftstoffen aus nachwachsenden Rohstoffen wie Pflanzenöl und Bioethanol werden mittlerweile auch 21 Pkw mit Biogas betrieben. Außerdem laufen auf dem Flughafen-Campus mehrere Praxistests mit Elektronutzfahrzeugen, eines fährt bereits im Normalbetrieb: Dieser »Stromer« verbraucht durchschnittlich 20 Kilowattstunden beziehungsweise 70 Gramm CO₂ pro 100 Kilometer, was umgerechnet zwei

Litern Benzin entspricht. Ziel dieser Gegenüberstellung von alternativer und traditioneller Kraftstoffnutzung ist es, bei Beschaffung und Einkauf sowie bei der Infrastrukturentwicklung am Flughafen (zum Beispiel Tankstellen) durch aktiven Klimaschutz CO₂ einzusparen. Die Bayerische Staatsregierung nahm dieses Vorhaben als Leuchtturmprojekt in das »Klimaprogramm Bayern 2020« auf.

Flughafen setzt auf Busse mit »Blauem Engel«

32 neue umweltfreundliche Busse befördern seit 2013 die Fluggäste und Crews zwischen den Terminals und den Abstellpositionen der Flugzeuge auf den Vorfeldern des Flughafens München. Die Busse sind besonders lärm- und schadstoffarm und deshalb mit dem Umweltzeichen »Blauer Engel« zertifiziert. Sie erfüllen die Abgasnorm für EEV [Enhanced Environmentally friendly Vehicle] und belasten die Luft nur mit einem Bruchteil an Luftschadstoffen wie Rußpartikel, Kohlenmonoxid und Stickstoffdioxid im Vergleich zu heute üblichen Fahrzeugen. Sie sind auch sehr lärmarm, da ihr Geräuschgrenzwert 77 dB(A) nicht überschreiten darf. Ebenso gelten für die Lackierung strenge Umweltregeln: Sie muss zum Beispiel frei von Blei-, Chrom- und Cadmiumverbindungen sein.

Elektromobilität sichern

Das Thema Elektroautos beschäftigt die FMG nicht nur als Betreiber des eigenen Fuhrparks. Auch für öffentliche Nutzer wird die nötige Infrastruktur bereitgestellt: Befanden sich bislang vier Ladestellen im Parkhaus P20, wurde im Jahr 2013 die Versorgung wegen der steigenden Nachfrage auf 16 Ladestationen aufgestockt – verteilt in den verschiedenen Parkbereichen. Zurzeit wird ein Geschäftsmodell entwickelt, um künftig eine schnelle Marktanpassung zu ermöglichen, wenn die Zulassungszahlen von Elektroautos weiter steigen.



/Lärmschutz

Lärm ist streng reglementiert

Der Lärm, den Flugzeuge verursachen, wird streng überwacht. So verlangt die internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) beispielsweise ein fundiertes Lärmzeugnis für die Muster- und Verkehrszulassung von neuen Luftfahrzeugen.

Die Zulassung erfolgt nach einem standardisierten Verfahren: Die Lärmimmissionen des Luftfahrzeuges werden an drei festgelegten Messpunkten im Vorbeiflug sowie im Überflug vor der Landung und nach dem Start einmalig gemessen. In Abhängigkeit von diesen Messergebnissen, dem maximalen Abfluggewicht und der Anzahl der Triebwerke erhalten die Flugzeuge dann das Lärmzertifikat. Alle strahl- und propellergetriebenen Flugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht von mehr als 8.619 Tonnen, deren Musterzulassung nach dem 1. Januar 2006 erfolgt ist, müssen dem strengsten Lärmgrenzwert entsprechen. Legt man diese Maßgabe für das Jahr 2013 zugrunde, erfüllen bereits 98 Prozent aller Strahlflugzeuge diese Kriterien.

Die Entwicklung der sehr leisen Flugzeugtypen wird sich durch den Einsatz der neuen Getriebefan-Triebwerke weiter beschleunigen. Bereits im September fand der Erstflug eines 100-sitzigen Passagierflugzeugs mit der innovativen Getriebefan-Antriebstechnologie statt. Dieser Getriebefan (GTF-Geared Turbofan) basiert auf einer völlig neuen Triebwerksarchitektur. Durch ein Untersetzungsgetriebe zwischen Fan und Niederdruckturbine erreichen beide Komponenten ihr jeweiliges Optimum und verhelfen dem Getriebefan so zu einem sehr hohen Wirkungsgrad. Das verringert den Treibstoffverbrauch sowie den Kohlendioxid-Ausstoß und halbiert den Lärm, was einer Annahme von 10 dB(A) entspricht.

All dies kommt den Zielsetzungen des ACARE-Beirats der EU (Advisory Council for Aviation Research in Europe) entgegen, der in seiner Vision 2020 die Halbierung des außen wahrgenommenen Lärms anstrebt. Auch der »Flightpath 2050« der EU verfolgt das Ziel, die Lärmemissionen bis 2050 um 65 Prozent abzusenken.

Landegebühr: je leiser, desto günstiger

Um eine weitere Reduzierung des Fluglärms bemüht sich intensiv die »Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigung durch Flugzeuge für den Flughafen München«. Ihr gehören Vertreter des Flughafens München, der Luftfahrtgesellschaften, der Umlandgemeinden sowie von Behörden an, die über die regelmäßig stattfindenden Sitzungen hinaus in einem ständigen Dialog miteinander stehen. Außerdem nimmt die DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH) an den Treffen teil. Die Beteiligten



haben dabei unterschiedliche Einflussmöglichkeiten auf die Reduzierung des Fluglärms: die DFS durch die Planung von An- und Abflugverfahren, die Luftverkehrsgesellschaften durch die zielgerichtete Lärminderung in ihrer Flottenpolitik aus ökonomischen und ökologischen Gründen und die Flughafen München GmbH unter anderem durch die Verpflichtung zur Umsetzung gesetzlicher Regelungen und Auflagen zum Lärmschutz.

Der Flughafen München nimmt insbesondere durch lärm-differenzierte Landegebühren Einfluss auf das eingesetzte Fluggerät. Fluggesellschaften, die leises Fluggerät einsetzen, profitieren von einem gestaffelten, stark gespreizten Gebührensystem. Die lärmabhängigen Start- und Landentgelte können für einen lauten Flugzeugtyp bis zu achtmal teurer sein als für einen leisen. Sie bestimmen sich aus festgelegten Lärmklassen, denen die gemessenen durchschnittlichen Lande- und Startlärmpegel zugrunde liegen.

➤ Bericht Flightpath 2050
ec.europa.eu/transport/modes/air/doc/flight-path2050.pdf

➤ Web
acare4europe.org/

➤ Lärmbroschüre
munich-airport.de/fluglaerm

➤ Glossar
Musterzulassung

Ziel: bessere Lärmsituation für Anwohner

Um die Belastungen durch Fluglärm für die Flughafenanwohner zu verringern, will die FMG über das eigentliche gesetzliche Maß hinaus die Lärmsituation weiter verbessern. Derzeit werden zahlreiche aktive Schallschutzmaßnahmen diskutiert und geprüft, die Lärm an seiner Entstehungsquelle vermindern oder vermeiden beziehungsweise zu einer anderen Verteilung der Lärmbelastung führen könnten. Dazu zählen die Einführung von steileren Abflügen, die häufigere Anwendung des kontinuierlichen Sinkflugs [Continuous Descent Operations], der leiser als herkömmliche Landungen ist, und die Änderung des Anfluggleitwinkels, sodass sich im weiteren Flughafenumland die Flugzeuge beim Anflug noch in größeren Höhen befinden. Weitere Schritte sind die Optimierung von Flugrouten zur Entlastung einzelner Ortslagen, eine im Hinblick auf die Lärmbelastung bestmögliche Nutzung der Start- und Landebahnen sowie neue Entwicklungen in der Triebwerkstechnologie und Umrüstungen bei den Flugzeugflotten.

All diese potenziellen Maßnahmen bedürfen einer intensiven Diskussion zwischen der Flughafen München GmbH, der Deutschen Flugsicherung GmbH und der Fluglärmkommission. Sie sind nur dann sinnvoll, wenn sie einvernehmlich realisiert werden und tatsächliche Verbesserungen für die Flughafenanwohner mit sich bringen.

Neuer Standard bei der Fluglärmüberwachung

Am Münchner Airport wird der Fluglärm kontinuierlich überwacht. Die Flughafen München GmbH betreibt dazu 16 ortsfeste Messstellen, die im Umkreis von etwa 20 Kilometern um den Flughafen positioniert sind, sowie drei mobile Messstationen für den individuellen Einsatz. Die Messwerte werden monatlich in Immissionsberichten und auf den Internetseiten des Flughafens veröffentlicht. Die Ausstattung aller stationären und mobilen Messstellen mit neuen Messgeräten im Jahr 2012 schuf die Grundlage für die Umstellung auf die im Februar 2011 novellierte DIN 45643 »Messung und Beurteilung von Fluggeräuschen«. Seit Beginn des Jahres 2013 richten sich die Messung, Berechnung und Auswertung nach der neuen Norm.

Mobile Fluglärmüberwachung als Service

Mobile Fluglärmmessungen mit einem Messfahrzeug oder Messcontainer sind eine freiwillige Leistung der Flughafen München GmbH. Sie können auf Wunsch von Gemeindevertretern angefordert werden, deren Orte nicht vom stationären Messanlagennetz abgedeckt sind. Im Berichtsjahr 2013 wurden bei zwölf mobilen

Fluglärmmessungen an insgesamt 421 Tagen Werte aufgezeichnet – erstmals auch in Ismaning-Almfeld, Großnöblich und Langenbach. In Fahrenzhausen-Unterbruck, Fahrenzhausen-Auwiesenweg, Bockhorn, Neufahrn, Eching, Moosinning, Dorfen, Schwaigermoos und Haimhausen kann zusätzlich die Entwicklung der Fluglärmbelastung dokumentiert werden, da dort bereits zum wiederholten Mal mobile Messungen erfolgten.

Fluglärmsituation auf Vorjahresniveau

Mehr als die Hälfte der an der stationären Fluglärmüberwachungsanlage gemessenen Dauerschallpegel Leq3 Tag – 6vM [sechs verkehrsreichste Monate] und Leq3 Nacht – 6vM bewegte sich auf dem Niveau des Vorjahres. Unterschiede zeigten sich lediglich bei der im Vergleich zum Vorjahr erhöhten Nutzung der Betriebsrichtung Ost.

Direkt Kontakt aufnehmen

Über das Fluglärmbeschwerdetelefon, das im Rahmen des Beschwerdemanagements angeboten wird, können betroffene Anwohner in direkten Kontakt mit der Flughafen München GmbH treten. Mit diesem Service ist es möglich, auf Beschwerden über einzelne Fluglärmereignisse und Anfragen zur allgemeinen Fluglärmsituation unmittelbar zu reagieren.

Regelung begrenzt Nachtflüge

Nachtflüge sind für den weltweit verwinkelten Luftverkehr unverzichtbar. Am Flughafen München ist zur Nachtzeit [22 bis 6 Uhr] Flugbetrieb nur mit besonders lärmarmen Flugzeugen und nur in eingeschränktem Umfang zugelassen. In der weitgehend bewegungsfreien Kernzeit von 0 bis 5 Uhr sind generell nur Nachtluftpost- und Vermessungsflüge der Deutschen Flugsicherung zugelassen. Die am Flughafen München praktizierte Nachtflugregelung sieht ein Lärmkontingent vor, für dessen Berechnung die Anzahl der Bewegungen sowie die jeweilige Art und Größe der Flugzeuge bestimmend sind. Im Jahr 2013 wurde das zulässige Lärmvolumen nur zu 66 Prozent ausgenutzt. Im Vorjahr betrug der Wert noch 69 Prozent. Der erlaubte durchschnittliche nächtliche Dauerschallpegel von 50 dB(A) wurde im Jahr 2013 an keinem Schnittpunkt der Flugrouten mit der Schutzgebietsgrenze des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes überschritten.

→ Web
munich-airport.de/fluglaerm

→ Nachhaltigkeitskennzahlen
A07 siehe Seite 195

→ Glossar

→ Glossar

→ Nummer des Beschwerdetelefon für Lärmfragen am Münchner Flughafen
+49 89 975 404 10

→ Web
munich-airport.de/nachtflug

Nachtflugregelungen



- Absolutes Nachtflugverbot
- Nachtflugbeschränkung
[auch: Amsterdam, London, Madrid]
- Keine Einschränkung
[auch: Antalya, Istanbul, Palma de Mallorca, Paris, Dubai, Hongkong, Singapur, USA]

Im internationalen Vergleich gelten für deutsche Flughäfen weitreichende Lärmschutzmaßnahmen: Nachtflüge sind entweder ganz verboten oder, wie in München, auf ein Minimum beschränkt. Daraus ergeben sich Wettbewerbsvorteile für stark wachsende Drehkreuzflughäfen wie Istanbul oder Dubai, die keine Einschränkungen bei den Betriebszeiten kennen.



→ Glossar

/Biodiversität

→ Kapitel Leistungsportfolio
Vogelschlag
siehe Seite 56

Magere Wiesen als Lebensraum

Fast zwei Drittel [943 Hektar] des heutigen Flughafengeländes bestehen aus Grünflächen und naturschutzfachlich bedeutsamen Wiesen. Die neben den beiden Start- und Landebahnen liegenden »Flughafenwiesen« spielen eine zentrale Rolle bei der ökologischen Einbindung des Flughafens in seine Umgebung. Sie dienen dem Flugbetrieb und bieten gleichzeitig vielen Vogel- und Pflanzenarten einen wichtigen Lebensraum. Bereits seit 1992 betreibt der Flughafen München dort ein spezielles Biotopmanagement. Dadurch konnten sich hochwertige nährstoffarme, sogenannte magere Wiesen entwickeln, die ökologisch weitaus wertvoller sind als zum Beispiel intensiv bewirtschaftete und nährstoffreiche Grünland- oder Ackerflächen außerhalb des Flughafenzauns. Die langjährig praktizierte, natürliche Bewirtschaftungsmethode steht im Einklang mit den Ansätzen des Vogelschutzes innerhalb des Flughafenzauns sowie mit der Vogelschlagverhütung auf dem gesamten Flughafengelände.

Vogelschutzgebiet direkt auf dem Gelände des Flughafens

Das 4.525 Hektar große, im Jahr 2008 ausgewiesene europäische Vogelschutzgebiet »Nördliches Erdinger Moos« umfasst die über 630 Hektar großen Flughafenwiesen um

die Start- und Landebahnen sowie im Wesentlichen die nördlich und östlich an das Flughafengelände angrenzenden Teile des Erdinger Mooses. Das Schutzgebiet ist vor allem für Vogelgemeinschaften offener und halboffener Niedermoorlandschaften von Bedeutung. So sind dort viele seltene Wiesenbrüterarten wie Großer Brachvogel, Kiebitz, Wachtel, Rebhuhn, Feldlerche, Grauammer und Wachtelkönig beheimatet. Ebenso beherbergt das Gebiet sehr bedeutende Brutvorkommen weiterer Arten der Stillgewässer, Röhrichte und Verlandungszonen, zum Beispiel das Blaukehlchen.

Für Wiesenbrüter geeignete Lebensräume gibt es im gesamten Vogelschutzgebiet mittlerweile fast nur noch innerhalb des Sicherheitszauns auf den Flughafenwiesen. Der Zaun bietet einen hervorragenden Schutz vor Feinden wie zum Beispiel Füchsen und sichert einen störungsfreien und optimalen Lebensraum für die Wiesenbrüter. So brüten über 95 Prozent des gesamten Brachvogelbestands des Vogelschutzgebiets jedes Jahr erfolgreich auf dem Flughafengelände in unmittelbarer Nähe der Start- und Landebahnen. Mit jährlich circa 50 Brutpaaren des Großen Brachvogels – einer Vogelart, die vom Aussterben bedroht ist – ist auf dem Flughafengelände einer der größten bayrischen Brutbestände der Art beheimatet.

Europäisches Vogelschutzgebiet »Nördliches Erdinger Moos«



40 gefährdete oder vom Aussterben bedrohte Vogelarten finden im Nördlichen Erdinger Moos besonders geschützten Lebensraum, unter anderem:

-  der Große Brachvogel,
-  der Kiebitz und
-  die Wiesenschafstelze.



Die bemerkenswerten Art- und Brutnachweise machen deutlich, dass die Flughafenwiesen keineswegs brachliegende lebensfeindliche Flächen sind, sondern optimale Biotop- und Habitatqualität für die seltenen Wiesenbrüterarten bieten. Sie sind als zentraler Gebietsbestandteil innerhalb des europäischen Vogelschutzgebiets für den Erhalt von Vogelarten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet sogar von nationaler Bedeutung. Um diesen Lebensraum am Standort Flughafen, aber auch in der weiteren Umgebung, zukünftig zu erhalten, stimmt sich der Flughafen München eng mit den Naturschutzbehörden ab.

Insgesamt schützt das »Nördliche Erdinger Moos« 40 besonders gefährdete Vogelarten und ist damit ein wichtiger Trittstein in dem über ganz Europa ausgebreiteten ökologischen Netz »Natura 2000«.

Natur und Flugbetrieb im Einklang

Seit Jahren werden die Brutvögel auf den Flughafenwiesen regelmäßig und sorgfältig beobachtet und die Bestände bilanziert. Bei der notwendigen Pflege der Wiesen, aber auch bei Bau- und Wartungsarbeiten wird stets die Brutzeit der Vögel berücksichtigt. So erfolgen zeitunkritische oder zeitunabhängige Arbeiten auf den Flughafenwiesen erst nach dem Ende der Brutzeit im Juli. Auf Vogelschlagverhütung wird dabei immer geachtet. Auch bei den vom Flughafen umgesetzten oder zu planenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die oftmals innerhalb der beiden Vogelschutzgebiete »Nördliches Erdinger Moos« und »Freisinger Moos« liegen, wird auf den Erhalt und die Förderung

der Artenvielfalt und Biodiversität für Flora und Fauna geachtet. In Summe gelingt es auf diese Weise, Natur und Flugbetrieb in Einklang zu halten. Die Praxis der vergangenen Jahre hat gezeigt, dass ein »Nebeneinander« von sicherem Flugbetrieb und Vogelschutz trotz scheinbarer Gegensätzlichkeit möglich ist und sich beides im verantwortungsvollen »Miteinander« weiterentwickeln kann.

Jagd als angewandter Naturschutz

Im Bereich eines Flughafens hat die Jagd – verglichen mit anderen Revieren – grundsätzlich eine andere Priorität: Bejagt werden Wildarten aus Gründen des Natur- und Artenschutzes beziehungsweise der Vogelschlagverhütung oder wegen zu hoher Bestandsgröße. So wird zum Beispiel der Bestand von Raubtieren – wie Füchsen oder Mardern – reguliert, um bedrohte Wiesenbrüter wie den Großen Brachvogel zu schützen. Zudem helfen die Flughafenjäger vielen Wildtieren in strengen Wintern durch eine artgerechte Fütterung über die Notzeit.

In puncto Rotwild trägt die FMG zur Arterhaltung bei. Der Rothirsch ist in weiten Teilen Bayerns nicht mehr anzutreffen. Zu den in Bayern ausgewiesenen elf Rotwildgebieten zählen unter anderem die Isarauen, in deren Bereich die FMG Flächen besitzt. In Zusammenwirken mit dem Bayerischen Jagdverband, der unteren Jagdbehörde, dem Geschäftsbereich Real Estate sowie den zuständigen Jägern ist es in den vergangenen Jahren gelungen, die Bestandsflächen zu sichern sowie naturschutzrechtliche und jagdliche Belange aufeinander abzustimmen.

→ Glossar

➤ Web
munich-airport.de/vogelschutzgebiet

98,6 Mio. €

Konzerngewinn nach Steuern

40 %

EBITDA-Marge auf europäischem
Peer-Niveau

120 Mio. €

Positiver Free Cashflow trotz
Großprojekt Satellit Terminal 2

34 %
Eigenkapitalquote
stetig verbessert

Finanzbericht

102	Konzernlagebericht
126	Konzernjahresabschluss
126	Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung
127	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
128	Konzern-Bilanz
130	Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
131	Konzern-Kapitalflussrechnung
132	Konzern-Anhang
172	Bericht des Aufsichtsrats
173	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

/Konzernlagebericht

Geschäftstätigkeit

Die Flughafen München GmbH (im Folgenden FMG) hat ihren Sitz in München. Als Muttergesellschaft des Flughafen München Konzerns (im Folgenden Flughafen München) betreibt sie den Verkehrsflughafen München.

Zusammen mit ihren Tochtergesellschaften erbringt die FMG nahezu alle am Flughafen verfügbaren Leistungen – vom Flugbetrieb über die Passagier- und Frachtabfertigung bis zum Einzelhandel, Hotelgewerbe und der Gastronomie – im Eigenbetrieb. Infolgedessen sind die Durchgriffsrechte der FMG auf die Art und die Beschaffenheit der am Flughafen München angebotenen Leistungen umfassend. So können sämtliche Leistungen geschäftsübergreifend zu kundenorientierten Lösungen integriert werden.

Der Flughafen München bekennt sich zu einer nachhaltigen Unternehmenspolitik. In deren Zentrum steht die Balance zwischen ökonomischen, ökologischen, gesellschaftlichen und sozialen Zielsetzungen.

Eigentümer der FMG sind der Freistaat Bayern, die Bundesrepublik Deutschland und die Landeshauptstadt München. Auf den Freistaat Bayern entfallen 51 % der Anteile, die Bundesrepublik Deutschland hält 26 %, die Landeshauptstadt München ist zu 23 % an der Gesellschaft beteiligt. Entscheidungen, die die Geschäftsgrundlagen der Gesellschaft berühren, müssen von allen Gesellschaftern einstimmig getragen werden. Im Übrigen erfolgt die Beschlussfassung durch einfache Mehrheit.

Ökonomische Rahmenbedingungen

Luftverkehr

In der gegenwärtigen Ausbaustufe stehen am Flughafen München zwei Start- und Landebahnen zur Verfügung. Für den Tagesbetrieb von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr ergibt sich eine Slot-Kapazität von 90 Flugbewegungen pro Stunde. In den Nachtstunden ist der Flugbetrieb nur in eingeschränktem Umfang und mit besonders lärmarmem Fluggerät zulässig. In der Kernzeit von 0.00 Uhr bis 5.00 Uhr sind allgemeiner und gewerblicher Flugverkehr, mit Ausnahme von Nachtluftpostflügen, generell nicht zulässig. Außerhalb der Kernzeit, also von 22.00 Uhr bis 0.00 Uhr und von 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr, dürfen nur bestimmte lärmarme Flugzeugtypen starten und landen. Die genehmigte Slot-Kapazität im Linien- und Charterverkehr ist außerhalb der Kernzeit auf 28 planmäßige Flugbewegungen je Nacht begrenzt. Daneben sind außerhalb der Kernzeit nur Flüge von Fluggesellschaften mit Wartungsschwerpunkt in München, Ausbildungs- und Übungsflüge oder Flüge mit Flugzeugtypen, die an jeder einzelnen

Lärmmessstelle in der Umgebung des Flughafens München im Mittel pro Start oder Landung keinen höheren Einzelschallpegel als 75 dB[A] erzeugen, zulässig. Insgesamt darf das genehmigte jährliche Gesamtlärmkontingent für Nachtflüge nicht überschritten werden. Am Flughafen sind die zur Verfügung stehenden Slot-Kapazitäten in den Spitzenzeiten nahezu vollständig ausgeschöpft.

Aufgrund des hohen Umfangs zur Verfügung stehender Entwicklungsflächen hat der Flughafen München im Vergleich mit Wettbewerbern in dicht besiedelten Ballungszentren eine vergleichsweise gute Ausgangslage für die Erweiterung der Slot-Kapazitäten durch einen Ausbau des Bahnsystems.

Die bestehenden Passagierabfertigungsanlagen des Flughafens München haben ein Leistungsvermögen von insgesamt bis zu 45 Millionen Passagieren pro Jahr. Das Terminal 1 hat eine Jahreskapazität von 18 bis 20 Millionen Passagieren, im Terminal 2 können je nach Verkehrsstruktur zwischen 20 und 25 Millionen Passagiere jährlich abgefertigt werden. Insbesondere innerhalb des Star-Alliance-Systems im Terminal 2 ist die Kapazitätsgrenze mittlerweile erreicht beziehungsweise überschritten. Mit der Erweiterung um das im Bau befindliche Satellitengebäude können dort bestehende Engpässe beseitigt werden. Das Frachtterminal verfügt über eine Kapazität von rund 270.000 Tonnen pro Jahr. Die Spediteursgebäude umfassen eine Fläche von 31.000 Quadratmetern. Insgesamt 103 Andockstationen für Lkw stehen dort zur Verfügung.

Aufgrund seiner günstigen geografischen Lage in einer der wirtschaftlich erfolgreichsten Regionen Europas profitiert der Flughafen München von einer hohen Nachfrage nach Passagier- und Frachtverkehrsleistungen im Einzugsgebiet. In keiner anderen Region der Bundesrepublik Deutschland haben sich mehr DAX-30-Unternehmen angesiedelt. Auch in der Peripherie haben sich erfolgreiche Konzerne mit Produktions- und Verwaltungsstandorten niedergelassen. Entsprechend groß ist die mögliche Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen am Flughafen München. Dieses Nachfragepotenzial im Passagierverkehr kann jedoch angesichts der bestehenden Anbindung an den Schienen- und -fernverkehr sowie den Fernbusverkehr nicht vollständig ausgeschöpft werden. In den Randzonen des Einzugsgebietes sind zudem Überschneidungen mit den Einzugsgebieten von Wettbewerbern, insbesondere den Flughäfen in Frankfurt am Main, Wien und Zürich, feststellbar. Im Vergleich zu diesen Flughäfen führt die gegenwärtige landseitige Infrastrukturanbindung zu Nachteilen.

Auf Grundlage der Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa AG hat sich der Flughafen München zu einem bedeutenden Luftverkehrsdrehkreuz entwickelt. Gemeinschaftlich getragene Ausbaumaßnahmen wie das Terminal 2 und das im Bau befindliche Satellitengebäude sind Fundamente einer nachhaltigen Partnerschaft, die die Auslastung der zur Verfügung stehenden Kapazitäten absichern und langfristiges Wachstum ermöglichen. Neben der Lufthansa nutzt auch die airberlin den Flughafen München als Heimatbasis. Mangels geeigneter Verkehrsrechte haben große Luftfahrtgesellschaften aus dem arabischen und asiatischen Raum allerdings nur begrenzte Möglichkeiten, den Flughafen München als Luftverkehrsdrehkreuz zu nutzen.

Im Hinblick auf die Höhe der Start- und Landeentgelte steht der Flughafen München in Verhandlungen über eine langfristige Vereinbarung mit einheitlichen Bestimmungen für alle Luftfahrtgesellschaften. Die Gültigkeit der Entgeltvereinbarung steht unter dem Genehmigungsvorbehalt durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr.

Endkundengeschäft

Die hohe Frequentierung durch Geschäfts- und Privatreisende, erweiterte Geschäftsöffnungszeiten und die Möglichkeit des mehrwertsteuerfreien Verkaufs im nicht-öffentlichen Bereich begünstigen das Endkundengeschäft am Flughafen München. Insgesamt stehen dem Flughafen München rund 18.400 Quadratmeter gastronomische Flächen und rund 22.000 Quadratmeter Einzelhandelsflächen zur Verfügung.

Neben dem Endkundengeschäft mit Passagieren bieten Anzahl und Kaufkraft der Konsumenten im Einzugsgebiet dem Flughafen München erhebliche Marktchancen für Einzelhandel und Gastronomie. Die bestehende Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr hindert den Flughafen jedoch, diese Potenziale auszuschöpfen. Zudem können die Ausdehnung der Gewerbeflächen und das angebotene Güter- und Dienstleistungssortiment auf dem Flughafen-Campus im Rahmen der gegenwärtigen behördlichen Genehmigung nur in begrenztem Umfang erweitert werden.

Bedingt durch hohe Passagierzahlen ist der Flughafen München in der Lage, ein umfassendes Angebot an Werbeflächen mit hohen Werbekontaktzahlen und differenziertem Zielgruppenprofil bereitzustellen.

Immobilienvermarktung

Das attraktive Umfeld, eine gute Erreichbarkeit im Straßenverkehr, sehr gute Parkmöglichkeiten und ein

umfassendes Angebot an Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs kennzeichnen den Flughafen München als attraktiven Immobilienstandort. Als Standortnachteil erweisen sich insbesondere die bestehende Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr und das eingeschränkte Flächenangebot in den Bestandsimmobilien. Hinsichtlich der Neuprojektentwicklung ergeben sich Restriktionen aufgrund des geltenden Planfeststellungsrechtes.

In der gegenwärtigen Ausbaustufe verfügt der Flughafen München über begrenzte vermarktbare Flächen. Im Rahmen der Erarbeitung einer Immobilienstrategie werden derzeit weitere Flächenpotenziale für Immobilienprojekte wie Büros untersucht.

Rahmenbedingungen im Hinblick auf ein nachhaltiges Wirtschaften

Nach der Deutschen Lufthansa AG ist der Flughafen München der zweitgrößte Arbeitgeber am Standort. Im Geschäftsjahr 2013 standen durchschnittlich 7.863 Arbeitnehmer in einem unmittelbaren Beschäftigungsverhältnis mit dem Flughafen München. Als Dienstleistungsunternehmen, bei dem die Leistung meist im direkten Kundenkontakt erbracht wird, ist der Flughafen München in besonderer Weise auf die Kompetenz und Motivation seiner Mitarbeiter angewiesen. Ein Großteil der Leistungen der Beschäftigten wird im Schichtbetrieb durch körperlich herausfordernde Tätigkeiten erbracht.

Der Flughafen München befindet sich in einem Arbeitsmarkt mit annähernder Vollbeschäftigung. Als Unternehmen in öffentlich-rechtlicher Hand wird ein großer Teil der Beschäftigten nach den Vergütungsbestimmungen des Tarifvertrages für den öffentlichen Dienst bezahlt. Im Vergleich zu Wettbewerbern auf dem Arbeitsmarkt bestehen insoweit nur begrenzte Möglichkeiten, Gehaltsstrukturen zu flexibilisieren.

Als Infrastrukturbetreiber achtet der Flughafen München in hohem Maße auf gesellschaftliche Akzeptanz, insbesondere wenn es um Großprojekte zur Kapazitätserweiterung und damit um die Absicherung von Wachstumspotenzialen geht. Diese Akzeptanz erfordert eine Begrenzung der Belastungen, die sich aus der Geschäftstätigkeit des Flughafens München für die in den Umlandkommunen ansässigen Bürger und die Umwelt ergeben. Hierzu zählen insbesondere ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im direkten Flughafenumfeld, Lärm- und Abgasemissionen aus dem Flugbetrieb, Bodenversiegelung und die Beeinflussung der Biodiversität am Flughafen-Standort.

Der Flughafen befindet sich auf dem Gebiet zweier Landkreise (Erding und Freising) und dreier Kommunen (Freising, Hallbergmoos und Oberding), was eine Vielzahl behördlicher Ansprechpartner und unterschiedlicher kommunaler Interessenslagen zur zukünftigen Entwicklung zur Folge hat. Die Harmonisierung dieser Interessen bei verschiedenen Vorhaben – vor allem bei Ausbauprojekten, aber auch im Bereich des Einzelhandelsangebots auf dem Flughafengelände – bedarf oftmals der Einbindung und gegebenenfalls Zustimmung von Landkreisen und Kommunen.

Tätigkeitsbereiche

Zum Geschäftserfolg auf dem Flughafen-Campus leisten die Tätigkeitsbereiche Aviation (AV), Commercial Activities³¹ (CA) und Real Estate (RE) einen maßgeblichen Beitrag.

Im Tätigkeitsbereich AV werden die AV-Geschäftsbereiche der FMG und der Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG [T2 oHG] zusammengefasst. Diese Geschäftsbereiche betreiben die gesamte Luftverkehrsinfrastruktur des Flughafens München. Durch die Bereitstellung und den Betrieb von Infrastruktur für das Starten, Landen, Rollen und Abstellen von Luftfahrzeugen im Passagier- und Frachtverkehr erwirtschaftet der Geschäftsbereich Einnahmen in Form von festen Entgelten, die den Luftfahrtgesellschaften für jeden Start- und Landevorgang in Abhängigkeit von Gewicht, Lärm- und Abgasemissionen der eingesetzten Luftfahrzeuge berechnet werden. Für die Bereitstellung von Abfertigungskapazitäten und die Erbringung von Dienstleistungen in den Passagier- und Frachtterminals am Flughafen München sind Entgelte zu entrichten, deren Höhe durch die Anzahl der abgefertigten Passagiere beziehungsweise der an Bord befindlichen Verkehrseinheiten [eine Verkehrseinheit entspricht 100 kg Fracht oder Post jeweils bei Landung und Start] bestimmt wird. Für den Einsatz der zentralen Infrastruktureinrichtungen, wie zum Beispiel der Gepäck- und Frachtbeförderungsanlagen, werden Luftfahrtgesellschaften gesonderte Entgelte in Rechnung gestellt. Das Leistungsspektrum der AV-Geschäftsbereiche reicht von der Verkehrsleitung und Vorfeldkontrolle über die Disposition von Abfertigungspositionen an den Terminals und auf den Vorfeldern, die Passagierstromleitung und Fluggastinformation bis hin zur Betreuung von Passagieren im VIP-Bereich und in den übrigen Lounges am Flughafen München. Die Geschäftsbereiche treiben die Entwicklung und den Ausbau der Luftverkehrs- und Terminalkapazitäten des Flughafens München bedarfsgerecht voran.

Dem Tätigkeitsbereich Commercial Activities gehören die CA-Geschäftsbereiche der FMG und der T2 oHG sowie die Tochtergesellschaften eurotrade Flughafen München Handels-GmbH (eurotrade) und Allresto Flughafen München Hotel und Gaststätten GmbH (Allresto) an.

Das Centermanagement konzipiert die Nutzung aller am Flughafen München zur Verfügung stehenden Einzelhandels- und Gastronomieflächen. Die Vermarktung erfolgt überwiegend im Eigenbetrieb durch eurotrade und Allresto. Diese Gesellschaften bieten eine Vielzahl an Einzelhandels- und Dienstleistungsgeschäften, Restaurants und sonstigen gastronomischen Einrichtungen im öffentlichen und nichtöffentlichen Bereich am Flughafen München als Einzelhändler und Franchise-Partner an. Die Allresto bewirtschaftet darüber hinaus – im Auftrag der Kempinski AG – das Kempinski Hotel Airport München. Darüber hinaus vermarkten die Geschäftsbereiche das Parkraumangebot und die Werbeträger und -flächen. Nicht zuletzt bewirtschaften die Geschäftsbereiche alle Eventflächen des Flughafens durch Vermietung und Nutzung für eigene Veranstaltungen.

Zum Tätigkeitsbereich Real Estate zählen die RE-Geschäftsbereiche der FMG und der T2 oHG. Deren Geschäftsmodell besteht aus der Entwicklung, dem Betrieb und der Vermarktung aller innerhalb und außerhalb des Flughafen-Campus befindlichen Immobilien und Grundstücke. Hierzu zählen die Verkehrs-, Betriebs-, Logistik- und Gewerbecomplexen auf dem Flughafen-Campus [einschließlich der Terminals bis zur luftseitigen Gebäudekante], die öffentlichen Verkehrsbauwerke, zum Beispiel für den Kraftfahrzeugverkehr, und alle Umlandimmobilien, ökologischen Ausgleichsflächen und landwirtschaftlichen Nutzflächen. Die Geschäftsbereiche sind Geschäftspartner aller internen und externen Mieter innerhalb und außerhalb des Flughafen-Campus.

Auch außerhalb des Flughafen-Campus ist der Flughafen München zunehmend geschäftlich aktiv. Expertenteams bieten weltweit Beratungsleistungen im Hinblick auf die Inbetriebnahme und den laufenden Betrieb von Flughäfen an. Darüber hinaus nehmen einzelne Geschäftsbereiche und Tochtergesellschaften an Ausschreibungsverfahren anderer Flughafenbetreiber im In- und Ausland teil. Das Geschäft außerhalb des Flughafen-Campus befindet sich im Aufbau. Es leistet noch keinen maßgeblichen Beitrag zum Gesamtgeschäftserfolg des Flughafens München.

Organisations- und Beteiligungsstruktur

In Abstimmung mit der Gesellschafterversammlung und dem Aufsichtsrat entscheidet die Geschäftsführung der FMG über die Unternehmenspolitik und die strategische Ausrichtung des Konzerns, plant und legt das Unternehmensbudget fest, verantwortet die Allokation der Konzernressourcen, steuert und überwacht die Geschäftsentwicklung. Die Steuerung des Konzerns orientiert sich an den Geschäfts-, Service- und Konzernbereichen der Muttergesellschaft. Insgesamt gehören dem Flughafen München Konzern 14 Tochtergesellschaften, ein assoziiertes Unternehmen und vier Beteiligungen an:

³¹Bis 31. Dezember 2013 Consumer Activities

Vollkonsolidierte Tochterunternehmen

- aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH [aerogate]
- AeroGround Flughafen München GmbH [AeroGround]
- Allresto Flughafen München Hotel und Gaststätten GmbH [Allresto]
- CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH [CAP]
- Cargogate Flughafen München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigung mbH [Cargogate]
- eurotrade Flughafen München Handels-GmbH [eurotrade]
- Flughafen München Baugesellschaft mbH [FM Bau]
- InfoGate Information Systems GmbH [InfoGate]
- Munich Airport Center Betriebsgesellschaft MAC mbH [MAC GmbH]
- MAC Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG [MAC KG]
- Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG [Terminal 2 oHG]
- MFG Flughafen-Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Alpha KG [Alpha]
- MFG Flughafen-Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Beta KG [Beta]
- MFG Flughafen-Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Gamma oHG [Gamma]

Assoziierte Unternehmen

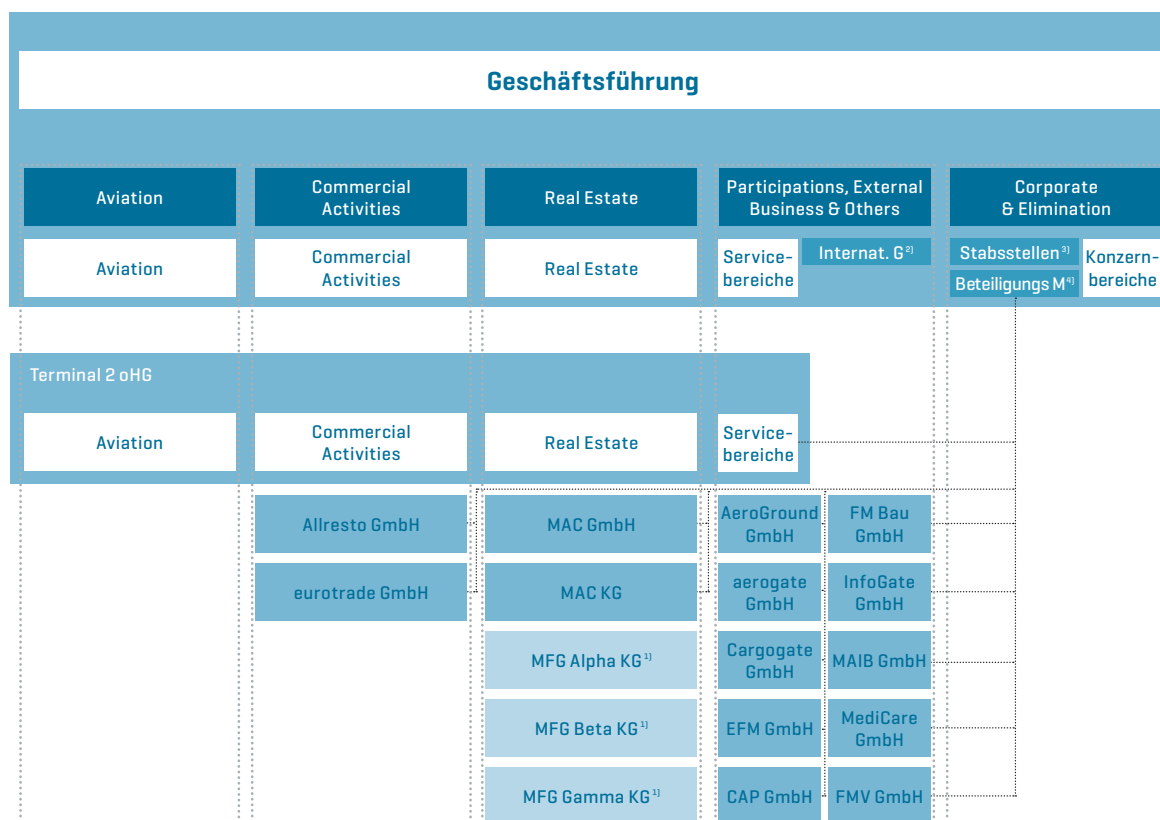
- EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH [EFM]

Nicht vollkonsolidierte Unternehmen (Beteiligungen)

- FMV Flughafen München Versicherungsvermittlungsgesellschaft mbH [FMV]
- Munich Airport International Beteiligungs-GmbH [MAIB]
- MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH [MediCare]
- Radiologisches Diagnostikzentrum München Airport GmbH

Diese werden durch das Beteiligungsmanagement entsprechend der jeweils zugeordneten Geschäftsbereichsstrategie gelenkt.

Flughafen München Konzern



¹⁾ Objektgesellschaft ohne Beteiligung

²⁾ Weitere Stabsstellen

³⁾ Stabsstelle Internationales Geschäft

⁴⁾ Stabsstelle Beteiligungsmanagement

Im Geschäftsjahr 2013 hat die FMG die Munich Airport International Beteiligungs-GmbH mit Sitz in München erworben. Der Gegenstand des Unternehmens ist die Beteiligung, der Betrieb, das Management und die Beratung von Flughäfen außerhalb des Flughafens München. Das verbundene

Unternehmen Malto Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, an dem kein Beteiligungsverhältnis bestand, wurde nach dem Erwerb der ehemaligen Luftpostleitstelle entkonsolidiert.

Risikomanagementsystem

Der Flughafen München verfügt über ein umfassendes Risikomanagementsystem, mit dessen Hilfe bedeutende Risiken identifiziert, bewertet, gesteuert und regelmäßig überwacht werden. Primäre Ziele des Risikomanagements sind der kontrollierte Umgang mit Risiken sowie Maßnahmen zur Risikosteuerung. Das Risikomanagement umfasst, soweit monetär bewertbar, alle Dimensionen der Nachhaltigkeit, das heißt ökologische, ökonomische und gesellschaftlich-soziale Aspekte.

Die im Konzern geltende Risikomanagementrichtlinie regelt den Umgang mit Risiken. Hierbei werden die Risikogrundsätze vermittelt, deren Geltungsbereich klar definiert und die Abgrenzung und Bewertung von Risiken erläutert. Des Weiteren werden in der Richtlinie die organisatorische Ausgestaltung sowie der Risikomanagementprozess vorgegeben.

In das Risikomanagement sind alle operativen und strategischen Geschäftsprozesse der Konzernunternehmen [mit Ausnahme der Leasingobjektgesellschaften] eingebunden, um auf diese Weise alle Risiken frühzeitig identifizieren, bewerten, steuern und ihnen entgegenwirken zu können.

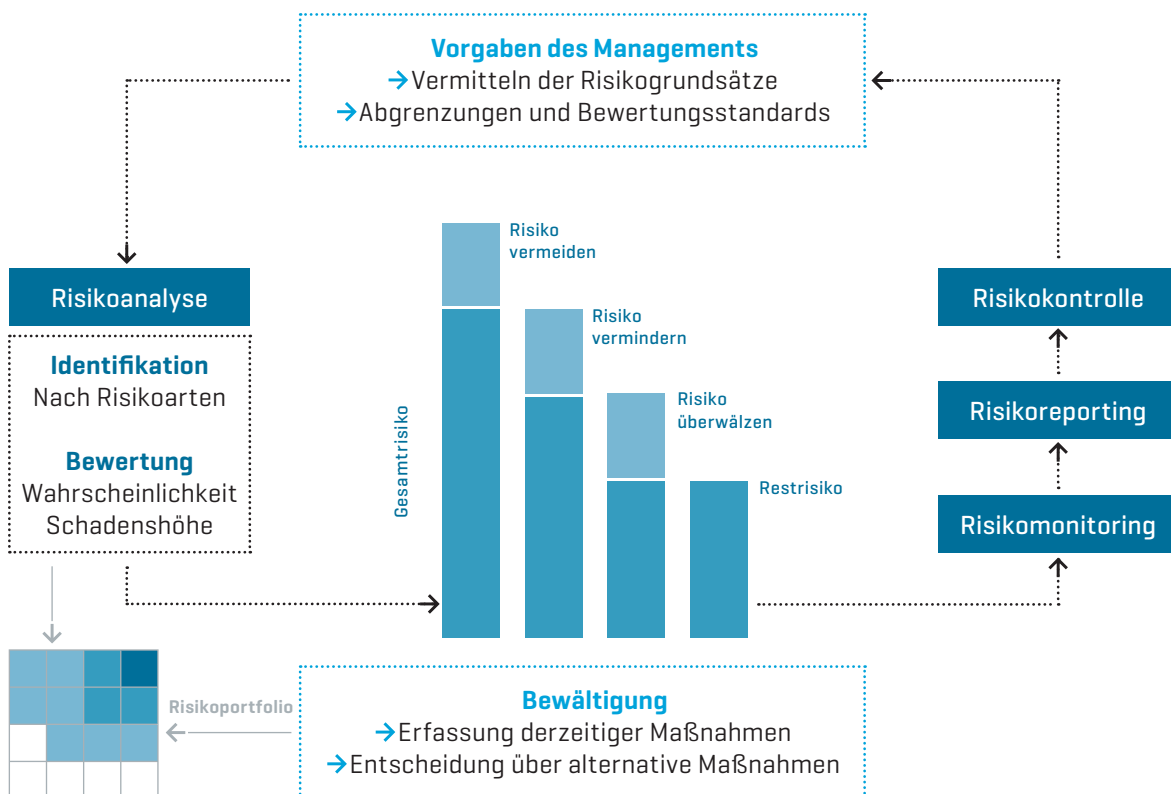
Bei der Risikoanalyse werden die Risiken in den einzelnen Betrachtungsbereichen identifiziert und nach den Kriterien der Eintrittswahrscheinlichkeit und der Quantifizierung der

potenziellen Schadenshöhe bewertet. Es werden alle Risiken erfasst, die den definierten Schwellenwert erreicht haben. Risiken, die darunter liegen, werden nicht aufgenommen. Abhängig von deren finanzieller Leistungsfähigkeit gelten für die Konzerngesellschaften individuelle Schwellenwerte.

Die identifizierten Brutto-Risiken können durch entsprechende Maßnahmen vermieden, vermindert oder übertragen werden. Risiken nach Berücksichtigung von Gegenmaßnahmen werden als Netto-Risiken bezeichnet. Je nach Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit wird zwischen zu beobachtenden, zu überwachenden, wesentlichen und existenzgefährdenden Risiken unterschieden. Die zu überwachenden, wesentlichen und existenzgefährdenden Risiken werden als bedeutende Risiken angesehen und in einem Risikobericht quartalsweise der Geschäftsführung, den Gesellschaftern, dem Aufsichtsrat und den Bereichsleitern vorgelegt. Diese können somit zeitnah und effizient auf eine veränderte Risikosituation reagieren. Hauptaugenmerk im Risikobericht liegt auf den bedeutenden Brutto- und Netto-Risiken, wobei auf die Netto-Risiken detailliert eingegangen wird. Im Bedarfsfall wird auf sich neu oder verändert ergebende Risikosituationen unmittelbar reagiert.

Akut auftretende Risiken, die den Bestand des Flughafens München gefährden könnten, werden direkt und

Der Risikomanagementprozess



schnellstmöglich dem Risikobeauftragten gemeldet. Die Entgegennahme von Ad-hoc-Risikoberichten sowie die Bewertung und gegebenenfalls der Report an die Geschäftsführung obliegen dem Risikomanagementbeauftragten. Dieser ist durchführungsverantwortlich und koordiniert die Risikomanagementaktivitäten und das gesamte Risikoreporting.

Die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems wird regelmäßig durch die Interne Revision überprüft. Diese ist nicht in den Prozess der Risikoanalyse und -kommunikation involviert. Zum Nachweis der Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems werden die Ergebnisse der Erhebung und Bewertung von Risiken und die getroffenen Maßnahmen zur Bewältigung systematisch dokumentiert.

Der Konzern nimmt Chancen unter Berücksichtigung der damit einhergehenden Risiken wahr. Chancen und Risiken müssen in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Es gelten folgende Grundsätze:

- Die Risikopolitik wird mit der Unternehmensstrategie abgestimmt und muss mit dieser konsistent sein.
- Das Risikomanagementsystem ist in die laufenden Geschäftsprozesse integriert.
- Mithilfe des Risikomanagementprozesses soll sichergestellt werden, dass bedeutende Risiken identifiziert, bewertet, gesteuert und regelmäßig überwacht werden.
- Die identifizierten Risiken werden den Entscheidungsträgern transparent kommuniziert.
- Das Management der Risiken erfolgt im Wesentlichen durch die Geschäftsprozessverantwortlichen.
- Zur Verfügung stehende Mittel der Risikovermeidung oder -begrenzung werden aktiv eingesetzt, um frühzeitig gegensteuernde Maßnahmen einleiten zu können.

Corporate Governance

Nach dem Gesellschaftsvertrag der FMG übt der Aufsichtsrat Kontrollfunktionen aus. Er setzt sich aus je acht Vertretern aus den Reihen der Gesellschafter und der Arbeitnehmer zusammen.

Die Gesellschafter des Mutterunternehmens sind nach dem Verhältnis ihrer Anteile im Aufsichtsrat vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind tarifliche Arbeitnehmer (fünf Sitze), Gewerkschaften (zwei Sitze) sowie leitende Angestellte (ein Sitz) vertreten. Zu den Rechten des Aufsichtsrats gehören insbesondere die Bestellung beziehungsweise Abberufung der Mitglieder der Geschäftsführung.

Der Aufsichtsrat hat einen Arbeitsausschuss, einen Personalausschuss und einen Vorschlagsausschuss bestellt.

Der Arbeitsausschuss setzt sich aus je vier Vertretern der Gesellschafter und der Arbeitnehmer, der Personalausschuss aus je drei Vertretern der Gesellschafter und der Arbeitnehmer und der Vorschlagsausschuss aus dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats, dem stellvertretenden Vorsitzenden und je einem Vertreter der Gesellschafter sowie der Arbeitnehmer zusammen.

Der Gesellschaftsvertrag sowie die Geschäftsordnung sehen vor, dass bestimmte Rechtsgeschäfte und Maßnahmen der Geschäftsführung, die festgelegte Wertgrenzen und Laufzeiten überschreiten, nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats erfolgen können.

Bei Beschlussfassungen im Aufsichtsrat hat der Vorsitzende des Aufsichtsrats (Gesellschaftervertreter) bei erneuter Stimmgleichheit zwei Stimmen.

Die Gesellschaftervertreter im Aufsichtsrat werden durch die zuständigen Bundes- und Landesministerien beziehungsweise Kommunen gestellt. Die Geschäftsführung des Mutterunternehmens setzt sich zusammen aus dem Vorsitzenden der Geschäftsführung, der auch die Funktion des Arbeitsdirektors ausübt, und dem Geschäftsführer für Finanzen und Infrastruktur. Die Gesamtbezüge von Geschäftsführung und Aufsichtsrat sind im Konzern-Anhang angegeben.

Compliance

Compliance-Management-System (CMS)

Compliance beinhaltet rechtmäßiges Verhalten im Hinblick auf die für den Konzern relevanten Gesetze und Vorschriften, nationale und internationale Normen und Standards sowie unternehmensinterne Regelungen und Richtlinien, soweit sie der Einhaltung dieser Normen dienen.

Die Konzerneinheit Compliance verfügt über einen direkten Berichtsweg zur Geschäftsführung und zum Aufsichtsrat. Sie berichtet regelmäßig an die Geschäftsführung und jährlich an den Aufsichtsrat über den aktuellen Stand des Compliance-Management-Systems.

Aufbauend auf den vorhandenen Compliance-Maßnahmen wurde ein umfassendes Compliance-Management-System (CMS) für den Flughafen München Konzern erarbeitet. Dieses Konzept wurde nach dem Standard des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW) PS 980 im Jahr 2012 geprüft und implementiert. Hauptaugenmerk lag 2013 auf der Weiterentwicklung des Themas Kommunikation und Schulung. Für das Geschäftsjahr 2014 ist die Einführung eines webbasierten Trainings zu den Themen Compliance und Korruptionsprävention für alle Mitarbeiter vorgesehen. Daneben werden im Rahmen des Programms Leadership Excellence die Führungskräfte für Compliance und ihre besondere Verantwortung in diesem Thema sensibilisiert und geschult.

Richtlinien

Die Abläufe im Konzern (ohne Leasingobjektgesellschaften) sind überwiegend in Organisationshandbüchern niedergelegt. Richtlinien regeln beispielsweise die Einhaltung des öffentlichen Vergaberichtes bei Beschaffungs- und Vergabevorgängen, die Datenschutzorganisation oder die Informationssicherheit. Dadurch werden Prozessabläufe intern und extern transparent und nachvollziehbar. Bei Vergaben und Ausschreibungsverfahren fordert der Flughafen München Konzern von Bietern eine Verpflichtungserklärung, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um Korruption zu vermeiden. Bei Verstößen sind Sanktionen vorgesehen, zum Beispiel der Ausschluss von der Auftragsvergabe.

Korruptionsprävention

Der bisher gültige Verhaltenskodex wurde durch eine neue Geschenke- und Einladungsrichtlinie abgelöst. Diese enthält Vorgaben zur Annahme von Geschenken und Einladungen (»verbotenes Nehmen«) und zur Gewährung von Vorteilen an Dritte (»verbotenes Geben«). Zusätzlich wurde neben dem Thema Korruptionsprävention über Compliance-relevante Themen, wie beispielsweise Beschaffung, Datenschutz, Luftsicherheit und Nebentätigkeiten, informiert.

Die Richtlinien unterstützen Führungskräfte und Beschäftigte bei einem gesetzeskonformen und ethischen Verhalten am Arbeitsplatz. Sie sind im Intranet veröffentlicht und somit allen Beschäftigten zugänglich. Darüber hinaus verweisen die Grundsätze auf die Beachtung weiterer Richtlinien. Mit diesen Regelungen sollen ordnungsgemäße Abläufe speziell bei der Beschaffung, Vergabe und Vertragsabwicklung sichergestellt werden.

Die Mitarbeiter sowie alle Vorgesetzten werden regelmäßig mit den Compliance-Dokumenten sowie mit ihren Aktualisierungen und Neuerungen intensiv vertraut gemacht. Alle Führungskräfte und Mitarbeiter müssen deren Kenntnisnahme persönlich gegenzeichnen. Bei Fragen steht die Konzerneinheit Compliance beratend zur Seite. Die Position des Antikorruptionsbeauftragten wird durch die Leitung der Stabsstelle Compliance wahrgenommen. Im Jahr 2013 sind keine bestätigten Korruptionsfälle im Konzern bekannt geworden.

Elektronisches Hinweisgebersystem

Über ein elektronisches Hinweisgebersystem, das Business Keeper Monitoring System (BKMS® System), können Mitarbeiter des Flughafens München, Geschäftspartner und auch Kunden Hinweise auf unternehmensschädigendes Verhalten geben. Dabei hat der Hinweisgeber die Möglichkeit, dies auch anonym zu tun. Die Meldungen werden inhaltlich geprüft und gegebenenfalls weitere Maßnahmen veranlasst. Der Zugang zum elektronischen Hinweisgebersystem erfolgt über das Internet.

In den Ausschreibungsunterlagen werden die Interessen über die Möglichkeit zur Nutzung des BKMS® Systems bei Verdacht auf einen Compliance-Verstoß informiert.

Datenschutz

Der Datenschutzbeauftragte der FMG gehört organisatorisch der Konzerneinheit Compliance an, übt seine Tätigkeit jedoch weisungsfrei aus und ist unmittelbar der Geschäftsführung unterstellt. Erstsicherungen der neuen Mitarbeiter beziehungsweise Auszubildenden sowie periodisch durchgeführte Weiterbildungsmaßnahmen der Beschäftigten im Datenschutzrecht und zur Datensicherheit haben zur Sensibilisierung hinsichtlich datenschutzrechtlicher Bestimmungen beigetragen. Seit dem Jahr 2012 wird für Schulungszwecke zusätzlich ein webbasiertes Training verwendet.

Darüber hinaus ist in Einzelfällen stets eine fachliche und individuelle Beratung gewährleistet, die die Sicherheit im Umgang mit Datenschutzregelungen unterstützt.

Im Jahr 2013 wurde die 2012 konzipierte Richtlinie zur Datenschutzorganisation realisiert, die die Verantwortlichkeiten der Führungskräfte und der Beschäftigten, die Umsetzung der gesetzlichen Datenschutzanforderungen und die Voraussetzungen für die Aufgabenerfüllung des Datenschutzbeauftragten sowie der Datenschutzassistenten festschreibt.

Wirtschaftsbericht

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Die Weltkonjunktur hat im Verlauf des Jahres 2013 deutlich an Schwung gewonnen. Allerdings expandierte die Weltwirtschaft nach der sehr geringen Dynamik im zweiten Halbjahr 2012 auch noch zu Beginn des abgelaufenen Jahres nur schwach. Daher ist das globale Bruttoinlandsprodukt im Jahresdurchschnitt 2013 mit 2,4 % geringer gestiegen als im Vorjahr, in dem eine Zunahme von 2,5 % zu verzeichnen war.

Die größte Volkswirtschaft der Welt, die USA, konnte ihren Wachstumspfad mit 1,9 % (2012: 2,1 %) beibehalten und damit auch Impulse für Deutschland als Exportnation liefern. Hierzu trug vor allem die expansive Geldpolitik der Notenbank Fed bei.

Die Eurozone konnte sich 2013 weiter aus ihrer Schuldenkrise befreien. Der Rückgang des Bruttoinlandsprodukts (BIP) betrug wie im Vorjahr 0,4 %. Deutschland als Exportnation war in beiden Jahren der wirtschaftliche Motor der Eurozone und erzielte ein Wachstum von 0,5 % (2012: 0,7 %).

Die Verkehrsentwicklung am Flughafen München als internationalem Drehkreuz wird vor allem von der europäischen (etwa 60 % Europareisende) und deutschen (etwa

25 % Binnenreisende] Wirtschaftsentwicklung beeinflusst. Der Interkontinentalverkehr trägt etwa 15 % zum Passagieraufkommen am Flughafen München bei. Passagiere im US-Verkehr haben einen Anteil von etwa 35 % am gesamten Interkontinentalverkehr.

Wirtschaftliches Umfeld Luftverkehr [Aviation]

Die europäische Luftverkehrsbranche befindet sich insgesamt in einer schwierigen Situation. Im Interkontinentalverkehr sind die europäischen Netzcarrier getrieben von der Marktmacht der Fluggesellschaften aus der Golfregion und zunehmend auch der Türkei, die erfolgreich Passagiere aus dem europäischen Markt über Drehkreuze im Ausland befördern. Der Erfolg der Low-Cost-Anbieter wiederum zwingt die Netzcarrier in einen Konkurrenzkampf im Kontinentalverkehr. Die deutschen Fluggesellschaften werden, speziell für Flüge im Inlandsverkehr, zudem mit der 2011 eingeführten Luftverkehrssteuer belastet.

Aus diesem Grund kämpfen finanziell schwächere Airlines um ihre Existenz oder mussten bereits den Betrieb einstellen. Alle anderen Fluggesellschaften sind gezwungen, sich mit Sparmaßnahmen und einer Anpassung der Flugzeugflotte zu befassen. So besteht unter anderem im Kurz- und Mittelstreckenverkehr die Tendenz, kleineres Fluggerät zur Ausnutzung von Größenvorteilen vermehrt durch größere Flugzeuge zu ersetzen. Darüber hinaus sehen sich die Netzcarrier in zunehmendem Maße zu Konsolidierungsmaßnahmen im Hinblick auf die Verbindungsanzahl gezwungen. So hat Lufthansa zum Beispiel den unrentablen Europaverkehr im Rahmen des Programms »Score« für dezentrale Verkehre auf die Lufthansa-Tochter Germanwings verlagert und bedient diesen Verkehr nur mehr an den Drehkreuzen mit eigenem Fluggerät. Von Lufthansa und Germanwings bisher in Konkurrenz doppelt bediente Strecken werden nur mehr von Lufthansa bedient. Auch airberlin versucht, mit der Konzentration auf eine geringere Anzahl von Hub-Flughäfen künftig wieder positive Betriebsergebnisse zu erreichen. Derartige Konsolidierungsmaßnahmen führen zu einem Rückgang des Inlandsverkehrs.

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der Fluggäste an den 22 internationalen deutschen Verkehrsflughäfen dennoch um 0,7 % auf knapp 202 Millionen Passagiere. Im internationalen Vergleich fällt die Entwicklung der deutschen Verkehrsflughäfen gegenüber einem weltweiten Wachstum von etwa 6 % allerdings deutlich schwächer aus. Im Passagierverkehr konnten im Vergleich zum Vorjahr bei den Kontinentalverbindungen Zuwächse in Höhe von 2,5 % erzielt werden. Die interkontinentalen Verkehre entwickelten sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich verhaltener mit 0,4 %. Die innerdeutschen Verkehre waren mit 3,6 % weiter rückläufig, wobei hiervon vor allem die kleineren und mittelgroßen Flughäfen betroffen waren.

Die Gesamtzahl der Flugbewegungen der deutschen Verkehrsflughäfen sank im Vergleich zum Vorjahr um 3,8 % auf 2.006.338 Starts und Landungen, vornehmlich wegen des

Einsatzes von größerem Fluggerät, der höheren Auslastung der Flugzeuge und der Konsolidierungsprogramme der Fluggesellschaften.

Wirtschaftliches Umfeld Endkundengeschäft [Commercial Activities]

Das Endkundengeschäft am Flughafen München profitiert von der positiveren konjunkturellen Lage des Wirtschaftsstandorts Deutschland und des Freistaats Bayern. Im abgelaufenen Geschäftsjahr ist der von der GfK SE [Gesellschaft für Konsumforschung] ermittelte Konsumklimaindex von 5,8 auf 7,4 Punkte gestiegen. Hierbei handelt es sich um den höchsten Wert seit August 2007. Vom guten Konsumklima profitierten Online- und Versandhändler besonders stark, während klassische Händler deutliche Rückgänge zu verzeichnen hatten. So erzielte der deutsche Einzelhandel das niedrigste Umsatzwachstum seit 2009. Nach Schätzungen des Bundesamtes für Statistik lag der Umsatzzuwachs zwischen 1,6 und 1,8 %, gegenüber 2 % pro Jahr von 2010 bis 2012.

Veränderte rechtliche Rahmenbedingungen (zum Beispiel Antikorruptionsgesetz China) haben zu einer spürbaren Veränderung des Konsumverhaltens besonders umsatzstarker Kundengruppen aus dem asiatischen Raum geführt. Auch die deutlichen Kursschwankungen internationaler Währungen trübten im Geschäftsjahr 2013 die Konsumneigung internationaler Reisender.

Seit rund vier Jahren gehen die Deutschen kontinuierlich seltener außer Haus zum Essen. Eine hohe Preissensibilität, umfangreiche Heimlieferkonzepte und eine starke Angebotsdifferenzierung des Lebensmitteleinzelhandels führten zu einem deutlichen Nachfragerückgang. Im Geschäftsjahr 2013 verzeichneten deutsche Gastronomen einen Frequenzrückgang von bis zu 6,0 %. So konnte das deutsche **Gaststättengewerbe** 2013, wie im Vorjahr, nur ein leichtes Umsatzwachstum von rund 1,0 % realisieren. Nach Auswertungen des Deutschen Hotel- und Gaststättenverbandes ging der Umsatz der speisengeprägten Gastronomie sogar um 1,3 % zurück. Die Brauereien befinden sich in einer ähnlichen Situation. In den letzten zehn Jahren schrumpfte der Bierabsatz um rund 10,4 %. Auch im Geschäftsjahr 2013 war ein Umsatzrückgang von 2,0 % zu verzeichnen.

Nach großen Erfolgen der **Flughafengastronomie** in den letzten beiden Dekaden übersteigt nun an vielen Standorten das Angebot die Nachfrage. So führt die Tendenz zum Online-Check-in zu einer verminderten Aufenthaltsdauer mit korrespondierenden Nachfragerückgängen im öffentlichen Bereich. Die Airlines differenzieren sich am Boden durch immer größere und bessere Lounges für Vielflieger. Auch im allgemein zugänglichen Passagierbereich wird das Angebot an kostenlosen Getränken und Unterhaltungsangeboten massiv ausgeweitet. Beides führt zu einem Verlust möglicher Kunden für die klassische Airport-Gastronomie im nichtöffentlichen Bereich.

Das deutsche **Hotelgewerbe** hat sich im Geschäftsjahr 2013 so schwach entwickelt wie seit 2009 nicht mehr. Während die durchschnittliche Auslastung der Gästezimmer um 1,4 % und die Anzahl der Übernachtungen um 1,9 % anstieg, konnte nach Angaben des Bundesamtes für Statistik der Umsatz gegenüber dem Vorjahr lediglich um 0,8 % gesteigert werden. Dies bedeutet einen inflationsbereinigten Umsatzrückgang um 1,2 %.

Im Geschäftsjahr 2013 konnten die Hotels in unmittelbarer Nähe des Flughafens München ihre Belegungsquoten um durchschnittlich 2,3 % und den Beherbergungsumsatz je freies Zimmer um 2,1 % steigern. Die durchschnittlichen Zimmerpreise konnten gegenüber dem Vorjahr nicht angehoben werden.

Das Geschäftsfeld **Services und Parken** konzentriert sich neben dem reinen Parkbetrieb insbesondere auf den Full-Service-Aspekt, wie zum Beispiel Valet Parking, Einkaufs-, Reinigungs- und Tankservices. Herausfordernd sind zudem Trends wie Seamless Travel, Car-Sharing und die Einführung neuer Verbindungen im Fernbusnetz, die die künftige Entwicklung beeinflussen und einer Vernetzung der Verkehrsträger besondere Bedeutung zukommen lassen.

Im Bereich **Werbemedien und Marketing** spielen Innovationen eine große Rolle, um im Wettbewerb zu bestehen beziehungsweise sich von der Konkurrenz abzuheben.

Wirtschaftliches Umfeld Immobilienvermarktung [Real Estate]

Eine stabile Nachfrage bei steigenden Renditen kennzeichnet gegenwärtig den Großraum München als attraktiven Standort für Büroimmobilien. Im abgelaufenen Geschäftsjahr nahm die durchschnittliche Quadratmetermiete um 2,5 % zu und beträgt nunmehr rund 20 EUR/qm. Der Mieterleerstand reduzierte sich im gleichen Zeitraum um 1,5 % auf eine Quote von rund 6,7 %.

Geschäftsverlauf

Wichtige Ereignisse im abgelaufenen Geschäftsjahr

Am 20. März 2013 begann am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof die mündliche Verhandlung über die Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss für die dritte Start- und Landebahn. In dem Klageverfahren wurde die Rechtmäßigkeit des 2011 von der Regierung von Oberbayern erlassenen Planfeststellungsbeschlusses für die dritte Bahn überprüft. Mit Urteil vom 19. Februar 2014 wurde die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses bestätigt.

Am 12. September 2013 erfolgte mit dem Richtfest für den neuen Terminalsatelliten ein Meilenstein für ein zentrales Bauprojekt am Flughafen München. Der Terminalsatellit erweitert das von der FMG und der Deutschen Lufthansa AG gemeinsam betriebene Terminal 2. Das neue Passagiergebäude ist eine wesentliche Voraussetzung, um die

herausragende Entwicklung des im Jahr 2003 eröffneten Terminals 2 fortzusetzen. Die Passagierkapazität steigt durch das neue Abfertigungsgebäude um elf Millionen.

Ein weiteres wichtiges Ereignis war für die FMG am 25. November 2013 die Präsentation eines neuen Markenauftritts. Die neue Marke bietet Orientierung durch einen klaren Fokus, differenziert den Flughafen München stärker von seinen Wettbewerbern und bildet die Grundlage für aktuelles und künftiges Wachstum. Unter dem übergreifenden Dach des neuen Markenauftritts werden die verschiedenen Kompetenzen, Dienstleistungen und Wertschöpfungsbeiträge der FMG und ihrer Tochterunternehmen stärker als bisher zusammengeführt und als gemeinsames Angebot des Münchner Flughafens präsentiert. »Verbindung leben« heißt die im Markenkern formulierte zentrale Botschaft, die für den Flughafen München in Zukunft wegweisend und identitätsstiftend sein wird.

Geschäftsverlauf Luftverkehr [Aviation]

	2013	2012	Zu-/Abnahme	
			absolut	relativ
Flugzeugbewegungen [in Tausend]	382	398	-16	-4,0 %
Passagiere [in Millionen]	38,7	38,4	0,3	0,8 %
Cargo-Umschlag [in Tonnen]	287.809	290.423	-2.614	-0,9 %

Im Jahr 2013 erzielte der Flughafen München zum wiederholten Male einen Passagierrekord. Knapp 38,7 Millionen Fluggäste sind abgeflogen, umgestiegen oder angekommen.

Das Passagierergebnis kann jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch der Flughafen München von der schwierigen Gesamtsituation der Luftfahrt in den letzten Jahren betroffen ist.

So ist unter anderem die Anzahl der regelmäßig im Linien- und Charterverkehr operierenden Fluggesellschaften von 101 auf 94 Airlines zurückgegangen. In diesen Zahlen zeigt sich die hohe Belastung des Luftverkehrs. Kleinere Fluggesellschaften sind dem Konkurrenzdruck nicht mehr gewachsen und müssen den Betrieb einstellen oder werden von Konkurrenten übernommen. Die Insolvenzen von OLT, Air One und Sky Airlines führten auch am Flughafen München zu Streckeneinstellungen.

Infolge des ungebrochenen Trends, kleines Fluggerät durch größere Flugzeuge zu ersetzen, und aufgrund der Konsolidierungsmaßnahmen der Netzcarrier ging die Anzahl der Flugbewegungen im Geschäftsjahr 2013 erneut zurück. Zum Oktober 2013 hat beispielsweise die Lufthansa die Zusammenarbeit mit der in München beheimateten Regional-Airline Augsburg Airways beendet. Bisher absolvierte Augsburg Airways über 2.000 Flüge pro Monat, rund 1.300 davon mit der von Lufthansa jetzt nicht mehr eingesetzten Dash 8.

Die Rückgänge fanden zumeist zu nachfrageschwachen Zeiten wie Wochenenden, Ferien oder Feiertagen statt. Die entscheidenden Engpässe bei den Verkehrsknoten vormittags und nachmittags blieben unverändert erhalten. Somit stößt der Flughafen München weiterhin über mehrere Stunden am Tag an seine Kapazitätsgrenzen.

Trotz der rückläufigen Entwicklung bei den Flugbewegungen konnten die angebotenen Sitzplätze das hohe Niveau des Vorjahres halten. Die durchschnittliche MTOM (Maximum Take-Off Mass) erreichte 2013 den bisherigen Höchstwert von 78,2 Tonnen, 2,2 Tonnen mehr als 2012. Die durchschnittliche Zahl der pro Flug angebotenen Sitzplätze erhöhte sich von 138 auf 144. Darüber hinaus wurde ein erneuter Anstieg der Sitzplatzauslastung auf einen Wert von 75,2% erzielt. Die Zahl der pro Flug beförderten Passagiere im Linien- beziehungsweise Charterverkehr erhöhte sich durchschnittlich um fünf auf 108 Fluggäste.

Der erneute Passagierrekord ist im Wesentlichen dem Hub-Verkehr zuzuschreiben. Der Anteil der Umsteiger blieb mit 39% unverändert hoch. Dies sichert die Qualität des Drehkreuzes und die Vielfalt der angebotenen Ziele für die Passagiere aus dem Münchner Einzugsgebiet.

Die Auswirkungen der Ticketsteuer einerseits und die Konsolidierungsbemühungen und Einsparungen der Netzcarrier andererseits betrafen am Flughafen München den innerdeutschen Flugverkehr in besonderem Maße. Eine Reduzierung der Flüge um 9% bei einem Passagierrückgang um knapp 3% war die Folge. Der innerdeutsche Flugverkehr zeigte damit die schwächste Entwicklung unter den Verkehrsregionen.

Die Passagierentwicklung im Kontinentalverkehr war die Grundlage für das insgesamt positive Fluggastaufkommen im Jahr 2013. 23,4 Millionen Fluggäste bedeuten ein Passagierplus von 2,2% im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr. Die Länder in dieser Verkehrsregion zeigten größtenteils ein höheres Passagieraufkommen als im Vorjahr.

Im Interkontinentalverkehr erzielten die Destinationen in Afrika und jenseits des Atlantiks Zuwächse, während der Verkehr mit Asien geringer nachgefragt war als 2012. Insgesamt erhöhte sich die Passagierzahl im Fernstreckenverkehr um 1,6% auf 5,8 Millionen Fluggäste. Auf den Strecken in die USA, zu den Vereinigten Arabischen Emiraten und nach China wurden im Interkontinentalverkehr die meisten Fluggäste gezählt. Die am stärksten nachgefragte Destination war, wie schon 2012, Dubai, das täglich dreimal angefliegen wird.

Der Cargo-Umschlag lag 2013 leicht unter Vorjahresniveau. Trotz positiver Ergebnisse in den letzten Monaten des Jahres konnte das Vorjahresergebnis nicht erreicht werden. Knapp 288.000 Tonnen umgeschlagene

Luftfracht und Luftpost bedeuteten ein Minus von 0,9%. Erfolgreichstes Segment war die auf reinen Frachtflugzeugen beförderte Nur-Fracht. Mit rund 35.000 Tonnen Umschlag erhöhte sich der Nur-Fracht-Anteil 2013 auf rund 12%. Die auf Passagierflügen beigeladene Frachtmenge von 235.000 Tonnen lag unter dem Ergebnis von 2012. Das Luftpostaufkommen sank um 1,5% auf knapp 18.000 Tonnen. Dieses Segment wird stark vom jeweiligen Beförderungskonzept der Deutschen Post beeinflusst und ist mengenmäßig von nachrangiger Bedeutung.

Im Vergleich mit den Verkehrsergebnissen der in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) vertretenen Flughäfen weist der Flughafen München für das Jahr 2013 eine durchschnittliche Entwicklung auf. Während in München das Passagierergebnis leicht über dem deutschen Durchschnitt liegt, zeigen die Ergebnisse bei den Bewegungen sowie für Luftfracht und Luftpost leicht unterdurchschnittliche Werte.

Gewerblicher Verkehr 2013	ADV	München
%		
Bewegungen	-3,8	-4,0
Passagiere	0,7	0,8
Cargo-Umschlag (Luftfracht + Luftpost)	0,2	-0,9

Im internationalen Vergleich konnte der Flughafen München beim Passagieraufkommen Rang 7 unter den europäischen Flughäfen behaupten.

Geschäftsverlauf Endkundengeschäft [Commercial Activities]

Im Geschäftsjahr 2013 korrespondierte die Entwicklung des Einzelhandels am Flughafen München im Wesentlichen mit der Entwicklung der Passagierzahlen.

Das Umsatzwachstum im Terminal 1 ist maßgeblich auf die positive Entwicklung der Passagierzahlen durch den Ausbau der Flugziele nach Russland sowie den Einsatz des Airbus A380 der Airline Emirates zurückzuführen.

Im Terminal 2 – Ebene 04 führte die Optimierung von Flächen zu zusätzlichem Wachstum. Insbesondere die erstmals 2013 ein volles Jahr betriebene vergrößerte Fläche des Travel-Value-Shops trug dazu bei. Des Weiteren wurden die Check-outs Nord und Süd verkleinert, um in Vorbereitung auf ein neues Markenkonzept deren Sortimente zu straffen und Flächen für neue Shop-Konzepte zu schaffen.

Durch die Umbaumaßnahme des Dallmayr-Shops und die Integration eines Teils der Handelswaren in die Gastronomiefläche wurde zusätzlicher Raum gewonnen. Die Fläche konnte in einen Bistro-Bereich mit Selbstbedienung und einen klassischen Restaurant-Bereich aufgliedert werden.

Die Eröffnung des neuen Armani-Shops im Dezember 2013 gilt als Startpunkt für die Umgestaltung des Plaza-Bereichs im Terminal 2 – Ebene 05.

Im MAC wurde das Angebot durch die Eröffnung des deutschlandweit ersten öffentlich zugänglichen Victoria's-Secret-Shops ausgebaut.

Neben dem Passagierwachstum sind die Herkunft und das Flugziel der Fluggäste für die Weiterentwicklung des Angebots und das Wachstum des Einzelhandels entscheidend. Die umsatzstärksten Kundengruppen waren im Geschäftsjahr 2013 Passagiere mit Zielland China und Russland.

Im Geschäftsjahr 2013 hat sich das **Gastronomiegeschäft** weitaus positiver entwickelt, als dies im Hinblick auf das leichte Passagierwachstum zu erwarten gewesen wäre.

Aufgrund von Angebotsanpassungen und verstärkten Marketingmaßnahmen konnte das Umsatzniveau im Terminal 1 im Vergleich zum Vorjahr gehalten werden. Dabei setzte sich jedoch der Trend zu rückläufigen Umsätzen wegen verkürzter Aufenthaltsdauern im öffentlichen Bereich fort.

Im Terminal 2 wurden überdurchschnittliche Steigerungen beim Umsatz vor allem in den Restaurants Käfer, Wiener's, Bamee und in der Adelholzener Bar erzielt.

Das Geschäftsjahr war außerdem durch die Sanierung der Brauerei und den Umbau der Hauptküche im München Airport Center geprägt.

Im Geschäftsjahr 2013 wurde die Erfolgsgeschichte des **Hotelbetriebs** fortgeschrieben. So ist es trotz der gegenläufigen Branchenentwicklung gelungen, den durchschnittlichen Zimmerpreis um weitere 7,0% anzuheben. Die Auslastungsquote steigerte sich auf 85,2%. Damit konnte der flughafeneigene Hotelbetrieb im Wettbewerbsvergleich mit Münchner Stadthotels, München-Airport-Hotels und Airport-Hotels in Deutschland die beste Platzierung erreichen, stößt damit aber bereits an seine Kapazitätsgrenze. Auch im Hinblick auf die Belegungserlöse je freies Zimmer nimmt das Kempinski Hotel Airport München mit Abstand die Spitzenposition unter den Wettbewerbern ein.

Das Ergebnis des Geschäftsfeldes **Services und Parken** hat sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert, wozu alle Teilbereiche, wie beispielsweise das Fluggastparken, die Anmietung von Stellplätzen durch Unternehmen und das Mietwagencenter, beitrugen. Mit seiner kundenorientierten Ausrichtung als Full-Service-Dienstleister realisierte das Geschäftsfeld zusätzliche Neuerungen und Serviceausweitungen, wie zum Beispiel die Ausdehnung des Komfort- und Sicherheitsparkens sowie der Online-Dienstleistungen oder auch die Einführung von Barcodes im Parkhaus P7 zur schnelleren Pkw-Ortung. Zudem nahm im Februar 2013 das Car-Sharing-Angebot »DriveNow« von BMW und Sixt den Betrieb auf.

Zu den ergebnisstärksten Veranstaltungen zählte das Event »Surf & Style« im MAC-Forum.

Geschäftsverlauf Immobilienvermarktung [Real Estate]

Zu Beginn des Jahres 2012 wurde beschlossen, das Immobiliengeschäft als zusätzliches Kerngeschäftsfeld zu definieren, zu entwickeln und folgerichtig den Geschäftsbereich »Immobilienmanagement und -entwicklung« [IM] und den Servicebereich »Planung und Bau« [PB] zu einem neuen Geschäftsbereich »Real Estate« [RE] zu vereinen. Die organisatorische Zusammenlegung erfolgte zum 17. April 2013. Die Reorganisation beinhaltet die Ausarbeitung einer Immobilienstrategie und die Festlegung von Produktkategorien. Der Öffentlichkeit wurde die daraus resultierende Produktlinie »airsite« auf der Expo Real München oder der internationalen Immobilienmesse MIPIM vorgestellt.

Im Bereich der Planungsarbeiten erteilte der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2013 die Planungsfreigabe für eine Optimierung des Terminals 1 und die Erweiterung des Hotels Kempinski. Bei den Projekten wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr die Erweiterungen der Vorfeldflächen und der Ankauf der ehemaligen Luftpostleitstelle beendet. Weitere abgeschlossene Bauprojekte waren der Neubau der Kinderkrippe am Besucherpark, die Neuregelung und Beschränkung der Terminalvorfahrten sowie die Toiletensanierung im Terminal 1 und München Airport Center.

Im Bereich der Energieversorgung stellten die Errichtung der Energiezentrale Ost und die Modernisierung und Erweiterung des bestehenden Blockheizkraftwerks die wichtigsten Projekte dar.

Maßnahmen zur nachhaltigen Entwicklung

Im Rahmen der neuen Konzernstrategie soll der Qualitätsanspruch des Flughafens weiter in Richtung 5-Star-Airport vorangetrieben werden. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde 2013 ein Audit durch die unabhängige Beratungsgesellschaft Skytrax durchgeführt und ein 5-Star-Airport-Entwicklungsprogramm aufgesetzt. Darüber hinaus hat die FMG im Geschäftsjahr 2013 ein strukturiertes Innovationsmanagement eingeführt.

Im Bereich Umwelt- und Klimaschutz unterstützte eine Reihe von Maßnahmen das übergreifende Ziel des CO₂-neutralen Wachstums bis 2020. So wurde eine Pilotanlage für PCA [Pre-Conditioned Air] in Betrieb genommen. Im Rahmen des Stromsparprogramms des Flughafens wurden Anlagen der Lüftungs- und Beleuchtungstechnik mit dem Ziel optimiert, rund 2.400 Tonnen jährliche CO₂-Einsparung zu erzielen. Die Flughafen München GmbH ist Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen [DGNB]. In Anlehnung an die DGNB-Kriterien wird seit Mitte 2013 ein für den Flughafen abgestimmter Kriterienkatalog entwickelt. Im Geschäftsjahr 2013 wurden der

Sanitärumbau im München Airport Center und in Halle F sowie das Gebäude der neuen Kindertagesstätte unter Beachtung dieses Kriterienkatalogs realisiert.

Im Hinblick auf die Steigerung der Mitarbeiterbindung wurde das Leadership-Excellence-Qualifizierungsprogramm für Führungskräfte weiter ausgebaut und das betriebliche Gesundheitsmanagement gestärkt. Die neueröffnete Kindertagesstätte des Flughafens München soll ebenfalls auf einen Ausbau der Mitarbeiterbindung hinwirken. Als Anerkennung für ihr Engagement bei der Ausbildung und Beschäftigung von Menschen mit Behinderung erhielt die Flughafen München GmbH den »Inklusionspreis 2013«. Das IMWF Institut für Management- und Wirtschaftsforschung und die Süddeutsche Zeitung zeichneten die Flughafen München GmbH im Oktober 2013 mit dem Silber-Siegel im Wettbewerb »Münchens beste Arbeitgeber-Marke« aus.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Neben individuellen Zielvereinbarungen wird die Leistung der Führungskräfte des Flughafens München an den Kennzahlen EAT (Earnings After Taxes), CO₂-Einsparungen, ASQ (Airport Service Quality) und Mitarbeiterbindung gemessen.

Die drei nicht-finanziellen Leistungsindikatoren ASQ, CO₂-Einsparungen und Mitarbeiterbindung bilden die zentralen Nachhaltigkeitsthemen aus Sicht interner und externer Stakeholder ab. Um die Stakeholderrelevanz der Leistungsindikatoren zu ermitteln und laufend zu bestätigen, befragt die FMG interne und externe Stakeholder. Für jede klassische Nachhaltigkeitsperspektive (ökonomisch, ökologisch, sozial) wird eine Kennzahl erhoben.

Die Attraktivität des Produkt- und Dienstleistungsportfolios wird mit der Airport Service Quality (ASQ) bewertet. Die ASQ ist eine Umfrage zur Feststellung und zum Vergleich der Kundenzufriedenheit an Flughäfen auf Initiative der Organisation »Airports Council International« (ACI). Insgesamt werden an über 200 Flughäfen in mehr als 50 Ländern die Passagiere über das ganze Jahr hinweg monatlich befragt. Am Jahresende wird ein Gesamtwert, der sogenannte ASQ-Overall-Wert, gebildet.

Für die Reduzierung von Treibhausgasemissionen, Ressourcenschonung, Energieeinsatz und -effizienz stehen die CO₂-Einsparungen. Der Flughafen München hat sich das Konzernziel gesetzt, bezogen auf das Basisjahr 2005 CO₂-neutral zu wachsen. Um dies zu erreichen, werden für den Konzern entsprechende Jahresziele festgesetzt.

Zur Bewertung der Mitarbeiterzufriedenheit wird der Mitarbeiterbindungsindex genutzt. Der Flughafen München führt alle drei Jahre eine Mitarbeiterbefragung durch. Dabei zielen mehrere Fragen auf die Bindung des einzelnen

Mitarbeiters an den Konzern ab. Übersteigt der Mittelwert aus den Antworten einen festgelegten Wert, so wird der einzelne Mitarbeiter als an den Konzern gebunden angesehen. Als Mitarbeiterbindungsindex wird der prozentuale Anteil der an den Konzern gebundenen Mitarbeiter an der Gesamtbelegschaft bezeichnet. Der Index ist als Leistungsindikator in den Konzernzielen verankert. Zuletzt wurde der Mitarbeiterbindungsindex im Geschäftsjahr 2013 erhoben.

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich diese Leistungsindikatoren wie folgt entwickelt:

	31.12.13	31.12.12	Zu-/Abnahme	
			absolut	relativ
EAT [in T€]	98.606	95.347	3.259	3,4 %
CO ₂ -Einsparungen [in Tonnen]	3.648	3.357	291	8,7 %
ASQ	4,06	4,02	0,04	1,0 %
Mitarbeiterbindungsindex [in %] ¹⁾	73	61	12	19,7 %

¹⁾Der Mitarbeiterbindungsindex wird alle drei Jahre erhoben. Wert 2012 entspricht Wert 2010.

Der leichte Anstieg des EAT ist im Wesentlichen auf das rückläufige Abschreibungsvolumen, eine Verbesserung des Zinsergebnisses infolge der günstigen Marktentwicklung, Tilgung und Umschuldung und einen überproportionalen Rückgang der Steuerbelastung zurückzuführen.

Ergebnisbelastungen haben sich vor allem aus der Sanierung des Abfertigungsgeschäfts ergeben.

Im Geschäftsjahr 2013 konnte die FMG den ASQ-Wert gegenüber dem Vorjahr verbessern, insbesondere aufgrund einer höheren Kundenzufriedenheit mit den Wartezeiten bei Passkontrollen, mit der Orientierung und dem Zeitaufwand beim Umsteigen und mit der Verfügbarkeit von kabellosen Internetzugängen.

Aufgrund der Umsetzung zahlreicher Einsparmaßnahmen im Geschäftsjahr 2013 – unter anderem der Reduktion des Kraftstoffverbrauchs und der Umstellung der Vorfeldbeleuchtung auf LED – konnten im abgelaufenen Geschäftsjahr 291 Tonnen CO₂ mehr eingespart werden als im Vorjahr.

Die Steigerung der Mitarbeiterbindung ist das Ergebnis der konsequenten Umsetzung eines Maßnahmenpakets, das aus der Mitarbeiterbefragung 2010 abgeleitet wurde.

Vermögenslage

	2013	2012	Zu-/Abnahme	
			absolut	relativ
	T€	T€	T€	%
Langfristige Vermögenswerte	4.941.424	4.885.986	55.438	1,1
Kurzfristige Vermögenswerte	455.488	375.625	79.863	21,3
davon flüssige Mittel	323.853	264.086	59.767	22,6
Aktiva	5.396.912	5.261.611	135.301	2,6
Eigenkapital	1.839.761	1.714.159	125.602	7,3
Langfristige Schulden ¹⁾	2.270.147	2.462.889	-192.742	-7,8
Kurzfristige Schulden ¹⁾	1.287.004	1.084.563	202.441	18,7
Passiva	5.396.912	5.261.611	135.301	2,6

¹⁾Einschließlich Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften

Die Erhöhung der Aktiva ist im Wesentlichen auf Investitionen in Sachanlagen und auf Geldanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition zurückzuführen.

Die Investitionen in Anlagevermögen sind Resultat der Umsetzung der Generalausbauplanung für den Flughafen. So entfiel im Geschäftsjahr 2013 ein Großteil der Aktivierungen auf den ersten Bauabschnitt des Satelliten zum Terminal 2 und die damit direkt in Zusammenhang stehenden Vorfelderweiterungsmaßnahmen.

Im Geschäftsjahr 2014 wird ein hoher Anteil der Finanzschulden aus der Finanzierung der ersten Ausbaustufe des Flughafens München und des Terminals 2 getilgt. Infolgedessen hat sich der Bestand an langfristigen Schulden um

insgesamt T€ 478.725 gemindert. Zugleich wurden unter anderem für die Finanzierung des Satelliten langfristige Bankkredite in Höhe von T€ 270.000 aufgenommen.

Die kurzfristigen Finanzschulden minderten sich infolge Tilgung um T€ 293.994. Dieser Effekt wurde jedoch aufgrund von fälligkeitsbedingten Umgliederungen aus den langfristigen Finanzschulden und der Inanspruchnahme von Kreditlinien im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition überkompensiert.

Finanzlage

Kapitalstruktur

Das Kapital der Gesellschaft setzt sich wie folgt zusammen:

	2013	2012	Zu-/Abnahme	
			absolut	relativ
	T€	T€	T€	%
Gezeichnetes Kapital	306.776	306.776	0	0,0
Rücklagen	100.006	99.835	171	0,2
Übriges Eigenkapital	1.435.297	1.308.959	126.338	9,7
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	-2.318	-1.411	-907	64,3
Eigenkapital	1.839.761	1.714.159	125.602	7,3
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	227.054	234.581	-7.527	-3,2
Gesellschafterdarlehen	491.913	491.913	0	0,0
Darlehen mit variabler Zinsbindung	1.012.337	912.838	99.499	10,9
Darlehen mit fester Zinsbindung	910.159	1.008.087	-97.928	-9,7
Darlehen	1.922.496	1.920.925	1.571	0,1
Derivate	67.929	102.943	-35.014	-34,0
Sonstige Rückstellungen, Leistungen an Arbeitnehmer und tatsächliche Ertragsteuerschulden	216.023	182.208	33.815	18,6
Passive latente Steuern, restliche Verbindlichkeiten und sonstige Schulden	631.736	614.882	16.854	2,7
Übrige Passiva	847.759	797.090	50.669	6,4
Fremdkapital	3.557.151	3.547.452	9.699	0,3
Eigenkapitalquote	34%	33%		

Die Eigenkapitalquote hat sich im Wesentlichen aufgrund des Ergebnisses des Geschäftsjahres sowie wegen geringerer nicht realisierter Verluste aus der Bewertung von Derivaten verbessert.

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der Finanzverbindlichkeiten des Flughafens München können der nachfolgenden Übersicht entnommen werden:

Finanzierungsart	Währung	Zinsbindung	Restschuld in T€	Zinssatz in %	
				von	bis
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	EUR	ergebnisabhängig	227.054		
Gesellschafterdarlehen	EUR	ergebnisabhängig	491.913	Basiszins zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	variabel	1.031.100	3M-/6M-EURIBOR zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	fest	907.799	0,32	7,02
Darlehen	JPY	fest	27.582		1,72

Die Darlehen sind mit üblichen nicht-finanziellen Covenants, unter anderem Negativverpflichtungen und Gleichrangigkeitserklärungen, ausgestattet. Darüber hinaus bestehen weitere allgemein übliche Vereinbarungen zur Zinsanpassung und Rückzahlung bei Veränderungen in der Gesellschafterstruktur. Finanzielle Covenants wurden nicht vereinbart.

Risiken aus Zins- und Wechselkursschwankungen begegnet der Flughafen München durch Absicherung mittels Zinspayerswaps, Zins- und Währungsswaps und Devisentermingeschäften. Die Geschäfte sind in Sicherungsbeziehung eingebracht und werden überwiegend als Bewertungseinheit bilanziert. Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale dieser Geschäfte sind:

T€	Art des Geschäfts	Nominal	FMG zahlt				FMG erhält		
			Währung	Kurs		Zins		Währung	Zins
			von	bis	von	bis	von	bis	
	Zinspayerswaps	1.076.444	EUR			1,48	5,4	EUR	3M-/6M-EURIBOR
	Devisenterminkäufe	1.823	EUR	1,30	1,31			USD	
	Devisenterminverkäufe	4.805	USD	0,75	0,77			EUR	
	Zins- und Währungsswaps	29.444	EUR		135,85	6M-EURIBOR		JPY	1,72

Die Geschäfte sind im Wesentlichen in hocheffektive Sicherungsbeziehungen zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen und zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts eingebracht.

Liquidität

T€	2013	2012
Jahresüberschuss	98.606	95.347
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	-1.897	-1.159
Finanzergebnis	107.057	114.221
Ertragsteuern	54.994	69.977
EBIT	258.760	278.386
Abschreibungen und Anlagenabgangsergebnis	210.212	236.821
Sonstige Veränderungen des Betriebsvermögens	11.459	-39.338
Saldo aus gezahlten und erhaltenen Steuern	-23.393	-35.078
Zahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	457.038	440.791
Nettoinvestitionen in selbstgenutzte Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-280.327	-228.615
Nettoinvestitionen in immaterielle Vermögenswerte	-3.102	-2.942
Ausschüttungen von assoziierten Unternehmen	1.163	2.303
Erhaltene Zinsen	4.817	4.849
Kurzfristige Geldanlagen	-59.000	-64.000
Zahlungsmittelfluss aus der Investitionstätigkeit	-336.449	-288.405
Tilgung von Schulden	-333.859	-178.809
Aufnahme von Schulden	304.941	117.199
Gezahlte Zinsen	-90.904	-90.806
Zahlungsmittelfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-119.822	-152.416
Veränderung des Finanzmittelfonds	767	-30
Finanzmittelfonds zu Geschäftsjahresbeginn	7.086	7.116
Veränderung des Finanzmittelfonds	767	-30
Finanzmittelfonds zum Geschäftsjahresende	7.853	7.086

Aus dem Zahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit standen im Geschäftsjahr 2013 ausreichend Finanzmittel zur Verfügung, um die Liquidität des Konzerns stets sicherzustellen. Darüber hinaus konnten aus dem Zahlungsmittelfluss alle Investitionen gedeckt und Darlehen zurückgeführt werden.

Investitionen

Zu Beginn des Geschäftsjahres 2013 hatte der Flughafen München Investitionen in Höhe von rund T€ 425.000 budgetiert. Der Großteil des Investitionsvolumens (rund T€ 370.300) entfiel dabei auf Maßnahmen im Rahmen des Generalausbauplans. Hiervon waren rund T€ 189.000 für den ersten Bauabschnitt des Satelliten zum Terminal 2 vorgesehen. Für Investitionen in die Erweiterung der Gepäckförderanlage standen rund T€ 32.000 und für den

Erwerb von Grundstücken im Zusammenhang mit der Arrondierung der Projektfläche zur Erweiterung des Bahnsystems rund T€ 17.000 bereit.

Vom budgetierten Investitionsvolumen wurden im Geschäftsjahr 2013 rund T€ 319.500 abgerufen. Darin enthalten sind allerdings Zahlungen in Höhe von T€ 39.865 für die Abfindung von Gesellschaftern der Malto. Vom verbleibenden Investitionsvolumen entfielen etwa T€ 266.600 auf Maßnahmen aus dem Generalausbauplan und rund T€ 52.900 auf laufende Investitionen.

Die Refinanzierung der Investitionen des Geschäftsjahres 2013 erfolgte aus dem betrieblichen Cashflow und durch Inanspruchnahme bestehender Kreditzusagen.

Ertragslage

	2013	2012	Zu-/Abnahme	
			absolut	relativ
	T€	T€	T€	%
Aviation	599.555	612.846	-13.291	-2,2
davon Bodenverkehr	128.453	138.832	-10.379	-7,5
Non-Aviation	584.842	573.956	10.886	1,9
Übrige Erträge	44.793	63.225	-18.432	-29,2
Gesamtleistung	1.229.190	1.250.027	-20.837	-1,7
Personalaufwand	-348.425	-333.621	-14.804	4,4
Materialaufwand	-316.413	-323.866	7.453	-2,3
Übrige Aufwendungen	-96.673	-78.870	-17.803	22,6
EBITDA	467.679	513.670	-45.991	-9,0
Abschreibungen	-208.919	-235.284	26.365	-11,2
EBIT	258.760	278.386	-19.626	-7,0
Zinsergebnis	-112.094	-122.382	10.288	-8,4
Beteiligungsergebnis	1.897	1.159	738	63,7
Sonstiges Finanzergebnis	5.037	8.161	-3.124	-38,3
EBT	153.600	165.324	-11.724	-7,1
Ertragsteuern	-54.994	-69.977	14.983	-21,4
EAT	98.606	95.347	3.259	3,4

Im Jahr 2013 musste der Flughafen München einen Rückgang der Gesamtleistung um 1,7 % auf T€ 1.229.190 hinnehmen.

Die Entwicklung der Erlöse aus dem Luftverkehr spiegelt die für den Geschäftsverlauf maßgeblichen Ereignisse wider. Trotz rückläufiger Flugbewegungen führte der Anstieg des durchschnittlichen MTOM (Maximum Take-Off Mass) zu einer Erhöhung der fixen Start- und Landegebuhen. Ein starker Rückgang der passagierbezogenen Entgelte im Inlandsverkehr konnte durch zusätzliche Entgelte aus dem Kontinental- und Interkontinentalverkehr kompensiert werden.

Der Rückgang der Umsatzerlöse aus Bodenverkehrsdiensten in Höhe von 3,0 % ist im Wesentlichen auf auslaufende Vertragsverhältnisse zurückzuführen. Zudem ging dem Flughafen München infolge von Flottenanpassungen bei wichtigen Kunden weiteres Abfertigungsvolumen verloren.

Im Non-Aviation-Bereich korrespondiert das Umsatzwachstum in etwa mit der Zunahme der Passagierzahlen.

Im Unterschied zu den Vorjahren ist es im Einzelhandelsgeschäft nicht gelungen, die Umsätze im Verhältnis zum Passagierwachstum überproportional zu steigern. Wesentliche Ursache hierfür ist die Einrübung des Branchenumfelds. So führte unter anderem die spürbare Konsumzurückhaltung von Kunden aus dem asiatischen Raum zu einem deutlichen Rückgang der Umsätze im Luxusbereich. Die Schließung von Geschäften mit unzureichender Rentabilität (wie etwa AudioBook und Bayern Shops) und Betriebsunterbrechungen infolge von Umbaumaßnahmen

zur Optimierung der Flächennutzung (wie beispielsweise Dallmayr-Bistro im nichtöffentlichen Bereich des Terminals 2) verhinderten ein deutlicheres Umsatzwachstum.

Die gastronomischen Betriebe des Flughafens München haben im Geschäftsjahr 2013 im Gegensatz zum Branchentrend ein deutliches Umsatzwachstum erwirtschaften können. Auch im direkten Vergleich mit bedeutenden Wettbewerbern und Branchenführern aus der Verkehrs- und Systemgastronomie erreichte die Geschäftsentwicklung der Flughafengastronomie einen Spitzenrang.

Der Hotelbetrieb des Flughafens München entwickelte sich sowohl hinsichtlich der durchschnittlichen Zimmerrate als auch der durchschnittlichen Erlöse je Übernachtung deutlich über dem Durchschnitt der relevanten Wettbewerber im Flughafenumfeld. Im Hinblick auf die Steigerung der Auslastung reicht die Entwicklung des Hotelbetriebs nicht an das Ergebnis der Wettbewerber heran. Dies ist jedoch dadurch begründet, dass das Kempinski Airport Hotel München bereits nahe seiner Kapazitätsgrenzen operiert.

Die konsequente Angebotsoptimierung im Geschäftsfeld Services und Parken spiegelt sich in einem deutlichen Anstieg der Parkumsätze wider.

Der deutliche Rückgang der sonstigen Erträge ist im Wesentlichen durch Sondereffekte im Vorjahr bedingt, die zu einer erheblichen Auflösung von Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften für Abfertigungsdienstleistungen und zu wesentlichen Erträgen in Zusammenhang mit Schäden und Schadensersatzleistungen geführt hatten.

Der Personalaufwand wird im Wesentlichen durch die Anzahl und die tarifliche Einstufung der Arbeitnehmer des Flughafens München getrieben. Durch Schaffung zusätzlicher Stellen und Übernahmen von Leiharbeitnehmern in ein Festanstellungsverhältnis hat der Flughafen München im Geschäftsjahr 2013 den Personalbestand um rund 250 erhöht. Der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter stieg auf über T€ 44.

Der Rückgang des Materialaufwands ist im Wesentlichen auf den negativen Verlauf der Geschäfte mit Bodenverkehrsdiensten zurückzuführen. Infolgedessen nahmen die im Zusammenhang mit Abfertigungen fremdbezogenen Leistungen deutlich ab. Der Wareneinsatz der Flughafengastronomie stieg im Verhältnis zum Umsatz leicht überproportional. Dies ist vor allem der Preisentwicklung für Lebensmittel und den gestiegenen Qualitätsanforderungen der Kunden geschuldet. Im Einzelhandelsgeschäft konnte die Rohertragsspanne durch günstigere Einkaufsbedingungen und den zunehmenden Direktbezug bei Markenherstellern gesteigert werden. Daher ist der Wareneinsatz trotz gestiegenen Umsatzes im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert.

Der Anstieg der sonstigen Aufwendungen resultiert zum Großteil aus einem zusätzlichen Rückstellungsbedarf für Unterdeckungen aus Abfertigungsverträgen.

Die Inbetriebnahme des Betriebskindergartens und der ausbaubedingte Erwerb diverser Immobilien im Umland führten zu einem Anstieg der Abschreibungen gegenüber dem Vorjahr. Dies wurde jedoch aufgrund von Effekten aus auslaufenden Nutzungsdauern der Anlagen aus dem Erstinvest bei Weitem überkompensiert.

Die Verbesserung des Zinsergebnisses ist im Wesentlichen auf das fallende Zinsniveau, die planmäßige Ablösung von höher verzinslichen Darlehen für die Finanzierung des Erstinvests und die Aktivierung von Fremdkapitalkosten zurückzuführen. Letztere steht im Zusammenhang mit dem Baufortschritt beim Satelliten.

Das sonstige Finanzergebnis beinhaltet Neubewertungsgewinne und -verluste aus der Bewertung von Derivaten mit dem beizulegenden Zeitwert und aus der Folgebewertung von Derivaten. Der Rückgang des sonstigen Finanzergebnisses rührt dabei aus Sondereffekten im Vorjahr. Im Geschäftsjahr 2012 erfolgten umfangreiche Zinsprolongationen, die zu erheblichen Buchwertminderungen bei den korrespondierenden Darlehen geführt hatten.

Die Verlustvorträge insbesondere auf Ebene der FMG sind per 31. Dezember 2013 nahezu vollständig verbraucht. Aus diesem Grund ist der tatsächliche Ertragsteueraufwand trotz rückläufigem EBT deutlich angestiegen. Der Rückgang des gesamten Ertragsteueraufwands ist im Wesentlichen auf einen starken Rückgang der latenten Ertragsteueraufwendungen zurückzuführen.

Nachtragsbericht

Die FMG hat mit Schreiben vom 13. März 2014 das Ankaufsrecht aus den Leasingverträgen mit drei vollkonsolidierten Objektgesellschaften ausgeübt und wird damit die Immobilien der Gesellschaften zum 14. Mai 2014 für rund € 376,1 Mio. ankaufen. Der Kaufpreis wird aus den kurzfristigen Geldanlagen sowie bestehenden Kreditlinien finanziert.

Nach dem Bilanzstichtag sind keine weiteren Ereignisse bekannt geworden, die auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Flughafens München wesentlichen Einfluss genommen haben.

Ausblick, Risiken und Chancen der künftigen Entwicklung

Ausblick

	2013	2014
EAT [in T€]	98.606	leichter Anstieg
CO ₂ -Einsparungen [in Tonnen]	3.648	leichter Anstieg
ASQ	4,06	leichter Anstieg
Mitarbeiterbindungsindex [in %] ¹⁾	73	keine Veränderung

¹⁾Der Mitarbeiterbindungsindex wird alle drei Jahre erhoben. Die nächste Erhebung erfolgt nicht vor dem Geschäftsjahr 2016.

Jahresüberschuss [EAT]

Die Aussichten für die globale Wirtschaft sind nach Einschätzung der Weltbank so gut wie lange nicht mehr. Während die Schwellenländer weiter zulegten, befreiten sich die USA, die Eurozone und Japan endlich aus ihren jahrelangen Krisen. Die Weltbank erwartet für das Geschäftsjahr 2014 eine Zunahme des globalen Bruttoinlandsprodukts um 3,2% [Quelle: FAZ vom 15. Januar 2014].

Die größte Volkswirtschaft der Welt, die USA, wird ihr Wachstum weiter auf voraussichtlich 2,8% steigern.

Die Eurozone wird nach zwei Jahren Rezession 2014 wieder die Wachstumszone erreichen (1,1%). Deutschland wird auch 2014 der wirtschaftliche Motor der Eurozone sein und mit 1,8% erneut ein überdurchschnittliches Wachstum erreichen.

Bei der Entwicklung des Passagieraufkommens für 2014 zeichnen sich Tendenzen zu einem leicht verbesserten Wachstum ab [Quelle: ADV Monatsreport Februar 2014]. Auch bei den Flugbewegungen könnte lediglich ein leichter Rückgang eintreten. Eine entsprechende Entwicklung hätte positive Auswirkungen auf den Ergebnisbeitrag des Geschäftsbereichs Aviation im Geschäftsjahr 2014.

Das Wachstum wird überwiegend durch den Interkontinentalverkehr verursacht. So werden unter anderem Langstreckenverbindungen zu Touristikzielen wieder aufgenommen. Außerdem sind neue Langstreckenverbindungen nach Mexiko und Toronto geplant. Die arabischen Fluggesellschaften planen eine Ausweitung ihrer Kapazitäten nach Dubai beziehungsweise Abu Dhabi. Neben den genannten Impulsen aus dem Interkontinentalverkehr resultiert das Wachstum auch aus dem Kontinentalverkehr. Im Deutschlandverkehr wird hingegen von einer stagnierenden Entwicklung ausgegangen. Der bereits in den letzten Jahren zu beobachtende Trend zu größerem Fluggerät und einer besseren Auslastung der Maschinen wird sich nach unserer Einschätzung auch 2014 fortsetzen, sodass trotz einer steigenden Passagierentwicklung mit einem Rückgang der Flugbewegungen zu rechnen ist. Die Erhöhung der Start- und Landeentgelte zum 1. Oktober 2013 wirkt sich im Geschäftsjahr 2014 ganzjährig aus. Insgesamt wird daher von einem leichten Anstieg der Umsätze aus dem Luftverkehr ausgegangen.

Das Geschäft mit Bodenverkehrsdiensten wird sich voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2014 nicht erholen; hier wird mit leicht sinkenden Umsätzen gerechnet. Ursächlich sind im Wesentlichen Flottenveränderungen und Risiken im Hinblick auf die Verlängerung auslaufender Abfertigungsverträge.

Die Erlöse aus dem Non-Aviation-Geschäft werden voraussichtlich leicht ansteigen. Dies ist primär auf die Umsatzentwicklung des Tätigkeitsbereichs Commercial Activities zurückzuführen. Aufgrund des erwarteten Passagierwachstums und infolge von Wachstumsimpulsen aus neuen Geschäften und der Optimierung der bisherigen Flächennutzung wird der Erlös aus dem Einzelhandelsgeschäft gegenüber dem Geschäftsjahr 2013 deutlich zulegen. Die gastronomischen Umsätze werden in etwa das Niveau des Vorjahres erreichen, nicht zuletzt wegen Preiserhöhungen im Fluggastparken, der Vermietung zusätzlicher Stellplätze im Mieter- und Car-Sharing-Betrieb und höherer Umsätze im Großkundengeschäft. Die Senkung des Durchsatzentgelts für die Flugbetriebsstoffversorgung wird zu einem leichten Rückgang der Erlöse aus dem Tätigkeitsbereich Real Estate führen.

Aufgrund von Tarifverhandlungen und der Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze wird mit einem deutlichen Anstieg der Personalaufwendungen gerechnet.

Dem deutlichen Umsatzwachstum im Einzelhandel steht voraussichtlich eine kongruente Zunahme des Wareneinsatzes gegenüber. Dies führt in Kombination mit Mehraufwendungen für geplante Instandhaltungsmaßnahmen an zentralen Infrastrukturanlagen zu einem leichten Anstieg des Materialaufwands.

Demgegenüber wird im Hinblick auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen – im Wesentlichen aufgrund des Fortfallens von Sondereffekten aus Rückstellungszuführungen im Geschäftsjahr 2013 – ein starker Rückgang erwartet.

Das Abschreibungsvolumen wird sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2013 nur leicht erhöhen.

Wie im Geschäftsjahr 2013 werden auch im Geschäftsjahr 2014 Immobilien von konsolidierten Leasingobjektgesellschaften zurückerworben. Im Zuge dieses Erwerbs wird die vergleichsweise teure Finanzierung der Objektgesellschaften abgelöst. Infolgedessen kann ein mäßiger Rückgang der Zinsaufwendungen realisiert werden.

Es wird erwartet, dass sich der Steueraufwand im Vergleich zum Geschäftsjahr 2013 nicht merklich verändern wird.

Somit wird insgesamt von einem leichten Anstieg des Jahresüberschusses ausgegangen.

CO₂-Einsparungen

Für das Geschäftsjahr 2014 wird mit einer leichten Reduzierung der CO₂-Emissionen gerechnet.

ASQ

Im Hinblick auf die Erreichung des Qualitätsstandards »5-Star-Airport« wurden Maßnahmenbündel vereinbart, die voraussichtlich zu einem leichten Anstieg des ASQ-Index im Geschäftsjahr 2014 führen werden.

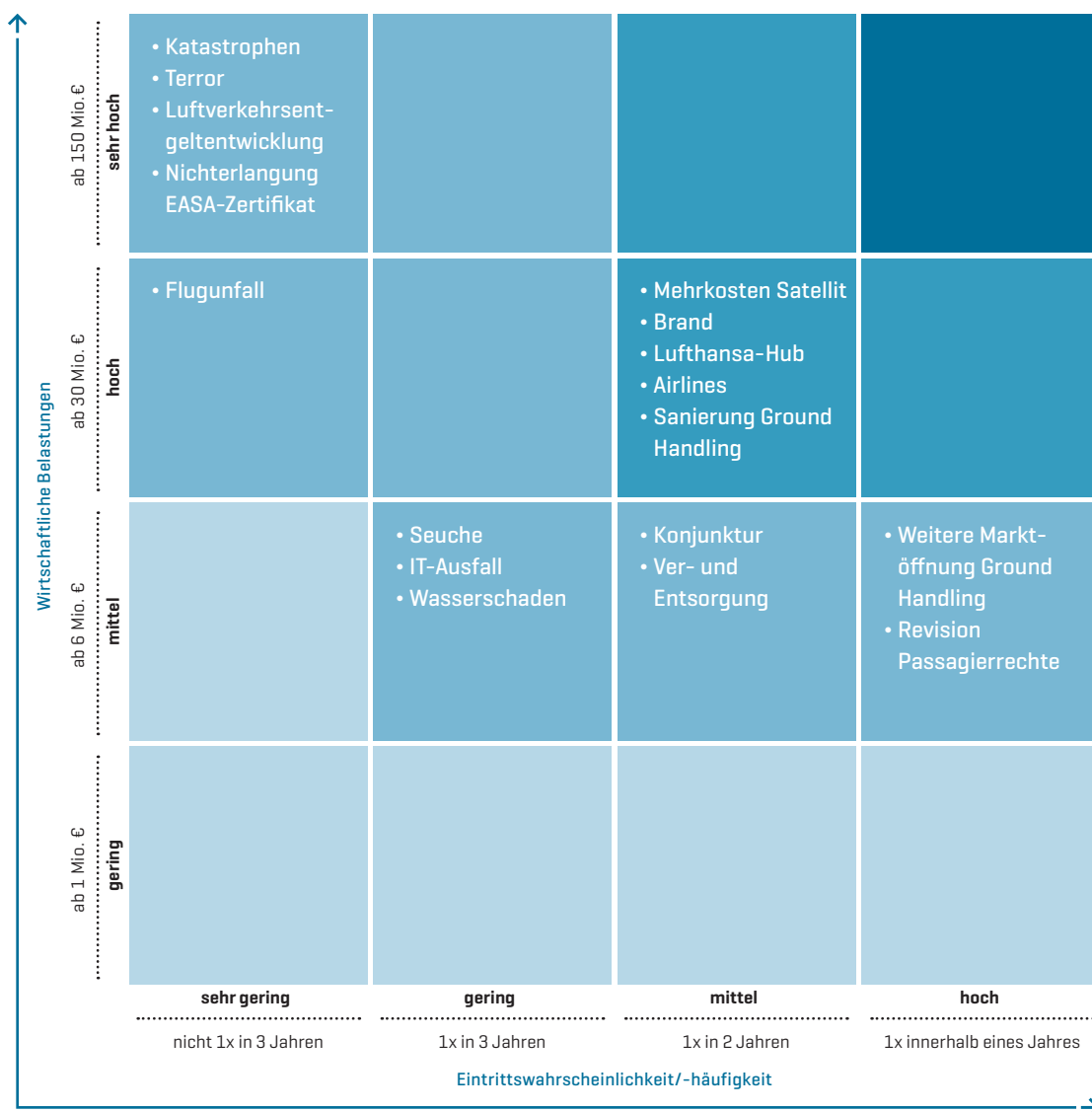
Mitarbeiterbindungsindex

Die Erhebung des Mitarbeiterbindungsindex erfolgt im Drei-Jahres-Rhythmus, der Index wird im Geschäftsjahr 2014 nicht erhoben.

Risiken

Der Eintritt von Risiken kann die Entwicklung des Flughafens München von dem im Ausblick dargestellten Entwicklungspfad ablenken. Im Rahmen des Risikoanalyseprozesses hat der Flughafen München Brutto-Risiken im Hinblick auf eine Beeinträchtigung der künftigen Entwicklung als wesentlich bewertet.

Übersicht Brutto-Risiken



Risiken aus dem Eintritt von Ereignissen höherer Gewalt

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Katastrophen	Der Eintritt von Naturkatastrophen, wie beispielsweise Überschwemmungen, Hagel und Sturm, kann zu erheblichen Sachschäden und infolgedessen zu einem Rückgang der Verkehrsbewegungen und des Passagieraufkommens am Flughafen München führen.	Der Versicherungsschutz des Flughafens München deckt die wesentlichen Risiken aus Katastrophen ab. Er umfasst insbesondere katastrophenbedingte Sachschäden sowie Entschädigungen für Betriebsunterbrechungen infolge von Sachschäden.
Terror	Durch terroristische Handlungen besteht das Risiko von Personen- und Sachschäden. Weitere Folge solcher Ereignisse wäre, zumindest kurzfristig, ein Rückgang von Flugbewegungen und -gästen.	Durch ein konsequentes Qualitätsmanagement und den Einsatz von zuverlässigem und qualifiziertem Fachpersonal wirkt der Flughafen München einem möglichen Eigenverschulden entgegen. Darüber hinaus deckt der Versicherungsschutz des Flughafens Sachschäden und terrorbedingte Betriebsunterbrechungen sowie Haftpflichtschäden ab.

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Flugunfall	Flugunfälle oder Schäden an Flugzeugen können zu Betriebsunterbrechungen und Folgeschäden führen.	Zur Minimierung des Risikos von Betriebsunterbrechungen und Folgeschäden aufgrund von Flugunfällen unterhält der Flughafen München eine Werksfeuerwehr, einen medizinischen Dienst und ein Seelsorgeteam für den Notfall. Das Notfallmanagement und ein Safety-Management-System bereiten den Flughafen auf den Ernstfall vor.
Seuche	Der Ausbruch von Epidemien, wie der Vogel- oder Schweinegrippe, kann zu Markteinbrüchen mit reduzierten Flugbewegungen und Passagierzahlen führen.	Risiken aufgrund von Seuchen lassen sich nur schwer beeinflussen. Aufgrund eines vergleichsweise hohen Fixkostenanteils kann der Flughafen München auf Markteinbrüche nur in begrenztem Ausmaß reagieren.
Brand	Im Falle einer Beschädigung oder Zerstörung von Terminal- oder Infrastrukturanlagen durch einen Großbrand ist mit Sach- und Personenschäden sowie bedeutenden und langfristigen Betriebsunterbrechungen zu rechnen.	Zur Minimierung des Großbrandrisikos unterhält der Flughafen München entsprechende technische Warnvorrichtungen und eine Werksfeuerwehr. Im Übrigen greift bei Sachschäden aufgrund von Brand der Versicherungsschutz des Flughafens.

→ Glossar

Marktrisiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Lufthansa-Hub	Die Geschäftsbeziehungen mit dem Hauptkunden Deutsche Lufthansa AG und den Partnern der Star Alliance tragen in erheblichem Umfang zur Umsatzentwicklung des Flughafens bei. Ein Rückbau des Hub-Konzepts und Strategiewechsel, wie beispielsweise das Score-Programm, können sich negativ auf die Entwicklung der Flugbewegungen und des Passagieraufkommens im Terminal 2 auswirken.	Die erfolgreiche Zusammenarbeit des Flughafens München mit der Deutschen Lufthansa AG fußt auf gemeinschaftlich getragenen Investitionen und langfristigen Kooperationsabkommen.
Airlines	Die europäische Luftverkehrsbranche befindet sich insgesamt in einer schwierigen Wettbewerbssituation. Auch die am Flughafen München operierenden Luftfahrtgesellschaften sind hiervon betroffen. Der Trend zu rückläufigen Flugbewegungen und einem gehemmten Passagierwachstum könnte sich fortsetzen.	Aufgrund des vergleichsweise hohen Fixkostenblocks kann der Flughafen München auf negative Markttrends nur in begrenztem Umfang reagieren. Durch kontinuierliche Neukundenakquise sollen eventuelle Rückgänge bei den Bestandskunden kompensiert werden.
Luftverkehrs-entgeltentwicklung	Hinsichtlich der Luftverkehrsentgeltentwicklung trägt der Flughafen München ein Preisrisiko.	Grundsätzlich ist der Flughafen München bestrebt, eine langfristige Rahmenvereinbarung über die künftige Entwicklung der Luftverkehrsentgelte mit allen Luftfahrtgesellschaften zu treffen.
Konjunktur	Aktuelle volkswirtschaftliche Prognosen gehen von einer deutlichen konjunkturellen Erholung in Deutschland und der Eurozone aus. Aufgrund normaler Unsicherheiten ist mit Abweichungen von diesen Prognosen mit entsprechenden Auswirkungen auf das Ergebnis des Flughafens zu rechnen.	Es können keine Gegenmaßnahmen getroffen werden. Es hat sich jedoch gezeigt, dass Luftverkehrsgesellschaften ihr Geschäft in Krisenzeiten eher in der Fläche mindern und auf Hubs wie den Flughafen München konzentrieren.

Betriebliche Risiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Nichterlangung EASA Zertifikat	Ohne Erteilung des European-Aviation-Safety-Agency-Zertifikats verliert die Flughafen München GmbH ihre Betriebsgenehmigung. Dieses Risiko ist damit grundsätzlich als bestandsgefährdend anzusehen.	Durch die zeitgerechte Erbringung der erforderlichen Nachweise und Dokumentationen wird diesem Risiko entgegengewirkt.
IT-Ausfall	Aufgrund von Brand, Wassereinbruch und Sabotage kann ein Schaden am IT-System entstehen. Ein Ausfall der IT für den Verkehrsbetrieb mit entsprechenden Betriebsunterbrechungen wäre die Folge.	Die unternehmenskritischen IT-Systeme sind grundsätzlich redundant ausgelegt und an räumlich getrennten Standorten untergebracht. Zudem deckt der Versicherungsschutz des Flughafens derartige Sachschäden einschließlich der hieraus resultierenden Betriebsunterbrechungen ab.
Wasserschaden	Ein Wasserschaden durch den Bruch von Trink- oder Löschwasserhauptleitungen kann zu einem Ausfall von wichtigen Infrastrukturanlagen für den Flugbetrieb führen. Personen- und Sachschäden sowie Betriebsbeeinträchtigungen mit negativen Auswirkungen auf Aviation- und Non-Aviation-Erlöse wären mögliche Folgen.	Ferngesteuerte Notabschieberungen und zusätzliche Sicherungen der Rohrverbindungen begrenzen einen möglichen Schaden durch einen Rohrbruch. Zudem hat sich der Flughafen München gegen derartige Schäden versichert.
Ver- und Entsorgung	Die unzureichende Verfügbarkeit von betriebsnotwendigen Stoffen – wie etwa Strom, Wärme, Kälte, Trink- und Löschwasser, Abwasser und Abfall – kann zu Betriebsunterbrechungen, Sach- und Personenschäden führen.	Wartungs- und Instandhaltungsprogramme, Redundanzen und Bevorratung sollen das Risiko von Versorgungslücken reduzieren. Zudem wird das Risiko durch den Versicherungsschutz des Flughafens gedeckelt.
Sanierung Ground Handling	Ungewissheiten im Hinblick auf die Verlängerung langfristiger Abfertigungsverträge, Verkehrsrückgänge bei den Hauptkunden, die aggressive Preispolitik der Wettbewerber und Ungewissheiten im Hinblick auf die Möglichkeiten zur Flexibilisierung des Mitarbeiterstammes gefährden den Erfolg des Sanierungskonzepts für den ehemaligen Geschäftsbereich Ground Handling.	Die Profitabilität und Wettbewerbsfähigkeit der AeroGround werden kontinuierlich verbessert.

Investitionsrisiken

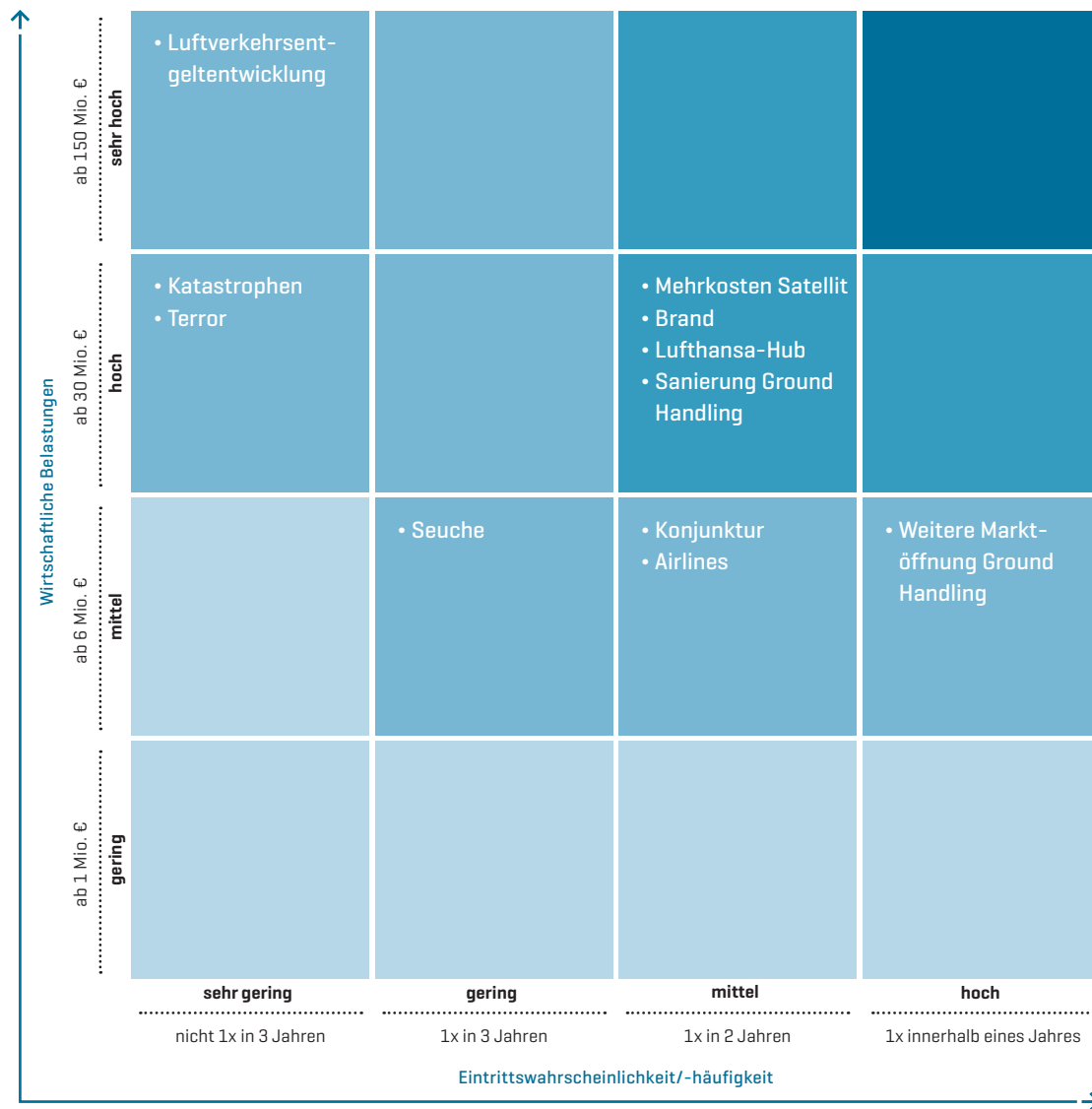
Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Mehrkosten Satellit	Verzögerungen im Genehmigungsverfahren für einzelne Teilwerke führen zu Rückständen im Bauterminplan für den Satelliten zum Terminal 2. Dies könnte zu einer Überschreitung des freien Restbudgets durch ungeplante Mehrkosten führen.	Personalaufstockungen und eine intensiviertere laufende Überwachung der Fortschritte im Genehmigungsprozess sollen die Einhaltung des ursprünglichen Terminplans und des budgetierten Investitionsvolumens sicherstellen.

Rechtliche Risiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Weitere Marktöffnung Ground Handling	Durch die Zulassung eines weiteren Abfertigungsunternehmens am Flughafen München könnte sich die Wettbewerbssituation für die AeroGround weiter verschärfen.	Die Profitabilität und Wettbewerbsfähigkeit der AeroGround werden kontinuierlich verbessert.
Revision Passagierrechte	Einzelne Bestimmungen im Entwurf zur Revision der Passagierrechteverordnung können erhebliche Aufwendungen für Flughafenbetreiber verursachen.	Es sind keine Gegenmaßnahmen möglich.

Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen verbleiben aus Sicht der Geschäftsführung die folgenden Risiken:

Übersicht Netto-Risiken



Risiken, die keine Zahlungsmittelabflüsse verursachen, und Risiken, die den Risikoclustern nicht eindeutig zugeordnet werden können, werden gesondert erfasst.

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
3. Start- und Landebahn	Für den Fall, dass das Projekt zur 3. Start- und Landebahn, zum Beispiel aufgrund ablehnender gerichtlicher Beschlüsse oder infolge politischer Willensbildungsprozesse, endgültig eingestellt werden muss, sind alle bisher angefallenen Planungs- und Grunderwerbskosten auf ihre Werthaltigkeit hin zu überprüfen und gegebenenfalls aufwandswirksam zu erfassen.	Der positive Gerichtsbeschluss vom 19. Februar 2014 war ein wichtiger Meilenstein im Hinblick auf die Begrenzung der rechtlichen Risiken für die Projektumsetzung. Daneben argumentiert der Flughafen München in Politik und Öffentlichkeit für die Ausbaumaßnahme.
EEG-Umlage	Nach den geltenden Bestimmungen des EEG (Erneuerbare-Energien-Gesetz) ist selbst erzeugter und selbst verbrauchter Strom von der EEG-Umlage befreit. Gegenwärtig wird über die Abschaffung einer vollständigen Befreiung diskutiert. Deren Wegfall würde zu einer signifikanten Belastung des Flughafens München führen.	Es sind keine Gegenmaßnahmen möglich.

Finanzrisiken

Im Risikoberichtswesen des Flughafens München werden auch Finanzrisiken erfasst. Zum 31. Dezember 2013 unterschreitet die erwartete wirtschaftliche Belastung aus diesen Risiken bereits vor Berücksichtigung von Gegenmaßnahmen die Meldegrenze. Sie sind daher insgesamt als nicht wesentlich einzustufen.

Hinsichtlich bilanzierter und zukünftiger Positionen und Transaktionen ergeben sich für den Flughafen München insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen sowie Kredit- und Bonitätsrisiken.

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Zinsrisiken	Zinsänderungsrisiken ergeben sich im Wesentlichen aus variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten.	Zinsänderungsrisiken begegnet der Flughafen München in großem Umfang durch Absicherung mit Zinspayerswaps.
Währungsrisiken	Soweit geplanten Umsätzen in Fremdwährungen keine entsprechenden währungskongruenten Ausgaben gegenüberstehen, ergeben sich Währungsrisiken.	Währungsrisiken begegnet der Flughafen München durch Absicherung mit Devisentermingeschäften.
Kredit- und Bonitätsrisiken	Kredit- und Bonitätsrisiken bestehen derzeit vor allem aus kurzfristigen Geldanlagen sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.	Geldanlagen erfolgen in der Regel nur bei deutschen Kreditinstituten, die einer Einlagensicherung unterliegen. Ein konsequentes und effektives Forderungsmanagement soll Risiken aus dem Ausfall von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entgegenwirken. Dazu gehören eine Bonitätsprüfung der Kunden, eine stetige Überwachung der offenen Posten und ein stringentes Mahnwesen. In Abhängigkeit von der Bonität werden bestimmte Aufträge nur gegen Vorauszahlung oder Gestellung von Sicherheiten in Form von Bürgschaften erbracht.

Die Gesamtbewertung der Risikosituation hat ergeben, dass der Fortbestand des Flughafens München unter Substanz- und Liquiditätsgesichtspunkten nicht gefährdet ist und auf absehbare Zeit keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar sind.

Chancen

Bei der Entwicklung des Passagieraufkommens für 2014 zeichnen sich Tendenzen zu einem leicht verbesserten Wachstum ab. Auch bei den Flugbewegungen könnte anstatt eines Rückgangs eine Stagnation eintreten. Eine entsprechende Entwicklung hätte positive Auswirkungen auf den Ergebnisbeitrag des Geschäftsbereichs Aviation im Geschäftsjahr 2014.

Der Geschäftsbereich Commercial Activities sieht derzeit keine Möglichkeiten für eine über die Planung hinausgehende Geschäftsentwicklung.

Die Einschätzungen zum Immobilienmarkt im Allgemeinen sind positiv, ob dies jedoch zu einer über dem Plan liegenden Erlösentwicklung im Geschäftsbereich Real Estate führen wird, kann derzeit nicht verlässlich prognostiziert werden.

Strategischer Ausblick

Der Flughafen München erarbeitet momentan eine neue Strategie für den Zeitraum 2015 bis 2025. Aus einer intensiven Analyse der Chancen und Risiken, die sich aus dem Marktumfeld ergeben, wurden fünf strategische Handlungsfelder abgeleitet.

Luftseitige Verkehrsentwicklung: Im weltweiten Luftverkehr ist weiterhin mit einer steigenden Nachfrage zu rechnen. Prognosen gehen für die nächsten 20 Jahre von einem weltweiten Luftverkehrswachstum von rund 5 % und in Europa von rund 4 % pro Jahr aus. Um die steigende Nachfrage befriedigen zu können, hat sich der Flughafen München das strategische Ziel gesetzt, das Luftverkehrsdrehkreuz weiter auszubauen. So könnte die Slot-Kapazität in der Hauptbetriebszeit beispielsweise durch den Bau einer dritten Start- und Landebahn um weitere 30 Flugbewegungen auf mindestens 120 Flugbewegungen pro Stunde erhöht werden. Der Planfeststellungsbeschluss für die Erweiterung des Bahnsystems wurde am 19. Februar 2014 gerichtlich bestätigt. Das im Bau befindliche Satellitengebäude wird die Kapazität der von der Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG [T2 oHG] zur Verfügung gestellten Terminalinfrastruktur um weitere elf Millionen Passagiere auf rund 31 bis 36 Millionen Passagiere pro Jahr erhöhen.

Landseitige Verkehrsanbindung: Der Flughafen München will das Verkehrsaufkommen im Quell- und Zielverkehr weiter ausbauen und so die Funktion des Flughafens München als multimodaler Verkehrsknotenpunkt stärken. Von

besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Verbesserung der Schienenanbindung. Daher unterstützt der Flughafen München im Rahmen seiner Möglichkeiten verschiedene geplante Projekte zur Verbesserung der Anbindung. Durch die Liberalisierung des Fernbusmarktes ergibt sich für den Flughafen München die Möglichkeit, einen Teil der momentan schwachen Schienenanbindung durch Busverkehre zu substituieren. Auch die Ausnutzung des starken Wachstumstrends im Car-Sharing kann die landseitige Anbindung weiter verbessern. Daher wurden 2013 neue Stationen für Car-Sharing am Flughafen München eingerichtet.

Seamless Travel: Der rasante technische Fortschritt hat die Vision eines neuen Verkehrssystems entstehen lassen. So fordert beispielsweise die EU die Schaffung intelligenter Verkehrssysteme in Europa und damit die Einführung von sogenannter »nahtloser Tür-zu-Tür-Mobilität«, auch als Seamless Travel bezeichnet. Mittelfristig soll der Passagier seine gesamte Reise vom Ausgangsort bis zum Zielort mit nur einem Ticket und einer Buchung bestreiten können. Flughäfen sollen durch einen reibungslosen Ablauf bei Check-in, Gepäckabfertigung, Sicherheitskontrolle und Wegeführung einen nahtlosen Passagierabfertigungsprozess ermöglichen. Da aufgrund des stetigen Fortschritts in der IT- und Kommunikationstechnologie davon auszugehen ist, dass die Entwicklung im Feld Seamless Travel rapide voranschreiten wird, hat der Flughafen München hierzu in seiner Strategie 2025 ein eigenes Handlungsfeld definiert.

Ausbau Non-Aviation: Schon heute erwirtschaftet der Flughafen München fast die Hälfte seines Umsatzes im Non-Aviation-Bereich. Durch die Entwicklung des Flughafen-Campus zu einer Airport City mit einem Angebot an Gütern und Dienstleistungen, die nahezu alle Bedürfnisse des täglichen Bedarfs abdecken, will der Flughafen die Non-Aviation-Umsätze weiter ausbauen. Eine zielgerichtete Immobilienentwicklung, ein attraktiver Mix an Produkten und Dienstleistungen sowie Veranstaltungen sollen dazu beitragen, Passagieren, Mitarbeitern und Besuchern einen angenehmen Aufenthalt am Flughafen München zu bereiten.

Off-Campus-Wachstum: Die Prognosen für den weltweiten Luftverkehr weisen für die nächsten 20 Jahre ein starkes Wachstum aus. Eine Ausweitung seines Engagements außerhalb des Flughafen-Campus eröffnet dem Flughafen die Chance, auch über seinen Standort hinaus am internationalen Wachstum zu partizipieren und damit unabhängiger von lokalen Marktentwicklungen zu werden.

/Konzernjahresabschluss

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

T€	Angabe	2013	2012
Umsatzerlöse	VI.1	1.184.397	1.186.802
Bestandsveränderung		48	-68
Aktiviert Eigenleistung	VI.2	16.377	18.485
Sonstige Erträge	VI.3	28.368	44.808
Gesamtleistung		1.229.190	1.250.027
Materialaufwand	VI.4	-316.413	-323.866
Personalaufwand	VI.5	-348.425	-333.621
Sonstige Aufwendungen	VI.6	-96.673	-78.870
Betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)		467.679	513.670
Abschreibungen	VI.7	-208.919	-235.284
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		258.760	278.386
Zinsergebnis	VI.8	-112.094	-122.382
Sonstiges Finanzergebnis	VI.8	5.037	8.161
Finanzergebnis		-107.057	-114.221
Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen		1.897	1.159
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		153.600	165.324
Ertragsteuern	VI.9	-54.994	-69.977
Konzernjahresergebnis (EAT)		98.606	95.347
davon auf beherrschende Gesellschafter		99.513	94.089
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter		-907	1.258

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

T€	Angabe	2013	2012
Konzernjahresergebnis		98.606	95.347
Absicherung von Zahlungsströmen	VII.16	35.208	-49.104
Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	-8.382	11.489
Posten, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		26.826	-37.615
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	VII.17	236	-6.071
Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	-66	1.679
Posten, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		170	-4.392
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		26.996	-42.007
Gesamtergebnis		125.602	53.340
davon auf beherrschende Gesellschafter		126.509	52.082
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter		-907	1.258

Konzern-Bilanz

Aktiva	Angabe	31.12.13	31.12.12
T€			
Immaterielle Vermögenswerte	VII.1	8.672	8.166
Selbstgenutzte Sachanlagen	VII.2	4.722.105	4.634.642
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	VII.3	185.964	200.716
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	VII.4	2.651	1.917
Forderungen	VII.5	222	18.606
Sonstiges Finanzvermögen	VII.5	398	10.637
Aktive latente Steuern	VII.6	16.677	5.445
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	4.735	5.857
Langfristige Vermögenswerte		4.941.424	4.885.986
Vorräte	VII.7	36.765	34.884
Forderungen	VII.8	82.275	65.056
Sonstiges Finanzvermögen	VII.8	196	0
Tatsächliche Ertragsteueransprüche		787	370
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	11.046	10.881
Kurzfristige Geldanlagen	VII.10	316.000	257.000
Zahlungsmittelbestand	VII.10	7.853	7.086
Kurzfristige Vermögenswerte		454.922	375.277
Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht	VII.11	566	348
Aktiva		5.396.912	5.261.611

Passiva	Angabe	31.12.13	31.12.12
T€			
Gezeichnetes Kapital	VII.12	306.776	306.776
Rücklagen	VII.12	100.006	99.835
Übriges Eigenkapital	VII.12	1.435.297	1.308.959
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	VII.12	-2.318	-1.411
Eigenkapital		1.839.761	1.714.159
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	VII.14	227.054	234.581
Verbindlichkeiten	VII.15	14.170	11.290
Sonstige Finanzschulden	VII.15	1.581.419	1.756.238
Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	35.474	37.635
Sonstige Rückstellungen	VII.18	96.488	98.119
Passive latente Steuern	VII.6	484.606	465.760
Sonstige Schulden	VII.20	19.289	20.583
Langfristige Schulden		2.231.446	2.389.625
Verbindlichkeiten	VII.19	89.576	94.028
Sonstige Finanzschulden	VII.19	915.909	776.057
Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	19.507	18.252
Sonstige Rückstellungen	VII.18	18.450	14.948
Tatsächliche Ertragsteuerschulden		46.105	13.254
Sonstige Schulden	VII.20	9.104	6.707
Kurzfristige Schulden		1.098.651	923.246
Schulden zu Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht	VII.11	0	0
Passiva		5.396.912	5.261.611

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

T€	Angabe	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen		Übriges Eigenkapital	Nicht beherrschende Gesellschafter	Eigenkapital
			Kapitalrücklage	Gewinnrücklage			
Stand 31.12.11		306.776	102.258	3.951	1.250.503	-2.669	1.660.819
Jahresergebnis		0	0	0	94.089	1.258	95.347
Sonstiges Ergebnis		0	0	-4.374	-37.633	0	-42.007
Gesamtergebnis		0	0	-4.374	56.456	1.258	53.340
Transaktionen mit Gesellschaftern		0	0	0	0	0	0
Einstellung in Rücklagen		0	0	0	2.000	0	2.000
Entnahme aus Rücklagen		0	0	-2.000	0	0	-2.000
Änderung von Rücklagen		0	0	-2.000	2.000	0	0
Stand 31.12.12	VI.12.	306.776	102.258	-2.423	1.308.959	-1.411	1.714.159
Jahresergebnis					99.513	-907	98.606
Sonstiges Ergebnis				171	26.825		26.996
Gesamtergebnis		0	0	171	126.338	-907	125.602
Transaktionen mit Gesellschaftern		0	0	0	0	0	0
Einstellung in Rücklagen							0
Entnahme aus Rücklagen							0
Änderung von Rücklagen		0	0	0	0	0	0
Stand 31.12.13	VII.12.	306.776	102.258	-2.252	1.435.297	-2.318	1.839.761

Konzern-Kapitalflussrechnung

	Angabe	2013	2012
T€			
Zahlungsmittelflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit	IX.	457.038	440.791
Einzahlungen aus der Veräußerung von selbstgenutzten Sachanlagen		567	4.060
Einzahlungen aus der Veräußerung von immateriellen Vermögenswerten		0	105
Einzahlungen aus der Veräußerung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien		621	111
Einzahlungen von assoziierten Unternehmen aufgrund von Ausschüttungen		1.163	2.303
Auszahlungen für Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen		-280.896	-224.636
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte		-3.102	-3.047
Auszahlungen für Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-619	-8.150
Einzahlungen aus erhaltenen Zinsen		4.817	4.849
Veränderungen von Geldanlagen		-59.000	-64.000
Zahlungsmittelflüsse aus der Investitionstätigkeit		-336.449	-288.405
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen bei Kreditinstituten		303.684	120.000
Auszahlungen aus der Tilgung von Darlehen bei Kreditinstituten		-293.994	-90.365
Zahlungsmittelflüsse aus dem konzernweiten Cashmanagement mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen		1.257	-2.801
Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften		-39.865	-88.444
Auszahlungen aus gezahlten Zinsen		-90.904	-90.806
Zahlungsmittelflüsse aus der Finanzierungstätigkeit		-119.822	-152.416
Zahlungsbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds		767	-30
Zahlungsmittelbestand zum Periodenbeginn		7.086	7.116
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds		0	0
Zahlungsmittelbestand zum Periodenende		7.853	7.086

Konzern-Anhang

I. Unternehmen

Bei dem vorliegenden Bericht handelt es sich um den Konzernabschluss der Flughafen München GmbH (die Unternehmen im Konsolidierungskreis der Flughafen München GmbH werden im Folgenden als Flughafen München bezeichnet).

Die Flughafen München GmbH und ihre Tochterunternehmen betreiben den Flughafen und die dazugehörigen Nebengeschäfte.

Die Gesellschaft hat ihren Firmensitz in der Nordallee 25, 85326 München, Bundesrepublik Deutschland. Sie wird im Handelsregister des Amtsgerichts München unter der Nummer 5448 geführt. Die Geschäftsanteile der Flughafen München GmbH werden vom Freistaat Bayern, von der Bundesrepublik Deutschland und der Landeshauptstadt München gehalten.

Die Flughafen München GmbH ist oberstes Mutterunternehmen aller in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften.

Per 31.12.2013 hat die Gesellschaft keine Wertpapiere im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 1 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) ausgegeben, die an organisierten Märkten gemäß § 2 Abs. 5 WpHG gehandelt werden.

Die Geschäftsführung der Flughafen München GmbH hat den Konzernabschluss am 17.04.2014 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

II. Grundsätze der Aufstellung des Konzernabschlusses

Im Folgenden werden die bei Aufstellung dieses Konzernabschlusses beachteten Grundsätze dargestellt. Sie wurden in allen dargestellten Geschäftsperioden stetig angewandt.

Berichtswährung ist der Euro. Soweit nicht anders gekennzeichnet, erfolgt die Angabe aller Beträge in Tausend Euro (T€). Aus rechnerischen Gründen können Rundungsdifferenzen auftreten.

Die Berichtswährung entspricht der funktionalen Währung. Der Konsolidierungskreis beinhaltet keine Gesellschaften mit abweichender funktionaler Währung.

1. Grundlagen der Abschlusserstellung

Die Flughafen München GmbH stellt gemäß § 315a Abs. 3 HGB freiwillig einen Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsstandards auf. Dabei wendet die Gesellschaft die vom International Accounting Standards Board (IASB) und vom International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRS IC) veröffentlichten Rechnungslegungsstandards (IAS/IFRS) und Interpretationen (SIC/IFRIC) in der durch die Europäische Kommission in europäisches Recht übernommenen Fassung vollständig und uneingeschränkt an.

Grundlage der Bilanzierung ist das Anschaffungskostenprinzip. Für die Bewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten und von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden, die erfolgswirksam mit dem beizulegenden Zeitwert zu bewerten sind, bestehen Ausnahmen.

Die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die Aufstellung eines Abschlusses nach den IFRS erfolgt unter Verwendung von Ermessensentscheidungen und von Einschätzungen durch die Geschäftsleitung. Ermessensentscheidungen und Schätzungen zur Bilanzierung bestimmter Sachverhalte können wesentliche Auswirkungen auf die Gesamtaussage des Konzernabschlusses haben. Daher werden Sachverhalte, deren Bilanzierung auf Ermessensentscheidungen und Schätzungen mit wesentlicher Auswirkung auf den Abschluss beruht, in Kapitel V. gesondert dargestellt.

2. Neue beziehungsweise überarbeitete Rechnungslegungsvorschriften

a) Erstmals angewandte neue Vorschriften

Die folgenden Rechnungslegungsstandards hat der Flughafen München im Geschäftsjahr 2013 erstmalig angewandt:

Vorschrift	Kurzbeschreibung	Auswirkungen	Erstmalige Anwendung innerhalb der EU	Vorzeitige Anwendung innerhalb der EU
IAS 1 Amendment	Die Regeländerung betrifft die Darstellung des sonstigen Ergebnisses. Posten, die einer ergebniswirksamen Erfassung in künftigen Perioden unterliegen (Recycling), sind von Posten, die zu keinem Zeitpunkt recycelt werden, zu unterscheiden.	Der Flughafen München gibt im sonstigen Ergebnis enthaltene Beträge nach Herkunft getrennt an.	01.07.2012	nicht relevant
IAS 16 Amendment	Die Standardergänzung beinhaltet Klarstellungen zur Bilanzierung von Ersatzteilen und Wartungsgeräten. Diese sind Vermögenswerte des Anlagevermögens und keine Vorräte, soweit sie die Ansatzvoraussetzungen für Vermögenswerte des Anlagevermögens erfüllen.	Der Flughafen München hat Ersatzteile und Wartungsgeräte bereits in den vorangegangenen Geschäftsperioden als Vermögenswerte des Anlagevermögens bilanziert. Es haben sich keine Auswirkungen ergeben.	01.01.2013	nicht relevant
IAS 32 Amendment	Die Standardergänzung beinhaltet Klarstellungen zur Bilanzierung von Ertragsteuern zu Eigenkapitaltransaktionen. Ertragsteuern auf Erlöse oder Aufwendungen aus Ausschüttungen müssen erfolgswirksam erfasst werden. Ertragsteuerliche Konsequenzen aus Transaktionskosten zu Eigenkapitaltransaktionen müssen erfolgsneutral erfasst werden.	Die Bilanzierungsmethoden des Flughafens München stimmten bereits in den vorangegangenen Konzernabschlüssen mit dieser Vorschrift überein. Es haben sich keine Auswirkungen ergeben.	01.01.2013	nicht relevant
IFRS 7 Amendment	Die Angabepflichten zur Saldierung finanzieller Vermögenswerte und Schulden wurden geändert.	Der Flughafen München nimmt keine Saldierungen vor. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.	01.01.2013	nicht relevant
IFRS 10	Nach IFRS 10 wird Beherrschung aus Entscheidungsgewalt abgeleitet. Die Beherrschungsvermutung aufgrund Verteilung von Chancen und Risiken wird aufgegeben. Ein Unternehmen, das eine variable Rendite aus einem Investment bezieht, kann Beherrschung nachweisen, wenn es Entscheidungsgewalt hat, die es ihm ermöglicht, die Höhe der Rendite aus diesem Investment unilateral zu bestimmen.	Die Anwendung des IFRS 10 hatte keine Auswirkungen auf die Abgrenzung des Konsolidierungskreises der Flughafen München GmbH.	01.01.2014	zulässig IFRS 10, 11, 12, IAS 27r, 28r zugleich

Vorschrift	Kurzbeschreibung	Auswirkungen	Erstmalige Anwendung innerhalb der EU	Vorzeitige Anwendung innerhalb der EU
IFRS 11	Nach IFRS 11 sind gemeinschaftliche Tätigkeiten von Gemeinschaftsunternehmen zu unterscheiden. Beim Gemeinschaftsunternehmen bezieht sich die Entscheidungsgewalt der beteiligten Unternehmen auf das Nettovermögen, bei der gemeinschaftlichen Aktivität auf die von jedem Partner eingebrachten Vermögenswerte und Verpflichtungen. Partner einer gemeinschaftlichen Aktivität bilanzieren die von ihnen eingebrachten Vermögenswerte und Verpflichtungen nach den jeweils einschlägigen IFRS. Partner in einem Gemeinschaftsunternehmen bilanzieren ihren Anteil nach der Equity-Methode gemäß IAS 28.	Gemeinschaftsunternehmen werden bereits nach der Equity-Methode bilanziert. Gemeinschaftliche Tätigkeiten sind im Konsolidierungskreis nicht enthalten. Es haben sich keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben.	01.01.2014	zulässig IFRS 10, 11, 12, IAS 27r, 28r zugleich
IFRS 12	In IFRS 12 werden Angaben zu Tochter-, Gemeinschafts- und assoziierten Unternehmen zusammengeführt und ergänzt.	Angaben zu Tochter-, Gemeinschafts- und assoziierten Unternehmen im Konzernabschluss wurden ergänzt.	01.01.2014	zulässig auch auszugswise und unabhängig von IFRS 10–11, IAS 27r und IAS 28r
IAS 27r	Der Anwendungsbereich des Standards wurde auf die Bilanzierung von separaten Abschlüssen reduziert.	Der Flughafen München stellt einen Konzernabschluss auf. Für die Anwendung der Vorschrift besteht kein Raum.	01.01.2014	zulässig IFRS 10, 11, 12, IAS 27r, 28r zugleich
IAS 28r	Der Standard beinhaltet Folgeänderungen aufgrund der Einführung von IFRS 10, 11 und 12.	Es ergaben sich keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.	01.01.2014	zulässig IFRS 10, 11, 12, IAS 27r, 28r zugleich
IFRS 13	IFRS 13 beinhaltet allgemeingültige Bestimmungen zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts. Zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts muss ein Unternehmen das Bewertungsobjekt und den Markt, auf dem dieses Objekt gehandelt wird, identifizieren. Zudem hat ein Unternehmen für nicht finanzielle mit dem beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte festzulegen, ob diese einzeln oder nur in Verbindung mit anderen Objekten und Schulden bewertet werden können. Der Standard stellt Bewertungsverfahren für Objekte vor, deren Wert nicht unmittelbar beobachtet werden kann, und gliedert die Bewertungsverfahren in eine dreistufige Bewertungshierarchie.	Die zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts finanzieller Vermögenswerte angewandten Verfahren für Bewertung und Angaben im Anhang werden angepasst. Der neue Standard ist prospektiv anzuwenden. Vorjahresangaben werden nicht angepasst. Angaben zum beizulegenden Zeitwert sind daher nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar.	01.01.2013	nicht relevant

b) Noch nicht angewandte neue Vorschriften

Bis zum Datum der Aufstellung des vorliegenden Ab- schlusses wurde eine Vielzahl neuer IFRS und IFRIC sowie Änderungen und Ergänzungen zu bestehenden IAS/IFRS und SIC/IFRIC veröffentlicht, deren erstmalige Anwendung erst nach dem Bilanzstichtag vorgeschrieben beziehungs- weise erlaubt ist. Mit folgenden Ausnahmen geht der Flug- hafen München davon aus, dass sich aus der erstmaligen Anwendung dieser Vorschriften keine wesentlichen Aus- wirkungen auf den Konzernabschluss ergeben werden:

Vorschrift	Kurzbeschreibung	Auswirkungen	Erstmalige Anwendung innerhalb der EU	Vorzeitige Anwendung innerhalb der EU
IFRS 9, IFRS 7 und IAS 39	IFRS 9 beinhaltet ein neues allgemei- nes Modell zur Bilanzierung von Siche- rungsbeziehungen. Die wesentlichsten Änderungen im Vergleich zu den bis- herigen Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen sind: <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterter Umfang infrage kommen- der Grund- und Sicherungsgeschäfte • Neue Vorschriften zur Effektivität von Sicherungsbeziehungen, insbesondere Wegfall des 80–125%-Intervalls 	Auf Grundlage der neuen Vorschriften kann der Flughafen München alle Sicherungsbeziehungen als solche bilanzieren. Bisherige Restriktionen, etwa im Hinblick auf kombinierte Positionen, bestehen nicht mehr.	noch nicht festgelegt	noch nicht festgelegt

III. Konsolidierungskreis

1. Tochterunternehmen

Tochterunternehmen sind alle Unternehmen, die von der Flughafen München GmbH beherrscht werden.

Beherrschung liegt vor, wenn ein Unternehmen variable Rückflüsse aus seinem Engagement bei einem anderen Unternehmen bezieht, Entscheidungsgewalt über die wesentlichen Geschäftsaktivitäten dieses Unternehmens besitzt und diese Entscheidungsgewalt dazu nutzen kann, die variablen Rückflüsse zu beeinflussen.

Die Abschlüsse der Flughafen München GmbH und der Tochterunternehmen werden auf den gleichen Abschluss- stichtag aufgestellt.

Die in Kapitel IV. dargestellten Bilanzierungs- und Bewer- tungsmethoden werden von allen in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen angewandt.

Die Abschlüsse des Mutterunternehmens und der Tochterunternehmen werden bei der Aufstellung des Konzernabschlusses durch Addition gleichartiger Posten zusammengefasst.

Im Rahmen der Kapitalkonsolidierung werden die Buch- werte der Beteiligungen des Mutterunternehmens gegen das dem Mutterunternehmen zuzurechnende anteilige Eigenkapital verrechnet.

Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am Netto- vermögen konsolidierter Tochterunternehmen werden ebenso wie der Anteil dieser Gesellschafter am Gesamt- ergebnis getrennt erfasst und ausgewiesen.

Eliminiert werden darüber hinaus konzerninterne Geschäftsvorfälle, Salden, Aufwendungen und Erträge sowie Gewinne und Verluste aus Transaktionen zwischen den vollkonsolidierten Unternehmen.

Transaktionen mit Anteilen an Tochterunternehmen werden als Geschäfte unter Anteilseignern bilanziert, sofern sie nicht zur Begründung oder zum Verlust der Beherrschung des Tochterunternehmens führen.

2. Assoziierte Unternehmen

Unternehmen, deren finanz- und geschäftspolitische Ent- scheidungen die Flughafen München GmbH maßgeblich beeinflussen kann, ohne diese allein oder gemeinschaftlich mit einem anderen Unternehmen zu beherrschen, sind assoziierte Unternehmen.

Grundlage der Einbeziehung assoziierter Unternehmen ist der letzte verfügbare Abschluss des assoziierten Unternehmens. Bei abweichenden Abschlussstichtagen muss das assoziierte oder gemeinschaftlich geführte Unternehmen einen Zwischenabschluss aufstellen. Sollte dies nicht möglich sein, darf auch ein Abschluss mit abweichendem Stichtag zur Anwendung der Equity-Bilanzierung herangezogen werden, sofern die Abweichung zwischen den Stichtagen nicht größer als drei Monate ist. Dieser ist um die bilanziellen Auswirkungen wesentlicher Geschäftsvorfälle zwischen den Abschlussstichtagen anzupassen.

Im Erwerbszeitpunkt werden Beteiligungen an assoziierten Unternehmen mit den Anschaffungskosten bewertet. Nach dem erstmaligen Ansatz wird der Equity-Wert der Beteiligung zu jedem Abschlussstichtag um die anteiligen Veränderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens angepasst. Dabei werden ergebnisneutrale Eigenkapitalveränderungen des assoziierten Unternehmens im sonstigen Ergebnis erfasst. Im Übrigen erfolgt die Erfassung ergebniswirksam.

An jedem dem Erwerbszeitpunkt folgenden Abschlussstichtag ist zu prüfen, ob der Buchwert der Beteiligung den erzielbaren Betrag unterschreitet und eine Wertminderung oder die Rücknahme einer Wertminderung erforderlich ist.

Gewinne und Verluste, die aus Transaktionen zwischen einem vollkonsolidierten Unternehmen und einem mit dem Eigenkapitalwert bilanzierten Unternehmen stammen, werden der Anteilsquote entsprechend eliminiert, soweit für die Vermögenswerte aus solchen Transaktionen nicht bereits eine Wertminderung im Abschluss des assoziierten Unternehmens erfasst wurde.

Die in Kapitel IV. dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden auch auf die in den Konzernabschluss einbezogenen assoziierten Unternehmen angewandt.

3. Zusammensetzung des Konsolidierungskreises

a) Tochterunternehmen

Der Konsolidierungskreis der Flughafen München GmbH umfasst die folgenden Tochterunternehmen:

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Konsolidierung	Beteiligung in %	
				31.12.13	31.12.12
aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH	München	Passagierabfertigung	aufgrund Stimmrechtsmehrheit	100	100
AeroGround Flughafen München GmbH ¹⁾	München	Bodenverkehr	Stimmrechtsmehrheit	100	100
Allresto Flughafen München Hotel und Gaststätten GmbH ¹⁾	München	Gastronomie und Hotel	Stimmrechtsmehrheit	100	100
CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH	Freising	Sicherheit	Stimmrechtsmehrheit	100	100
Cargogate Flughafen München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH ¹⁾	München	Frachtabfertigung	Stimmrechtsmehrheit	100	100
eurotrade Flughafen München Handels-GmbH ¹⁾	München	Einzelhandel	Stimmrechtsmehrheit	100	100
InfoGate Information Systems GmbH ¹⁾	Freising	Information	Stimmrechtsmehrheit	100	100
Flughafen München Baugesellschaft mbH	Oberding	Bauherrenvertretung	Vertrag	60	60
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG ¹⁾	Oberding	Terminalbetrieb	Vertrag	60	60
MAC Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG ¹⁾	Grünwald	Immobilienfinanzierung	Stimmrechtsmehrheit	95	95
MFG Flughafen-Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Alpha KG ¹⁾	Grünwald	Immobilienfinanzierung	Vertrag	0	0
MFG Flughafen-Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Beta KG ¹⁾	Grünwald	Immobilienfinanzierung	Vertrag	0	0
MFG Flughafen-Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Gamma oHG ¹⁾	Grünwald	Immobilienfinanzierung	Vertrag	0	0
München Airport Center Betriebsgesellschaft MAC mbH	Grünwald	Immobilienmanagement	Vertrag	0	0

¹⁾Hinsichtlich der Offenlegung des Jahresabschlusses wird von der Befreiungsmöglichkeit der §§ 264 Abs. 3 beziehungsweise 264b HGB Gebrauch gemacht.

Mit Erwerb von Grundstück und Gebäude (ehemalige Luftpostleitstelle) der Malto Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG [Malto] wurde der Leasingvertrag zwischen der Flughafen München GmbH und dieser Objektgesellschaft zum 31.03.2013 beendet. Die in dem Leasingvertrag getroffenen Vereinbarungen über die Durchführung der Geschäftstätigkeit der Malto waren Grundlage für

die Konsolidierung der Malto. Infolge der Beendigung des Leasingvertrags wurde die Gesellschaft zeitgleich entkonsolidiert.

Im Geschäftsjahr 2012 wurde die InfoGate Information Systems GmbH, Freising, erstmals in den Konsolidierungskreis einbezogen. Es handelte sich um einen Zugang durch Gründung.

b) Assoziierte Unternehmen

Folgende Unternehmen sind assoziierte Unternehmen. Sie wurden nach dem Equity-Ansatz bewertet:

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Beteiligung in %	
			31.12.13	31.12.12
EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH	Freising	Enteisen und Flugzeugschleppen	49	49

Die folgenden Tochterunternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden nicht in den Konzernabschluss einbezogen, da sie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von untergeordneter Bedeutung sind:

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Art	Beteiligung in %	
				31.12.13	31.12.12
FMV – Flughafen München Versicherungsvermittlungsgesellschaft mbH	Freising	Versicherungsvermittlung	TU ¹⁾	100	100
Munich Airport International Beteiligungs-GmbH	München	Beteiligungsmanagement	TU ¹⁾	100	-
MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH	Oberding	Medizinische Dienstleistungen	JV ²⁾	51	51

¹⁾TU = Tochterunternehmen

²⁾JV = Gemeinschaftsunternehmen

Aufgrund der Nichteinbeziehung wird der Konzernumsatz um 0,43 % [2012: 0,41 %] niedriger ausgewiesen.

IV. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

1. Sachanlagevermögen

Aufwendungen für den Erwerb oder die Herstellung langfristiger materieller Vermögenswerte sind als Sachanlagen anzusetzen, soweit sie sich in der Verfügungsmacht des Konzerns befinden, verlässlich bestimmt werden können und mit überwiegender Wahrscheinlichkeit künftigen wirtschaftlichen Nutzen bringen.

Der erstmalige Ansatz von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Dabei umfassen die Anschaffungs- und Herstellungskosten alle dem Erwerb direkt zurechenbaren Kosten. Die Herstellungskosten umfassen alle dem Herstellungsvorgang direkt zurechenbaren Kosten. Dabei handelt es sich um Einzelkosten und anteilige Gemeinkosten. Die Folgebewertung erfolgt mit den fortgeführten Anschaffungs- und Herstellungskosten. Die Neubewertungsmethode wird im Konzern nicht angewandt.

Instandhaltungs- und Wartungsmaßnahmen werden aufwandswirksam erfasst. Nachträgliche Anschaffungs- oder Herstellungskosten wie beispielsweise Ersatz- oder Erweiterungsinvestitionen werden nur dann als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten eines Vermögenswerts erfasst, wenn sie für sich genommen als Vermögenswert angesetzt werden können.

Grundstücke werden nicht planmäßig abgeschrieben. Alle übrigen Vermögenswerte werden linear entsprechend ihren erwarteten wirtschaftlichen Nutzungsdauern planmäßig abgeschrieben.

Der Konzern wendet insbesondere für Gebäude den Komponentenansatz an. Danach sind die kumulierten Anschaffungs- und Herstellungskosten eines Gebäudes in Bestandteile unterschiedlicher Nutzungsdauer zu zerlegen und getrennt abzuschreiben. Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der Gebäude werden in die Bestandteile Rohbau und Fassade, Dächer sowie Innenausstattung und Technik zerlegt und gesondert abgeschrieben.

Im Konzernabschluss gelten die folgenden Nutzungsdauern:

Gebäude	
Rohbau und Fassade	50 Jahre
Dächer	20 Jahre
Innenausstattung und Technik	25 Jahre
Verkehrsflächen	
	35 Jahre
Betriebsflächen	
	15–25 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	
Flugbetriebsflächen	40 Jahre
Flugtechnische Anlagen	10–20 Jahre
Ver- und Entsorgungsanlagen	15–35 Jahre
Andere Anlagen und Maschinen	15–20 Jahre
Betriebsausstattung	
Mobiles Gerät Betrieb und Abfertigung	9–10 Jahre
Möbiliar und Einrichtungen	10–14 Jahre
Fuhrpark	10 Jahre
Andere Betriebsausstattung	3–10 Jahre

Die Nutzungsdauern und erwarteten Restwerte von Sachanlagen werden zum Ende einer jeden Berichtsperiode überprüft.

Unterschreitet der erzielbare Betrag einer Sachanlage deren Buchwert, wird die Sachanlage außerplanmäßig ergebniswirksam auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben.

Gewinne und Verluste aus Anlagenabgängen werden durch Vergleich des Verkaufserlöses mit dem Restbuchwert ermittelt. Sie sind in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung unter den sonstigen Erträgen und sonstigen Aufwendungen enthalten.

2. Immaterielle Vermögenswerte

a) Erworbene immaterielle Vermögenswerte

Aufwendungen für den Erwerb langfristiger immaterieller Vermögenswerte sind anzusetzen, soweit diese sich in der Verfügungsmacht des Konzerns befinden, verlässlich bestimmt werden können und dem Konzern mit überwiegender Wahrscheinlichkeit künftigen wirtschaftlichen Nutzen bringen.

Die Anschaffungskosten umfassen alle Aufwendungen, die notwendig sind, um den Vermögenswert in Betriebsbereitschaft zu versetzen.

Von Emissionsrechten abgesehen, sind die Nutzungsdauern der erworbenen immateriellen Vermögenswerte bestimmt und betragen zwischen drei und zehn Jahre. Die planmäßige Abschreibung erfolgt linear über die erwartete wirtschaftliche Nutzungsdauer.

b) Selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte

Kosten für selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte werden aktiviert, sobald ein Herstellungsprojekt die Entwicklungsphase erreicht hat und die nachfolgenden Kriterien kumulativ erfüllt sind:

- technische Machbarkeit
- Fertigstellungsabsicht
- Fähigkeit zur Nutzung
- Nachweis über den künftigen wirtschaftlichen Nutzen in Form von Umsatzerlösen oder Aufwandsersparnis
- Ressourcenverfügbarkeit
- verlässliche Bestimmung der Projektaufwendungen

Bei den selbsterstellten immateriellen Vermögenswerten handelt es sich um Spezialsoftware für den Flughafenbetrieb. Der Ansatz der selbsterstellten immateriellen Vermögenswerte erfolgt zu Herstellungskosten. Diese umfassen alle direkt zurechenbaren Kosten.

Aufwendungen, die die Ansatzvoraussetzungen nicht erfüllen, werden sofort aufwandswirksam erfasst. Einmal als Aufwand erfasste Entwicklungskosten werden nicht in Folgeperioden aktiviert.

Die Nutzungsdauer der selbsterstellten immateriellen Vermögenswerte ist bestimmbar. Sie beträgt fünf Jahre. Planmäßige Abschreibungen erfolgen linear.

c) Emissionsrechte

Emissionsrechte werden bei erstmaligem Ansatz mit den Anschaffungskosten bewertet. Die Folgebewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Die Nutzungsdauer von Emissionsrechten ist grundsätzlich nicht bestimmbar. Daher wird der Buchwert dieser Rechte jährlich mit dem erzielbaren Betrag verglichen und gegebenenfalls abgewertet. Emissionsrechte werden auf aktiven Märkten gehandelt. Der erzielbare Betrag entspricht dem Marktwert abzüglich Transaktionskosten.

3. Fremdkapitalkosten

Soweit bis zum Erreichen der Betriebsbereitschaft eines Vermögenswerts ein beträchtlicher Zeitraum vergeht (qualifizierte Vermögenswerte), werden die dem Erwerb oder der Herstellung des Vermögenswerts direkt zurechenbaren Fremdkapitalkosten aktiviert.

Aktivierungsfähige Fremdkapitalkosten umfassen Zinsaufwendungen direkter und indirekter Finanzierungsquellen. Sie werden aus dem nach der Effektivzinsmethode bestimmten Zinsaufwand abgeleitet.

Der Ansatz von Fremdkapitalkosten beginnt mit dem Anschaffungs- oder Herstellungsbeginn und endet mit Erreichen der Betriebsbereitschaft.

4. Wertminderungstest

Der Konzern prüft an jedem Abschlussstichtag, ob Anhaltspunkte für die außerplanmäßige Wertminderung von Vermögenswerten vorliegen. Liegt ein solcher Anhaltspunkt vor, schätzt der Konzern den erzielbaren Betrag der Vermögenswerte und vergleicht diesen mit dem Buchwert. Erzielbarer Betrag ist der höhere Betrag aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Verkaufskosten und Nutzungswert. Nutzungswert ist der Barwert der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse, die aus der fortgeführten Nutzung der betroffenen Vermögenswerte voraussichtlich erzielt werden können. Liegt der erzielbare Betrag unter dem Buchwert des Vermögenswerts, so wird die Differenz zum Buchwert aufwandswirksam erfasst.

Vermögenswerte, die nur in Zusammenhang mit anderen Vermögenswerten Zahlungsmittelzuflüsse erzeugen können, werden zu zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zusammengefasst. Die Zusammenfassung endet, sobald Einheiten erreicht werden, die Zahlungsmittelzuflüsse erzeugen, welche von den Zahlungsmittelzuflüssen aus anderen Einheiten unabhängig sind.

5. Langfristige Vermögenswerte, die zur Veräußerung gehalten werden

Langfristige Vermögenswerte werden als zur Veräußerung gehalten eingestuft, wenn der zugehörige Buchwert durch ein Veräußerungsgeschäft und nicht durch fortgeführte Nutzung realisiert werden soll. Voraussetzungen für die Einstufung als zur Veräußerung verfügbar sind:

- Möglichkeit zur Veräußerung im gegenwärtigen Zustand und zu allgemein üblichen Konditionen
- höchstwahrscheinliche Veräußerung binnen Jahresfrist

Langfristige Vermögenswerte, die zur Veräußerung gehalten werden, werden nicht planmäßig abgeschrieben. Die Folgebewertung erfolgt zum Restbuchwert abzüglich kumulierter Wertminderungen. Bewertungsmaßstab zur Ermittlung des Wertminderungsbedarfs ist der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten.

6. Immobilien, die als Finanzinvestition gehalten werden

Im Gegensatz zu selbstgenutzten Immobilien werden als Finanzinvestition gehaltene Immobilien nicht im Rahmen der üblichen betrieblichen Tätigkeit, sondern ausschließlich zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zur Vereinnahmung von Wertsteigerungen verwendet.

Zu den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien zählen alle Grundstücke und Gebäude mit unbestimmter Verwendung. Der Konzern ordnet zudem alle fremdgenutzten Gebäude und Grundstücke, mit denen Einnahmen erzielt werden, die unabhängig vom übrigen Flughafenbetrieb anfallen, den Finanzinvestitionen zu. Aus diesem Grund werden beispielsweise vermietete Hangars als selbstgenutzte Immobilien, vermietete Verwaltungsgebäude dagegen als Finanzinvestitionen eingestuft.

Der erstmalige Ansatz von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Dabei umfassen die Anschaffungs- oder Herstellungskosten alle dem Erwerb direkt zurechenbaren Kosten. Die Folgebewertung erfolgt mit den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Die Neubewertungsmethode wird im Konzern nicht angewandt.

Sobald als Finanzinvestition gehaltene Immobilien einer betrieblichen Verwendung zugeführt werden, erfolgt eine Umbuchung in das selbstgenutzte Sachanlagevermögen. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten zugeordnet, sobald die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind (siehe Kapitel IV.5.).

Die Folgebewertung der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien entspricht den Folgebewertungsmethoden für selbstgenutzte Immobilien.

7. Leasing

Bei allen Vereinbarungen, die ein Recht auf die Nutzung eines Vermögenswertes gegen eine Reihe von Zahlungen beinhalten, handelt es sich um Leasingverhältnisse.

Behält der Leasinggeber im Wesentlichen alle mit dem Eigentum am Leasingobjekt verbundenen Chancen und Risiken zurück, handelt es sich bei der zugrunde liegenden Vereinbarung um ein operatives Leasingverhältnis. In diesem Fall wird das Leasingentgelt linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand oder Ertrag erfasst.

Werden im Wesentlichen alle mit dem Eigentum am Leasingobjekt verbundenen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen, handelt es sich bei der zugrunde liegenden Vereinbarung um ein Finanzierungsleasingverhältnis. In diesem Fall werden das Leasingobjekt und eine Leasingverbindlichkeit im Abschluss des Leasingnehmers angesetzt. Das Leasingobjekt wird über die wirtschaftliche Nutzungsdauer oder die Dauer des Leasingverhältnisses abgeschrieben, soweit diese kürzer ist. Die Leasingzahlungen werden in einen Zins- und einen Tilgungsanteil geteilt. Der Tilgungsanteil mindert die Leasingverbindlichkeit, der Zinsanteil wird aufwandswirksam erfasst.

8. Finanzinstrumente

a) Klassifikation

Bei erstmaligem Ansatz ordnet der Flughafen München Finanzinstrumente entsprechend ihren Eigenschaften und den Absichten der Geschäftsführung einer der nachfolgend beschriebenen Bewertungskategorien zu.

Erfolgswirksam mit dem beizulegenden Zeitwert zu bewerten sind derivative Finanzinstrumente, die keiner Sicherungsbeziehung angehören, und originäre Finanzinstrumente, die mit Handelsabsicht erworben wurden. Sie werden unter den kurzfristigen Vermögenswerten oder Schulden ausgewiesen, es sei denn, der Ausgleich wird in mehr als zwölf Monaten nach dem Abschlussstichtag erwartet. Derivate ohne Sicherungsbeziehung werden grundsätzlich unter den kurzfristigen Vermögenswerten beziehungsweise Schulden gezeigt.

Kredite und Forderungen sind originäre finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbar Zahlungen, die nicht auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Sie werden unter den kurzfristigen Vermögenswerten ausgewiesen, es sei denn, die Fälligkeit tritt mehr als zwölf Monate nach dem Abschlussstichtag ein.

Zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode sind alle Finanzschulden zu bewerten, die nicht mit dem beizulegenden Zeitwert zu bewerten sind. Sie werden unter den kurzfristigen Schulden ausgewiesen, es sei denn, mit der Tilgung wird in mehr als zwölf Monaten nach dem Abschlussstichtag gerechnet.

b) Ansatz und Bewertung

Marktübliche Käufe und Verkäufe von Finanzinstrumenten werden am Handelstag bilanziert.

Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, wenn die Rechte auf Zahlungsströme aus dem Finanzinstrument erloschen oder unter Übertragung aller wesentlichen inhaberspezifischen Chancen und Risiken auf einen Dritten übergegangen sind. Finanzschulden werden nur bei Erfüllung, Kündigung oder Verfall ausgebucht.

Alle Finanzinstrumente, die nicht erfolgswirksam mit dem beizulegenden Zeitwert zu bewerten sind, werden bei erstmaligem Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert zuzüglich Transaktionskosten bewertet. Die übrigen Finanzinstrumente werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet, Transaktionskosten aufwandswirksam erfasst.

Im Anschluss an den erstmaligen Ansatz werden Finanzinstrumente erfolgswirksam mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet, es sei denn, sie gehören der Kategorie Kredite und Forderungen oder den originären Finanzschulden an. In diesem Fall erfolgt die Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode.

Gewinne oder Verluste aus der Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert werden im sonstigen Finanzergebnis unter den sonstigen Gewinnen [netto] beziehungsweise den sonstigen Verlusten [netto] ausgewiesen. Das sonstige Finanzergebnis beinhaltet keine Zinsabgrenzungseffekte.

Effektivzins ist der Zinssatz, mit dem die erwarteten Zahlungsströme aus einem Finanzinstrument (einschließlich Gebühren) auf den im Ermittlungszeitpunkt anzusetzenden Buchwert diskontiert werden können. Bei Schätzungsänderungen wird der ursprünglich berechnete Effektivzins beibehalten. Bei variabel verzinsten Schuldtiteln wird der Effektivzins laufend angepasst. Bei Darlehensmodifikationen, die zur Ausbuchung des ursprünglichen und Erfassung eines neuen Darlehens führen, wird für die verbleibende Laufzeit ein neuer Effektivzins berechnet.

Die Bilanzierung von Finanzgebühren richtet sich nach deren Gehalt. Gebühren, die für erbrachte Leistungen erhoben werden, sind sofort ergebniswirksam zu erfassen. Andernfalls erfolgt ihre Berücksichtigung als Transaktionskosten (Erfassung im Zugangsbuchwert und Verteilung mittels der Effektivzinsmethode bei Finanzinstrumenten mit fester Zinsbindung beziehungsweise lineare Verteilung über die Laufzeit bei variabler Zinsbindung). Bereitstellungsgebühren werden bis zur Darlehensauszahlung unter den abgegrenzten Aufwendungen angesetzt. Soweit mit der Darlehensauszahlung nicht mehr gerechnet wird, ist der angesammelte Betrag sofort ergebniswirksam aufzulösen.

c) Saldierung

Finanzielle Vermögenswerte und Finanzschulden werden im vorliegenden Konzernabschluss saldiert, soweit die zivilrechtlichen Voraussetzungen für die Aufrechnung nach § 387 ff. BGB am Bilanzstichtag gegeben sind und die Geschäftsleitung die Aufrechnung oder einen simultanen Ausgleich beabsichtigt.

d) Wertberichtigung und Wertaufholung

Zu jedem Abschlussstichtag werden alle finanziellen Vermögenswerte einzeln dahingehend untersucht, ob objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Objektive Hinweise auf die Wertminderung eines finanziellen Vermögenswerts liegen vor, wenn seit dem erstmaligen Ansatz ein Ereignis (Verlustereignis) mit verlässlich bestimmbar negativen Auswirkungen auf die künftigen Zahlungsmittelflüsse aus dem Vermögenswert eingetreten ist.

Als Verlustereignisse gelten erhebliche Refinanzierungsschwierigkeiten, Zahlungsausfälle, Herabsetzung der Kreditwürdigkeit oder Insolvenz.

Die Differenz zwischen dem Restbuchwert und dem Barwert der Zahlungsmittelflüsse unter Berücksichtigung des Verlustereignisses und der Beibehaltung des ursprünglichen Effektivzinses wird als Wertberichtigung in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung erfasst.

Soweit in einer der folgenden Geschäftsperioden Ereignisse eintreten, die darauf hinweisen, dass sich die künftigen Zahlungsmittelflüsse aus dem finanziellen Vermögenswert wieder dem ursprünglichen Niveau annähern [zum Beispiel durch eine Erhöhung der Kreditwürdigkeit], wird eine Wertaufholung in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung erfasst.

e) Derivate in Sicherungsbeziehungen

Die folgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden können nur auf Derivate angewandt werden, die in eine hocheffektive, hinreichend dokumentierte Sicherungsbeziehung eingebracht wurden. Alle übrigen Derivate sind erfolgswirksam mit dem beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Derivate in Sicherungsbeziehungen werden am Handelstag angesetzt. Sie werden bei erstmaligem Ansatz und in der Folge mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Erfassung von Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts hängt von der Art des Grundgeschäfts und der Sicherungsbeziehung ab. Der Flughafen München unterscheidet die folgenden Arten von Sicherungsbeziehungen:

Absicherung des beizulegenden Zeitwerts (Fair Value Hedge): Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des Sicherungsinstruments und Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des Grundgeschäfts im Hinblick auf das

gesicherte Risiko werden ergebniswirksam erfasst. Dabei wird der effektive Teil der Änderung unter den Finanzierungsaufwendungen oder -erträgen und der ineffektive Teil im sonstigen Finanzergebnis unter den sonstigen Gewinnen [netto] beziehungsweise den sonstigen Verlusten [netto] ausgewiesen.

Mit Beendigung eines Fair Value Hedge wird die Zeitwertbewertung des Grundgeschäfts beendet. Bei einem zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrument wird auf Basis des im Beendigungszeitpunkt vorliegenden Buchwerts und der noch ausstehenden Zahlungsströme ein neuer Effektivzins bestimmt. Der Effektivzins wird der Folgebewertung bis zum Abgang des Grundgeschäfts zugrunde gelegt.

Absicherung von Zahlungsmittelströmen (Cash Flow Hedge): Der effektive Anteil der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des Sicherungsinstruments wird ergebnisneutral in der Sicherungsrücklage, der ineffektive Anteil ergebniswirksam im sonstigen Finanzergebnis unter den sonstigen Gewinnen [netto] beziehungsweise den sonstigen Verlusten [netto] erfasst. Die in der Sicherungsrücklage erfassten Wertänderungen werden in jedem Zahlungszeitpunkt zum Ausgleich des Ergebniseffekts aus den abgesicherten Zahlungsströmen des Grundgeschäfts in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert [Reklassifizierung].

Auch nach Beendigung eines Cash Flow Hedge verbleiben die bis dato angesammelten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts bis zum Eintritt der abgesicherten Transaktion in der Sicherungsrücklage. Die in der Sicherungsrücklage erfassten Wertänderungen werden in jedem Zahlungszeitpunkt zum Ausgleich des Ergebniseffekts aus den abgesicherten Zahlungsströmen des Grundgeschäfts in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert [Reklassifizierung]. Die Zeitwertbewertung des Sicherungsinstruments wird fortan im sonstigen Finanzergebnis unter den sonstigen Gewinnen [netto] beziehungsweise den sonstigen Verlusten [netto] erfasst.

Spätestens zu Beginn der Absicherung werden Sicherungsbeziehungen, Risikomanagementziele und -strategien des Konzerns im Hinblick auf die Absicherung formal festgelegt und dokumentiert. Dabei werden Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft identifiziert, die Art der Sicherungsbeziehung bestimmt, die Ziele der Sicherungsstrategie und die Methoden der Effektivitätsmessung festgehalten. Der Flughafen München überwacht die Effektivität der Sicherungsbeziehung vom Zeitpunkt des Sicherungsbeginns bis zum Ende der Sicherungsbeziehung.

Angaben zum beizulegenden Zeitwert der Derivate in Sicherungsbeziehungen sind dem Kapitel VII.16. zu

entnehmen, Angaben zu den Veränderungen der Sicherungsrücklage sind in Kapitel VII.12. zu finden. Entsprechend der Fristigkeit des zugehörigen Grundgeschäfts wird der volle Buchwert eines Derivats als kurz- oder langfristig eingestuft.

9. Vorräte

Das Vorratsvermögen wird mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungskosten und Nettoveräußerungswert bewertet. Das zur Bestimmung der Anschaffungskosten verwendete Verbrauchsfolgeverfahren ist die Fifo-Methode.

Der Nettoveräußerungswert ist dagegen der Verkaufserlös abzüglich erwarteter Kosten bis zur Veräußerung.

10. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden angesetzt, sobald der Flughafen München einen Anspruch auf Vergütung für ausgeführte Lieferungen oder erbrachte Leistungen erworben hat. Sie werden unter den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen, soweit der Fälligkeitstermin mehr als zwölf Monate nach dem Abschlussstichtag liegt. Im Übrigen erfolgt der Ausweis unter den kurzfristigen Vermögenswerten.

Bei erstmaligem Ansatz werden Forderungen mit dem beizulegenden Zeitwert und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode unter Abzug von Wertminderungen bewertet.

11. Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel umfassen den Zahlungsmittelbestand und kurzfristige Geldanlagen. Dem Zahlungsmittelbestand werden Barmittel und Geldanlagen mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten zugerechnet. Geldanlagen mit Ursprungslaufzeiten über drei Monate werden dem Zahlungsmittelbestand nur dann zugerechnet, wenn sie keiner wesentlichen Wertschwankung unterliegen und jederzeit ohne Risikoabschlag liquidiert werden können. Ansonsten erfolgt der Ausweis unter den kurzfristigen Geldanlagen.

12. Sonstige Vermögenswerte und abgegrenzte Aufwendungen

Sonstige Vermögenswerte werden angesetzt, soweit sie mit überwiegender Wahrscheinlichkeit zu einem Zufluss wirtschaftlichen Nutzens führen und verlässlich bewertet werden können.

Abgegrenzte Aufwendungen werden angesetzt, soweit in der Berichtsperiode Zahlungen erfolgen, die erst in künftigen Perioden als Aufwand zu erfassen sind.

13. Eigenkapital

a) Abgrenzung von Eigen- und Fremdkapital

Die vom Flughafen München ausgegebenen Finanzinstrumente werden entsprechend dem wirtschaftlichen Gehalt der Vereinbarungen als Eigen- oder Fremdkapital eingestuft. Als Eigenkapital gelten dabei alle passiven Finanzinstrumente, die keine Schulden sind.

b) Personengesellschaften

Der Konsolidierungskreis beinhaltet Personenhandelsgesellschaften mit nicht beherrschenden Anteilen. Anteile an deutschen Personengesellschaften sind mit einem Kündigungsrecht ausgestattet, das durch den Gesellschaftsvertrag nicht abbedungen werden kann. Der Kündigende Gesellschafter kann gegenüber den übrigen Gesellschaftern einen Anspruch auf Abfindung geltend machen. Daher werden Anteile an Personengesellschaften, soweit sie nicht beherrschenden Gesellschaftern zuzuordnen sind, im Konzernabschluss als Finanzschulden eingestuft. Im vorliegenden Konzernabschluss werden sie als »Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften« ausgewiesen.

Die dem vorliegenden Konzernabschluss nach den verpflichtend zu beachtenden Vorschriften der IFRS zugrunde liegenden Abgrenzungsregeln weichen von den im deutschen Rechtsraum geltenden Unterscheidungsmethoden für Eigen- und Fremdkapital ab. In handelsrechtlichen Konzernabschlüssen wären Anteile nicht beherrschender Gesellschafter an Personengesellschaften dem Eigenkapital zuzuordnen.

Im Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes werden diese Finanzschulden mit dem beizulegenden Zeitwert, das heißt mit dem Barwert der erwarteten Abfindungsverpflichtung im frühestmöglichen Kündigungszeitpunkt, bewertet.

Die Folgebewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode. Einlagen und Entnahmen mit Auswirkungen auf die Höhe des Abfindungsanspruchs werden der Abfindungsverpflichtung gutgeschrieben beziehungsweise belastet.

14. Tatsächliche und latente Ertragsteueransprüche und -schulden

Der Steueraufwand der Periode umfasst tatsächliche und latente Ertragsteuern. Ertragsteuern werden ergebniswirksam erfasst, es sei denn, sie beziehen sich auf Geschäftsvorfälle, die im sonstigen Ergebnis oder direkt im Eigenkapital erfasst werden. In diesem Fall erfolgt ihre Erfassung analog im sonstigen Ergebnis oder direkt im Eigenkapital.

Tatsächliche Steueransprüche und -schulden werden auf Grundlage der für den Flughafen München zum Abschlussstichtag gültigen Steuergesetze bewertet.

Latente Steueransprüche und -schulden werden auf Basis eines zweistufigen Bilanzvergleichs für abzugsfähige oder zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Buchwerten der Vermögenswerte und Schulden nach einschlägigen IFRS und den steuerlichen Wertansätzen ermittelt. Darüber hinaus werden latente Steueransprüche auch für ungenutzte steuerliche Verlustvorträge angesetzt.

Der Ansatz latenter Steuern auf abzugsfähige temporäre Differenzen und Verlustvorträge ist dabei auf den Betrag begrenzt, der voraussichtlich aus hinreichend verfügbarem zu versteuernden Einkommen, zu versteuernden temporären Differenzen oder aufgrund von Steuergestaltungsmöglichkeiten genutzt werden kann. Der Planungshorizont für die Prüfung der Realisierbarkeit von Steuerentlastungen aus Verlustvorträgen beträgt höchstens fünf Jahre.

Der Ansatz latenter Steuern für temporäre Differenzen aus dem erstmaligen Ansatz eines Geschäfts- oder Firmenwerts oder für temporäre Differenzen, die erfolgsneutral entstanden sind, ist generell unzulässig.

Latente Steueransprüche und -schulden sind mit den Steuersätzen zu bewerten, die im Zeitpunkt der Umkehr temporärer Differenzen oder der Nutzung steuerlicher Verlustvorträge voraussichtlich Gültigkeit besitzen. Zukünftige Steuersatzänderungen beziehungsweise Steuergesetzänderungen sind vorwegzunehmen, sobald der Erfüllung der materiellen Wirksamkeitsvoraussetzungen für ihre Einführung im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens keine Hindernisse mehr entgegenstehen. In Deutschland ist dies mit Zustimmung des Bundesrats zu den verabschiedeten Steuergesetzen der Fall.

Latente Steuern werden zudem auf temporäre Differenzen aus der Zwischenergebniseliminierung und der Aufwands- und Ertragskonsolidierung angesetzt. Latente Steuern auf temporäre Differenzen zwischen den Nettovermögenswerten eines Tochterunternehmens und dem steuerlichen Beteiligungsansatz werden nicht angesetzt, soweit der Flughafen München den Zeitpunkt der Umkehr dieser temporären Differenzen selbst bestimmen kann und mit einer Umkehr auf absehbare Zeit nicht gerechnet wird.

Latente Steueransprüche und -schulden sind zu saldieren, wenn der Flughafen München einen rechtlichen Anspruch auf Saldierung tatsächlicher Ertragsteueransprüche und -schulden erworben hat und die latenten Steueransprüche und -schulden gegenüber derselben Steuerbehörde bestehen. Im vorliegenden Konzernabschluss werden latente Steuern aus kurzfristigen Posten und latente Steuern aus langfristigen Posten gesondert saldiert. Auf Konzernebene erfolgt die Saldierung nur insoweit, als eine Aufrechnungsmöglichkeit aus ertragsteuerlichen Organschaften besteht.

15. Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer

a) Verpflichtungen aus Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses

Der Konzernabschluss beinhaltet leistungs- und beitragsorientierte Versorgungspläne. Eine Versorgungsmaßnahme ist beitragsorientiert, wenn neben der Zahlung fixer Beitragsleistungen keine weiteren Verpflichtungen im Hinblick auf die Altersversorgung der Arbeitnehmer (insbesondere keine Nachschusspflicht im Fall der Unterdeckung des Planvermögens) übernommen werden müssen. Alle anderen Maßnahmen zur Versorgung nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses sind leistungsorientiert. Typischerweise beinhaltet ein leistungsorientierter Versorgungsplan die Zusage von Pensionszahlungen in Abhängigkeit von Alter, Betriebszugehörigkeit und Arbeitsentgelt des Pensionsberechtigten.

Zahlungen für beitragsorientierte Versorgungspläne werden in der Periode aufwandswirksam erfasst, in der die versorgungsberechtigten Arbeitnehmer anspruchsbegründende Arbeitsleistungen erbringen. Der Flughafen München leistet Zahlungen an die Deutsche Rentenversicherung und an die Zusatzversorgungskasse der Bayerischen Versorgungskammer. Über die Beitragszahlung hinaus bestehen keine weiteren Verpflichtungen.

Für Verpflichtungen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden Rückstellungen angesetzt. Die Bewertung erfolgt nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren [»Projected Unit Credit Method«]. Dieses Verfahren spiegelt den versicherungsmathematischen Barwert der bereits erdienten Anwartschaft wider. Der Anwartschaftsbarwert wird unter Berücksichtigung künftiger Gehalts- und Rentensteigerungen sowie der Lebenserwartung der Pensionsberechtigten ermittelt. Die Bewertung von Ansprüchen auf Krankenversicherungsleistungen basiert auf versicherungsmathematischen Annahmen zum Krankheitskostentrend. Diskontsätze werden aus der zum Bewertungsstichtag vorliegenden Zinsstrukturkurve für hochwertige Unternehmensanleihen abgeleitet. Pensionszahlungen und Krankheitskosten bestreitet der Flughafen München aus laufenden Zahlungsmittelflüssen. Es bestehen keine Anlagen zur Deckung der Versorgungsverpflichtungen (Planvermögen).

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen und ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst.

b) Verpflichtungen aus Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen

Rückstellungen für Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen werden erfasst, soweit der Flughafen München verpflichtet ist, Arbeitsverhältnisse vor dem Renteneintrittsalter zu beenden, oder Abfindungen zahlen muss, wenn Arbeitnehmer freiwillig vorzeitig aus dem Arbeitsverhältnis ausscheiden. Voraussetzung für den Ansatz von Rückstellungen für Leistungen anlässlich der

Beendigung von Arbeitsverhältnissen ist, dass ein formgerechter detaillierter Plan vorliegt, aufgrund dessen Arbeitnehmer die oben genannten Leistungen einfordern können.

Aufstockungsbeträge, die aufgrund einer Altersteilzeitvereinbarung geleistet werden, werden nach den Grundsätzen für sonstige langfristige Leistungen an Arbeitnehmer bilanziert (siehe Kapitel IV.15.c)].

c) Verpflichtungen aus sonstigen langfristigen Leistungen an Arbeitnehmer

Sonstige langfristige Leistungen an Arbeitnehmer umfassen Rückstellungen für Dienstzeitjubiläen, Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeitvereinbarungen (Erfüllungsrückstand und Aufstockungsbeträge) und sonstige bezuschusste Gehaltsumwandlungen.

Die Bewertung der Verpflichtung erfolgt nach den unter Kapitel IV.15.a) dargestellten Grundsätzen und Methoden. Verpflichtungen aus Altersteilzeitvereinbarungen sind durch ein Planvermögen gedeckt. Der Barwert der Verpflichtung wird mit dem beizulegenden Zeitwert dieses Vermögens verrechnet. Ein Aktivüberhang wird unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

16. Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden angesetzt, wenn der Flughafen München aus einem vergangenen Ereignis die unentziehbare Pflicht zur Hingabe von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen an Dritte hat, die Verpflichtung verlässlich bewertet werden kann und mit einer Inanspruchnahme durch den Dritten mit überwiegender Wahrscheinlichkeit zu rechnen ist. Der Ansatz von Aufwandsrückstellungen ist generell verboten. Die Verpflichtung kann sowohl rechtlicher als auch faktischer Natur sein.

Für die Bewertung von sonstigen Rückstellungen für Einzelverpflichtungen ist der mit der höchsten Wahrscheinlichkeit eintretende Verpflichtungsbetrag maßgeblich. Werden Rückstellungen für eine große Anzahl gleichartiger Verpflichtungen angesetzt, erfolgt die Bewertung mit dem Erwartungswert.

Soweit der Barwert einer Verpflichtung wesentlich vom Nominalbetrag abweicht, werden Rückstellungen mit dem Barwert der erwarteten Verpflichtung angesetzt. Die der Verpflichtung innewohnenden Risiken werden bei der Ermittlung der erwarteten Ressourcenabflüsse berücksichtigt, die Abzinsung erfolgt dementsprechend mit dem risikolosen Vorsteuerzins.

Gegenwärtige Verpflichtungen, die im Zusammenhang mit belastenden Verträgen entstehen, werden als Rückstellungen erfasst. Das Bestehen eines belastenden Vertrags wird angenommen, wenn der Konzern Vertragspartner eines Vertrags ist, von dem erwartet wird, dass die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung des Vertrags den aus diesem Vertrag erwachsenden wirtschaftlichen Nutzen übersteigen werden.

17. Umsatzerlöse

Die Höhe der Umsatzerlöse entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Gegenleistung unter Berücksichtigung von Erlösschmälerungen.

a) Umsatzerlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen

Umsatzerlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen erfasst der Flughafen München, soweit entsprechende Leistungen erbracht oder in Anspruch genommen wurden.

Bei Beratungsprojekten erstreckt sich die Leistungserbringung regelmäßig über einen längeren Zeitraum. Umsatzerlöse werden in diesen Fällen linear oder entsprechend dem Leistungsfortschritt erfasst, soweit mit überwiegender Wahrscheinlichkeit vom erfolgreichen Abschluss des Gesamtprojekts oder der jeweiligen Leistungseinheit ausgegangen werden kann.

b) Umsatzerlöse aus Konzessionen

Die Erlöserfassung erfolgt grundsätzlich, soweit mit überwiegender Wahrscheinlichkeit von einem Ressourcenzufluss ausgegangen werden kann und die Erlöse der Höhe nach verlässlich bewertet werden können. Konzessionserlöse werden entsprechend den jeweiligen vertraglichen Grundlagen periodengerecht über den Konzessionszeitraum verteilt.

c) Umsatzerlöse aus dem Warenverkauf

Umsatzerlöse aus der Veräußerung von Gütern sind zu erfassen, wenn die maßgeblichen Chancen und Risiken aus dem Eigentum an den Gütern auf den Erwerber übergegangen sind. Im Falle der Warenveräußerung erfolgt dies in der Regel mit Übergabe der Produkte an den Kunden.

18. Beteiligungs- und Zinserträge

Beteiligungserträge werden erfasst, wenn der Rechtsanspruch auf Zahlung entstanden ist. Voraussetzung ist, dass es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern zufließen wird, und die Höhe der Erträge verlässlich bestimmt werden kann.

Zinserträge werden erfasst, wenn es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern zufließen wird, und die Höhe der Erträge verlässlich bestimmt werden kann.

19. Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts

a) Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert

Der Flughafen München bewertet derivative Finanzinstrumente und Darlehen in Sicherungsbeziehungen zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts fortlaufend mit dem beizulegenden Zeitwert.

Alle nicht-finanziellen Vermögenswerte sind mit den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet.

Folgende Methoden und Parameter wurden bei der Ermittlung beizulegender Zeitwerte zum Zweck der Bewertung angewandt:

T€	Beizulegender Zeitwert		Bewertungsmethode	Parameter	Angabe
	31.12.13	31.12.12			
			Art		Hierarchie⁹⁾
Zinsswaps	194	0	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II VI.16.a)
Devisentermingeschäfte	196	0	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II VI.16.a)
Zins- und Währungsswaps	0	10.458	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II VI.16.b)
Aktiva	390	10.458			VI.16.a)
Zinsswaps	66.095	102.933	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II VI.16.a)
Devisentermingeschäfte	95	10	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II VI.15.b)
Zins- und Währungsswaps	1.738	0	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II VI.16.c)
Darlehen in Fremdwährung	27.998	54.231	Barwertmethode	Diskontsätze ¹⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Stichtagskurse	II VI.15.b)
Passiva	95.926	157.174			

¹⁾ Abgeleitet aus Marktdaten

²⁾ Der Solvabilitätsverordnung entnommen

³⁾ Kontrahenten: abgeleitet aus Marktdaten, Flughafen München: abgeleitet aus aktuellen Kreditkonditionen

⁹⁾ I. S. v. IFRS 13.72 ff.; im Geschäftsjahr haben keine Umgruppierungen zwischen den Hierarchieebenen stattgefunden.

b) Angabe des beizulegenden Zeitwerts

Der vorliegende Abschluss beinhaltet Angaben zum beizulegenden Zeitwert von Immobilien, die als Finanzinvestition gehalten werden.

Folgende Methoden und Parameter wurden bei der Ermittlung beizulegender Zeitwerte zum Zweck der Bewertung angewandt:

T€	Bewertungsmethode	Parameter	Angabe	
	Art		Hierarchie ²⁾	
Immobilien innerhalb des Flughafen-Campus	Ertragswertverfahren	Reinertrag ¹⁾ , wirtschaftliche Gesamtnutzungsdauer ¹⁾ , Liegenschaftszinsen	III II	VII.3.
Immobilien außerhalb des Flughafen-Campus	Sachwertverfahren, Ertragswertverfahren	Bodenrichtwerte, adjustierte Normalherstellungskosten, Reinertrag ¹⁾ , wirtschaftliche Gesamtnutzungsdauer, Liegenschaftszinsen	II III	VII.3. VII.3.

¹⁾Unter Verwendung unternehmenseigener Daten (zum Beispiel Mietverträge, mittel- und langfristige Unternehmensplanung) bestimmt

²⁾I. S. v. IFRS 13.72 ff.; im Geschäftsjahr haben keine Umgruppierungen zwischen den Hierarchieebenen stattgefunden.

V. Annahmen mit wesentlichem Einfluss auf den Konzernabschluss

1. Konsolidierungskreis

a) Beherrschung ohne Stimmrechtsmehrheit

Die Flughafen München GmbH hält 60 % der Geschäftsanteile an der T2 Gesellschaft mbH & Co oHG. Die Gesellschafterversammlung trifft Entscheidungen über wesentliche Geschäftsaktivitäten jedoch nur mit qualifizierter Mehrheit. Die Beherrschung ergibt sich daher nicht aus Stimmrechtsmehrheit, sondern im Wesentlichen aus Vereinbarungen zwischen den Gesellschaftern mit langfristiger Bindungswirkung über die Durchführung der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft.

b) Beherrschung strukturierter Einheiten

Der Konsolidierungskreis des vorliegenden Konzernabschlusses beinhaltet strukturierte Einheiten. Es handelt sich um Immobilienverwaltungsgesellschaften, die mit dem Ziel gegründet wurden, Infrastrukturbestandteile des Flughafens München zu finanzieren. Die Beherrschung ergibt sich aus Vereinbarungen im Hinblick auf die Abstimmung aller bedeutenden Finanzierungs- und Investitionsentscheidungen mit dem Flughafen München.

2. Buchwert bestimmter Vermögenswerte und Schulden

Der Buchwert bestimmter im vorliegenden Konzernabschluss enthaltener Vermögenswerte und Schulden basiert auf zukunftsbezogenen Annahmen und Schätzungen. Eine Verschiebung des bisher angenommenen Baubeginns der dritten Start- und Landebahn über 2017 hinaus, dem eine Inbetriebnahme 2020 zugrunde liegt, oder eine Projekteinstellung hätte die Minderung oder Ausbuchung von Rückstellungen [T€ 84.277] und eine Überprüfung der Werthaltigkeit aktivierter Planungsleistungen [T€ 79.031] und Grundstücke [T€ 80.000] zur Folge. Derzeit wird weder eine Verschiebung noch die Einstellung der geplanten Baumaßnahme als realistisch eingeschätzt.

VI. Erläuterungen zum Jahresergebnis

1. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

T€	2013	2012
Nutzungsüberlassung	661.346	659.048
Dienstleistungen	219.854	227.335
Veräußerung von Gütern	188.763	187.476
Übrige	114.434	112.943
Gesamt	1.184.397	1.186.802

Sie sind den Tätigkeitsbereichen des Konzerns wie folgt zuzuordnen:

T€	2013	2012
Aviation	599.555	612.846
Non-Aviation	584.842	573.956
Gesamt	1.184.397	1.186.802

Die Erlöse aus Nutzungsüberlassung beinhalten auch Leasingerlöse. Diese resultieren im Wesentlichen aus der Vermietung von Hangars und Terminalflächen an die an Luftverkehr und Abfertigung beteiligten Unternehmen und Behörden, der Vermietung sonstiger Gewerbeflächen, Büro- und Konferenzräume und der Parkraumbewirtschaftung.

Die Vermietung von Hangar- und Terminalflächen erfolgt überwiegend unbefristet mit Kündigungsfristen bis zu zwölf Monaten. In Einzelfällen werden befristete Verträge vereinbart. Die Restlaufzeiten reichen bis zu 27 Jahre. Mietverlängerungsoptionen bestehen in der Regel nicht. Kaufoptionen werden nicht gewährt.

Die Vermietung von Gewerbeflächen, Büro- und Konferenzräumen erfolgt überwiegend unbefristet mit Kündigungsfristen bis zu zwei Jahren. In Einzelfällen werden befristete Verträge vereinbart. Die Restlaufzeiten reichen bis zu 15 Jahre. Mietverlängerungen sind, soweit vereinbart, über

Verlängerungsperioden bis zu 16 Jahren möglich. Kaufoptionen werden nicht gewährt. Mieter von Gewerbeflächen entrichten neben einer fixen Grundmiete umsatzabhängige Zusatzentgelte.

Zu den Leasingerlösen aus der Parkraumbewirtschaftung zählen die Parkgebühren der Flughafenbesucher und Passagiere. Daneben vermietet der Konzern Stellplätze an Gewerbetreibende und an die Mieter von Büro- und Konferenzräumen. Die Vermietung erfolgt überwiegend unbefristet mit Kündigungsfristen bis zu 18 Monaten. In Einzelfällen werden befristete Verträge vereinbart.

Die Laufzeiten reichen bis zu zwei Jahre. Mietverlängerungsoptionen bestehen in der Regel nicht. Kaufoptionen werden nicht gewährt.

Die Leasingerlöse beinhalten bedingte Leasingzahlungen in Höhe von T€ 4.451 (2012: T€ 3.020).

In künftigen Geschäftsjahren erwartet der Konzern aus unkündbaren Operating-Leasing-Verhältnissen folgende Leasingzahlungen:

T€	31.12.13	31.12.12
In einem Jahr	63.750	66.680
In 2 bis 5 Jahren	172.127	169.241
Nach 5 Jahren	184.049	216.065
Gesamt	419.926	451.986

Angaben zu den Buchwerten der Vermögenswerte, die Gegenstand eines Leasingverhältnisses sind, sind in Kapitel VII.2. und VII.3. zu finden.

2. Aktivierte Eigenleistungen

Der Buchwert der aktivierten Eigenleistungen betrifft im Wesentlichen Planungsleistungen im Zusammenhang mit der Errichtung einer dritten Start- und Landebahn und des Satellitenterminals. Wir verweisen ergänzend auf unsere Ausführungen hierzu im Kapitel V.2.

3. Sonstige Erträge

Die sonstigen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

T€	2013	2012
Erträge aus der Werbeflächenvermarktung	8.212	7.707
Sonstige Erträge aus der Ausbuchung von Schulden	7.381	7.242
Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen	2.875	10.435
Erträge in Zusammenhang mit Schäden und Schadensersatzleistungen	1.734	9.070
Vertragliche Abgaben aus Erbbauzins	1.627	1.647
Erträge aus Anlagenabgängen	522	166
Übrige	6.017	8.541
Gesamt	28.368	44.808

Die Erträge aus Wechselkursgewinnen sind von untergeordneter Bedeutung.

4. Materialaufwand

Die Materialaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.13	31.12.12
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren	-170.042	-166.669
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-146.371	-157.197
Gesamt	-316.413	-323.866

5. Personalaufwand

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2013	2012
Löhne und Gehälter	-283.635	-269.705
Sozialabgaben und Unterstützungsleistungen	-49.648	-47.946
Aufwendungen für leistungsorientierte Versorgungspläne	-503	-346
Aufwendungen für beitragsorientierte Versorgungspläne	-14.639	-15.624
Aufwendungen für Altersvorsorge	-15.142	-15.970
Gesamt	-348.425	-333.621

Die durchschnittliche Anzahl der im Geschäftsjahr beschäftigten Mitarbeiter kann der nachfolgenden Übersicht entnommen werden:

	2013	2012
Arbeitnehmer (unbefristet/befristet beschäftigt, Trainees)	7.625	7.384
Auszubildende	238	232
Gesamt	7.863	7.616

6. Sonstige Aufwendungen

Die sonstigen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

T€	2013	2012
Personalkostenähnliche Leistungen	-13.806	-14.208
Aufwendungen für Beratungs- und Projektleistungen	-13.804	-9.040
Zuführungen zu sonstigen Rückstellungen	-10.105	-2.343
Aufwendungen für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit	-10.028	-8.438
Beiträge und Gebühren für öffentliche Versorgungsleistungen sowie sonstige Gebühren	-7.482	-9.110
Aufwendungen für Versicherungen	-7.349	-6.187
Leasingaufwendungen	-6.298	-6.584
Aufwendungen für Raum- und Bürokommunikation	-4.572	-4.028
Sonstige Aufwendungen für Instandhaltungen und Reparaturen	-3.908	-2.678
Sonstige Aufwendungen in Zusammenhang mit Schäden	-2.869	-3.461
Aufwendungen für sonstige Steuern	-2.011	-2.097
Verluste aus Anlagenabgängen	-1.155	-444
Übrige	-13.286	-10.252
Gesamt	-96.673	-78.870

Die Aufwendungen aus Wechselkursverlusten sind von untergeordneter Bedeutung.

Die übrigen Aufwendungen beinhalten auch Aufwendungen aus der Erhöhung von Wertminderungen finanzieller Vermögenswerte. Diese sind den in Kapitel IV.8.a) beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen:

T€	31.12.13	31.12.12
Kredite und Forderungen	-181	-211
Gesamt	-181	-211

In den übrigen Aufwendungen sind die Honorare des Abschlussprüfers enthalten. Diese setzen sich aus Abschlussprüfungsleistungen in Höhe von T€ 160 [2012: T€ 131] und sonstigen Leistungen in Höhe von T€ 116 [2012: T€ 66] zusammen.

Die Leasingaufwendungen resultieren im Wesentlichen aus der Anmietung von Kraftfahrzeugen und Gebäuden.

Kraftfahrzeuge werden in der Regel über Laufzeiten bis zu drei Jahren gemietet. Verlängerungs- und Kaufoptionen bestehen in der Regel nicht.

Die Anmietung von Gebäuden erfolgt überwiegend befristet mit Kündigungsfristen zwischen zwei und sechs Monaten. Die Laufzeiten reichen von drei Monaten bis fünf Jahre. In Einzelfällen werden unbefristete Verträge vereinbart. Die Kündigungsfristen betragen in der Regel drei Monate. Mietverlängerungen sind, soweit vereinbart, über Verlängerungsperioden bis zu fünf Jahren möglich. Kaufoptionen bestehen nicht.

In künftigen Geschäftsjahren hat der Konzern die folgenden Leasingzahlungen zu leisten:

T€	31.12.13	31.12.12
In einem Jahr	3.727	3.885
In 2 bis 5 Jahren	3.780	7.084
Nach 5 Jahren	0	241
Gesamt	7.507	11.210

7. Abschreibungen

Die Abschreibungen setzen sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.13	31.12.12
Planmäßige Abschreibungen	-208.464	-222.940
Außerplanmäßige Abschreibungen	-455	-12.344
Gesamt	-208.919	-235.284

Die außerplanmäßigen Abschreibungen entfallen im Wesentlichen auf immaterielle Vermögenswerte.

Im Geschäftsjahr 2012 wurde aufgrund erwarteten Mietleerstands eine außerplanmäßige Abschreibung auf Gebäudeflächen erfasst, die der Vermietung im Rahmen der betrieblichen Tätigkeit dienen. Die Abschreibung betrug T€ 12.275. Maßstab für die Ermittlung des erzielbaren Betrags war der Nutzungswert. Dabei handelt es sich um den Barwert der verbleibenden Zahlungsmittelüberschüsse aus der Vermietung dieser Flächen. Der Barwertermittlung lag ein Diskontsatz (Liegenschaftszins) in Höhe von 6,5 % zugrunde.

Von den außerplanmäßigen Abschreibungen entfallen T€ 454 [2012: T€ 64] auf unter den immateriellen Vermögenswerten ausgewiesene Emissionsrechte. Außerplanmäßige Abschreibungen auf Emissionsrechte sind Ergebnis eines jährlichen Wertminderungstests. Bei Emissionsrechten handelt es sich um immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer. Der erzielbare Betrag der Emissionsrechte entspricht dem beizulegenden Zeitwert nach Veräußerungskosten. Da Emissionsrechte auf aktiven Märkten gehandelt werden, sind notierte Marktwerte jederzeit verfügbar.

8. Finanzergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.13	31.12.12
Zinserträge aus kurzfristigen Geldanlagen und sonstigen Forderungen	5.597	7.632
Zinsaufwendungen aus Finanzschulden	-120.370	-126.848
Transaktionskosten aus Finanzschulden	-2.129	-266
Zinsergebnis aus Finanzinstrumenten	-116.902	-119.482
Übrige Zinserträge	6.113	1.189
Übrige Zinsaufwendungen	-1.305	-4.089
Übriges Zinsergebnis	4.808	-2.900
Gesamt	-112.094	-122.382

Die übrigen Zinserträge und -aufwendungen resultieren im Wesentlichen aus der Bewertung von langfristigen sonstigen Rückstellungen und Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer mit dem Barwert.

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.13	31.12.12
Ertrag aus Ergebnisübernahme	492	494
Nettogewinne aus Finanzinstrumenten	4.703	13.660
Sonstige Finanzerträge	5.195	14.154
Aufwand aus Ergebnisübernahme	0	0
Nettoverluste aus Finanzinstrumenten	-158	-5.993
Sonstige Finanzaufwendungen	-158	-5.993
Gesamt	5.037	8.161

Die Nettogewinne aus der Neubewertung von Finanzinstrumenten entfallen auf die in Kapitel IV.8.a) genannten Bewertungskategorien wie folgt:

T€	31.12.13	31.12.12
Finanzielle Vermögenswerte	0	0
Zum beizulegenden Zeitwert, designiert	18	208
Zum beizulegenden Zeitwert, freistehend	1.465	773
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	10.909	12.679
Finanzielle Verbindlichkeiten	12.392	13.660
Gesamt	12.392	13.660

Die Nettoverluste aus der Neubewertung von Finanzinstrumenten entfallen auf die in Kapitel IV.8.a) beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt:

T€	31.12.13	31.12.12
Finanzielle Vermögenswerte	0	0
Zum beizulegenden Zeitwert, designiert	-202	-175
Zum beizulegenden Zeitwert, freistehend	0	0
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-13.530	-5.818
Finanzielle Verbindlichkeiten	-13.732	-5.993
Gesamt	-13.732	-5.993

9. Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand beinhaltet Aufwendungen für Gewerbesteuer in Höhe von T€ 28.312 [2012: T€ 24.672] und für Körperschaftsteuer in Höhe von T€ 27.516 [2012: T€ 8.128]. Der latente Steuerertrag beträgt T€ 834 [2012: latenter Steueraufwand T€ 37.177].

Für die Bewertung latenter Steueransprüche und -schulden sind die im Zeitpunkt der Realisation erwarteten Steuersätze maßgeblich [siehe Kapitel IV.14.]. Den latenten Steuern im vorliegenden Konzernabschluss liegen Steuersätze zwischen 24,23 % [31.12.2012: 24,23 %] und 27,80 % [31.12.2012: 27,80 %] zugrunde. Der Steuersatz beinhaltet Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag in Höhe von 15,83 % [31.12.2012: 15,83 %]. Der

Gewerbesteuersatz beträgt zwischen 8,40 % [31.12.2012: 8,40 %] und 11,97 % [31.12.2012: 11,97 %].

Wäre das Jahresergebnis des vorliegenden Konzernabschlusses Grundlage der Besteuerung, wäre für das laufende Geschäftsjahr ein Ertragsteueraufwand in Höhe von T€ 42.693 [2012: T€ 45.960] zu erwarten. Unterschiede zwischen dem erwarteten und dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Ertragsteueraufwand werden zum Teil durch den latenten Steueraufwand beziehungsweise -ertrag aus der Veränderung aktiver und passiver latenter Steuern ausgeglichen. Die verbleibende Abweichung ist auf die folgenden Ursachen zurückzuführen:

T€	31.12.13	31.12.12
Ergebnis vor Steuern (EBT)	153.600	165.324
Steuersatz	27,80 %	27,80 %
Erwarteter Ertragsteueraufwand/-ertrag	-42.693	-45.960
Hinzurechnungen zum Gewerbeertrag	-2.631	-4.839
Kürzungen des Gewerbeertrags	3.452	5.416
Abweichungen vom erwarteten Steuersatz	-2.374	-13.328
Verlust- und Zinsvorträge außer Ansatz	-869	-173
Änderungen der latenten Steuern aufgrund Änderung des Steuersatzes	0	-2.264
Nicht abzugsfähige Aufwendungen	-278	-68
Steuerfreie Erträge	323	153
Periodenfremde tatsächliche Steuern	1.998	2.200
Periodenfremde latente Steuern	2.686	1.345
Steuerlich nicht zu berücksichtigende Steuereffekte aus deutschen Personengesellschaften	-12.298	-4.059
Übrige Effekte	-2.310	-8.400
Ertragsteueraufwand	-54.994	-69.977

VII. Erläuterungen zur Bilanz

1. Immaterielle Vermögenswerte

Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte entwickelten sich wie folgt:

T€	Immaterielle Vermögenswerte				Gesamt
	Erworben		Selbsterstellt		
	Übrige	Anzahlungen	davon fertig	davon unfertig	
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
Stand zum 01.01.13	34.692	265	405	0	35.362
Zugänge	1.517	1.330	255	0	3.102
Abgänge	-24	0	0	0	-24
Umbuchungen/Umgliederungen	393	-188	104	0	309
Stand zum 31.12.13	36.578	1.407	764	0	38.749
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 01.01.13	27.061	0	135	0	27.196
Planmäßig	2.339	0	112	0	2.451
Wertminderungen	454	0	0	0	454
Abgänge	-24	0	0	0	-24
Stand zum 31.12.13	29.830	0	247	0	30.077
Buchwert zum 01.01.13	7.631	265	270	0	8.166
Buchwert zum 31.12.13	6.748	1.407	517	0	8.672

Immaterielle Vermögenswerte

T€	Erworben		Selbsterstellt		Gesamt
	Übrige	Anzahlungen	davon fertig	davon unfertig	
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
Stand zum 01.01.12	31.471	0	554	0	32.025
Zugänge	2.782	265	0	0	3.047
Abgänge	-281	0	-149	0	-430
Umbuchungen/Umgliederungen	720	0	0	0	720
Stand zum 31.12.12	34.692	265	405	0	35.362
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 01.01.12	25.210	0	98	0	25.308
Planmäßig	2.074	0	81	0	2.155
Wertminderungen	64	0	0	0	64
Abgänge	-281	0	-44	0	-325
Umbuchungen/Umgliederungen	-6	0	0	0	-6
Stand zum 31.12.12	27.061	0	135	0	27.196
Buchwert zum 01.01.12	6.261	0	456	0	6.717
Buchwert zum 31.12.12	7.631	265	270	0	8.166

Aufwendungen aus Wertminderungen werden in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung unter den Abschreibungen gezeigt. Erträge aus Wertaufholungen sind unter den sonstigen Erträgen zu finden.

Zu den erworbenen immateriellen Vermögenswerten zählen Emissionsrechte mit einem Buchwert von T€ 1.375 (31.12.2012: T€ 1.828). Es handelt sich um immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer.

Es bestehen Verpflichtungen zum Erwerb immaterieller Vermögenswerte in Höhe von T€ 98 (31.12.2012: T€ 1.001).

Soweit die in Kapitel IV.2.b) erläuterten Ansatzvoraussetzungen für selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte nicht erfüllt waren, wurden Entwicklungsaufwendungen nicht angesetzt. Im Berichtsjahr sind, wie im Vorjahr, keine Entwicklungsaufwendungen angefallen, die nicht angesetzt wurden. Forschungsaufwendungen sind nicht angefallen.

2. Selbstgenutzte Sachanlagen

Die Buchwerte der selbstgenutzten Sachanlagen entwickelten sich wie folgt:

T€	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete	Gesamt
					Anzahlungen und Anlagen im Bau	
Anschaffungs- und Herstellungskosten						
Stand zum 01.01.13	1.897.041	3.444.410	1.466.666	287.451	264.851	7.360.419
Zugänge	2.218	11.019	63.292	11.835	192.532	280.896
Abgänge	-213	-3.676	-1.017	-5.313	-408	-10.627
Umbuchungen/Umgliederungen	-10.520	20.360	13.077	598	-23.339	176
Stand zum 31.12.13	1.888.526	3.472.113	1.542.018	294.571	433.636	7.630.864
Kumulierte Abschreibungen						
Stand zum 01.01.13	16.917	1.551.347	923.353	234.160	0	2.725.777
Planmäßig	0	135.707	42.776	12.404	0	190.887
Abgänge	-118	-3.602	-607	-4.858	0	-9.185
Umbuchungen/Umgliederungen	0	1.280	0	0	0	1.280
Stand zum 31.12.13	16.799	1.684.732	965.522	241.706	0	2.908.759
Buchwert zum 01.01.13	1.880.124	1.893.063	543.313	53.291	264.851	4.634.642
Buchwert zum 31.12.13	1.871.727	1.787.381	576.496	52.865	433.636	4.722.105

T€	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaftungs- und Herstellungskosten						
Stand zum 01.01.12	1.881.974	3.424.675	1.390.964	271.952	187.490	7.157.055
Zugänge	10.968	16.373	54.100	23.249	119.946	224.636
Abgänge	-626	-986	-6.479	-9.104	-1.691	-18.886
Umbuchungen/Umgliederungen	4.725	4.348	28.081	1.354	-40.894	-2.386
Stand zum 31.12.12	1.897.041	3.444.410	1.466.666	287.451	264.851	7.360.419
Kumulierte Abschreibungen						
Stand zum 01.01.12	16.917	1.400.092	881.792	225.177	0	2.523.978
Planmäßig	0	138.379	47.792	17.870	0	204.041
Wertminderungen	0	12.276	0	0	0	12.276
Abgänge	0	600	-6.231	-8.893	0	-14.524
Umbuchungen/Umgliederungen	0	0	0	6	0	6
Stand zum 31.12.12	16.917	1.551.347	923.353	234.160	0	2.725.777
Buchwert zum 01.01.12	1.865.057	2.024.583	509.172	46.775	187.490	4.633.077
Buchwert zum 31.12.12	1.880.124	1.893.063	543.313	53.291	264.851	4.634.642

Aufwendungen aus Wertminderungen werden in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung unter den Abschreibungen gezeigt. Erträge aus Wertaufholungen sind unter den sonstigen Erträgen zu finden.

Die Grundstücke sind zum Teil mit Erbbaurechten, Nießbrauch und ähnlichen Rechten belastet. Der Buchwert dieser Grundstücke beträgt T€ 5.669 [31.12.2012: T€ 4.096].

Von den Gebäuden der Tochterunternehmen der Flughafen München GmbH dienen T€ 1.040.193 [31.12.2012: T€ 1.166.803], von den technischen Anlagen und Maschinen der Tochterunternehmen dienen insgesamt T€ 221.332 [31.12.2012: T€ 214.387] als Sicherheiten für langfristige Darlehen. Die Flughafen München GmbH selbst hat keine Vermögenswerte als Sicherheiten für Fremdkapital gestellt.

Es bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von Sachanlagen in Höhe von T€ 329.597 [31.12.2012: T€ 303.753].

Als Ausgleich für die Beschädigung oder den Verlust von Sachanlagen hat der Flughafen München keine Entschädigungen erhalten und ergebniswirksam vereinnahmt.

Die Auswirkungen von Schätzungsänderungen auf das Anlagevermögen sind insgesamt von untergeordneter Bedeutung.

Die Zugänge zu den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen im Bau beinhalten allgemeine Fremdkapitalkosten in Höhe von T€ 2.802 [31.12.2012: T€ 562] und Fremdkapitalkosten aus direkter Projektfinanzierung in Höhe von T€ 2.647 [31.12.2012: T€ 436]. Der Aktivierung allgemeiner Fremdkapitalkosten im Berichtsjahr liegt eine Kapitalisierungsquote von 3,71 % [2012: 4,70 %] zugrunde.

Die Betriebs- und Geschäftsausstattung beinhaltet Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing. Der Buchwert der Betriebs- und Geschäftsausstattung aus Finanzierungsleasing entwickelte sich wie folgt:

T€	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Betriebs- und Geschäftsausstattung
Anschaftungs- und Herstellungskosten		
Stand zum 01.01.13	5.796	Stand zum 01.01.12 5.685
Zugänge	998	Zugänge 111
Abgänge	-802	Abgänge 0
Stand zum 31.12.13	5.992	Stand zum 31.12.12 5.796
Kumulierte Abschreibungen		
Stand zum 01.01.13	5.030	Stand zum 01.01.12 4.358
Planmäßig	671	Planmäßig 672
Abgänge	-738	Abgänge 0
Stand zum 31.12.13	4.963	Stand zum 31.12.12 5.030
Buchwert zum 01.01.13	766	Buchwert zum 01.01.12 1.327
Buchwert zum 31.12.13	1.029	Buchwert zum 31.12.12 766

Weitere Angaben zu Finanzierungsleasingverhältnissen sind in Kapitel VII.15.d] zu finden.

Der Buchwert der selbstgenutzten Grundstücke und Gebäude beinhaltet Vermögenswerte, die Gegenstand operativer Leasingverhältnisse sind. Der Buchwert dieser Vermögenswerte entwickelte sich wie folgt:

T€	Grundstücke	Gebäude		Grundstücke	Gebäude
Anschaffungs- und Herstellungskosten			Anschaffungs- und Herstellungskosten		
Stand zum 01.01.13	111.360	499.781	Stand zum 01.01.12	111.360	499.539
Zugänge	0	453	Zugänge	0	220
Abgänge	0	-76	Abgänge	0	0
Umbuchungen	0	66	Umbuchungen	0	22
Stand zum 31.12.13	111.360	500.224	Stand zum 31.12.12	111.360	499.781
Kumulierte Abschreibungen			Kumulierte Abschreibungen		
Stand zum 01.01.13	0	157.753	Stand zum 01.01.12	0	110.814
Planmäßig	0	32.618	Planmäßig	0	34.654
Wertminderungen	0	0	Wertminderungen	0	12.275
Abgänge	0	-76	Abgänge	0	0
Umbuchungen	0	0	Umbuchungen	0	10
Stand zum 31.12.13	0	190.295	Stand zum 31.12.12	0	157.753
Buchwert zum 01.01.13	111.360	342.028	Buchwert zum 01.01.12	111.360	388.725
Buchwert zum 31.12.13	111.360	309.929	Buchwert zum 31.12.12	111.360	342.028

3. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Die Buchwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien entwickelten sich wie folgt:

T€	Grundstücke	Gebäude	Gesamt		Grundstücke	Gebäude	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten				Anschaffungs- und Herstellungskosten			
Stand zum 01.01.13	49.117	195.230	244.347	Stand zum 01.01.12	40.751	195.130	235.881
Zugänge	615	4	619	Zugänge	8.050	100	8.150
Abgänge	-622	0	-622	Abgänge	-114	0	-114
Umbuchungen/Umgliederungen	10.765	-11.668	-903	Umbuchungen/Umgliederungen	430	0	430
Stand zum 31.12.13	59.875	183.566	243.441	Stand zum 31.12.12	49.117	195.230	244.347
Kumulierte Abschreibungen				Kumulierte Abschreibungen			
Stand zum 01.01.13	2.310	41.321	43.631	Stand zum 01.01.12	2.310	24.577	26.887
Planmäßig	0	15.126	15.126	Planmäßig	0	16.744	16.744
Wertminderungen	1	0	1	Wertminderungen	4	0	4
Abgänge	-1	0	-1	Abgänge	-4	0	-4
Umbuchungen/Umgliederungen	0	-1.280	-1.280	Umbuchungen/Umgliederungen	0	0	0
Stand zum 31.12.13	2.310	55.167	57.477	Stand zum 31.12.12	2.310	41.321	43.631
Buchwert zum 01.01.13	46.807	153.909	200.716	Buchwert zum 01.01.12	38.441	170.553	208.994
Buchwert zum 31.12.13	57.565	128.399	185.964	Buchwert zum 31.12.12	46.807	153.909	200.716

Aufwendungen aus Wertminderungen werden in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung unter den Abschreibungen gezeigt. Erträge aus Wertaufholungen sind unter den sonstigen Erträgen zu finden.

Aus der Vermietung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien hat der Flughafen München Erträge in Höhe von T€ 13.656 (2012: T€ 14.877) realisiert. Die Betriebsaufwendungen (einschließlich der Aufwendungen für Reparaturen und Wartung) betragen T€ 2.119 (2012: T€ 906).

Es bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und zur Errichtung von Erweiterungsbauten für als Finanzinvestition gehaltene Immobilien in Höhe von T€ 66.613 (31.12.2012: T€ 64.800).

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind zum Teil mit Rechten Dritter (unter anderem Erbbaurechten) belastet. Der Buchwert dieser Immobilien beträgt T€ 9.668 (31.12.2012: T€ 12.487).

Von den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien der Tochterunternehmen der Flughafen München GmbH dienen T€ 122.880 (31.12.2012: T€ 147.727) als Sicherheiten für langfristige Darlehen. Die Flughafen München GmbH selbst hat keine Vermögenswerte als Sicherheiten für Fremdkapital gestellt.

Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern zu den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien wurden in Kapitel IV.1. dargelegt.

Der beizulegende Zeitwert aller als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien, welche sämtlich gemäß der jeweils höchsten und besten Verwendungsmöglichkeit eingesetzt werden, beträgt T€ 256.645 (31.12.2012: T€ 288.693).

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind Gegenstand operativer Leasingverhältnisse. Der Anteil der nicht vermieteten als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ist insgesamt von untergeordneter Bedeutung.

4. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Der Buchwert der Beteiligungen an assoziierten Unternehmen setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.13		31.12.12	
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	2.651		1.917	
Anteil der Flughafen München GmbH	49 %		49 %	
	Gesamt	Anteilig	Gesamt	Anteilig
Vermögenswerte kurz	3.699	1.813	7.523	3.686
Vermögenswerte lang	9.936	4.869	2.790	1.367
Schulden kurz	5.622	2.755	5.969	2.925
Schulden lang	2.603	1.275	432	211
Umsatzerlöse	33.239	16.287	24.277	11.896
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.344	2.619	3.312	1.623
Jahresergebnis [EAT]	3.874	1.898	2.365	1.159
Sonstiges Ergebnis	0	0	0	0
Gesamtergebnis	3.874	1.898	2.365	1.159

Das Geschäftsjahr des assoziierten Unternehmens beginnt mit dem 01.10. und endet mit dem 30.09. des Folgejahres. Ein Zwischenabschluss wird nicht erstellt. Der Abschluss wird mit abweichendem Stichtag nach Anpassung um Ergebnisse aus wesentlichen Geschäftsvorfällen zwischen dem 01.10. und dem 31.12. einbezogen.

Nicht angesetzte Verlustanteile sowie Eventualverbindlichkeiten bestehen nicht.

5. Langfristige finanzielle Vermögenswerte

Buchwerte und Marktwerte der langfristigen finanziellen Vermögenswerte sind den in Kapitel IV.8.a) beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen:

T€	Zum beizulegenden Zeitwert		Zur Veräußerung verfügbar		Kredite und Forderungen		Gesamt	
	31.12.13		31.12.13		31.12.13		31.12.13	
	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾
Sonstige Forderungen					222	222	222	222
Forderungen	0	0	0	0	222	222	222	222
Originäre finanzielle Vermögenswerte	0	0	204	204	0	0	204	204
Derivative finanzielle Vermögenswerte	194	194	0	0	0	0	194	194
Sonstiges Finanzvermögen	194	194	204	204	0	0	398	398
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	194	194	204	204	222	222	620	620

¹⁾BW = Buchwert

²⁾MW = Marktwert

T€	Zum beizulegenden Zeitwert		Zur Veräußerung verfügbar		Kredite und Forderungen		Gesamt	
	31.12.12		31.12.12		31.12.12		31.12.12	
	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾
Sonstige Forderungen	0	0	0	0	18.606	19.303	18.606	19.303
Forderungen	0	0	0	0	18.606	19.303	18.606	19.303
Originäre finanzielle Vermögenswerte	0	0	179	179	0	0	179	179
Derivative finanzielle Vermögenswerte	10.458	10.458	0	0	0	0	10.458	10.458
Sonstiges Finanzvermögen	10.458	10.458	179	179	0	0	10.637	10.637
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	10.458	10.458	179	179	18.606	19.303	29.243	29.940

¹⁾BW = Buchwert²⁾MW = Marktwert

Die angegebenen Marktwerte werden unter Berücksichtigung der am Stichtag gegebenen Marktverhältnisse ermittelt. Der Marktwert entspricht dem Barwert der Zahlungsmittelzuflüsse aus dem jeweiligen Finanzinstrument. Zur Bestimmung der Barwerte werden Diskontsätze aus risikoneutralen Zinsstrukturkurven des jeweiligen Währungsraums und den kontrahentenspezifischen CDS-Spreads abgeleitet.

Die langfristigen finanziellen Vermögenswerte bestehen gegenüber Kontrahenten hoher Bonität. Signifikante Kreditrisiken sind nicht erkennbar. Der Buchwert der langfristigen finanziellen Vermögenswerte beinhaltet dementsprechend keine Wertminderungen. Sie wurden ausnahmslos als nicht fällig eingestuft.

a) Langfristige sonstige Forderungen

Im Vorjahr beinhaltete der Buchwert der langfristigen sonstigen Forderungen im Wesentlichen Forderungen an nicht beherrschende Gesellschafter aus Verlustübernahme in Höhe von T€ 18.370. Diese wurden im Berichtsjahr in die kurzfristigen sonstigen Forderungen umgegliedert (siehe Kapitel VII.8.b)). Langfristige sonstige Forderungen an nicht beherrschende Gesellschafter aus Verlustübernahme bestehen im Berichtsjahr nicht.

b) Langfristige derivative finanzielle Vermögenswerte

Erläuterungen zu Derivaten und Sicherungsbeziehungen sind in Kapitel VII.16. zu finden.

6. Latente Ertragsteuern

Aktive und passive latente Steuern sind unter Bezugnahme auf ihre Entstehung den folgenden Bilanzposten zuzuordnen:

T€	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.13	31.12.12	31.12.13	31.12.12
Immaterielle Vermögenswerte	1	0	-392	-678
Selbstgenutzte Sachanlagen	5.785	4.885	-485.723	-486.363
Als Finanzinvestition gehaltene Sachanlagen	4.402	2.615	-3.192	0
Finanzielle Vermögenswerte	0	0	-93	-96
davon Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	0	0	-106	0
Vorräte	0	505	-353	-337
Übrige Vermögenswerte	156	214	-339	-395
Vermögenswerte	10.344	8.219	-490.092	-487.869
Finanzschulden	28.687	34.913	-23.284	-19.567
davon Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	18.263	21.663	0	0
Rückstellungen	8.204	6.677	-2.784	-7.825
Leistungen an Arbeitnehmer	4.291	4.519	0	0
davon Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	4.237	4.519	0	0
Sonstige Schulden	0	7	-151	-113
Schulden	41.182	46.116	-26.219	-27.505
Konsolidierung	1.255	2.289	-4.939	-9.253
Verlustvorträge	2.613	8.892	0	0
Wertberichtigungen auf Verlustvorträge	-2.073	-1.204	0	0
Verlust- und Zinsvorträge	540	7.688	0	0
Gesamt	53.321	64.312	-521.250	-524.627
Saldierung	-36.644	-58.867	36.644	58.867
Ansatz	16.677	5.445	-484.606	-465.760

Die Auswirkungen der Veränderung aktiver und passiver latenter Steuern auf das Konzernjahresergebnis und das sonstige Ergebnis werden in folgender Übersicht dargestellt:

T€	2013	2012
Stand zum 01.01.	-460.315	-436.306
Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	4.877	2.394
Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	-216	69
Übrige temporäre Differenzen	3.321	-8.856
Verlust- und Zinsvorträge	-7.148	-30.784
Ergebniswirksame latente Steuern	834	-37.177
Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	-8.382	11.489
Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	-66	1.679
Ergebnisneutrale latente Steuern	-8.448	13.168
Stand zum 31.12.	-467.929	-460.315

Von den gewerbesteuerlichen Verlustvorträgen sind T€ 6.687 (31.12.2012: T€ 4.363) und von den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen T€ 8.370 (31.12.2012: T€ 4.532) nicht angesetzt worden. Die Verlustvorträge sind grundsätzlich unverfallbar.

Vom Buchwert der aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge entfallen T€ 540 (31.12.2012: T€ 54) auf Gesellschaften mit steuerlichen Verlusten im Berichts- oder Vorjahr. Über den Betrag der saldierungsfähigen passiven latenten Steuern hinaus werden aktive latente Steuern auf Verlustvorträge nur angesetzt, soweit sie gegen erwartete zu versteuernde Gewinne verrechnet werden können.

Bei den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Kapital- und Personengesellschaften. Die zwischen dem steuerlichen Beteiligungsbuchwert der in den Konzernabschluss einbezogenen Kapitalgesellschaften und deren Nettovermögen nach IFRS bestehenden Differenzen sind gemäß § 8b Abs. 1 KStG in Verbindung mit § 8b Abs. 5 KStG beziehungsweise § 8b Abs. 2 KStG in Verbindung mit Abs. 5 KStG zu 95 % von der Besteuerung ausgenommen. Sie sind für den vorliegenden Konzernabschluss insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Es erfolgt keine Steuerabgrenzung.

Zwischen dem nach der Spiegelbildmethode abgebildeten steuerlichen Nettovermögen der Personengesellschaften und dem Nettovermögen nach IFRS entstehen über die auf

Einzelgesellschaftsebene berücksichtigten temporären Differenzen hinaus keine weiteren Differenzen.

7. Vorratsvermögen

Der Buchwert der Vorräte setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.13	31.12.12
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	7.192	6.773
Fertige und unfertige Leistungen	814	725
Handelswaren	28.759	27.316
Geleistete Anzahlungen	0	70
Buchwert der Vorräte	36.765	34.884

T€ 841 (31.12.2012: T€ 343) des Buchwerts entfallen auf Vorräte, die mit dem Nettoveräußerungswert bewertet wurden.

Der Materialaufwand beinhaltet Aufwendungen aus Wertminderungen in Höhe von T€ 92 (2012: T€ 71). Wertaufholungen in Höhe von T€ 0 (2012: T€ 0) wurden gegen den Materialaufwand verrechnet. Der Waren- und Materialeinsatz betrug T€ 123.506 (2012: T€ 126.021).

Das Vorratsvermögen ist nicht mit Rechten Dritter belastet.

8. Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte

Der Buchwert der kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte ist den in Kapitel IV.8.a) beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen. Der Buchwert stellt einen angemessenen Näherungswert für den Marktwert dar:

T€	Zum beizulegenden Zeitwert		Kredite und Forderungen		Gesamt	
	31.12.13	31.12.12	31.12.13	31.12.12	31.12.13	31.12.12
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	48.320	50.807	48.320	50.807
Sonstige Forderungen	0	0	33.955	14.249	33.955	14.249
Forderungen	0	0	82.275	65.056	82.275	65.056
Derivative finanzielle Vermögenswerte	196	0	0	0	196	0
Sonstiges Finanzvermögen	196	0	0	0	196	0
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	196	0	82.275	65.056	82.471	65.056

a) Kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Signifikante Ausfallrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden durch Wertminderungen berücksichtigt, soweit ein verlustbringendes Ereignis eingetreten ist (siehe Kapitel IV.8.d)). Die Wertminderungen bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden auf einem gesonderten Wertberichtigungskonto erfasst.

Der Wertberichtigungssaldo hat sich wie folgt entwickelt:

T€	01.01.13	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	31.12.13
	1.536	181	-120	-167	1.430

T€	01.01.12	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	31.12.12
	2.955	211	-884	-746	1.536

Anhand der folgenden Analyse wird das Kreditrisiko aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verdeutlicht:

31.12.13	Buchwert	Nicht fällig	Fällig und wertberichtigt	Fällig und nicht wertberichtigt nach Alter in Tagen			
				unter 30	30 bis 180	180 bis 360	über 360
T€							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	48.320	39.750	238	5.800	2.098	199	235

31.12.12	Buchwert	Nicht fällig	Fällig und wertberichtigt	Fällig und nicht wertberichtigt nach Alter in Tagen			
				unter 30	30 bis 180	180 bis 360	über 360
T€							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	50.807	39.008	1.542	7.953	2.007	8	289

Die nicht fälligen Forderungen bestehen gegen Schuldner unterschiedlicher Bonität. Signifikante Kreditrisiken sind nicht erkennbar. Bei der Analyse hinsichtlich eines Wertberichtigungsbedarfs der finanziellen Vermögenswerte wurden unter anderem Insolvenzen, Rechtsstreitigkeiten oder Zahlungsausfälle einbezogen.

Forderungen aus Mietverträgen werden durch die Hinterlegung von Kauttionen und Bürgschaften gesichert. Abfertigungsleistungen werden nur gegen Hinterlegung von Barsicherheiten und Bankbürgschaften erbracht. T€ 1.119 [31.12.2012: T€ 1.317] der Forderungen aus Mietverträgen sind durch Kauttionen in Höhe von T€ 941 [31.12.2012: T€ 952] gedeckt und durch Bürgschaften in Höhe von T€ 8.658 [31.12.2012: T€ 8.505], T€ 4.524 [31.12.2012: T€ 4.581] der Forderungen aus Abfertigungsleistungen durch Barsicherheiten und Bankbürgschaften in Höhe von T€ 8.517 [31.12.2012: T€ 8.076].

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der Tochterunternehmen der Flughafen München GmbH wurden T€ 2.352 [31.12.2012: T€ 3.073] als Sicherheiten für Darlehensschulden gestellt. Die Gestellung erfolgt als stille Zession nach § 398 BGB. Die Flughafen München GmbH selbst hat keine Vermögenswerte als Sicherheiten für Fremdkapital gestellt.

b) Kurzfristige sonstige Forderungen

Der Buchwert der kurzfristigen sonstigen Forderungen setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.13	31.12.12
Forderungen an nicht beherrschende Gesellschafter aus Verlustübernahme	19.636	0
Forderungen gegen Gesellschafter	5.853	0
Lieferantenboni	3.298	3.387
Forderungen gegen Kreditinstitute	1.092	1.858
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen und Beteiligungen	678	2.027
Debitorische Kreditoren	208	1.529
Forderungen aus Schadensersatzleistungen	107	1.850
Forderungen in Zusammenhang mit dem Ausscheiden stiller Gesellschafter	0	998
Übrige	3.083	2.600
Gesamt	33.955	14.249

Signifikante Ausfallrisiken bei kurzfristigen sonstigen Forderungen werden durch Wertminderungen berücksichtigt, soweit ein verlustbringendes Ereignis eingetreten ist (siehe Kapitel IV.8.d)). Wertminderungen bei kurzfristigen sonstigen Forderungen werden direkt gegen den Buchwert verrechnet. Im Geschäfts- und im Vorjahr wurden keine Wertminderungen erfasst.

Die kurzfristigen sonstigen Forderungen sind insgesamt als nicht fällig anzusehen. Sie bestehen gegen Schuldner unterschiedlicher Bonität. Signifikante Kreditrisiken sind nicht erkennbar.

c) Kurzfristiges sonstiges Finanzvermögen

Beim kurzfristigen sonstigen Finanzvermögen handelt es sich um kurzfristige derivative finanzielle Vermögenswerte.

Erläuterungen zu Derivaten und Sicherungsbeziehungen sind in Kapitel VII.16. zu finden.

9. Sonstige Vermögenswerte

Der Buchwert der sonstigen Vermögenswerte setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.13	31.12.12
Forderungen aus Steuern und sonstigen Abgaben	9.572	8.467
Übrige nicht-finanzielle Forderungen	8	23
Nicht-finanzielle Forderungen	9.580	8.490
Transaktionskosten zu Darlehensschulden	4.587	5.859
Wartungsleistungen	1.238	503
Versicherungsprämien	183	1.606
Übrige abgegrenzte Aufwendungen	193	280
Abgegrenzte Aufwendungen	6.201	8.248
Sonstige Vermögenswerte	15.781	16.738
davon kurzfristig	11.046	10.881
davon langfristige	4.735	5.857

10. Flüssige Mittel

Der Buchwert der flüssigen Mittel setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.13	31.12.12
Geldanlagen	316.000	257.000
Sichteinlagen	6.056	5.860
Kassenbestand	1.797	1.226
Zahlungsmittelbestand	7.853	7.086
Gesamt	323.853	264.086

Zusammensetzung und Saldo des Zahlungsmittelbestands entsprechen dem Saldo des Zahlungsmittelfonds in der Kapitalflussrechnung.

Vom Saldo des Zahlungsmittelbestands stammen T€ 2.260 (31.12.2012: T€ 2.136) aus Zahlungsmittelbeständen konsolidierter strukturierter Unternehmen, an denen der Flughafen München nicht gesellschaftsrechtlich beteiligt ist. Der Konzern kann auf diese Zahlungsmittelbestände nicht zugreifen.

Die flüssigen Mittel gehören der Bewertungskategorie Kredite und Forderungen an. Ihr Buchwert entspricht dem Marktwert.

11. Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht

Der Buchwert der Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht beinhaltet im Wesentlichen Grundstücke, die im Zusammenhang mit dem Erwerb von Flächen für Erweiterungsbauten als Tauschobjekt angeboten werden. Mit den Tauschgeschäften wird überwiegend innerhalb des 4. Quartals (2012: 4. Quartal) des dem Berichtszeitpunkt folgenden Geschäftsjahres gerechnet.

12. Eigenkapital

Das Stammkapital der Flughafen München GmbH ist in drei Geschäftsanteile geteilt. Alle Geschäftsanteile sind voll eingezahlt.

Der Nennwert je Geschäftsanteil beträgt:

T€	31.12.13	31.12.12
Freistaat Bayern	156.456	156.456
Bundesrepublik Deutschland	79.762	79.762
Landeshauptstadt München	70.558	70.558
	306.776	306.776

Je zehn Euro eines Geschäftsanteils gewähren eine Stimme im Rahmen der Beschlussfassung durch die Gesellschafterversammlung. Die Verfügung über die Geschäftsanteile oder Teile von ihnen bedarf der Zustimmung durch alle Gesellschafter.

Der Buchwert der Rücklagen setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.13	31.12.12
Kapitalrücklage	102.258	102.258
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	-5.868	-6.104
Latente Steuern	1.632	1.697
Sonstige Gewinnrücklagen	1.984	1.984
Gewinnrücklagen	-2.252	-2.423
Rücklagen	100.006	99.835

Die Kapitalrücklage resultiert aus einer Kapitalerhöhung im Zuge der Errichtung des Flughafenneubaus am heutigen Standort im Erdinger Moos. Die Kapitalrücklage kann nur durch einstimmigen Gesellschafterbeschluss zurückgefordert werden.

Die sonstigen Gewinnrücklagen dienen der Finanzierung von Investitionsvorhaben bei Tochterunternehmen mit Ergebnisabführung. Über die Bildung und Auflösung dieser Rücklagen entscheidet die Geschäftsführung.

Das übrige Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.13	31.12.12
Sicherungsrücklage	-63.464	-98.672
Latente Steuern	14.780	23.162
Ergebnisneutrale Bewertung	-48.684	-75.510
Erstmalige Anwendung der IFRS	1.194.886	1.194.886
Übrige einbehaltene Ergebnisse	289.095	189.583
Einbehaltene Ergebnisse	1.483.981	1.384.469
Übriges Eigenkapital	1.435.297	1.308.959

13. Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement verfolgt das Ziel, die Unternehmensfortführung zu sichern und angemessene Renditen für die Gesellschafter zu erzielen. Zur Erreichung dieses Ziels werden Maßnahmen zur Steuerung von Verschuldung und Ertragskraft ergriffen.

a) Verschuldung

Die Steuerung der Kapitalstruktur erfolgt im Hinblick auf die nachhaltige Aufrechterhaltung eines Unternehmensratings im Investmentgrade.

Eine maßgebliche finanzielle Einflussgröße für das Unternehmensrating ist das Net Debt/bereinigtes EBITDA. Beim bereinigten EBITDA handelt es sich um eine nachhaltige Größe. Die Bereinigung betrifft im laufenden EBITDA enthaltene nicht wiederkehrende Effekte und Sondereffekte.

Die Kapitalstruktur wird im Hinblick auf den aus dem Zielrating abgeleiteten Betrag des Net Debt/bereinigtes EBITDA gesteuert. Darüber hinaus wird das Net Debt/bereinigtes EBITDA regelmäßig mit den entsprechenden Kennzahlen von kapitalmarktnotierten Unternehmen der europäischen Referenzgruppe verglichen.

Aufgrund der Gesellschafterstruktur der Flughafen München GmbH konzentrieren sich die Maßnahmen zur Steuerung der Verschuldung primär auf den Umfang der Finanzierung durch Fremdkapital.

Das Net Debt/bereinigtes EBITDA hat sich wie folgt entwickelt:

T€	2013	2012
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	227.054	234.581
Sonstige Finanzschulden	2.497.328	2.532.295
Flüssige Mittel	-323.853	-264.086
Net Debt	2.400.529	2.502.790
EBITDA des Geschäftsjahres	467.679	513.670
Nicht wiederkehrende Effekte und Sondereffekte	0	0
Bereinigtes EBITDA	467.679	513.670
Net Debt/bereinigtes EBITDA	5,1	4,9

Vorgehensweisen und Methoden der Steuerung und der Überwachung der Kapitalstruktur haben sich im Vergleich zum Vorjahr nicht geändert.

b) Ertragskraft

Die Ertragskraft wird anhand des EBIT gemessen. Das EBIT ist Ausgangsgröße für die Bestimmung der Gesamtkapitalrendite (Return On Capital Employed = ROCE) vor Steuern. Im Rahmen der wertorientierten Unternehmensstrategie strebt der Konzern eine Gesamtkapitalrendite an, die mindestens den gewichteten Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital = WACC) entspricht. Darüber hinaus wird der ROCE regelmäßig mit den entsprechenden Kennzahlen von kapitalmarktnotierten Unternehmen der europäischen Referenzgruppe verglichen.

Das jeweilige bereichsbezogene EBIT wird den Bereichen und Tochtergesellschaften des Konzerns als Zielgröße in einer Balanced Scorecard vorgegeben und überwacht. Die Balanced Scorecard findet im Rahmen der Bemessung variabler Vergütungsbestandteile der Führungskräfte Verwendung.

Bereinigtes EBIT und ROCE haben sich wie folgt entwickelt:

T€	2013	2012
Eigenkapital	1.839.761	1.714.159
Net Debt	2.400.529	2.502.790
Langfristige Leistungen an Arbeitnehmer	35.474	37.635
Eingesetztes Kapital [Capital Employed]	4.275.764	4.254.584
EBIT	258.760	278.386
Nicht wiederkehrende Effekte und Sondereffekte	0	0
Bereinigtes EBIT	258.760	278.386
ROCE:		
Bereinigtes EBIT/Capital Employed	6,1%	6,5%

Vorgehensweisen und Methoden der Steuerung und der Überwachung der Ertragskraft haben sich im Vergleich zum Vorjahr nicht geändert.

14. Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften

Im Konzernabschluss nach HGB sind Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften dem Eigenkapital zuzuordnen. Wirtschaftlicher Gehalt und Bewertung der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften sind im Kapitel IV.13.b) beschrieben. Sie gehören der Bewertungskategorie »zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzschulden« an. Ihr Buchwert entspricht näherungsweise dem Marktwert.

Nach dem diesem Abschluss zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden erfolgt die Aufteilung des Buchwerts nach Fristigkeit unter Berücksichtigung der §§ 132 ff. HGB. Sie entspricht daher nicht den tatsächlich zu erwartenden Fristigkeiten.

T€	31.12.13	31.12.12
Finanzschulden	227.054	234.581
davon langfristig	38.701	36.632
davon kurzfristig	188.353	197.949

15. Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten

Buchwerte und Marktwerte der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten sind den in Kapitel IV.8.a) beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen:

T€	Zum beizulegenden Zeitwert		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Gesamt	
	31.12.13		31.12.13		31.12.13	
	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	9.034	8.265	9.034	8.265
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	5.136	4.918	5.136	4.918
Verbindlichkeiten	0	0	14.170	13.183	14.170	13.183
Finanzschulden aus Darlehen	0	0	1.517.001	1.661.880	1.517.001	1.661.880
Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ³⁾	0	0	865	891	865	891
Derivative Finanzschulden	63.553	63.553	0	0	63.553	63.553
Sonstige Finanzschulden	63.553	63.553	1.517.866	1.662.771	1.581.419	1.726.324

¹⁾BW = Buchwert

²⁾MW = Marktwert

³⁾Finanzschulden aus Finanzierungsleasing sind nur hinsichtlich der Ausbuchung nach den Kategorien aus Kapitel IV.8.a) zu bilanzieren. Im Übrigen erfolgt die Bilanzierung nach Kapitel IV.7.

T€	Zum beizulegenden Zeitwert		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Gesamt	
	31.12.12		31.12.12		31.12.12	
	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	6.879	7.413	6.879	7.413
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	4.411	4.411	4.411	4.411
Verbindlichkeiten	0	0	11.290	11.824	11.290	11.824
Finanzschulden aus Darlehen	0	0	1.652.643	1.690.973	1.652.643	1.690.973
Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ³⁾	0	0	652	711	652	711
Derivative Finanzschulden	102.943	102.943	0	0	102.943	102.943
Sonstige Finanzschulden	102.943	102.943	1.653.295	1.691.684	1.756.238	1.794.627

¹⁾BW = Buchwert

²⁾MW = Marktwert

³⁾Finanzschulden aus Finanzierungsleasing sind nur hinsichtlich der Ausbuchung nach den Kategorien aus Kapitel IV.10. a) zu bilanzieren. Im Übrigen erfolgt die Bilanzierung nach Kapitel IV.9.

Die angegebenen Marktwerte werden unter Berücksichtigung der am Stichtag gegebenen Marktverhältnisse ermittelt. Der Marktwert entspricht dem Barwert der Zahlungsmittelzuflüsse aus dem jeweiligen Finanzinstrument. Zur Bestimmung der Barwerte werden Diskontsätze aus risikoneutralen Zinsstrukturkurven des jeweiligen Währungsraums unter Berücksichtigung von kontrahentenspezifischen CDS-Spreads abgeleitet.

Die Buchwerte der derivativen und der originären Finanzschulden, die mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet sind, werden aus Bewertungsfaktoren abgeleitet, die direkt [zum Beispiel Preise] oder indirekt [zum Beispiel abgeleitet aus Preisen] auf aktiven Märkten beobachtet werden können.

a) Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die langfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen im Wesentlichen Gewährleistungseinbehalte.

b) Langfristige sonstige Verbindlichkeiten

Der Buchwert der langfristigen sonstigen Verbindlichkeiten beinhaltet im Wesentlichen Depotzahlungen und Kautionen.

Depotzahlungen und Kautionen sind mit marktgerechten Zinsen ausgestattet. Signifikante Abweichungen zwischen Buchwert und Marktwert bestehen nicht.

c) Langfristige Finanzschulden aus Darlehen

Bei den Finanzschulden aus Darlehen handelt es sich überwiegend um Konsortialfinanzierungen. Die Darlehen sind mit üblichen nicht-finanziellen Covenants, unter anderem Negativverpflichtungen und Gleichrangigkeitserklärungen, ausgestattet. Darüber hinaus bestehen weitere allgemein übliche Vereinbarungen zur Zinsanpassung und Rückzahlung bei Veränderungen in der Gesellschafterstruktur der Flughafen München GmbH. Finanzielle Covenants wurden nicht vereinbart.

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der Darlehen mit langfristiger Zinsbindung sind:

31.12.13	Buchwert	Restschuld	Zins	
	T€	T€	von in %	bis in %
Währung				
EUR	882.161	907.799	0,32	7,02
JPY	27.998	27.582		1,72

31.12.12	Buchwert	Restschuld	Zins	
	T€	T€	von in %	bis in %
Währung				
EUR	953.856	977.000	1,41	7,02
JPY	54.231	43.586	1,72	1,83

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der Darlehen mit variabler Zinsbindung sind:

31.12.13	Buchwert	Restschuld	Basiszins
	T€	T€	
Währung			
EUR	1.012.337	1.031.100	3M- und 6M-EURIBOR

31.12.12	Buchwert	Restschuld	Basiszins
	T€	T€	
Währung			
EUR	912.838	913.215	3M- und 6M-EURIBOR

Der kurzfristige Anteil der Finanzschulden aus Darlehen wird unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

d) Langfristige Finanzschulden aus Finanzierungsleasing

Der Buchwert der Finanzschulden aus Finanzierungsleasing entspricht dem Barwert der ausstehenden Mindestleasingzahlungen. Die Summe der in künftigen Geschäftsperioden zu leistenden Zahlungen und deren Barwerte werden in der folgenden Übersicht gegenübergestellt:

T€	31.12.13			31.12.12		
	Erwartete Zahlung	Abzinsung	Buchwert	Erwartete Zahlung	Abzinsung	Buchwert
≤ 1 Jahr	651	-14	637	542	-14	528
Kurzfristig	651	-14	637	542	-14	528
1 bis 5 Jahre	910	-45	865	738	-86	652
≥ 5 Jahre	0	0	0	0	0	0
Langfristig	910	-45	865	738	-86	652
Gesamt	1.561	-59	1.502	1.280	-100	1.180

Der kurzfristige Anteil der Finanzschulden aus Finanzierungsleasing wird unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

Zu den Finanzierungsleasingverhältnissen gehören insbesondere Vereinbarungen zur Überlassung von Bürogeräten und Datenverarbeitungssystemen. Die Mindestlaufzeit der betroffenen Vereinbarungen entspricht der wirtschaftlichen Nutzungsdauer der überlassenen Objekte. Die Leasingverhältnisse sind in der Regel in einen Service- und Wartungsvertrag eingebettet.

e) Langfristige derivative Finanzschulden

Erläuterungen zu Derivaten und Sicherungsaktivitäten sind nachfolgend unter Kapitel VII.16. zu finden.

16. Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsaktivitäten

Der Flughafen München setzt Derivate im Rahmen des Finanzrisikomanagements als Sicherungsgeschäfte ein. Alle Sicherungsmaßnahmen sind hocheffektiv. Der Handel mit Derivaten zu Spekulationszwecken ist dem Flughafen München grundsätzlich untersagt.

Der Buchwert der Derivate beinhaltet im Einzelnen:

T€	Vermögenswerte		Schulden	
	31.12.13	31.12.12	31.12.13	31.12.12
Bilanzierte Sicherungen				
Zinsswaps	194	0	65.360	100.743
Devisentermingeschäfte	196	0	95	10
Absicherung gegen schwankende Zahlungsmittelströme	390	0	65.455	100.753
Zins- und Währungsswaps	0	10.458	1.738	0
Absicherung gegen schwankende Marktwerte	0	10.458	1.738	0
Nicht bilanzierte Sicherungen				
Zinsswaps	0	0	735	2.190
Absicherung gegen schwankende Zahlungsmittelströme	0	0	735	2.190
Gesamt	390	10.458	67.928	102.943

Der Buchwert der Derivate entspricht ihrem Marktwert.

Der Buchwert der Derivate mit Restlaufzeiten von unter einem Jahr wird unter den kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten beziehungsweise kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

a) Sicherung von Zahlungsmittelströmen

Der Konzern setzt Zinssicherungsgeschäfte zur Begrenzung von Liquiditätsrisiken aus variabel verzinsten Darlehen ein. Hierbei werden variable Zinsverpflichtungen aus Darlehen gegen Zinszahlungen mit festen Zinssätzen getauscht [pay fix/receive floating]. Auswirkungen künftiger Veränderungen der Zinszahlungspflichten aus den gesicherten Darlehen werden auf diese Weise nahezu vollständig ausgeglichen. Der Derivatebestand beinhaltet sowohl Geschäfte, die dem Ausgleich gegenwärtiger Zinszahlungspflichten dienen, als auch Geschäfte mit Laufzeitbeginn in künftigen Geschäftsperioden [forward starting swaps].

Der Derivatebestand setzt sich wie folgt zusammen:

31.12.13	Nominal	FMG zahlt	FMG zahlt	FMG erhält
Art		von in %	bis in %	
Swaps	843.444	1,48	5,40	3M- und 6M-EURIBOR
Forward starting swaps	233.000	1,86	2,92	3M- und 6M-EURIBOR

31.12.12	Nominal	FMG zahlt	FMG zahlt	FMG erhält
Art		von in %	bis in %	
Swaps	749.444	2,14	5,73	3M- und 6M-EURIBOR
Forward starting swaps	420.000	1,48	2,92	3M- und 6M-EURIBOR

Zur Begrenzung von Liquiditätsrisiken aus der Schwankung von Zahlungsmittelzuflüssen aus langfristigen Consultingverträgen in Fremdwährung setzt der Konzern Währungssicherungsgeschäfte ein. Durch Devisentermingeschäfte wird sichergestellt, dass der Umtausch der erwarteten Entgelte zu einem bestimmten Wechselkurs erfolgt. Der Derivatebestand setzt sich wie folgt zusammen:

31.12.13	Nominal	FMG zahlt	FMG erhält	Kurs von	Kurs bis
Art	T€			%	%
Devisentermingeschäfte	4.805	USD	EUR	0,75	0,75
Devisentermingeschäfte	1.823	EUR	USD	1,31	1,31

31.12.12	Nominal	FMG zahlt	FMG erhält	Kurs von	Kurs bis
Art	T€			%	%
Devisentermingeschäft	6.585	EUR	USD	1,31	1,33

Der Buchwert der Derivate, die zur Sicherung von Zahlungsmittelströmen eingesetzt werden, hat sich wie folgt entwickelt:

T€	Zins-sicherung	Währungs-sicherung	Gesamt
Effektiver Anteil			
Stand 01.01.13	98.665	7	98.672
Reklassifizierung	-25.615	0	-25.615
Neubewertung	-9.488	-105	-9.593
Stand 31.12.13	63.562	-98	63.464
Ineffektiver Anteil			
Stand 01.01.13	64	0	64
Neubewertung	-17	-1	-18
Stand 31.12.13	47	-1	46
Nicht designierter Anteil			
Stand 01.01.13	2.014	3	2.017
Nettoveränderung	-459	-4	-463
Stand 31.12.13	1.555	-1	1.554
Buchwerte			
Stand 01.01.13	100.743	10	
Stand 31.12.13	65.164	-99	

T€	Zins-sicherung	Währungs-sicherung	Gesamt
Effektiver Anteil			
Stand 01.01.12	49.424	144	49.568
Reklassifizierung	-19.026	-10	-19.036
Neubewertung	68.267	-127	68.140
Stand 31.12.12	98.665	7	98.672
Ineffektiver Anteil			
Stand 01.01.12	272	0	272
Neubewertung	-208	0	-208
Stand 31.12.12	64	0	64
Nicht designierter Anteil			
Stand 01.01.12	2.437	-86	2.351
Nettoveränderung	-423	89	-334
Stand 31.12.12	2.014	3	2.017
Buchwerte			
Stand 01.01.12	52.133	58	
Stand 31.12.12	100.743	10	

31.12.13	FMG zahlt			FMG erhält		
	Nominal	Währung	Zins	Währung	Zins von in %	Zins bis in %
T€	29.444	EUR	EURIBOR	JPY	0,00	1,72

31.12.12	FMG zahlt			FMG erhält		
	Nominal	Währung	Zins	Währung	Zins von in %	Zins bis in %
T€	43.568	EUR	EURIBOR	JPY	1,72	1,83

Der effektive Anteil der Sicherungsbeziehungen zur Absicherung gegen Zinsrisiken wird mit Eintritt der gesicherten Zinszahlung in die Finanzaufwendungen umgegliedert und gleicht dort die Aufwendungen aus Zinszahlungen für das gesicherte Grundgeschäft aus. Die Umgliederung wird voraussichtlich in den folgenden Geschäftsperioden vorgenommen:

31.12.13	Bis 2014	2015 bis 2018	Nach 2018
T€			
Erwartete Umgliederung in den Zinsaufwand	1.715	27.352	34.496
31.12.12	Bis 2013	2014 bis 2017	Nach 2017
T€			
Erwartete Umgliederung in den Zinsaufwand	3.388	42.808	52.470

Der effektive Anteil der Sicherungsbeziehungen zur Absicherung gegen Wechselkursrisiken wird mit Zahlung des gesicherten Entgelts in die Umsatzerlöse umgegliedert und gleicht dort Abweichungen vom gesicherten Kurs aus. Die Umgliederung wird voraussichtlich in den folgenden Geschäftsperioden vorgenommen:

31.12.13	Bis 2014	2015 bis 2018	Nach 2018
T€			
Erwartete Umgliederung in die Umsatzerlöse	99	0	0
31.12.12	Bis 2013	2014 bis 2017	Nach 2017
T€			
Erwartete Umgliederung in die Umsatzerlöse	1	5	0

b) Sicherung des beizulegenden Zeitwerts

Durch den Abschluss von Zins- und Währungsswaps werden festverzinst Fremdwährungsdarlehen in Finanzschulden mit variablem Zins in funktionaler Währung gewandelt. Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der Zins- und Währungsswaps sind:

Entsprechend den in Kapitel IV.8.e) beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden die Zins- und Währungsswaps mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Das Gleiche gilt für die im Darlehenswert enthaltene Zins- und Währungskomponente.

Aus der Neubewertung der im Darlehenswert enthaltenen Zins- und Währungskomponente resultiert ein Nettogewinn in Höhe von T€ 10.810 (2012: T€ 7.702). Diesem steht ein Nettoverlust aus der Neubewertung der Zins- und Währungsswaps in Höhe von T€ -10.666 (2012: T€ -7.789) gegenüber.

c) Nicht bilanzierte Sicherungen

Der Buchwert der nicht bilanzierten Sicherungen beinhaltet einen Zinsswap in Höhe von T€ 735 (31.12.2012: T€ 2.190), der zur Minimierung von Zahlungsstromrisiken aus einer kombinierten Position – Fremdwährungsdarlehen mit Zins- und Währungsswap – verwendet wird. Die Sicherung ist hocheffektiv. Entsprechend den in Kapitel IV.8.e) erläuterten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dürfen solche Sicherungsmaßnahmen jedoch unabhängig von ihrer Effektivität nicht bilanziell abgebildet werden.

17. Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer

Die Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer beinhalten:

T€	31.12.13	31.12.12
Pensionszusagen	24.372	24.790
Medizinische Versorgungsleistungen	2.332	2.263
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	26.704	27.053
Dienstzeitjubiläen	1.404	1.439
Altersteilzeitvereinbarungen	4.829	6.492
Sonstige langfristige Leistungen an Arbeitnehmer	6.233	7.931
Leistungen anlässlich der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	2.537	2.651
Variable Vergütungsbestandteile	2.923	2.392
Gleitzeitguthaben	10.358	9.523
Ausstehende Lohn- und Gehaltszahlungen	2.304	3.224
Übrige Leistungen	3.922	3.113
Kurzfristige Leistungen an Arbeitnehmer	19.507	18.252
Leistungen an Arbeitnehmer	54.981	55.887
davon langfristig	35.474	37.635
davon kurzfristig	19.507	18.252

a) Verpflichtungen aus Pensionszusagen

Verpflichtungen aus Pensionszusagen bestehen gegenüber Geschäftsführern, Prokuristen und deren Hinterbliebenen. Sie umfassen insgesamt 30 (31.12.2012: 31) Anspruchsberechtigte, davon vier (31.12.2012: 5) aktive Mitarbeiter und 26 (31.12.2012: 26) Pensionäre und Hinterbliebene. Die Höhe des jeweiligen Versorgungsanspruchs ist von der Dauer der Betriebszugehörigkeit, dem Gehaltsniveau im Austrittszeitpunkt und dem allgemeinen Rentenniveau abhängig. Die Pensionszahlungen werden aus laufenden betrieblichen Zahlungsmittelüberschüssen bestritten.

Der Konzern hat kein Deckungsvermögen zur Finanzierung der Versorgungsverpflichtungen angelegt. Der Buchwert der Rückstellungen stimmt mit dem Betrag der kumulierten leistungsorientierten Verpflichtung überein.

Der Buchwert der Pensionszusagen hat sich wie folgt entwickelt:

T€	2013	2012
Verpflichtung zum 01.01.	24.790	19.135
Laufender Dienstzeitaufwand	415	305
Zinsaufwand	722	906
Pensionszahlungen	-1.297	-1.169
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	-258	5.613
Verpflichtung zum 31.12.	24.372	24.790
Erwarteter Pensionsaufwand	1.196	1.127
Erwartete Pensionszahlungen	-1.356	-1.275
Erwartete Verpflichtung zum 31.12. des Folgejahres	24.212	24.642

Die Veränderung des Saldos versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

T€	2013	2012
Stand zum 01.01.	5.692	79
Änderung von Finanzparametern	-925	4.992
Erfahrungsbedingte Anpassungen	667	621
Stand zum 31.12.	5.434	5.692

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen beruht auf den folgenden Annahmen:

in %	31.12.13	31.12.12
Diskontsatz	3,3	3,0
Gehaltstrend	2,8	1,5
Rententrend	2,0	2,0
Fluktuation	0,0	0,0

Als Rechnungsgrundlage werden unverändert die Richttafeln 2005 G von Klaus Heubeck unter Ansatz einer monatlich vorschüssigen Zahlungsweise verwendet.

Die durchschnittliche Duration des Anwartschaftsbestands beträgt elf Jahre (31.12.2012: elf Jahre).

Aus den Pensionszusagen resultiert ein moderates Liquiditätsrisiko für den Konzern. Dieses kann näherungsweise aus den erwarteten Pensionszahlungen des Folgejahres und der durchschnittlichen Duration der Pensionszusagen abgeleitet werden.

Weitere Risiken ergeben sich aus Schwankungen des Marktzinsniveaus, des Gehalts- und des Rententrends. Eine Minderung des Marktzinsniveaus führt zu einer Erhöhung des Betrags der Rückstellungen für Pensionszusagen. Mit Zunahme des erwarteten Gehalts im Austrittszeitpunkt steigt der Rückstellungsbetrag ebenfalls. Gleiches gilt für die Erhöhung des Rentenniveaus im Anschluss an den Pensionseintritt. Von einer Änderung der Lebenserwartung hingegen geht nur ein moderates Risiko aus.

Eine quantitative Einschätzung zum Umfang der oben genannten Risiken gibt die nachfolgende Sensitivitätsanalyse:

31.12.13	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
in %		+	-
Diskontsatz	1,0	-11,1	13,6
Gehaltstrend	1,0	1,6	-1,5
Rententrend	1,0	11,3	-9,6

31.12.12	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
in %		+	-
Diskontsatz	1,0	-11,5	14,3
Gehaltstrend	1,0	1,6	-1,5
Rententrend	1,0	12,0	-10,2

Die Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Änderung jeweils einer Annahme unter Beibehaltung aller übrigen Bewertungsparameter. Die Berechnung der Sensitivität erfolgt nach der für die Folgebewertung von Pensionsverpflichtungen angewandten Methode (Anwartschaftsbarwertverfahren).

Berechnungsmethoden und Art der Annahmen sind mit dem Vorjahr identisch.

b) Verpflichtungen aus medizinischen Versorgungsleistungen

Beihilfezusagen für medizinische Versorgung im Krankheitsfall nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses werden ausschließlich an aktive Beamte und Pensionäre gewährt. Sie umfassen insgesamt 44 [31.12.2012: 44] Anspruchsberechtigte, davon 19 [31.12.2012: 20] aktive Mitarbeiter und 25 [31.12.2012: 24] Pensionäre und Hinterbliebene. Die Höhe der Beihilfeleistungen hängt von der Dauer der Betriebszugehörigkeit ab. Beihilfezusagen gelten ab dem Pensionseintritt auf Lebenszeit. Die Beihilfeleistungen werden mittelbar über eine Versicherung erbracht.

Der Konzern hat kein Deckungsvermögen zur Finanzierung der Beihilfeverpflichtungen angelegt. Der Buchwert der Rückstellungen stimmt mit dem Betrag der kumulierten leistungsorientierten Verpflichtung überein.

Der Buchwert der Beihilfezusagen hat sich wie folgt entwickelt:

T€	2013	2012
Verpflichtung zum 01.01.	2.263	1.848
Laufender Dienstzeitaufwand	88	41
Zinsaufwand	66	88
Beihilfezahlungen	-107	-172
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	22	458
Verpflichtung zum 31.12.	2.332	2.263
Erwartete Zuführung	157	154
Erwartete Beihilfezahlungen	-113	-107
Erwartete Verpflichtung zum 31.12. des Folgejahres	2.376	2.310

Die Veränderung des Saldos versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

T€	2013	2012
Stand zum 01.01.	412	-46
Änderung von Finanzparametern	-93	732
Erfahrungsbedingte Anpassungen	115	-274
Stand zum 31.12.	434	412

Die Bewertung der Beihilfeverpflichtungen beruht auf den folgenden Annahmen:

in %	31.12.13	31.12.12
Diskontsatz	3,3	3,0
Fluktuation	0,0	0,0
Kosten ³⁾	6,1	6,5
Kostentrend	3,0	3,0

³⁾Durchschnittliche Versicherungsprämien in T€

Als Rechnungsgrundlage werden unverändert die Richttafeln 2005 G von Klaus Heubeck unter Ansatz einer monatlich vorschüssigen Zahlungsweise verwendet.

Die durchschnittliche Duration beträgt zwölf Jahre (31.12.2012: 14 Jahre).

Aus den Beihilfezusagen resultiert ein moderates Liquiditätsrisiko für den Konzern. Dieses kann näherungsweise aus den erwarteten Beihilfezahlungen des Folgejahres und der durchschnittlichen Duration der Beihilfezusagen abgeleitet werden.

Weitere Risiken ergeben sich aus Schwankungen des Marktzinsniveaus und des Kostentrends für medizinische Versorgung. Eine Minderung des Marktzinsniveaus führt zu einer Erhöhung des Betrags der Rückstellungen für Beihilfezusagen. Mit Zunahme des erwarteten Kostentrends steigt der Rückstellungsbetrag ebenfalls. Von einer Änderung der Lebenserwartung hingegen geht nur ein moderates Risiko aus.

Eine quantitative Einschätzung zum Umfang der oben genannten Risiken gibt folgende Sensitivitätsanalyse:

31.12.13	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
in %		+	-
Diskontsatz	1,0	-11,6	14,4
Kostentrend	1,0	14,4	-11,9

31.12.12	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
in %		+	-
Diskontsatz	1,0	-11,7	14,5
Kostentrend	1,0	14,5	-11,9

Die Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Änderung jeweils einer Annahme unter Beibehaltung aller übrigen Bewertungsparameter. Die Berechnung der Sensitivität erfolgt nach der für die Folgebewertung von Beihilfeverpflichtungen angewandten Methode [Anwartschaftsbarwertverfahren].

Berechnungsmethoden und Art der Annahmen sind mit dem Vorjahr identisch.

18. Sonstige Rückstellungen

Der Buchwert der sonstigen Rückstellungen hat sich wie folgt entwickelt:

T€	Belastende Verträge	Umlandfonds	Sanierung	Übrige	Gesamt
Stand 01.01.13	0	92.459	8.192	12.416	113.067
Zuführungen	8.090	0	2.644	8.273	19.007
Verbräuche	0	-2.269	-62	-5.836	-8.167
Auflösungen	0	0	-2.274	-601	-2.875
Umgliederungen	0	0	0	0	0
Aufzinsungen	0	0	0	19	19
Abzinsungen	0	-2.663	-137	-26	-2.826
Zinsänderungen	0	-3.250	-20	-17	-3.287
Stand 31.12.13	8.090	84.277	8.343	14.228	114.938
davon kurzfristig	3.640	1.167	1.128	12.515	18.450
davon langfristig	4.450	83.110	7.215	1.713	96.488

Die Rückstellungen für belastende Verträge beinhalteten erwartete Unterdeckungen aus Verträgen über die Erbringung von Bodenverkehrsdiensten.

Die Rückstellung Umlandfonds beinhaltet verbindliche Zusagen zur Förderung von kommunalen Infrastrukturprojekten im Umland des Flughafens München. Bis zum Geschäftsjahr 2010 hat sich der Flughafen München zur Zahlung von T€ 10.000 für Straßenbauprojekte in den Landkreisen Freising und Erding verpflichtet. Von diesen Mitteln wurden bis zum Geschäftsjahr 2013 T€ 3.303 abgerufen. Der verbleibende Betrag wird voraussichtlich bis zum Jahr 2017 ausgezahlt. Aufgrund des positiven Planfeststellungsbeschlusses für den Bau einer dritten Start- und Landebahn hat der Flughafen München im Geschäftsjahr 2011 die Fördermittelzusagen um T€ 90.000 erhöht. Damit stehen den umliegenden Gemeinden nunmehr zusätzlich T€ 40.000 für Verkehrsinfrastrukturprojekte und T€ 50.000 für sonstige Infrastrukturprojekte sowie zur Abmilderung individueller Härten zur Verfügung. Diese können ab dem Baubeginn der dritten Start- und Landebahn ohne zeitliche Befristung in maximalen Jahrestanchen von T€ 10.000 abgerufen werden. Höhe und Zeitpunkt des Mitelabrufs sind ungewiss. Rückstellungen für Sanierungen werden angesetzt, soweit unmittelbare Verpflichtungen gegenüber Dritten bestehen. Der Zeitpunkt der Sanierungsdurchführung und die Höhe der hierfür anfallenden Aufwendungen sind ungewiss.

Auszahlungen aufgrund sonstiger Rückstellungen werden in den folgenden Intervallen erwartet:

31.12.13	In einem Jahr	In 2 bis 5 Jahren	Nach 5 Jahren
T€			
Belastende Verträge	3.640	4.477	0
Umlandfonds	1.173	16.693	78.830
Sanierungen	1.130	7.379	0
Übrige	13.173	822	1.015
Gesamt	19.116	29.371	79.845

31.12.12	In einem Jahr	In 2 bis 5 Jahren	Nach 5 Jahren
T€			
Umlandfonds	1.966	27.000	70.000
Sanierungen	2.381	5.821	0
Übrige	10.609	775	1.107
Gesamt	14.956	33.597	71.107

19. Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Buchwerte der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten sind den in Kapitel IV.8.a) beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen. Ihr Buchwert stellt aufgrund ihrer Kurzfristigkeit einen angemessenen Näherungswert für den Marktwert dar.

T€	Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Gesamt	
	31.12.13	31.12.12	31.12.13	31.12.12
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	57.827	66.398	57.827	66.398
Sonstige Verbindlichkeiten	31.749	27.630	31.749	27.630
Verbindlichkeiten	89.576	94.028	89.576	94.028
Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern	505.402	507.246	505.402	507.246
Finanzschulden aus Darlehen	405.494	268.283	405.494	268.283
Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ¹⁾	637	528	637	528
Derivative Finanzinstrumente kurzfristig	4.376	0	4.376	0
Sonstige Finanzschulden	915.909	776.057	915.909	776.057
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	1.005.485	870.085	1.005.485	870.085

¹⁾Finanzschulden aus Finanzierungsleasing sind nur hinsichtlich der Ausbuchung nach den Kategorien aus Kapitel IV.8.a) zu bilanzieren. Im Übrigen erfolgt die Bilanzierung nach Kapitel IV.7.

a) Kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

Der Buchwert der kurzfristigen sonstigen Verbindlichkeiten setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.13	31.12.12
Ausstehende Rechnungen	21.192	11.794
Verbindlichkeiten Marketing	3.818	8.900
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	2.123	1.958
Übrige Verbindlichkeiten	4.616	4.978
Gesamt	31.749	27.630

b) Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern

Von den Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern entfallen T€ 127.711 [31.12.2012: T€ 131.810] auf die Bundesrepublik Deutschland, T€ 260.893 [31.12.2012: T€ 258.550] auf den Freistaat Bayern und T€ 116.798 [31.12.2012: T€ 116.885] auf die Landeshauptstadt München. Die Darlehen sind mit einem ergebnisabhängigen Zins ausgestattet. Sie sind nicht befristet. Die Tilgung bedarf einer gesonderten Vereinbarung. Sie sind als kurzfristig einzustufen, da der Flughafen München nicht das uneingeschränkte Recht hat, die Rückzahlung innerhalb des folgenden Geschäftsjahres zu verweigern. Der Zinsaufwand für Gesellschafterdarlehen betrug im Berichtsjahr T€ 13.489 [2012: T€ 15.333].

c) Kurzfristige Finanzschulden aus Finanzierungsleasing

Erläuterungen zu Finanzschulden aus Finanzierungsleasing sind in Kapitel VII.15.d) zu finden.

20. Sonstige Schulden

Der Buchwert der sonstigen Schulden setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.13	31.12.12
Verbindlichkeiten aus Steuern und sonstigen Abgaben	5.503	4.362
Übrige sonstige Schulden	1.050	0
Sonstige nicht finanzielle Schulden	6.553	4.362
Vorauszahlungen auf Mieten	13.706	14.906
Vorauszahlungen auf Erbbaurechte	4.876	4.327
Übrige abgegrenzte Erlöse	3.258	3.695
Abgegrenzte Erlöse	21.840	22.928
Gesamt	28.393	27.290
davon kurzfristig	9.104	6.707
davon langfristig	19.289	20.583

21. Eventualschulden

Zum 31.12.2013 sind keine Eventualschulden vorhanden [31.12.2012: T€ 12.500].

Im Vorjahr ergaben sich aus bestehenden vertraglichen Verpflichtungen, die aufgrund des noch ungewissen Eintritts notwendiger Bedingungen im Folgejahr zu keiner Rückstellungsbildung geführt hatten, Eventualschulden in Höhe von T€ 11.000. Die rechtlichen Risiken aus Ermittlungsverfahren gegen Konzerngesellschaften zum 31.12.2012 betragen T€ 1.500.

22. Betriebsgenehmigung

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat der Flughafen München GmbH am 09.05.1974 die luftrechtliche Genehmigung nach § 6 LuftVG für den Flughafen München erteilt. Die luftrechtliche Genehmigung enthält die für den Betrieb des Flughafens wesentlichen Regelungen. Die nach § 6 Abs. 4 LuftVG erforderliche Änderung der luftrechtlichen Genehmigung aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses für die dritte Start- und Landebahn steht noch aus. Die Betriebsgenehmigung ist zeitlich unbefristet.

Neben den Bestimmungen der luftrechtlichen Genehmigung hat der Flughafenbetreiber die unmittelbar aus dem Gesetz (insbesondere Luftverkehrsgesetz und hierzu ergangene Verordnungen) resultierenden Vorschriften zu beachten. Hiernach hat die Flughafen München GmbH unter anderem den Flughafen jederzeit in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu erhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sowie das Rettungswesen sicherzustellen.

Die Festsetzung der Start- und Landeentgelte erfolgt durch die Flughafen München GmbH unter Genehmigungsvorbehalt durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie. Die Airlines werden im Rahmen eines Konsultationsverfahrens in den Genehmigungsprozess einbezogen. Zwischen dem Flughafen München und den Airlines finden Verhandlungen mit dem Ziel statt, ab 2014 eine Rahmenentgeltvereinbarung zu schließen, innerhalb derer die Ermittlungsgrundlage der Gebührenentwicklung festgelegt wird.

VIII. Finanzrisikomanagement

Im Rahmen seiner geschäftlichen Tätigkeit ist der Flughafen München einer Vielzahl unterschiedlicher finanzieller Risiken ausgesetzt. Hierzu zählen Kredit-, Liquiditäts- und Marktrisiken aus Zinssatz- und Wechselkursschwankungen.

Diesen Risiken war der Flughafen München in vergleichbarer Zusammensetzung auch im Vorjahr ausgesetzt.

Überwachung und Steuerung von Finanzrisiken ist Aufgabe des zentralen Finanz- und Cashmanagements. Im Rahmen des übergeordneten Risikofrüherkennungssystems erfolgt eine vierteljährliche Berichterstattung über alle wesentlichen Finanzrisiken an die Geschäftsleitung. Über die Liquiditäts- und Darlehensentwicklung sowie die Entwicklung des Derivatebestands wird die Geschäftsleitung durch einen monatlichen Finanzbericht in Kenntnis gesetzt.

Derivate werden ausschließlich zu Sicherungszwecken eingesetzt. Geschäftsabschlüsse erfolgen durch das zentrale Finanz- und Cashmanagement. Zur Dokumentation, Abwicklung und zur Steuerung von Risiken aus dem Derivatebestand setzt das zentrale Finanz- und Cashmanagement ein Treasury-System ein. Die Software gewährleistet eine strikte Funktionstrennung zwischen Erwerb, Abwicklung und Bilanzierung der Derivate und der Überwachung der Risiken aus diesen Geschäften.

Die Methoden des Finanzrisikomanagements haben sich gegenüber dem Vorjahr nicht geändert.

1. Marktrisiko

Der Flughafen München ist Marktrisiken aus Zinssatz- und Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Diese haben Einfluss auf die Höhe der Zahlungspflichten aus Darlehensvereinbarungen mit variablen Zinsbindungen und auf den beizulegenden Zeitwert von Darlehensvereinbarungen mit fixen Zinszahlungen. In geringerem Umfang beeinflussen Wechselkursrisiken Zahlungsmittelströme des Flughafens München aus Darlehensverträgen in Japanischen Yen (JPY) und dem internationalen Beratungsgeschäft.

Der Flughafen München begegnet Marktrisiken durch den Abschluss derivativer Finanzinstrumente. Deren Einsatzgebiet ist auf die Absicherung gegen Verluste aus Wertänderungen und den Schutz vor unerwarteten Schwankungen von Zahlungsmittelströmen begrenzt. Sicherungsgeschäfte werden nur dann erworben, wenn sie in eine hocheffektive Sicherungsbeziehung eingebracht werden können.

Zur Sicherung von Zahlungsmittelströmen gegen Zinsschwankungen setzt der Flughafen München Zinsswaps ein. Schwankungen von Zahlungsmittelströmen aus Wechselkursschwankungen werden zum Teil durch Devisentermingeschäfte eliminiert. Der beizulegende Zeitwert der Fremdwährungsdarlehen in JPY wird mit Zins- und Währungsswaps gegen Schwankungen gesichert. Angaben zu Sicherungsbeziehungen sind dem Kapitel VII.16. zu entnehmen.

Anhand von Sensitivitätsanalysen kann die verbleibende Risikoexposition des Flughafens München gegenüber Zins- und Wechselkursschwankungen dargestellt werden.

Die Zinssensitivitätsanalyse stellt die Auswirkungen einer Erhöhung beziehungsweise Minderung des Gesamt-, Jahres- und des sonstigen Ergebnisses bei einer Parallelverschiebung der Zinsstruktur um jeweils 100 Basispunkte (BP) dar.

Der Zinssensitivitätsanalyse liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Der laufende Zinsaufwand aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit Zinsbindungsfristen größer ein Jahr bleibt unverändert. Dies gilt unabhängig vom Zeitpunkt der nächsten Zinsfestsetzung.
- Auswirkungen geänderter Zinsstrukturkurven auf den Stichtagswert von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit Zinsbindungsfristen größer ein Jahr (IAS 39pAG8) werden nicht berücksichtigt.
- Der laufende Zinsaufwand aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit Zinsbindungsfristen kleiner ein Jahr, zum Beispiel mit Bindung an den 3M-EURIBOR oder den 6M-EURIBOR,

ändert sich. Dies gilt unabhängig davon, ob diese Instrumente als Grundgeschäft in eine Sicherungsbeziehung eingebracht wurden oder nicht. Der Stichtagswert dieser Finanzinstrumente bleibt unverändert.

- Der laufende Zinsaufwand aus zinstragenden derivativen Finanzinstrumenten, zum Beispiel mit Bindung an den 3M-EURIBOR oder den 6M-EURIBOR, ändert sich. Dies gilt unabhängig davon, ob diese Instrumente als Sicherungsgeschäft in eine Sicherungsbeziehung eingebracht wurden oder nicht.
- Der Stichtagswert derivativer Finanzinstrumente ändert sich. Sekundäre Auswirkungen der Parallelverschiebung der Zinsstrukturkurve, wie etwa die Änderung von Forward Exchange Rates, werden bei der Ermittlung der Zinssensitivität nicht berücksichtigt.
- Soweit derivative Finanzinstrumente als Sicherungsgeschäft in einer Sicherungsbeziehung zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen designiert wurden, hat der ineffektive Anteil der Wertänderungen Auswirkungen auf das Jahresergebnis. Der effektive Anteil der Wertänderungen hat Auswirkungen auf das sonstige Ergebnis.
- Soweit derivative Finanzinstrumente als Sicherungsgeschäft in einer Sicherungsbeziehung zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts designiert wurden, haben sowohl ineffektive als auch effektive Wertänderungen Auswirkungen auf das Jahresergebnis.
- Soweit zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete originäre Finanzinstrumente als Grundgeschäft in einer Sicherungsbeziehung zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts designiert wurden, haben sowohl ineffektive als auch effektive Wertänderungen Auswirkungen auf das Jahresergebnis.

Unter den oben genannten Annahmen mindert beziehungsweise erhöht eine Parallelverschiebung der Zinsstrukturkurve um plus beziehungsweise minus 100 BP das Gesamt-, Jahres- und sonstige Ergebnis wie folgt:

T€	31.12.13		31.12.12	
	+100 BP	-100 BP	+100 BP	-100 BP
Gesamtergebnis	42.043	-46.384	48.002	-53.293
davon sonstiges Ergebnis	44.220	-47.945	51.453	-56.008
davon Jahresergebnis	-2.177	1.561	-3.451	2.715

Wesentliche Wechselkursrisiken resultieren aus Schwankungen des Euro gegenüber dem Omanischen Rial [OMR], dem US-Dollar [USD] und dem Japanischen Yen [JPY]. Zwischen dem OMR und dem USD besteht eine feste Kursparität. Auf die gesonderte Auswertung des Wechselkursrisikos gegenüber dem OMR wird daher verzichtet.

Die Wechselkurs sensitivitätsanalyse stellt die Auswirkungen einer Erhöhung beziehungsweise Minderung des Wechselkurses EUR zu USD und des Wechselkurses EUR zu JPY um jeweils 10 % auf das Gesamt-, Jahres- und sonstige Ergebnis dar.

Der Wechselkurs sensitivitätsanalyse liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- Der Stichtagswert der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Darlehen in Fremdwährung ändert sich.
- Der Stichtagswert der Zins- und Währungsswaps ändert sich.
- Der Stichtagswert der Devisentermingeschäfte ändert sich.

Unter den oben genannten Annahmen mindert beziehungsweise erhöht eine Änderung des Wechselkurses USD zu EUR um plus beziehungsweise minus 10 % das Gesamt-, Jahres- und sonstige Ergebnis wie folgt:

T€	Währungssensitivität USD zu EUR			
	31.12.13		31.12.12	
	Kurs +10 %	Kurs -10 %	Kurs +10 %	Kurs -10 %
Gesamtergebnis	-630	193	656	-656
davon sonstiges Ergebnis	-500	179	611	-605
davon Jahresergebnis	-130	14	45	-51

Unter den oben genannten Annahmen mindert beziehungsweise erhöht eine Änderung des Wechselkurses JPY zu EUR um plus beziehungsweise minus 10 % das Gesamt-, Jahres- und sonstige Ergebnis wie folgt:

T€	Währungssensitivität JPY zu EUR			
	31.12.13		31.12.12	
	Kurs +10 %	Kurs -10 %	Kurs +10 %	Kurs -10 %
Gesamtergebnis	-54	29	2.877	-1.755
davon sonstiges Ergebnis	0	0	0	0
davon Jahresergebnis	-54	29	2.877	-1.755

Annahmen und Methoden der Sensitivitätsanalysen werden stetig angewandt.

2. Kreditrisiko

Das Kreditrisiko des Flughafens München resultiert vor allem aus kurzfristigen Geldanlagen. Diesem Risiko wird dadurch begegnet, dass Geldanlagen nur bei Kreditinstituten in der Europäischen Union erfolgen, die einer Einlagensicherung unterliegen.

Möglichen Forderungsausfallrisiken wird durch ein konsequentes und effektives Forderungsmanagement begegnet. Zu ihm gehören eine umfassende Bonitätsprüfung der Kunden, eine stetige Überwachung der offenen Posten und ein stringentes Mahnwesen. Zahlungsansprüche aus Mietverträgen werden durch die Hinterlegung von Mietkautionen gesichert. Abfertigungsleistungen erfolgen gegen Hinterlegung von Barsicherheiten und Bankbürgschaften.

Warenverkäufe und gastronomische Leistungen erfolgen überwiegend gegen Bar- oder Kreditkartenzahlung.

Erkennbaren Ausfallrisiken einzelner finanzieller Vermögenswerte wird durch Wertminderungen Rechnung getragen.

Ungeachtet bestehender Sicherheiten entspricht das maximale Kreditrisiko dem Buchwert der angesetzten finanziellen Vermögenswerte mit einem Betrag von T€ 406.945 [31.12.2012: T€ 360.302].

Eine Konzentration von Kreditrisiken aus Geschäftsbeziehungen mit einzelnen Schuldner oder Schuldnergruppen ist grundsätzlich nicht erkennbar.

Weitere Angaben zum Ausfallrisiko, insbesondere zu Wertminderungen und der Fälligkeitsstruktur von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten, sind in Kapitel VII.5. und VII.8. zu finden.

3. Liquiditätsrisiko

Die Steuerung und Überwachung des Liquiditätsrisikos ist Aufgabe des zentralen Finanz- und Cashmanagements des Flughafens München. Dabei wird das Liquiditätsrisiko sowohl im Rahmen der langfristigen Wirtschaftsplanung als auch im Rahmen der kurz- und mittelfristigen Finanzplanung überwacht.

Durch das konzernweite Cashmanagement werden die Zahlungsmittelbestände der operativen Tochtergesellschaften konzentriert. Neben dem Zugriff auf die betrieblichen Zahlungsmittelüberschüsse hält der Flughafen München hinreichende Liquidität in Form von kurzfristigen Geldanlagen und ausreichend dimensionierten Kreditlinien bei Kreditinstituten. Im Berichtsjahr betrug der operative Cashflow T€ 467.461 [2012: T€ 440.791]. Der Flughafen München konnte auf freie Kreditlinien in Höhe von T€ 227.032 [31.12.2012: T€ 270.740] zugreifen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die vertraglich vereinbarten Zins- und Tilgungszahlungen der originären und der derivativen Finanzschulden:

31.12.13	Summe	2014		2015 bis 2018		Nach 2018	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
T€							
Personengesellschaften	322.889	32.039	156.314	0	29	0	134.507
Gesellschafter	505.402	13.489	491.913	0	0	0	0
Kreditinstitute	2.257.206	36.988	378.503	252.010	1.572.345	3.280	14.080
Leasingvereinbarungen	1.562	0	652	0	910	0	0
Lieferungen und Leistungen	67.117	0	57.827	0	9.290	0	0
Sonstige Finanzschulden	36.886	0	31.750	0	5.136	0	0
Originäre Finanzschulden	3.191.062	82.516	1.116.959	252.010	1.587.710	3.280	148.587
Derivative Finanzinstrumente	103.047	24.667	29.444	48.936	0	0	0
Derivative Finanzschulden	103.047	24.667	29.444	48.936	0	0	0
Gesamt	3.294.109	107.183	1.146.403	300.946	1.587.710	3.280	148.587

31.12.12	Summe	2013		2014 bis 2017		Nach 2017	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
T€							
Personengesellschaften	332.457	0	197.950	0	0	0	134.507
Gesellschafter	507.246	15.333	491.913	0	0	0	0
Kreditinstitute	2.645.865	50.364	211.699	133.996	1.131.100	155.554	963.152
Leasingvereinbarungen	1.280	0	542	0	738	0	0
Lieferungen und Leistungen	73.550	0	66.698	0	6.852	0	0
Sonstige Finanzschulden	27.362	0	22.973	0	4.389	0	0
Originäre Finanzschulden	3.587.760	65.697	991.775	133.996	1.143.079	155.554	1.097.659
Derivative Finanzinstrumente	156.774	22.873	15.896	73.849	34.257	9.899	0
Derivative Finanzschulden	156.774	22.873	15.896	73.849	34.257	9.899	0
Gesamt	3.744.534	88.570	1.007.671	207.845	1.177.336	165.453	1.097.659

Tilgungsleistungen zu den Gesellschafterdarlehen des Flughafens München erfolgen ausschließlich aufgrund gesonderter Tilgungsvereinbarungen. Soweit bis zum Abschlussstichtag keine verbindlichen Tilgungsbeschlüsse vorliegen, werden Tilgungsleistungen auf Gesellschafterdarlehen dem Intervall bis ein Jahr zugeordnet.

Tilgungsleistungen zu originären Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften werden jeweils mit dem erwarteten Abfindungsbetrag gezeigt. Als Fälligkeitszeitpunkt gilt hier der frühestmögliche Kündigungszeitpunkt der Gesellschafter.

IX. Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Zwischen dem Zahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit und dem Gesamtergebnis besteht der folgende Zusammenhang:

T€	2013	2012
Gesamtergebnis	125.602	53.340
Ergebnisneutrale latente Steuern	8.448	-13.168
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	-236	6.071
Absicherung von Zahlungsmittelströmen	-35.208	49.104
Jahresergebnis	98.606	95.347
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	-1.897	-1.159
Ertragsteuern	54.994	69.977
Finanzergebnis	107.057	114.221
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	258.760	278.386
Abschreibungen	208.919	235.284
Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen	1.293	1.537
Zu-/Abnahme der Vorräte	-1.881	-1.527
Zu-/Abnahme der kurzfristigen Forderungen	-17.219	-4.451
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten	-1.572	-2.820
Zu-/Abnahme der Leistungen an Arbeitnehmer	-1.957	-539
Zu-/Abnahme der Rückstellungen	7.965	-13.725
Zu-/Abnahme der anderen Aktiva und Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	26.123	-16.276
Bruttzahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	480.431	475.869
Saldo aus gezahlten und erhaltenen Ertragsteuern	-23.393	-35.078
Nettozahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	457.038	440.791

Im Geschäftsjahr 2013 ist die Malto aus dem Konsolidierungskreis abgegangen [siehe Kapitel III.3.a)]. Aufgrund der Entkonsolidierung minderte sich der Bestand an Zahlungsmitteln um T€ 152. Das Konzernnettovermögen ging um T€ 40 zurück. Hiervon entfielen T€ 152 auf Zahlungsmittel und T€ 112 auf kurzfristige sonstige Schulden.

X. Erläuterungen zu Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen

Oberstes Mutterunternehmen des Flughafens München ist die Flughafen München GmbH. Die Geschäftsanteile der Flughafen München GmbH werden unmittelbar vom Freistaat Bayern [51 %], von der Bundesrepublik Deutschland [26 %] und der Landeshauptstadt München [23 %] gehalten [siehe Kapitel VII.1.2.]. Entscheidungen, die die geschäftlichen Grundlagen der Gesellschaft berühren oder bestimmte risikobehaftete Geschäfte beinhalten, treffen die Gesellschafter einstimmig. Im Übrigen werden Entscheidungen mit einfacher Mehrheit getroffen.

1. Geschäfte mit Behörden

Die Geschäftsanteile der Flughafen München GmbH werden unmittelbar von der öffentlichen Hand gehalten. Sämtliche Behörden der beteiligten Gebietskörperschaften sind daher als nahestehend einzustufen.

Geschäftsvorfälle mit Behörden resultieren überwiegend aus unbefristeten Mietverhältnissen mit der Bundes- und Landespolizei und dem Zoll. An Behörden berechnete Entgelte dürfen die erstattungsfähigen Aufwendungen nicht übersteigen. Sie unterliegen einer regelmäßigen Preisprüfung. Die aus der Vermietung an Behörden erzielten Erlöse sind für den Konzernumsatz nicht wesentlich. Signifikante offene Posten bestehen nicht.

2. Geschäfte mit Unternehmen der öffentlichen Hand

Unternehmen, deren finanz- und geschäftspolitische Entscheidungen von der Bundesrepublik Deutschland, dem Freistaat Bayern oder der Landeshauptstadt München beherrscht, gemeinschaftlich beherrscht oder maßgeblich beeinflusst werden, zählen ebenfalls zu den nahestehenden Unternehmen des Flughafens München.

Zu den nahestehenden Unternehmen der öffentlichen Hand zählen Kreditinstitute mit unmittelbarer Beteiligung der öffentlichen Hand [unter anderem Bayerische Landesbank Anstalt des öffentlichen Rechts, Kreditanstalt für Wiederaufbau und LfA Förderbank Bayern] und Kreditinstitute mit mittelbarer Beteiligung über Sondervermögen, wie zum Beispiel den Finanzmarktstabilisierungsfonds SoFFin [darunter die Commerzbank AG, WestLB AG bis Juli 2012]. Transaktionen mit diesen Kreditinstituten resultieren aus Finanzschulden [Darlehen] und Derivaten [Zinsswaps].

T€	31.12.13	31.12.12
Originäre Finanzschulden		
Zinszahlungen	-27.316	-42.633
Tilgungen	-95.223	-82.014
Ziehungen	93.087	71.092
Derivative Finanzschulden		
Zinszahlungen	-10.708	-9.821

Darüber hinaus zählen zu den nahestehenden Unternehmen der öffentlichen Hand Unternehmen und Anstalten des öffentlichen Rechts, die Bund und Freistaat mit der Ausführung hoheitlicher Aufgaben am Flughafen München und im Rahmen der Luftverkehrsüberwachung beauftragt haben [darunter DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, SGM Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München GmbH, Deutscher Wetterdienst Anstalt des öffentlichen Rechts]. Die Geschäftsvorfälle mit diesen Unternehmen resultieren überwiegend aus unbefristeten Mietverträgen. Die aus der Vermietung an Unternehmen der öffentlichen Hand resultierenden Erlöse und Aufwendungen sind für das Konzernergebnis nicht wesentlich. Signifikante offene Posten bestehen nicht.

Der Flughafen München unterhält Geschäftsbeziehungen zu weiteren Unternehmen, deren Finanz- und Geschäftspolitik von der öffentlichen Hand zumindest maßgeblich beeinflusst wird. Hierzu zählen beispielsweise die Gesellschaften der Unternehmensgruppen Deutsche Post AG, Telekom Deutschland GmbH und Deutsche Bahn AG. Zwischen dem Flughafen München und diesen Unternehmensgruppen bestehen wechselseitige Lieferungs- und Leistungsbeziehungen, die jedoch insgesamt für das Konzernergebnis von untergeordneter Bedeutung sind. Signifikante offene Posten bestehen nicht.

3. Geschäfte mit assoziierten Unternehmen und Unternehmen, die wegen Wesentlichkeit nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen wurden

Der Konsolidierungskreis der Flughafen München GmbH beinhaltet ein assoziiertes Unternehmen (EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH). Das Gemeinschaftsunternehmen Medi-Care Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH und das Tochterunternehmen FMV – Flughafen München Versicherungsvermittlungsgesellschaft mbH werden wegen der nicht gegebenen Wesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen.

Zwischen dem Flughafen München und diesen Gesellschaften bestehen wechselseitige Lieferungs- und Leistungsbeziehungen mit den folgenden Auswirkungen auf Konzernergebnis, -vermögenswerte und -schulden:

T€	31.12.13	31.12.12
Forderungen	678	2.026
Verbindlichkeiten	2.123	1.958
Erlöse aus Nutzungsüberlassung	5.325	4.855
Sonstige Erlöse	5.513	4.714
Erlöse	10.838	9.569
Materialaufwand	8.098	2.839
Sonstige Aufwendungen	417	541
Aufwendungen	8.515	3.380

Die Dienstleistungserlöse betreffen vor allem IT-Leistungen und Instandhaltungen von beweglichen Wirtschaftsgütern, Leasingerlöse und Konzessionen, die Vermietung von Räumlichkeiten und die damit einhergehenden Nebenkosten. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen resultieren überwiegend aus dem Umsetzen von Luftfahrzeugen und dem betriebsmedizinischen Dienst.

4. Geschäfte mit nahestehenden Personen

Dem Flughafen München nahestehend sind zudem die Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats der Flughafen München GmbH.

Die Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung setzt sich aus dem Festgehalt und einer variablen erfolgsabhängigen Tantieme zusammen.

T€	2013	2012
Festgehalt	532	503
Tantieme	302	302
Gesamt	834	805

Zusätzlich zu diesen Bezügen erhielten die Mitglieder der Geschäftsführung Sachbezüge und sonstige vertragliche Nebenleistungen sowie eine Einmalzahlung in Höhe von T€ 5 (2012: T€ 12).

Geschäftsführer erhalten eine betriebliche Rente. Die Rückstellungen für Pensionszusagen an Geschäftsführer betragen T€ 2.783 (31.12.2012: T€ 2.407).

Für ehemalige Geschäftsführer und Hinterbliebene sind Rückstellungen für Pensionszusagen in Höhe von T€ 10.050 (31.12.2012: T€ 10.196) angesetzt. Die Pensionszahlungen betragen T€ 724 (2012: T€ 703).

An die Mitglieder des Aufsichtsrats wurde eine Gesamtvergütung in Höhe von T€ 16 (2012: T€ 17) gezahlt.

München, den 17. April 2014

Dr. Michael Kerkloh

Thomas Weyer

/Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat ließ sich durch die Geschäftsführung über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über die wesentlichen Geschäftsvorfälle in seinen Sitzungen und durch schriftliche Berichte regelmäßig und eingehend unterrichten. Der Aufsichtsrat hat sich anhand der Berichte und der erteilten Auskünfte von der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung überzeugt und im Rahmen seiner satzungsmäßigen Zuständigkeit die ihm obliegenden Entscheidungen getroffen.

Der von der Geschäftsführung vorgelegte Jahresabschluss zum 31. Dezember 2013 und der Lagebericht der Flughafen München GmbH sowie des Konzerns sind durch die zum Abschlussprüfer bestellte Deloitte & Touche GmbH geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Nach eigener Prüfung hat der Aufsichtsrat von dem Prüfungsergebnis Kenntnis genommen und keine Einwendungen erhoben.

Er billigt gem. § 52 Abs. 1 GmbHG i. V. m. § 171 Abs. 2 AktG den Jahresabschluss der Flughafen München GmbH und des Konzerns. Er schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresabschluss der Flughafen München GmbH und des Konzerns festzustellen.

Den Geschäftsführern und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern spricht der Aufsichtsrat Dank und Anerkennung für die im Geschäftsjahr 2013 geleistete erfolgreiche Arbeit aus.

München, Juni 2014



Dr. Markus Söder
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Flughafen München GmbH

/Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Flughafen München GmbH, München, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung sowie Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der Geschäftsführung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und über den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung gemäß § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss

einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführung sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss der Flughafen München GmbH, München, den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

München, den 24. April 2014

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dorn
Wirtschaftsprüfer

ppa. Hehl
Wirtschaftsprüfer



609,1 Mio. €
Wertschöpfung

Nachhaltigkeitsprogramm

Initiativen und Maßnahmen mit Zeithorizont, unterteilt in vier Perspektiven

IIRC-Index

Anwendung des IIRC-Rahmenkonzeptes auf »Perspektiven 2013«

GRT

Der Flughafen München engagiert sich im German IIRC Round Table.



Nachhaltige Entwicklung

176 Nachhaltigkeitsprogramm

182 Nachhaltigkeitskennzahlen

196 Berichtsprofil





198 GRI-Index

206 IIRC-Index

/ Nachhaltigkeitsprogramm

Aufgefächert nach Themenfeldern, die auf den zukünftigen Chancen und Risiken der Flughafen München GmbH basieren, dient das strategische Nachhaltigkeitsprogramm als Fahrplan für die nachhaltige Entwicklung der FMG und die Erfüllung ihres Zukunftsbildes 2025. Das Nachhaltigkeitsprogramm wurde im Jahr 2013 vollumfänglich überarbeitet und um wichtige strategische Themen ergänzt. Dadurch ergeben sich Unterschiede zum Vorjahr.

Das Programm ist in vier Perspektiven mit dazugehörigen Zielen sowie kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen unterteilt. Es definiert einen Abschlusstermin für die Maßnahmen und gibt Auskunft über den Status der Umsetzung. Für die Perspektive »Umwelt und Klimaschutz« wird im Rahmen des Umweltmanagementsystems nach EMAS-VO und DIN EN ISO 14001 zusätzlich ein detailliertes Umweltprogramm in der jährlichen Umwelterklärung veröffentlicht.

Themenfelder ¹⁾	Initiativen	Maßnahmen	Status 2013	Termine
Unternehmen und Management				
Steigerung des Unternehmenswertes	Erreichung einer operativen Umsatzrentabilität (EBITDA-Marge) auf dem Niveau der europäischen Peergroup	Erreichung einer EBITDA-Marge von mindestens 40 %	fortlaufend	fortlaufend
		Bau des Terminal-2-Satelliten	50 % 	2015
		Ausbau Vorfeld Ost	50 % 	2015
		Optimierung Terminal 1	geplant	2018
Kapazitätserweiterung im Luftverkehr	Bedarfsgerechte Bereitstellung von Luftverkehrsinfrastruktur	Betreuung des Verfahrens 3. Start- und Landebahn vor dem BayVGH und vor dem Bundesverwaltungsgericht zur Erreichung der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses	fortlaufend	fortlaufend
		Erneuerung Ankunftsgepäckkreisel Terminal 1	10 % 	2015
		Kapazitätserweiterung der Gepäckförderanlage Terminal 2	55 % 	2015
		Unterstützung einer Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens an den Hauptbahnhof München	fortlaufend	fortlaufend
Verbesserung der landseitigen Verkehrsanbindung	Verbesserung der Schienenanbindung in drei Stufen (kurz-/mittel-/langfristig)	Unterstützung des Projekts Neufahrner Kurve	fortlaufend	fortlaufend
		Unterstützung des Projekts Erdinger Ringschluss (Flughafen-Stadt Erding)	fortlaufend	fortlaufend
		Unterstützung des Projekts Walpertskirchener Spange	fortlaufend	fortlaufend
		Unterstützung des Projekts ABS 38 München-Mühlendorf-Freilassing	fortlaufend	fortlaufend
		Unterstützung des Projekts zweite Stammstrecke in München	fortlaufend	fortlaufend
		Optimierung des Endkundenangebots der Geschäftseinheit »Commercial Activities-Services und Parken« in Bezug auf die landseitigen Mobilitätsangebote	Integration der strategischen landseitigen Verkehrskonzepte und -produkte (Schiene, Fernbusse, Car-Sharing) in die langfristigen Parkbedarfskonzepte	geplant
	Optimierung der ganzheitlichen Vertriebs- und Marketingstrategie für Mobilitätsdienstleistungen	geplant	2015	

¹⁾Entspricht Themenfeldern aus der Wesentlichkeitsmatrix, siehe Seite 32

Themenfelder ³⁾	Initiativen	Maßnahmen	Status 2013	Termine	
Attraktives Produkt- und Dienstleistungsportfolio & Optimierung der Unternehmensprozesse	Nachfrageorientierte Bereitstellung von Services im Luftverkehr	Optimierung der bestehenden Common User Lounges	100% ■■■■■■■■■■	2013 [abgeschlossen]	
		Gestaltung der zukünftigen Passagiersicherheitskontrollen im Terminal 1	fortlaufend	fortlaufend	
		Automatische Bordkartenkontrolle im Terminal 1	15% ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	ab 2014 fortlaufend	
		Durchführung von Delay-Code-Analysen (Analysen zur Feststellung der Gründe für Verspätungen im Luftverkehr)	15% ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	2015	
		Total Airport Management am Flughafen München	10% ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	2017	
	Fortführung Qualitäts- und Serviceoffensive	Verbesserung der Servicequalität durch gezielte Maßnahmen und Projekte		fortlaufend	fortlaufend
			Weiterentwicklung des prozessorientierten Qualitätsmanagementsystems (Implementierung eines Regelwerks für den KVP und eines integrierten Reportingsystems zur Steuerung von Prozess- und Servicequalität)	15% ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	2015
		Entwicklung eines Awareness-Konzeptes zur Erhöhung der Kundenorientierung und Servicekultur		geplant	2014
			Einführung eines Portfoliomanagements der Projekte im Programm Servicequalität	50% ■■■■■■■■■■	2014
			Langfristige Weiterentwicklung der Endkundenbedürfnisorientierung entsprechend der neuen USP-Positionierung	10% ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	2014
Stärkung der Erlebniskomponente und Innovationsoffensive im Bereich Commercial Activities	Weiterer Ausbau der Erlebniskomponente durch attraktive Veranstaltungen insbesondere im öffentlichen Bereich	geplant	2014		
	Gezielte Entwicklung und Unterstützung von Innovationen durch Weiterentwicklung des strategischen Innovationsmanagements	Entwicklung und Einführung einer Reporting-systematik für geplante und laufende Innovationen	geplant	2014	
Förderung der Innovationskultur, Erarbeitung und Etablierung eines neuen Motivations- und Anerkennungssystems		10% ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	2016		
Neuentwicklung von Innovationen durch Marktforschung und Trendbeobachtung sowie Bewertung, Auswahl, Initiierung und Umsetzung von Ideen		fortlaufend	2015		
Engere Vernetzung des Innovationsmanagements mit internen und externen Stakeholdern (Konzernstrategie, Tochtergesellschaften, Verbänden u. v. m.)		25% ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	2015		
Ableitung, Dokumentation und Kommunikation der Lessonslearned aus Innovationsvorhaben		fortlaufend	2015		
Standortentwicklung (Immobilien etc.)	Bedarfsorientierte und wirtschaftliche Entwicklung der Immobilie Flughafen	Erweiterung des 5*-Airport-Hotels in der zentralen Zone	geplant	2015	

Themenfelder ¹⁾	Initiativen	Maßnahmen	Status 2013	Termine
Vernetzung der Verkehrsträger: Seamless Travel (ST)	Weiterentwicklung der verfügbaren technischen Infrastruktur	Konsolidierung der Indoor-Navigationsthemen [»Info-Gate goes mobile«, Indoor-Navi für Android/iOS etc.]	geplant	2014
		Entwicklung einer mobilen Applikation hinsichtlich der neuen Erfordernisse als Vertriebskanal	geplant	2014
	Entwicklung eines passenden Informations-/Produkt- und Dienstleistungsangebots	Bestimmung des Informationsbedarfs von Passagieren entlang der Reisekette	geplant	2014
		Bestimmung des Produkt- und Dienstleistungsangebots für den neuen Vertriebskanal entlang der Reisekette	geplant	2014
		Sukzessive Erweiterung des internen Produkt- und Dienstleistungsangebots durch externe Kooperationen	geplant	ab 2016 fortlaufend
		Weiterverfolgung der laufenden einzelnen innovativen Pilotvorhaben mit ST-Kontext (mit Automobilherstellern, Couponing etc.)	geplant	fortlaufend
	Entwicklung eines Kommunikations- und Kooperationskonzeptes	Entwicklung einer ST-Kooperationsstrategie zur sukzessiven Erweiterung des B2B-Partnernetzwerks	geplant	2014
		Entwicklung eines ST-Kooperationsbündnisses mit anderen Flughäfen zu einem flughafen-übergreifenden Ansatz [zum Beispiel ADV/Sister Airports]	geplant	ab 2014 fortlaufend
		Etablierung einer branchenübergreifenden Open-Innovation-Community zur gemeinsamen Weiterentwicklung des Informations-/Produkt- und Dienstleistungsangebots	fortlaufend	fortlaufend
		Weiterentwicklung der Konzernstrategie [szenarienbasierte Weiterentwicklung der Strategie für den Zeitraum 2015-2025]	85% 	2014
Corporate Governance	Weiterentwicklung Strategie und Nachhaltigkeitsmanagement	Inhaltliche Detaillierung und verstärkte Kommunikation einzelner Aspekte der Konzernstrategie 2025 [Fokus 2014: Passenger Journey, kurz- bis mittelfristige Innovationspotenziale, Makroökonomie]	fortlaufend	fortlaufend
		Nachhaltigkeit in der Wertschöpfungskette – Anwendung des IIRC-Wertschöpfungsmodells zur Ableitung von steuerungsrelevanten Implikationen für die Konzernstrategie	fortlaufend	fortlaufend
Nachhaltigkeit im Einkauf und in der Lieferkette	Weiterentwicklung Strategie und Nachhaltigkeitsmanagement	Nachhaltigkeit in der Wertschöpfungskette – Integration von Nachhaltigkeitskriterien in das Lieferantenmanagement (Ergänzung des strategischen Beschaffungskonzeptes um Nachhaltigkeitsaspekte)	fortlaufend	fortlaufend
		Formulierung einer Grundsatzposition zum Thema Gender- und Diversitymanagement	20% 	2014
Chancengleichheit und kulturelle Vielfalt	Entwicklung einer konzernweiten Off-Campus-Strategie	Umfassende Markt- und Wettbewerberanalyse	geplant	2014
		Definition des Off-Campus-Produktportfolios	10% 	2014
Off-Campus-Wachstum (Consulting und Beteiligungen)	Implementierung und Optimierung Compliance	Entwicklung eines Off-Campus-Businessplans	geplant	2014
		Optimierung Compliance-Management-System (CMS)	fortlaufend	fortlaufend
		Interne Evaluierung der Compliance-Management-Systeme der Tochtergesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung	geplant	2014
		Feinkonzeption der Compliance-Schulungen	50% 	2014
Compliance	Implementierung und Optimierung Compliance	Schaffung von Referentenkompetenz/Durchführung der Schulungen	fortlaufend	fortlaufend
Umwelt und Klimaschutz				
Umweltmanagementsystem	Etablierung und Weiterentwicklung Umweltmanagement	Zertifizierung weiterer Tochterunternehmen nach DIN EN ISO 14001 und EMAS (2013: Zertifizierung AeroGround)	fortlaufend	fortlaufend
		Rezertifizierung Umweltmanagementsystem nach DIN EN ISO 14001 und EMAS	jährlich	jährlich
		Entwicklung von Umweltschutzstrategien für ausgewählte Bereiche (zum Beispiel Naturschutz, Artenschutz, Lufthygiene (Honigmonitoring), Klimaschutz, Gewässerschutz, Bodenschutz)	fortlaufend	fortlaufend
		»Airport Carbon Accreditation« durch das Airports Council International (ACI) – Beibehaltung des »Level 3 – Optimization«, eines Gütesiegels für erfolgreiche CO ₂ -Reduzierung	jährlich	jährlich
		Umsetzung Maßnahmen aus dem »Öffentlichkeitskonzept Umweltschutz«	fortlaufend	fortlaufend

Themenfelder ³⁾	Initiativen	Maßnahmen	Status 2013	Termine
Lärmschutzmaßnahmen und Reduzierung von Lärmmissionen & Reduzierung Treibhausgasemissionen (CO ₂)	Verantwortung für Belastung aus dem Luftverkehr übernehmen	Anpassung Start-/Landeentgelte (lärmabhängig)	80% 	2015
		Pre-Conditioned Air	25% 	2015
		Weiterentwicklung der Lärmschutzstrategie (aktiver und passiver Schallschutz, Flugverfahren, Continuous Descent Operations (CDO), Lärmschutzprogramme, Information und Transparenz)	fortlaufend	fortlaufend
		Umsetzung der Lärmschutzstrategie und Weiterentwicklung innovativer Lärmschutzkomponenten, zum Beispiel mobile Lärmschutzmessungen und Beschwerdetelefon	fortlaufend	fortlaufend
Reduzierung Emissionen und Immissionen (Luftschadstoffe) & Reduzierung Treibhausgasemissionen (CO ₂)	Umweltfreundlicher Pkw-Verkehr am Flughafen München mit Fokus auf E-Mobility	Planung der erstmaligen Ausrüstung von Ladestationen für die Fahrzeugpools	10% 	2014
		FMG-interner Einsatz von Elektrofahrzeugen und damit Test von Infrastruktur, Messung und Abrechnung	10% 	2014
		Konzept zur Abrechnung von Ladevorgängen, Abstimmung von überregionalen Standards	geplant	2014
		Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs der Fahrzeugflotte und Einsatz alternativer Antriebstechnologien [allgemeine Treibstoffreduzierung (Benzin, Diesel); Car-Policy; Vorbereitung auf Elektromobilität: Anschaffung neuer Elektrofahrzeuge]	fortlaufend	fortlaufend
Reduzierung Treibhausgasemissionen (CO ₂)	Reduktion von Treibhausgasemissionen	Weiterentwicklung des Konzeptes zur CO ₂ -Reduktion (CO ₂ -Umsetzungsstrategie) [Identifizierung von CO ₂ -Reduktionsmaßnahmen zur Erreichung des festgelegten Teilziels bis Ende 2014 für das CO ₂ -neutrale Wachstum bis 2020]	60% 	2014
		Umsetzung und Monitoring der CO ₂ -Reduktionsmaßnahmen [Erfassung aller CO ₂ -Einsparmaßnahmen in der Datenbank, Optimierung Beleuchtung, Optimierung Lüftung; Umsetzung der Maßnahmen aus dem campusweiten Stromsparprogramm]	60% 	2015
Nachhaltiges Bauen & Energieeinsatz und -effizienz	Umsetzung energieeffizientes und nachhaltiges Bauen	Integration von Nachhaltigkeitskriterien in die Ausbau- sowie Umbauplanung unter Berücksichtigung der CO ₂ -Zielsetzung	100% 	2013 (abgeschlossen)
		Integration von Nachhaltigkeitskriterien in die Ausbau- sowie Umbauplanung in Anlehnung an die DGNB-Kriterien (Entwicklung von Zielen und Vorgabewerten für Projekte zu Ökologie, Ökonomie, Soziales, Technik und Prozesse inkl. dazugehörigen Berichtswesens)	25% 	2015
		Zertifizierung ausgewählter Gebäude nach den Standards der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB)	fortlaufend	fortlaufend
Energieeinsatz und -effizienz & Ressourcenschonung	Green IT	Kontinuierliche Integration neuer Maßnahmen in das Green-IT-Umsetzungsprogramm	fortlaufend	fortlaufend
		Massive Senkung des Energieverbrauchs pro Gigabyte der Storage-Systeme durch Einsatz neuester Technologien	fortlaufend	fortlaufend
		Kontinuierliche Beschaffung von neuem IT-Equipment mit laufend verschärften Anforderungen, Inklusion neuester Energy-Star- oder TCO-Anforderungskataloge, Höhergewichtung energiesparender Geräte bei der Produktauswahl zur Erreichung eines kontinuierlich sinkenden Verbrauchs	fortlaufend	fortlaufend
Ressourcenschonung & Wassermanagement	Ressourcenschonung durch Recycling- und Prozessoptimierung	Verbesserung des Recyclingprozesses für die Flugzeugenteisungsmittel	fortlaufend	fortlaufend
		Installierung eines zentralen Zählermanagements (Smart-Meter-Konzept, zentrale Erfassung der Energieflüsse)	fortlaufend	fortlaufend
		Reduzierung von Enteisungsmittelverlusten durch Verfrachtung [bis 2014: Bau von Bodenfilteranlagen im Bereich des Startbahnkopfes Nordwest]	50% 	2014
		Brauchwassernutzung zur Kühlung der Kältemaschinen (für Energiezentrale West 2013 umgesetzt; Umsetzung Energiezentrale Ost 2016)	50% 	2016

Themenfelder ¹⁾	Initiativen	Maßnahmen	Status 2013	Termine
Energieeinsatz und -effizienz & Reduzierung Treibhausgasemissionen (CO ₂)	Energiekonzept 2030	Fertigstellung 1. Bauabschnitt EKON 2030 (Ersatz- und Kapazitätserweiterung des Blockheizkraftwerks, Energiezentrale Ost)	25% ■■■■■■■■■■	2016
		Umsetzung Stromsparprogramm	60% ■■■■■■■■■■	2015
		Entwicklung von Effizienzsteigerungen für Anlagen	100% ■■■■■■■■■■	2013 [abgeschlossen]
		Weitere Maßnahmen zur Effizienzerhöhung im Bestand	geplant	ab 2015
	Einsatz regenerativer Energie	Beschaffung von Wasserkraft aus Uppenborn (vertragliche Regelung)	geplant	2014
		Klärung Einsatz von Photovoltaik	100% ■■■■■■■■■■	2013 [abgeschlossen]
		Realisierung zweite Einspeisung zur möglichen Abnahme von Wasserkraft	50% ■■■■■■■■■■	2014

Mitarbeiter und Arbeitswelt

Ausbildung und Mitarbeitergewinnung	Mitarbeiterbedarf quantitativ und qualitativ decken	Steuerung der qualitativen und quantitativen Personalplanung	100% ■■■■■■■■■■	2013 [abgeschlossen]
		Anpassung Ausbildungsportfolio	60% ■■■■■■■■■■	2015
		Professionalisierung dezentrales Ausbildungsbeauftragten-Netzwerk	75% ■■■■■■■■■■	2014
		Entwicklung und Implementierung eines Mitarbeiterpools	25% ■■■■■■■■■■	2014
		Implementierung des im Jahr 2013 entwickelten Traineeprogramms	50% ■■■■■■■■■■	2014
		Ausweitung der HR-Rolle bei der Konzernintegration (Intensivierung der Betreuung der Tochtergesellschaften)	50% ■■■■■■■■■■	2015
		Intensivierung HR-IT	25% ■■■■■■■■■■	2015
		Einführung eines einheitlichen Bewerbersystems	50% ■■■■■■■■■■	2014
		Optimierung und Implementierung des Personalauswahlprozesses	75% ■■■■■■■■■■	2014
		Analyse der Beschäftigungsfähigkeit und Ableitung eines Maßnahmenportfolios	100% ■■■■■■■■■■	2013 [abgeschlossen]
Gesundheitsmanagement (Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit) & Optimierung der Unternehmensprozesse	Effizienz und Beschäftigungsfähigkeit steigern	Umsetzung Gesamtkonzept Betriebliches Gesundheitsmanagement für gesundheitlich eingeschränkte Mitarbeiter	25% ■■■■■■■■■■	2015
		Verstärkung der Arbeitsmedizin (Abschluss eines Rahmenvertrages über arbeitsmedizinische Leistungen und verpflichtende Tauglichkeitsuntersuchungen in besonders belastenden Tätigkeitsbereichen)	100% ■■■■■■■■■■	2013 [abgeschlossen]
		Umsetzung des Konzernrahmenvertrags Arbeitsmedizin	75% ■■■■■■■■■■	2014
		Aufbau und Qualitätssicherung der Beratungsstelle für Mitarbeiter mit psychosozialrelevanten Problemstellungen	50% ■■■■■■■■■■	2014
		Umsetzung Beschaffungsprozess Büroarbeitsmittel	50% ■■■■■■■■■■	2014
		Aufbau eines konzernweiten Organisationsmanagements	25% ■■■■■■■■■■	2015
		Erarbeitung und Umsetzung Richtlinienmanagement	25% ■■■■■■■■■■	2015
		Implementierung, Kommunikation und Weiterentwicklung eines Standardvorgehens für Reorganisationsprozesse	75% ■■■■■■■■■■	2014

Themenfelder ³⁾	Initiativen	Maßnahmen	Status 2013	Termine		
Mitarbeiterzufriedenheit	Arbeitgeberattraktivität intern und extern steigern	Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit (Ausweitung des Projektes »be family!« und Planung und Erweiterung der Kinderbetreuung – Ausbau Kita)	100% ■■■■■■■■■■	2013 [abgeschlossen]		
		Durchführung einer Mitarbeiterbefragung	100% ■■■■■■■■■■	2013 [abgeschlossen]		
		Anpassung Vergütungs- und Vertragspaket für außertariflich bezahlte Führungskräfte (für Führungskräfte der 2. Führungsebene bei betrieblicher Altersvorsorge, Entgeltfortzahlung, Dienstwagen)	100% ■■■■■■■■■■	2013 [abgeschlossen]		
		Umsetzung Employer Branding/Arbeitgebermarke	50% ■■■■■■■■■	2015		
		Umsetzung Onboarding-Konzept	50% ■■■■■■■■■	2014		
		Durchführung des INQA-Audits	25% ■■■■■■■■■	2014		
		Erarbeitung zeitgemäßer Vergütungssysteme	25% ■■■■■■■■■	2015		
		Betreuung und Steuerung des Folgeprozesses der Mitarbeiterbefragung	25% ■■■■■■■■■	2014		
		Weiterbildung und Kompetenzmanagement	Exzellente Führung sicherstellen	Entwicklung und Durchführung von Leadership-Excellence-Kurzmodulen zum Thema Betriebliches Gesundheitsmanagement	50% ■■■■■■■■■	2014
				Entwicklung eines Gesamtkonzeptes für die Führungskräfteentwicklung	25% ■■■■■■■■■	2015
Steuerung und Sicherstellung der unternehmensweiten Durchführung von Mitarbeitergesprächen	50% ■■■■■■■■■			2014		
Entwicklung und Aufbau einer Talent-Management-Systematik	geplant			2014		
Konzeption und Angebot eines Führungskräfte-Feedbackinstruments	geplant			2014		
Off-Campus-Wachstum (Consulting und Beteiligungen) & Optimierung der Unternehmensprozesse	Personalentwicklung Off-Campus	Aufbau einer effizienten Organisationsstruktur für internationales Geschäft und Beteiligungsmanagement	geplant	2015		
		Etablierung von Entwicklungsprogrammen für Berater, Manager und Projektleiter	40% ■■■■■■■■■	2014		
		Identifikation des mittel- bis langfristigen Personalbedarfs	geplant	2014		
Dialog und gesellschaftliche Verantwortung						
Zusammenarbeit mit regionalen Partnern und Lieferanten	Schaffung von Transparenz über Liefer- und Leistungsbeziehungen in der Region	Information/Kommunikation für Lieferanten/Dienstleister (Erstellung von Informationsflyern für potenzielle Lieferanten und Dienstleister aus der Region)	fortlaufend	fortlaufend		
		Transparenz über die bestehenden Liefer- und Leistungsbeziehungen (Erhebung und Veröffentlichung der FMG-Umsätze [inkl. Allresto] in der Region)	jährlich	jährlich		
Regionales Engagement (Sponsoring etc.)	Übernahme von gesellschaftlicher Verantwortung im Non-Profit-Bereich (Unterstützung der Region in den Bereichen Sport, Soziales, Kultur und Bildung)	Weiterführung bereits bestehender Sponsoringvereinbarungen und Prüfung neuer Projektanfragen auf Basis der FMG-Sponsoringgrundsätze, intensiver Dialog mit den Sponsoringpartnern [zum Beispiel »Jugend musiziert« – Landeswettbewerb in Erding, Freisinger Waldskulpturtage, Unterstützung von Hospizvereinen und Palliativteams in Dachau, Erding, Landslut u. v. m.]	fortlaufend	fortlaufend		
Kommunikation mit gesellschaftlichen Anspruchsgruppen (insbesondere aus der Region)	Fortführung Kommunikations-schwerpunkt Nachhaltigkeit (Durchführung und Unterstützung von Veranstaltungen und Kampagnen mit Bezug zur Nachhaltigkeit)	Koordination 4-Liter-Kampagne BDL	50% ■■■■■■■■■	2014		
		Pressearbeit zur Verdeutlichung der Nachhaltigkeitsstrategie	fortlaufend	fortlaufend		
	Optimierung/Verstärkung der externen Kommunikation	Fortführung der verstärkten Öffentlichkeitsarbeit in München	20% ■■■■■■■■■	2014		
		Partielle Neugestaltung Besucherpark	10% ■■■■■■■■■	2014		
	Erhalt und Intensivierung des Dialogs mit den regionalen Anspruchsgruppen	Informationsveranstaltungen für Verbände und Interessenvertreter	fortlaufend	fortlaufend		
		Persönliche Gespräche mit kommunalen und politischen Vertretern der Flughafensregion	fortlaufend	fortlaufend		
	Zusammenarbeit mit Nachbarn und Partnern im direkten Umfeld	fortlaufend	fortlaufend			

/ Nachhaltigkeitskennzahlen

EC1 / Wertschöpfung Ermittlung

Konzern	2013 IFRS	2012 IFRS	2011 IFRS ¹⁾
	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Umsatzerlöse	1.184,4	1.186,8	1.134,7
Sonstige Erträge	46,7	64,4	139,6
Gesamtleistung	1.231,1	1.251,2	1.274,3
./. Sachaufwendungen	-413,1	-402,7	-463,1
./. Abschreibungen	-208,9	-235,3	-243,9
= Wertschöpfung	609,1	613,2	567,3

EC1 / Wertschöpfung Verteilung

Konzern	2013 IFRS	2012 IFRS	2011 IFRS ¹⁾
	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Mitarbeiter	348,4	333,6	311,0
Darlehensgeber (saldiert)	107,1	114,2	131,3
Öffentliche Hand	55,0	70,0	50,7
Flughafen München Konzern	98,6	95,3	74,3
= Wertschöpfung	609,1	613,2	567,3

¹⁾Aufgrund der IFRS-Umstellung sind die Zahlen in der Spalte 2011 nicht mit den Zahlen im integrierten Bericht 2011 identisch.

Die Wertschöpfungsrechnung stellt die Differenz zwischen der vom Unternehmen erbrachten Leistung und dem Wert der benötigten Vorleistungen dar. In der Verteilungsrechnung werden die Anteile der am Wertschöpfungsprozess Beteiligten – Mitarbeiter, öffentliche Hand, Darlehensgeber – ausgewiesen.

Die Leistungen der FMG an die öffentliche Hand beinhalten Steuern. Die Zinsen für die Gesellschafterdarlehen sind unter der Empfängergruppe Darlehensgeber enthalten.

A01, A02, A03 / Verkehrszahlen Luftfahrt

	2013	2012	2011
Passagieraufkommen gesamt	38.689.954	38.378.619	37.782.256
Nicht-gewerblicher Verkehr ¹⁾	17.310	18.015	18.555
Summe gewerblicher Verkehr ¹⁾	38.672.644	38.360.604	37.763.701
Linien- und Charterverkehr	38.650.732	38.335.908	37.733.585
Sonstiger gewerblicher Verkehr ¹⁾	21.912	24.696	30.116
Flugzeugbewegungen gesamt	381.951	398.039	409.956
Allgemeine Luftfahrt (nicht-gewerblich) ¹⁾	9.941	10.056	10.375
Summe gewerblicher Verkehr ¹⁾	372.010	387.983	399.581
Linien- und Charterverkehr	361.779	376.889	388.044
Allgemeine Luftfahrt (gewerblich) ¹⁾	10.231	11.094	11.537
Sitzplatzauslastung in %	75,2	74,5	73,7
Cargo-Umschlag			
Geflogene Fracht und Luftpost [t]	287.809	290.301	303.655
Verkehrseinheiten [VE] gesamt	41.449.342	41.138.118	40.689.133

¹⁾Begriffsdefinitionen siehe Statistischer Jahresbericht 2013, S. 41/42

➤ [Web
munich-airport.de/
statistik](http://web.munich-airport.de/statistik)

➔ [Glossar](#)

A01 / Passagierzahlen (nur gewerblicher Verkehr)

	2013			2012		
	Gesamt	Inland	International	Gesamt	Inland	International
Summe gewerblicher Verkehr	38.672.644	9.379.605	29.293.039	38.360.604	9.648.932	28.711.672
Ankunft	19.296.481	4.659.092	14.637.389	19.137.490	4.796.206	14.341.284
Abflug	19.257.666	4.706.653	14.551.013	19.079.691	4.834.829	14.244.862
Transitpassagiere ¹⁾ – gewerblich	118.497	13.860	104.637	143.423	17.897	125.526
Anzahl OGD-Passagiere ²⁾ in Mio.	23,5	-	-	23,3	-	-
Anzahl Umsteiger in Mio.	15,0	-	-	14,9	-	-
Umsteigeranteil in % ³⁾	39	-	-	39	-	-

¹⁾Transitpassagiere sind Passagiere, die am Flughafen ankommen und ihre Reise mit demselben Flugzeug fortsetzen. Transitpassagiere werden nur bei Landung gezählt.

²⁾OGD-Passagiere sind Passagiere, die ihre Reise am Flughafen beginnen oder beenden.

³⁾Der Umsteigeranteil wird aus der Fluggastbefragung (abfliegende Passagiere) errechnet.

A02 / Flugbewegungen¹⁾

	2013			2012		
	Gesamt	Ankunft	Abflug	Gesamt	Ankunft	Abflug
Passagierflüge Linie/Charter	358.019	178.859	179.160	373.168	186.466	186.702
Inland	88.634	44.227	44.407	97.657	48.806	48.851
International	269.385	134.632	134.753	275.511	137.660	137.851
Frachtflüge Linie/Charter	3.298	1.639	1.659	3.236	1.597	1.639
Inland	1.309	754	555	1.388	725	663
International	1.989	885	1.104	1.848	872	976
Postflüge Linie/Charter	462	231	231	485	242	243
Inland	462	231	231	485	242	243
International	-	-	-	-	-	-
Allgemeine Luftfahrt	20.172	10.244	9.928	21.150	10.705	10.445
Inland	9.085	4.694	4.391	9.297	4.724	4.573
International	11.087	5.550	5.537	11.853	5.981	5.872
Summe	381.951	190.973	190.978	398.039	199.010	199.029

¹⁾Militärflüge werden nicht erhoben.

A03 / Frachttonnage (gewerblicher Umschlag)

in t	2013			2012		
	Fracht-umschlag	Ankommende Fracht	Abfliegende Fracht	Fracht-umschlag	Ankommende Fracht	Abfliegende Fracht
Reine Frachtflüge	34.459	14.408	20.051	31.383	12.100	19.283
Beiladefracht auf Passagiermaschinen	235.521	99.526	135.995	240.819	99.807	141.012
Summe nach Flügen	269.980	113.934	156.046	272.202	111.907	160.295

➤ Web
[munich-airport.de/
sponsoring](http://munich-airport.de/sponsoring)

S01 / Spenden und Sponsoring

Das jährliche Sponsoring-Budget ist an den Außenumsatz der FMG-Mutter gekoppelt.

Konzern	2013	2012	2011
Anteil am Gesamtetat in %			
Sport	33	32	36
Soziales	35	29	30
Bildung	15	13	13
Kultur	17	26	21

LA1, LA13 / Anzahl der Mitarbeiter¹⁾

Konzern	2013						2012		2011	
	Frauen	Anteil in % ²⁾	Männer	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Gesamtbeschäftigte¹⁾	2.493	33,88	4.865	66,12	7.358	100	7.197	100	6.864	100
Voll- und Teilzeitmitarbeiter¹⁾										
Vollzeit	1.611	21,89	4.319	58,70	5.930	80,59	5.810	80,73	5.524	80,48
Teilzeit	882	11,99	546	7,42	1.428	19,41	1.387	19,27	1.340	19,52
Arbeitsverträge¹⁾										
Befristet	492	6,69	509	6,92	1.001	13,60	949	13,19	858	12,50
Unbefristet	2.001	27,19	4.356	59,20	6.357	86,40	6.248	86,81	6.006	87,50
Weitere Beschäftigte	322		660		982		1.087		1.168	
Azubis	156	-	110	-	266	-	246	-	237	-
Praktikanten	26	-	10	-	36	-	27	-	35	-
Leiharbeiternehmer	18	-	347	-	365	-	444	-	561	-
Geringfügig Beschäftigte	122	-	193	-	315	-	370	-	335	-
Summe	2.815		5.525		8.340		8.284		8.032	
Erwerbstätige am Flughafen-Campus³⁾					32.250		32.250		29.560	

FMG	2013						2012		2011	
	Frauen	Anteil in % ²⁾	Männer	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Gesamtbeschäftigte¹⁾	792	19,79	3.211	80,21	4.003	100	4.011	100	3.967	100
Voll- und Teilzeitmitarbeiter¹⁾										
Vollzeit	514	12,84	2.896	72,35	3.410	85,19	3.425	85,39	3.364	84,80
Teilzeit	278	6,94	315	7,87	593	14,81	586	14,61	603	15,20
Arbeitsverträge¹⁾										
Befristet	26	0,65	67	1,67	93	2,32	109	2,72	75	1,89
Unbefristet	766	19,14	3.144	78,54	3.910	97,68	3.902	97,28	3.892	98,11
Weitere Beschäftigte	114		107		221		203		211	
Azubis	86	-	64	-	150	-	138	-	135	-
Praktikanten	22	-	9	-	31	-	22	-	33	-
Leiharbeiternehmer	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
Geringfügig Beschäftigte	6	-	34	-	40	-	43	-	43	-
Summe	906		3.318		4.224		4.214		4.178	

¹⁾Stichtag 31.12.: ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiternehmer und ohne Praktikanten, inklusive Altersteilzeit-Arbeitsphase und Freistellungsphase

²⁾Schließt alle am Flughafen München ansässigen Unternehmen ein. Daten basieren auf den Arbeitsstättenerhebungen 2009 und 2012.

³⁾Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach¹⁾.

LA1, LA4 / Mitarbeiter mit Tarifverträgen

	2013		2012		2011	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Mitarbeiter mit Tarifverträgen gesamt	7.430	4.090	7.171	4.046	6.739	3.828
Anteil in % ¹⁾	89,09	96,83	86,56	96,01	83,90	91,62

¹⁾Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Summe der Gesamtbeschäftigten inklusive weiterer Beschäftigter.

LA13 / Altersstruktur, Gender

Konzern	2013						2012		2011	
	Frauen	Anteil in % ²⁾	Männer	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Altersstruktur Mitarbeiter¹⁾										
Unter 30 Jahren	562	7,64	605	8,22	1.167	15,86	1.165	16,19	1.069	15,58
30 bis 50 Jahre	1.467	19,94	2.733	37,14	4.200	57,08	4.062	56,44	4.011	58,43
Über 50 Jahre	464	6,31	1.527	20,75	1.991	27,06	1.970	27,37	1.784	25,99
Gesamt	2.493	33,88	4.865	66,12	7.358	100	7.197		6.864	

FMG	2013						2012		2011	
	Frauen	Anteil in % ²⁾	Männer	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Altersstruktur Mitarbeiter¹⁾										
Unter 30 Jahren	176	4,40	154	3,85	330	8,24	341	8,50	313	7,89
30 bis 50 Jahre	471	11,77	1.873	46,79	2.344	58,56	2.270	56,59	2.375	59,87
Über 50 Jahre	145	3,62	1.184	29,58	1.329	33,20	1.400	34,90	1.279	32,24
Gesamt	792	19,79	3.211	80,21	4.003	100	4.011		3.967	

¹⁾Stichtag 31.12.: ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter, ohne Praktikanten

²⁾Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach¹⁾.

LA13 / Führungskräfte¹⁾

Konzern	2013		2012		2011		FMG	2013		2012		2011	
		Anteil in %		Anteil in %		Anteil in %			Anteil in %		Anteil in %		Anteil in %
Führungskräfte gesamt²⁾	621	8,44³⁾	564	7,84³⁾	488	7,11³⁾	Führungskräfte gesamt	377	9,42³⁾	373	9,30³⁾	364	9,28³⁾
Frauen	149	2,03 ³⁾	114	1,58 ³⁾	74	1,08 ³⁾	Frauen	44	1,10 ³⁾	45	1,12 ³⁾	44	1,11 ³⁾
Männer	472	6,41 ³⁾	450	6,25 ³⁾	414	6,03 ³⁾	Männer	333	8,32 ³⁾	328	8,18 ³⁾	320	8,07 ³⁾
Altersstruktur Führungskräfte							Altersstruktur Führungskräfte						
Unter 30 Jahren	26	4,19 ³⁾	22	3,90 ³⁾	12	2,46 ³⁾	Unter 30 Jahren	7	1,86 ³⁾	7	1,88 ³⁾	3	0,82 ³⁾
30 bis 50 Jahre	349	56,20 ³⁾	313	55,50 ³⁾	287	58,81 ³⁾	30 bis 50 Jahre	196	51,99 ³⁾	182	48,79 ³⁾	196	53,85 ³⁾
Über 50 Jahre	246	39,61 ³⁾	229	40,60 ³⁾	189	38,73 ³⁾	Über 50 Jahre	174	46,15 ³⁾	184	49,33 ³⁾	165	45,33 ³⁾

¹⁾Stichtag 31.12.: Anteil der Führungskräfte (bis 4. Führungsebene) an der Gesamtzahl der Beschäftigten

²⁾Inklusive Altersteilzeit-Arbeitsphase und Freistellungsphase

³⁾Anteil der Führungskräfte im Verhältnis zu deren Gesamtzahl

LA15 / Inanspruchnahme von Elternzeit^{1),2)}

Konzern	2013			2012	2011	FMG	2013			2012	2011
	Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt		Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt
Inanspruchnahme Elternzeit	99	48	147	193	169	Inanspruchnahme Elternzeit	17	37	54	87	76
Inanspruchnahme Elternteilzeit	21	7	28	19	29	Inanspruchnahme Elternteilzeit	17	4	21	11	15

¹⁾Der Anspruch auf Elternzeit ist im Bundeselterngeld- und Elternzeitgesetz geregelt.

²⁾Daten ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiternehmer und ohne Praktikanten

³⁾Zahl der Beschäftigten, die ihre Elternzeit im betreffenden Jahr angetreten haben

LA15 / Inanspruchnahme von Pflegezeit^{1),2)}

Konzern	2013			2012	FMG	2013			2012
	Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt		Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt
Inanspruchnahme kurzfristig bis 10 Tage	0	0	0	0	Inanspruchnahme kurzfristig bis 10 Tage	0	0	0	0
Inanspruchnahme langfristig bis zu 6 Monate	0	3	3	3	Inanspruchnahme langfristig bis zu 6 Monate	0	2	2	3

¹⁾Der Anspruch auf Pflegezeit ist im Pflegezeitgesetz (PflegeZG) geregelt. Daten ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiternehmer und ohne Praktikanten

²⁾Start der Pflegezeit im jeweiligen Berichtsjahr

LA2 / Mitarbeiterfluktuation¹⁾

Konzern	2013				2012		2011	
	Einstellungen	Anteil in % ²⁾	Austritte	Anteil in % ²⁾	Einstellungen	Austritte	Einstellungen	Austritte
Einstellungen und Austritte nach Altersklassen								
Unter 30 Jahren	468	54,48	300	44,91	509	339	515	422
30 bis 50 Jahre	322	37,49	240	35,93	395	263	389	349
Über 50 Jahre	69	8,03	128	19,16	74	133	57	207
Gesamt	859	100	668	100	978	735	961	978
Einstellungen und Austritte nach Geschlecht								
Männlich	459	53,43	373	55,84	536	386	457	610
Weiblich	400	46,57	295	44,16	442	349	504	368
FMG								
FMG	2013				2012		2011	
	Einstellungen	Anteil in % ²⁾	Austritte	Anteil in % ²⁾	Einstellungen	Austritte	Einstellungen	Austritte
Einstellungen und Austritte nach Altersklassen								
Unter 30 Jahren	89	53,29	53	29,12	114	60	81	114
30 bis 50 Jahre	69	41,32	55	30,22	74	58	54	165
Über 50 Jahre	9	5,39	74	40,66	6	72	13	166
Gesamt	167	100	182	100	194	190	148	445
Einstellungen und Austritte nach Geschlecht								
Männlich	109	65,27	139	76,37	121	143	93	367
Weiblich	58	34,73	43	23,63	73	47	55	78

¹⁾Inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter, ohne Praktikanten

²⁾Alle Prozentsätze beziehen sich jeweils auf die Gesamtzahl der Eintritte bzw. Austritte der Beschäftigten nach¹⁾

LA2 / Durchschnittliche Fluktuationsquote¹⁾

in %	2013		2012		2011	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Durchschnittliche Fluktuationsquote	9,15	4,41	8,66	4,60	13,77	10,85

¹⁾Die durchschnittliche Fluktuationsquote spiegelt das Verhältnis der Austritte zum durchschnittlichen Personalbestand im jeweiligen Jahr wider (inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer und ohne Praktikanten).

LA10 / Durchschnittliche Weiterbildungsstundenanzahl^{1),2)}

	2013		2012		2011	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Anzahl der durchschnittlichen Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter	12,45	7,93	12,94 ³⁾	12,94	16,83 ³⁾	8,95
Pro männlichem Mitarbeiter	12,85	8,56	- ⁴⁾	14,33	- ⁴⁾	9,23
Pro weiblicher Mitarbeiterin	9,59	5,41	- ⁴⁾	9,16	- ⁴⁾	7,73
Pro Führungskraft	15,15	11,70	- ⁴⁾	18,30	- ⁴⁾	13,06
Pro Mitarbeiter (ohne Führungsverantwortung)	15,58	7,54	- ⁴⁾	11,94	- ⁴⁾	8,53

¹⁾Stichtag 31.12.; ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter, ohne Praktikanten

²⁾Fortbildungs-, Schulungs- und Seminarstunden, Durchschnitt pro Beschäftigten, nur Beschäftigte nach¹⁾; ohne Luftfahrerschulung

³⁾Daten aller Töchter mit Mehrheitsbeteiligung ohne T2 BG (Konsolidierung war zum Ende des Berichtszeitraumes noch nicht abgeschlossen)

⁴⁾Daten noch nicht im vollen Umfang erhoben.

LA7 / Sicherheit und Gesundheit¹⁾

Konzern	2013	2012	2011	FMG	2013	2012	2011
Gesamt				Gesamt			
Unfallstatistik²⁾				Unfallstatistik²⁾			
Meldepflichtige Arbeits- und Wegeunfälle	289	293	246	Meldepflichtige Arbeits- und Wegeunfälle	125	133	139
Dadurch Ausfalltage insgesamt (Kalendertage ab 1. Tag)	5.581	4.608	4.852	Dadurch Ausfalltage insgesamt (Kalendertage ab 1. Tag)	2.744	2.392	3.564
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0	Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0
1.000-Mann-Quote ³⁾	34,20	35,00	-	1.000-Mann-Quote ³⁾	29,94	32,00	35,00

¹⁾Inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer und ohne Praktikanten

²⁾Verletzungen auf dem Niveau von Erste-Hilfe-Maßnahmen werden auch erfasst, sobald der Beschäftigte beim medizinischen Dienst des Flughafens München vorstellig wird.

³⁾Meldepflichtige Betriebsunfälle x 1.000 / Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach¹⁾ im jeweiligen Jahr

LA7 / Krankenstand

Konzern	2013			2012	2011	FMG	2013			2012	2011
	Frauen	Männer	Gesamt				Frauen	Männer	Gesamt		
Anzeige von Berufskrankheiten ¹⁾	3	6	9	4	3	Anzeige von Berufskrankheiten ¹⁾	2	5	7	4	3
Krankheitsquote in % ²⁾	- ³⁾	- ³⁾	5,51	7,06	6,63	Krankheitsquote in % ²⁾	5,22	7,94	7,42	7,41	7,54

¹⁾Inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer und ohne Praktikanten

²⁾Krankstunden gemessen an den zu leistenden Sollstunden, inklusive Reha, Kur, Heilverfahren etc., bezieht sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach¹⁾

³⁾Daten noch nicht im vollen Umfang erhoben.

LA13 / Beschäftigung behinderter Mitarbeiter¹⁾

Konzern	2013	2012	2011	FMG	2013	2012	2011
Gesamt				Gesamt			
Anzahl beschäftigter Mitarbeiter mit Einschränkung	585	570	567	Anzahl beschäftigter Mitarbeiter mit Einschränkung	467	459	456
Schwerbehindertenquote in %	7,96	7,93	8,26	Schwerbehindertenquote in %	11,67	11,12	11,50

¹⁾Anzahl Beschäftigter mit Einschränkungen gemäß Sozialgesetzbuch IX

LA13 / Nationalitäten¹⁾

Konzern	2013				2012		2011	
	Frauen	Männer	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Verteilung nach Nationalitäten (gesamt)			7.624					
Deutsche Staatsangehörigkeit	2.226	4.180	6.406	84,02	6.310	84,77	6.027	84,88
Ausländische Staatsangehörigkeit	421	797	1.218	15,98	1.134	15,23	1.074	15,12
Verteilung ausländische Nationalitäten								
Türkei	34	381	415	5,44	428	5,75	400	5,63
Österreich	21	36	57	0,75	61	0,82	57	0,80
Italien	25	59	84	0,75	75	1,01	67	0,94
Griechenland	16	32	48	0,63	36	0,48	26	0,37
Kosovo	8	32	40	0,52	36	0,48	26	0,37
Rumänien ³⁾	22	11	33	0,43	-	-	-	-
Bulgarien ³⁾	7	7	14	0,18	-	-	-	-
Bosnien-Herzegowina	5	10	15	0,20	19	0,26	13	0,18
Amerika	4	6	10	0,13	17	0,23	11	0,15
Großbritannien	8	13	21	0,28	17	0,23	15	0,21
Afrika	11	37	48	0,63	51	0,69	40	0,56
Andere Nationalität	260	173	433	5,68	394	5,29	419	5,90
FMG								
Verteilung nach Nationalitäten (gesamt)			4.153					
Deutsche Staatsangehörigkeit	828	2.861	3.689	88,83	3.678	88,65	3.621	88,27
Ausländische Staatsangehörigkeit	50	414	464	11,17	471	11,35	481	11,73
Verteilung ausländische Nationalitäten								
Türkei	1	286	287	6,91	296	7,13	303	7,39
Österreich	7	22	29	0,70	30	0,72	35	0,85
Italien	7	23	30	0,72	30	0,72	31	0,76
Griechenland	3	12	15	0,36	15	0,36	13	0,32
Kosovo	0	10	10	0,24	11	0,27	10	0,24
Rumänien ³⁾	0	0	0	0,00	-	-	-	-
Bulgarien ³⁾	2	1	3	0,07	-	-	-	-
Bosnien-Herzegowina	0	6	6	0,14	6	0,14	7	0,17
Amerika	2	4	6	0,14	6	0,14	6	0,15
Großbritannien	1	4	5	0,12	5	0,12	5	0,12
Afrika	0	9	9	0,22	9	0,22	9	0,22
Andere Nationalität	27	37	64	1,54	63	1,52	62	1,51

¹⁾Stichtag 31.12.: inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter und ohne Praktikanten

²⁾Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach¹⁾

³⁾Länder 2013 neu in Erhebung aufgenommen

LA1, LA2, EC7 / Wohnsitz der Beschäftigten^{1),2)}

	2013				2012		2011	
	Konzern	Anteil in % ³⁾	FMG	Anteil in % ³⁾	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Freising	1.857	24,36	798	19,22	1.622	791	1.606	744
Erding	1.696	22,25	1.044	25,14	1.619	1.040	1.669	1.026
München	1.486	19,49	687	16,54	1.282	697	1.304	678
Landshut	1.056	13,85	635	15,29	985	631	1.001	592
Pfaffenhofen	126	1,65	83	2,00	124	80	110	79
Anderer Landkreis	1.403	18,40	906	21,82	1.811	910	1.411	983
Gesamt	7.624		4.153		7.443	4.149	7.101	4.102

¹⁾Stichtag 31.12.: Wohnsitz in den Landkreisen; inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer und ohne Praktikanten

²⁾Anzahl der Gesamtbeschäftigten, die im jeweiligen Landkreis ihren Wohnsitz haben.

³⁾Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach¹⁾.

EN1, EN2, A06 / Eingesetzte Hilfs- und Betriebsstoffe: Enteisungsmittel¹⁾

	2012/2013	2011/2012	2010/2011	2009/2010
Betriebsflächenenteiser in t ²⁾	5.251	2.600	4.443	4.296
Flugzeugenteisungsmittel [Safewing Typ I] in m ³	7.762	4.020	5.629	6.237
Flugzeugenteisungsmittel [Safewing Typ IV] in m ³	2.215	1.080	1.512	1.613
Recyclingquote der verwendeten Enteisungsmittel Typ I in %	71	67	65	69
Einsatztage Winterdienst	72	50	63	71

¹⁾Datenbasis saisonbedingt

²⁾Flüssigmittel Kaliumformiat und granuliertes Mittel Natriumformiat

Die Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH (EFM) verwendet zum Enteisen der Flugzeuge glykolhaltige Enteisungsmittel, die mit Enteisungsfahrzeugen auf die Flugzeuge aufgespritzt werden.

Das dünnflüssige Enteisungsmittel Typ I wird im Verhältnis 55 : 45 mit Wasser vermischt. Es wird erhitzt und mit einer Temperatur von 85 Grad Celsius auf die Flugzeuge aufgetragen. Das Enteisungsmittel Typ IV enthält Verdicker und ist daher zähflüssig. Es wird unvermischt und kalt versprüht.

Das Enteisungsmittel, das während der Flugzeugenteisung auf die Enteisungsflächen aufgebracht wird, gelangt – mit geschmolzenem Eis und Schnee vermischt – über Schlitzrinnen in unterirdische Tanks. Mit Lkw wird dieses Gemisch zur Recyclinganlage transportiert. Dort wird es in mehreren Stufen mechanisch und chemisch gereinigt und anschließend destilliert. Auf diese Weise entsteht der glykolhaltige Grundstoff für die Enteisungsmittel, der durch die Zugabe von Zusatzstoffen wieder zum Enteisungsmittel Typ I wird. Nach Laboranalysen und der Freigabe durch den Hersteller kann das Enteisungsmittel erneut verwendet werden. Recyclingquoten, die mit diesem Verfahren erzielt werden, lagen in der vergangenen Saison 2012/2013 bei 71%.

EN1, EN3, EN4, EN16, EN17, EN29 / Energieverbrauch und Emissionen¹⁾

	2013			2012			2011		
	GJ	MWh	CO ₂ [t]	GJ	MWh	CO ₂ [t]	GJ	MWh	CO ₂ [t]
Scope 1 Direkter Energieverbrauch/Emissionen									
Erdgas Gas-Diesel-Aggregate BHKW ²⁾	55.345	199.242	39.665	50.385	181.387	36.084	48.185	173.465	34.727
Erdgas Gas-Otto-Aggregate BHKW ²⁾	33.970	122.292	24.346	33.846	121.844	24.239	34.171	123.015	24.627
Erdgas Heizkesselanlage	655	2.359	470	524	1.888	376	644	2.318	464
Heizöl Gas-Diesel-Aggregate	6.051	21.782	5.811	6.242	22.470	5.986	5.667	20.401	5.435
Heizöl Kesselanlage	8	29	8	10	35	9	9	34	9
Flüssiggas	312	1.122	261	308	1.110	259	309	1.112	259
Heizöl Notstromaggregate	105	377	101	189	680	181	106	381	101
Erdgasverbrauch EFM ³⁾	1.114	4.010	798	931	3.351	667	772	2.780	556
Diesel- und Ottokraftstoff	12.399	44.636	11.894	12.812	46.124	12.257	12.758	45.929	12.181
Gesamt Scope 1	109.958	395.849	83.353	105.247	378.889	80.058	102.621	369.434	78.361
Scope 2 Indirekter Energieverbrauch/Emissionen									
Stromfremdbezug ⁴⁾	24.676	88.832	53.388	26.965	97.073	54.943	27.739	99.859	56.221
Fernwärmebezug ⁵⁾	10.023	36.083	3.843	11.052	39.787	4.237	9.011	32.438	3.455
Erdgasbezug ⁶⁾	655	2.357	469	451	1.624	323	402	1.448	290
Stromlieferung an externe Unternehmen ⁷⁾	-16.537	-59.532	-35.779	-16.231	-58.433	-33.073	-17.540	-63.143	-35.550
Wärmelieferung an externe Unternehmen	-12.330	-44.388	-8.232	-11.583	-41.700	-7.507	-10.433	-37.559	-6.942
Kältelieferung an externe Unternehmen	-839	-3.019	-362	-846	-3.047	-344	-827	-2.978	-336
Erdgaslieferung an externe Unternehmen	-655	-2.357	-469	-451	-1.624	-323	-402	-1.448	-290
Stromfremdbezug Durchleitung ⁸⁾	1.832	6.596	3.964	1.793	6.456	3.654	1.497	5.391	3.035
Gesamt Scope 2	9)	9)	16.822	9)	9)	21.910	9)	9)	19.883
Scope 3 Anderer indirekter Energieverbrauch/Emissionen (durch Dritte)	12)	12)		12)	12)				
Strombezug externer Unternehmen	-	-	35.779	-	-	33.073			
Wärmebezug externer Unternehmen	-	-	8.232	-	-	7.507			
Kältebezug externer Unternehmen	-	-	362	-	-	344			
Erdgasbezug externer Unternehmen	-	-	469	-	-	323			
Kraftstoffe für externe Unternehmen	-	-	7.458	-	-	7.338			
Zwischensumme	-	-	52.301	-	-	48.585			
Summe des jährlich beeinflussbaren CO₂-Ausstoßes¹³⁾	-	-	152.476	-	-	150.553			
Flugverkehr (LTO-Zyklus ¹⁴⁾)									
Take-off (Start)	-	-	48.838	-	-	48.552			
Climb-out (Steigflug)	-	-	85.020	-	-	84.825			
Idle (Fahrten auf dem Vorfeld)	-	-	150.354	-	-	151.860			
Approach (Lande-anflug)	-	-	101.901	-	-	102.071			
APU ¹⁵⁾	-	-	40.129	-	-	38.828			
Triebwerksprobeläufe	-	-	1.400	-	-	1.056			
Kfz öffentlich (Pendler, Passagiere, Transitverkehr)	-	-	39.732	-	-	38.082			
Gesamt Scope 3			519.675			513.859			

¹⁾Daten bilanziert entsprechend den Vorgaben des GHG-Protokolls. Die Heizwerte und Emissionsfaktoren, soweit sie dem Emissionshandel unterliegen, werden gemäß den Vorgaben der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) bewertet. Übrige Werte, vor allem Strom- und Fernwärmebezug, werden aus den entsprechenden Veröffentlichungen des Umweltbundesamtes (UBA) übernommen.

²⁾BHKW: Blockheizkraftwerk

³⁾EFM: Gesellschaft für Enteisung und Flugzeugschleppen am Flughafen München

⁴⁾24,3% Strom aus erneuerbaren Energien (Stand 2012 nach § 42 EnWG)

⁵⁾50% Fernwärme aus Biomasse

⁶⁾Keine erneuerbaren Energien, reiner Erdgasbezug (Bezugsjahr 2012)

⁷⁾Stromlieferung an externe Unternehmen inklusive der Durchleitungsmengen an externe Unternehmen

⁸⁾Gesamte Durchleitungsmengen an externe Unternehmen und Töchter. Es wurde der gleiche spezifische Emissionsfaktor verwendet, der auch beim Stromfremdbezug Anwendung findet.

⁹⁾Es ist aus physikalischen Gründen nicht sinnvoll, Wärme, Kälte und Strom zu addieren.

¹⁰⁾Landing- and-Take-off-Cycle: Alle durch Flugzeuge verursachten Emissionen unterhalb von 3.000 Fuß (914 Meter) werden in die Berechnung mit einbezogen.

¹¹⁾Auxiliary Power Unit oder Hilfsturbine

¹²⁾Keine Angabe, da Werte nicht für alle Positionen ausweisbar sind.

¹³⁾Summe aus Scope 1, Scope 2 und der Zwischensumme Scope 3.

Dieser Wert ist der Vergleichswert für den Richtwert aus dem Basisjahr von 2005 mit 160.000 Tonnen.

Trotz der Ausbaupläne und des zu erwartenden Wachstums darf der CO₂-Richtwert nicht überschritten werden.

→ Glossar

EN7, EN18, EN26 / CO₂-Monitoring und CO₂-Footprint

Der CO₂-Footprint wird nach den Vorgaben des international anerkannten Greenhouse Gas Protocols ermittelt, das die Emissionen nach dem Verursacherprinzip in drei Kategorien einteilt:

- Zu **Scope 1** gehören Emissionen, die durch selbst produzierte Energie verursacht werden.
- Unter **Scope 2** fallen die für den Eigenbedarf bezogene Energie beziehungsweise die damit verbundenen Emissionen der Energieerzeugung.
- **Scope 3** betrachtet Emissionen, die durch die Nutzung des Flughafens durch Dritte verursacht werden, wobei hier zwischen den noch beeinflussbaren Emissionen und den schwer beziehungsweise nicht mehr beeinflussbaren Emissionen unterschieden wird.

Der gesamte von der FMG beeinflussbare CO₂-Ausstoß von jährlich rund 160.000 Tonnen [das ist der Richtwert bezogen auf das Basisjahr 2005] soll trotz der Ausbaupläne und des zu erwartenden Verkehrswachstums bis zum Jahr 2020 nicht weiter ansteigen. Ohne konsequente Gegenmaßnahmen würden im Jahr 2020 zusätzliche Emissionen in einer Größenordnung zwischen 50.000 und 80.000 Tonnen Kohlendioxid anfallen, das heißt, der beeinflussbare CO₂-Ausstoß würde auf einen Wert von circa 210.000 bis 240.000 Tonnen ansteigen.

Die schwer beziehungsweise nicht beeinflussbaren Emissionen, wie zum Beispiel die der Airlines oder der öffentlichen Verkehre, versucht die FMG ebenfalls zu verringern, indem sie auf einen Ausbau der Schiene zum Flughafen setzt oder – beispielsweise durch emissionsabhängige Landeentgelte – Einfluss auf den Ausstoß von Schadstoffen nimmt.

Die CO₂-Datenbank ist zentrales Reporting-, Steuerungs- und Kontrollinstrument für das CO₂-Management.

EN6, EN16, EN18 / Fernwärme

Rund 75 % seiner benötigten Jahresheizwärme produziert der Flughafen München derzeit im Blockheizkraftwerk selbst. Bis auf eine minimale Menge, die in Spitzenkesseln erzeugt wird, bezieht der Flughafen den restlichen Bedarf an Heizwärme bei der Fernwärmeversorgung Freising. 50 % dieser zugekauften Fernwärme – also etwa 15 Gigawattstunden [GWh] – werden seit Anfang 2011 in einem Biomasse-Heizkraftwerk am Standort Zolling erzeugt. Der Bezug ist über eine langfristige Option für die nächsten Jahre gesichert. Diese aus Biomasse gewonnene Fernwärme ist regenerativ und klimaneutral. Mit dieser Energiepolitik wird der Ausstoß von Kohlendioxid nachhaltig um 3.500 Tonnen pro Jahr reduziert.

EN17, EN29 / Andere Treibhausgase

	CO ₂ -äquivalent [t]		
	2013	2012	2011
CH ₄ – Flugbetrieb [LTO-Zyklus ¹⁾]	675	678	509
N ₂ O – Flugbetrieb [LTO-Zyklus ¹⁾]	3.143	3.232	3.278
CH ₄ – Zubringerverkehr ²⁾	5	5	6
N ₂ O – Zubringerverkehr ²⁾	370	326	341
CH ₄ – APU ³⁾	70 ⁴⁾	68 ⁴⁾	86 ⁴⁾
N ₂ O – APU ³⁾	327 ⁴⁾	324 ⁴⁾	330 ⁴⁾
CH ₄ – Triebwerksprobelauf	2 ⁴⁾	2 ⁴⁾	2 ⁴⁾
N ₂ O – Triebwerksprobelauf	11 ⁴⁾	9 ⁴⁾	10 ⁴⁾

¹⁾LTO-Zyklus (Landing-and-Take-off-Cycle): Flugverkehr bis 3.000 Fuß [914 Meter] aller landenden und startenden Flugzeuge am Flughafen München

²⁾Zubringerverkehr umfasst den durch Passagiere, Besucher und Mitarbeiter verursachten Verkehr.

³⁾APU (Auxiliary Power Unit)

⁴⁾Zahlen geschätzt

→ Kapitel Umwelt und Klimaschutz
siehe Seite 86

→ Glossar

EN17, EN19 / Andere Treibhausgase und ozonabbauende Stoffe

Kältemittel in Kühleräten	2013				2012				2011			
	Mittel	Leckagen Menge [kg] ¹⁾	GWP [kg/kg] ²⁾	CO ₂ [t]	Mittel	Leckagen Menge [kg] ¹⁾	GWP [kg/kg] ²⁾	CO ₂ [t]	Mittel	Leckagen Menge [kg] ¹⁾	GWP [kg/kg] ²⁾	CO ₂ [t]
Kleingeräte in Gebäuden	Ozon-abbauend R 22	24,0	1.700	41	Ozon-abbauend R 22	12,4	1.700	21	Ozon-abbauend R 22	51,5	1.700	88
Kleingeräte in Gebäuden	R 134a	0,0	1.300	0	R 134a	58,6	1.300	76	R134A	0,0	1.300	0
Kleingeräte in Gebäuden	R 422D	0,0	2.623	0	R 422D	0	2.623	0	R 422D	6,5	2.623	17
Kleingeräte in Gebäuden	R 410A	1,1	1.975	2	R 410A	0,0	1.975	0	R410A	0,0	1.975	0
Kleingeräte in Gebäuden	R 407C	21,1	1.652	35	R 407C	33,95	1.652	56	R 407C	2,9	1.652	5
Mobile Anlagen (Kfz-Klimaanlagen)	R 134a	47,8	1.300	62	R 134a	63,05	1.300	82	R 134a	46,9	1.300	61
Zentrale Turbokältemaschinen	R 134a	0,0	1.300	0	R 134a	0	1.300	0	R 134a	0,0	1.300	0
Summe				140				235				171

¹⁾Gewichtsverlust durch Verdunsten oder Aussickern aufgrund einer undichten Stelle

²⁾Global Warming Potential

EN20, A05 / Gemessene Schadstoffkonzentrationen¹⁾

in mg/m ³	Aktueller gesetzlicher Jahresgrenzwert	2013	2012	2011
NO ₂ -Konzentration [Stickstoffdioxid]	40	24	24	31
SO ₂ -Konzentration [Schwefeldioxid] ²⁾	20	3	3	3
PM ₁₀ -Konzentration [Feinstaub]	40	16	16	18
PM _{2,5} -Konzentration ³⁾	25	13	12	16

¹⁾Jahresmittelwerte

²⁾Für SO₂ gibt es keinen Jahresgrenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit, es gibt nur einen zum Schutz der Vegetation.

Dieser Grenzwert ist streng genommen nur abseits von Ballungsräumen oder großen Verkehrsanlagen anwendbar. Solange er wie hier so deutlich unterschritten wird, wie es derzeit der Fall ist, kann man den Grenzwert im Sinne einer Worst-Case-Abschätzung anwenden.

³⁾Grenzwert erst ab 2015 gesetzlich verpflichtend

→ Seite 90

➤ Web
munich-airport.de/luft

EN20, EN29, A05 / Emittierte Luftschadstoffe

in t	2013	2012	2011
NO _x – Luftverkehr [LTO-Zyklus ¹⁾]	1.326,2	1.491,0	1.374,6
NO _x – Zubringerverkehr ²⁾	107,9	100,0	112,9
SO _x – Luftverkehr [LTO-Zyklus]	97,9	98,2	99,7
SO _x – Zubringerverkehr	0,2	0,2	0,2
PM ₁₀ – Luftverkehr [LTO-Zyklus]	12,0	12,4	13,0
PM ₁₀ – Zubringerverkehr	2,3	2,4	2,8

¹⁾LTO-Zyklus [Landing-and-Take-off-Cycle]: Flugverkehr bis 914 Meter (3.000 Fuß) aller landenden und startenden Flugzeuge am Flughafen München

²⁾Zubringerverkehr umfasst den durch Passagiere, Besucher und Mitarbeiter verursachten Verkehr.

Schadstoffquellen am Flughafen

Die Haupterzeuger von Schadstoffen am Flughafen sind die Kraft- und Luftfahrzeuge.

Von den Schadstoffmengen aus dem Kfz-Verkehr resultiert etwa die Hälfte aus dem öffentlichen [land- und luftseitig] Kfz-Verkehr [Beschäftigte, Passagiere, Besucher, Fracht], der Rest stammt vom betrieblichen [land- und luftseitig] Kfz-Verkehr [zum Beispiel Vorfelddbusse, Gepäckfahrzeuge, Luftfahrzeugschleppfahrzeuge].

Luftfahrzeuge verursachen Schadstoffe in den verschiedenen Betriebszuständen des Start- und Landezyklus [LTO-Zyklus], beim Betrieb von Hilfsturbinen [APU] oder Stromversorgungsaggregaten [GPU] und bei Triebwerksprobeläufen.

Auch Heizanlagen beziehungsweise Energieversorgungs-einrichtungen und Tanklager emittieren Schadstoffe.

Schadstoffanteile

Bei der Verbrennung von Kerosin in den Flugzeugtriebwerken entstehen Wasserdampf [H₂O], Kohlendioxid [CO₂], Schwefeldioxid [SO₂], Stickoxide [NO_x], Kohlenmonoxid [CO], unverbrannte Kohlenwasserstoffe sowie Ruß und Feinstaub [PM₁₀].

Auf den Luftverkehr sind rund drei Viertel der am Flughafen erzeugten Kohlendioxid- und Stickoxidsmengen zurückzuführen.

Neben dem Flugverkehr tragen folgende Quellen zur Schadstoffbelastung bei:

- Betrieb von Hilfsgasturbinen [APU] und Stromversorgungsaggregaten [GPU]
- Triebwerksprobeläufe
- Betrieb der Servicegeräte auf dem Vorfeld [zum Beispiel Luftfahrzeugschleppfahrzeuge]
- landseitiger Kfz-Verkehr inklusive Parkhäusern [Beschäftigte, Passagiere, Besucher, Fracht]
- luftseitiger Kfz-Verkehr [zum Beispiel Follow-me-Fahrzeuge]
- Energiezentrale [Versorgung mit Strom, Wärme und Kälte]

EN8 / Gesamt-Frischwasserverbrauch¹⁾

➤ Web
[moosrain.de/
 der-verband/
 daten-a-fakten](https://moosrain.de/der-verband/daten-a-fakten)

	2013	2012	2011
Menge des vom Wasserversorger bezogenen Wassers in m ³	1.000.558	942.607	901.618
Wasserverbrauch pro Verkehrseinheit in l	24,1	22,9	22,2

¹⁾Enthalten sind alle Unternehmen am Campus.

EN8, EN9 / Wasserquellen

Das für den Münchner Flughafen benötigte Trinkwasser wird vom Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain über sechs zwischen 94 und 160 Meter tiefe Brunnen aus

den tertiären Schichten gefördert. Sie befinden sich in den Wasserschutzgebieten »Obere Point« (mit einer Fläche von 33 ha) und »Oberdingermoos« (mit einer Fläche von 36 ha) der Gemeinde Oberding.

EN21 / Gesamt-Abwassereinspeisung^{1),2)}

	2013	2012	2011
Gesamt-Abwassereinspeisung des Flughafens München in die Kläranlage in m ³	2.464.802	2.474.845	2.265.382
Abwasserverbrauch pro Verkehrseinheit [VE] in l	59,5	60,2	55,7

¹⁾Enthalten sind alle Unternehmen am Campus.

²⁾Das in die Kläranlage eingespeiste Abwasser setzt sich aus häuslichem Abwasser, Enteisierungswasser und Regenwasser zusammen.

A04 / Niederschlagswasser

Das auf den befestigten Flächen des Flughafens München anfallende Niederschlagswasser wird je nach Herkunftsbereich (zum Beispiel Flugbetriebsflächen wie Rollbahnen oder Vorfeld, Parkplätze oder Gebäude) und der damit verbundenen unterschiedlichen Verschmutzung differenziert gesammelt, behandelt und bewirtschaftet. Die Entwässerung erfolgt teilweise noch gemischt, überwiegend aber in einem modifizierten Trennsystem. Das Niederschlagswasser aus dem Mischsystem wird zusammen mit dem Schmutzwasser der Kläranlage der weiteren Reinigung zugeführt. Das im Trennsystem anfallende Niederschlagswasser wird separat gesammelt, einer Behandlung zugeführt und anschließend versickert beziehungsweise in oberirdische Gewässer des Flughafens eingeleitet.

Das im Winter mit Enteisierungsmitteln für Flugzeuge und Flächen vermischte Niederschlagswasser gelangt über Schlitzrinnen und Kanäle in eine Enteisungsabwasserbeckenanlage und von dort dosiert in die zentrale Kläranlage. Nur im Bereich der Rollbahnen versickert das mit Enteisierungsmitteln belastete Niederschlagswasser nach einer Vorbehandlung in einem Filtersystem (Abbausystem Gelände – ASG) unmittelbar im Grünbereich neben den Bahnen. Zudem können im Winterbetrieb Teilmengen der Enteisierungsmittel durch Windverfrachtung auf die an die Flugbetriebsflächen angrenzenden Grünflächen und von dort mit dem Niederschlagswasser in das Grundwasser gelangen. Um dies zu verhindern, wurden in den Grünflächen bei den Start- und Landebahnköpfen im Jahr 2012 Bodenfilter errichtet. Sie bestehen aus unterirdischen, mit Kies gefüllten und gegen den Untergrund abgedichteten Speicherräumen. Nach der Messung seiner Qualität (TOC- beziehungsweise Gesamtkohlenstoff-Gehalt) wird das aus den Speicherräumen abfließende Wasser je nach

Belastung entweder dem Enteisungsabwassersystem zugeführt oder aber in ein Oberflächengewässer eingeleitet.

EN10 / Abwassereinleitung

➤ Web
cms.azv-em.de

Die Reinigung des häuslichen Abwassers, Enteisungs- und zum Teil auch Regenwassers (Mischsystem) erfolgt in der Kläranlage Eitting, bei deren Betreiber »Abwasserzweckverband Erdinger Moos« die FMG Mitglied ist. Niederschlagswasser von befestigten Flächen wird separat gefasst, über Filteranlagen versickert beziehungsweise nach Vorbehandlung in Regenklärbecken in oberirdische Gewässer eingeleitet.

Aus Sicherheitsgründen müssen Flugzeuge regelmäßig gereinigt werden. Die bei der Reinigung anfallenden Abwässer können mit Waschmittelresten, Öl, Kerosin und Schwermetallen verunreinigt sein. Dieses Abwasser wird gesammelt, in einer Flugzeugwaschwasservorbehandlungsanlage am Flughafen vorgereinigt und anschließend in die öffentliche Kanalisation des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos eingeleitet. Regelmäßige Qualitätskontrollen stellen sicher, dass die behördlich festgelegten Überwachungswerte eingehalten werden.

EN25 / Gewässerproben

Nach den Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses ist der Flughafen München verpflichtet, zur quantitativen Beweissicherung des Grundwassers wöchentlich die Stände an 320 Grundwasser- und 16 Oberflächengewässer-Messstellen zu ermitteln. Die qualitative Untersuchung des Grundwassers erfolgt an 18 Grundwasser- und 14 Oberflächengewässer-Messstellen. Zusätzlich betreibt der Flughafen München weitere Messstellen, zum Beispiel zur Beweissicherung des Abbausystems Gelände oder zu Bauwasserhaltungszwecken.

EN22, EN24, EN27 / Wertstoff/Abfall und Entsorgungsmethode

in t	2013	2012	2011	Veränderung 2012/2013 in %	Entsorgung und Verwertung
Abfall aus der Flugzeugkabineninnenreinigung ¹⁾	-	-	-		
Abfall zur Beseitigung/unzulässige Flüssigkeiten (Terminalbereiche)	179	181	212	-1,10	Heizkraftwerk München Nord (Energiegewinnung)
Abfall zur Beseitigung aus Gebäuden ²⁾	533	567	504	-6,00	
Recycling					
Papier, Pappe, Kartonagen (PPK) aus Flugzeugen ³⁾	0	0	273	-	Sortieranlage und Papierfabrik München/Schrobenhausen (Altpapierrecycling)
Papier, Pappe, Kartonagen (PPK) aus Gebäuden	1.589	1.571	1.606	1,15	
Gemischte Wertstoffe/Abfall zur Verwertung aus Gebäuden	2.981	2.929	2.878	1,78	
Mischglas	169	181	130	-6,63	
Holz	267	263	304	1,52	Sortieranlagen/Recyclingfachbetriebe Eitting, Schwaig, München (stoffliche Verwertung Sekundärrohstoffe)
Sperrmüll	400	266	319	50,38	
Metallschrott ⁴⁾	286	204	72	40,20	
Restliche Stoffe (zum Beispiel Folien, Styropor etc.)	111	194	61	-42,78	
Speisereste ⁵⁾	836	893	827	-6,38	Biogasanlage (Energiegewinnung)
Bauschutt/Betonabbruch ⁶⁾	1.026	1.125	448	-8,80	
Sonstige Abfälle (nur FMG-Anteil, davon unterliegen ADR ⁷⁾ : 254 t)	310	314	319	-1,27	Verwertungs-/Entsorgungsfachbetriebe bzw. Sonderabfallentsorgung München, Ebenhausen (Energiegewinnung [Sekundärrohstoffe], stoffliche Verwertung)
Sonstige gefährliche Abfälle (nur FMG-Anteil)	260	202	523	28,71	
Gesamtmenge	8.947	8.890	8.475	0,64	

¹⁾Die Entsorgungsleistung liegt nicht mehr im Verantwortungsbereich der FMG. Die Entsorgungsleistung wird seit 01.01.2011 von einem sogenannten Beliehenen (Entsorgungsfachbetrieb im Namen und Auftrag des Zweckverbandes Tierkörperbeseitigung Erding) durchgeführt.

²⁾Aufgrund der hohen Stoffqualität anteilig der Fraktion »Gemischte Wertstoffe/Abfall zur Verwertung« zugeordnet

³⁾Entsorgungsleistung nicht mehr durch die FMG, Übergabe dieser Entsorgungsleistungen im April 2011 an einen Entsorgungsbetrieb

⁴⁾Menge mit Berichtsjahr 2013 separat dargestellt (vormals unter »Restliche Stoffe«)

⁵⁾Ohne Allresto (Ausnahme im Terminal 2)

⁶⁾Beinhaltet nur über FMG entsorgte Mengen. Anstieg 2011/2012 aufgrund verstärkter Renovierungs- und Umbaumaßnahmen (zum Beispiel von Shops, Sanitäranlagen).

⁷⁾ADR = Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße; beinhaltet besondere Vorschriften hinsichtlich Verpackung, Ladungssicherung und Kennzeichnung

EN24 / Gefahrgut

Am Flughafen München fallen betriebsbedingt wasser- und umweltgefährdende Stoffe, also sogenannte Gefahrstoffe, an, die abtransportiert werden müssen und dann als Gefahrgut bezeichnet werden. Im Berichtsjahr 2013 wurden insgesamt 254 Tonnen Abfall (Vorjahr: rund 167 Tonnen) als deklariertes Gefahrgut zur Entsorgung transportiert. Die Kontrolle der für die Beförderung von Gefahrgut eingesetzten Fahrzeuge ergab deren ordnungsgemäßen Zustand sowie Betriebs- und Verkehrssicherheit. Für die Mitarbeiter finden gemäß den gesetzlichen Vorschriften regelmäßig Schulungen im Umgang mit Gefahrgut statt.

EN22, EN26 / Abfallwirtschaft

Im Juni 2012 löste das neue Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) das seit 1994 geltende Gesetz ab. Damit wurde die EU-Abfallrahmenrichtlinie (RL 2008/98/EG) in deutsches Recht umgesetzt, und das deutsche Abfallrecht erfuhr eine umfassende Modernisierung.

Oberstes Ziel der Abfallwirtschaft am Flughafen München bleibt nach wie vor, Abfälle zu vermeiden. Aus diesem Grund werden bereits im Rahmen der Einkaufsrichtlinie, die neben ökonomischen auch ökologische Kriterien umfasst, möglichst umweltfreundliche Produkte mit einer langen

Lebensdauer beschafft. Zwei weitere wichtige Säulen sind die Verminderung und Verwertung von Abfällen. Nur wenn Abfall weder stofflich verwertbar noch energetisch nutzbar ist, darf er dauerhaft und umweltverträglich beseitigt werden.

Grundvoraussetzung für eine sortenreine Weiterverwertung ist die konsequente Trennung von Wertstoffen und Abfällen. Auf dem Flughafengelände wird dies von geschultem Personal in insgesamt sechs bewirtschafteten Wertstoff-/Abfallsammelstellen erledigt. Zertifizierte Transport- beziehungsweise Entsorgungsfachbetriebe führen die Stoffe anschließend getrennt der weiteren Verarbeitung zu. Der Großteil aller Wertstoffe/Abfälle wird von den am Flughafen ansässigen Firmen erzeugt. Spezifische Beratung und entsprechende Entsorgungskonzepte leiten diese an, Wertstoffe/Abfälle bereits getrennt zu sammeln. Eine stete Optimierung der Logistik, zum Beispiel durch eine optimale Containerauslastung und kurze Transportwege, hilft, schädliche Emissionen wie CO₂ zu verringern.

Der Flughafen München bietet als Dienstleister für die Mieter, Pächter, Airlines und andere am Standort ansässige Geschäftspartner die Sammlung von Abfall und Wertstoffen und die Zuführung zur stofflichen und energetischen Verwertung an.

Die Abfallmengen aus der Flugzeugkabinenreinigung sowie der Cateringrücklauf werden entsprechend EG-Verordnung¹⁾ 1069/2009 von einem Entsorgungsfachbetrieb in der Müllverbrennungsanlage/Heizkraftwerk München Nord beseitigt.

A07, EN29, S09 / Gemessener Lärm¹⁾

in dB(A)	2013		2012		2011	
	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag
Brandstadel	49	58	47	58	47	58
Pallhausen	43	55	43	55	42	55
Reisen	49	55	50	56	50	56
Viehlaßmoos	44	55	44	55	43	56

¹⁾Dauerschallpegel Leq3 der sechs verkehrsreichsten Monate an vier, jeweils an den Hauptabflugrichtungen gelegenen Fluglärmmessstellen in dB(A)

Mit dem neuen Fluglärmgesetz vom 7. Juni 2007 trat gleichzeitig als zentrales Beurteilungskriterium für die Fluglärmbelastung der energieäquivalente Dauerschallpegel Leq3 Tag und Nacht in Kraft. Ergänzend dazu wurde ein Pegelhäufigkeitskriterium für die Nacht eingeführt. Aufgrund abweichender Betriebsrichtungsverteilungen,

Abflugroutenänderungen, Routennutzungsänderungen und unterschiedlicher Betriebszeiten, bedingt durch Ausfallzeiten wie bei extremen Witterungsbedingungen oder technischen Defekten, ist ein eindeutiger Vergleich nicht durchführbar.

→ Glossar

A07 / Bevölkerungsentwicklung in den angrenzenden Gemeinden¹⁾

Anzahl Einwohner	2012	2011	Veränderung in % 2011/2012	2010
Stadt Freising [Landkreis Freising]	45.227	45.368	-0,31	45.223
Marzling [Landkreis Freising]	3.031	3.168	-4,32	3.099
Oberding [Landkreis Erding]	5.695	5.566	2,32	5.384
Hallbergmoos [Landkreis Freising]	9.765	9.554	2,21	9.266

¹⁾Stichtag ist jeweils der 31.12. Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverwaltung. Die Daten für 2013 lagen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichtes noch nicht vor.

2.8, EN11, EN13 / Flughafen- und Grünflächen außerhalb des Flughafenzauns

in ha	2013	2012	2011
Zusätzliche Grünflächen gesamt	728	720	700
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Zone III	353	353	350
Flughafenrandzone, Zone II	250	250	250
Ökokonto für zukünftige Ausbaumaßnahmen	125	117	100

EN11, EN12, EN13, EN14, EN15 / Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Zone III: Die Flughafen München GmbH unterhält derzeit im Flughafenumland, in der sogenannten Zone III, 353 Hektar Flächen mit ökologischen Ausgleichsmaßnahmen. Davon befinden sich sieben Hektar im Naturschutzgebiet »Oberdinger Moos«, weitere 49 Hektar liegen in Landschaftsschutzgebieten der beiden Landkreise Freising und Erding und 75 Hektar in den beiden Vogelschutzgebieten »Freisinger Moos« beziehungsweise »Nördliches Erdinger Moos«.

Flughafenrandzone, Zone II: Die sogenannte Randzone, Zone II, dient als Grüngürtel zur Einbindung des Flughafens

in die Landschaft und umfasst über 250 Hektar, auf denen Feldgehölze und Hecken, Rasen- und Wiesenflächen und Wasserbauwerke, wie die Abfanggräben Süd und Ost, der Ableitungsgraben Nord und der Vorflutgraben Nord, angelegt wurden. Die Flughafenrandzone befindet sich zum Großteil im europäischen Vogelschutzgebiet »Nördliches Erdinger Moos«.

Ökokonto für zukünftige Ausbaumaßnahmen: Im Rahmen eines Ökopools werden 125 Hektar bereits hergestellte ökologische Maßnahmenflächen vorgehalten, die als Ausgleichsmaßnahmen für künftige Bauvorhaben dienen. Auch sie verteilen sich auf die bereits genannten Schutzgebiete. Die naturschutzfachliche Eignung dieser Flächen wurde bereits von den Naturschutzbehörden bestätigt.

¹⁾Verordnung (EG) 1069/2009 Entsorgung von tierischen Nebenprodukten vom 21. Oktober 2009 (Amtsblatt EU L 300)

/Berichtsprofil

Struktur und Inhalte des Berichtes

Mit »Perspektiven 2013« veröffentlicht die Flughafen München GmbH ihren vierten integrierten Bericht.

Die Flughafen München GmbH hat die Bedeutung der integrierten Berichterstattung als Ausdruck eines ganzheitlichen Ansatzes bereits frühzeitig erkannt und daher am weltweiten Pilotprojekt des International Integrated Reporting Council (IIRC) teilgenommen. Der IIRC schlägt einen prinzipienbasierten Ansatz für die Berichterstattung vor, welchem der Flughafen München konsequent folgt. »Perspektiven 2013« enthält erstmals einen IIRC-Index, der zeigt, wie der Flughafen München die Grundsätze und Inhaltselemente des im Dezember 2013 veröffentlichten IR-Rahmenkonzeptes abdeckt.

→ Glossar

→ IIRC-Index
siehe Seite 206

Die Inhalte des integrierten Berichtes ergeben sich aus einer umfragegestützten Wesentlichkeitsmatrix, dem Nachhaltigkeitsprogramm beziehungsweise den umgesetzten Maßnahmen sowie aus den Angaben zur finanziellen und ökonomischen Entwicklung des Unternehmens. Thematische Schwerpunkte bilden die Darstellung der integrierten Unternehmensstrategie, der verschiedenen Geschäftsbereiche und des Leistungsportfolios, die ganzheitliche Betrachtung des geplanten Ausbaus des Flughafens, der regionale Dialog und das gesellschaftliche Engagement, die Mitarbeiterförderung und -bindung sowie die Maßnahmen des Flughafens München zum Umwelt- und Klimaschutz. Weitere Elemente des integrierten Berichtes sind der Konzernjahresabschluss mit dem Konzernlagebericht sowie die Kennzahlen zu allen drei Nachhaltigkeitsperspektiven.

→ Wesentlichkeitsmatrix
siehe Seite 32

→ Nachhaltigkeitskennzahlen
siehe Seite 182

Der vorliegende integrierte Bericht orientiert sich am Leitfaden [Version G3.1 inklusive Sector Supplements für Flughäfen] der *Global Reporting Initiative (GRI)*. Es wurden alle Kernindikatoren und – soweit relevant – alle Zusatzindikatoren beantwortet. Der GRI-Index verweist auf die Stellen, an denen Auskunft zu den einzelnen GRI-Indikatoren gegeben wird. »Perspektiven 2013« erfüllt die höchste GRI-Anwendungsebene A+. Die GRI hat den integrierten Bericht auf Einhaltung ihrer Richtlinien für die Erstellung von Nachhaltigkeitsberichten geprüft und

→ Glossar

→ GRI-Index
siehe Seite 198

die vollständige und ordnungsgemäße Umsetzung auf A+-Niveau anerkannt.

Die Informationen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beruhen auf den Anforderungen der vom International Accounting Standards Board und vom International Financial Reporting Standards Interpretations Committee veröffentlichten und von der Europäischen Kommission in europäisches Recht übernommenen International Financial Reporting Standards und Interpretationen sowie den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden Vorschriften. Der Konzernlagebericht 2013 wurde erstmals nach den Anforderungen des **Deutschen Rechnungslegungsstandard DRS 20** erstellt.

Die Prüfung der Informationen im Finanzbericht wurde durch die Deloitte & Touche GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft gemäß § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung vorgenommen. Die Prüfung wurde am 24. April 2014 abgeschlossen und hat zu keinen Einwendungen geführt.

Berichtsgrenzen

Der Berichtszeitraum umfasst das Geschäftsjahr 2013 (1. Januar bis 31. Dezember 2013). Die ermittelten Daten beziehen sich in der Regel auf diesen Zeitraum oder auf den Stand am Ende der Berichtsperiode. Falls einzelnen Informationen andere Zeiträume zugrunde liegen, wird dies explizit angegeben. Der integrierte Bericht erscheint jährlich.

Sofern nicht anders vermerkt, umfassen Kennzahlen und Informationen im vorliegenden Bericht den gesamten Konzern einschließlich der Beteiligungsgesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung. Wenn nur Daten für die Flughafen München GmbH verfügbar waren, dann ist dies angegeben.

Alle Aussagen dieses Berichtes, die sich nicht auf historische Daten beziehen, sind Zukunftsaussagen. Sie berücksichtigen Risiken und Unsicherheiten, nicht aber zukünftige globale Wirtschaftsbedingungen, gesetzliche

Vorschriften, Marktbedingungen, Aktivitäten der Mitbewerber sowie andere Faktoren, die außerhalb der Kontrolle der FMG liegen.

Aufgrund des vielfältigen Engagements der FMG können im vorliegenden Printbericht nicht sämtliche Aktivitäten vollständig abgebildet werden. Daher werden weitere Themen in den Umwelterklärungen beziehungsweise deren verkürzten Versionen nach EMAS-VO sowie in zahlreichen anderen Publikationen aufgegriffen. Auf der Internetseite des Flughafens München finden sich ferner zusätzliche Informationen, Studien und Untersuchungsergebnisse.

Datenerhebung und Berechnungsmethoden

Sämtliche Daten und Informationen wurden von den jeweils fachlich zuständigen Einheiten mit repräsentativen Methoden für den Berichtszeitraum erhoben.

Unter den berichtsrelevanten sozialen und ökologischen Kennzahlen werden die Personaldaten vorrangig mit einem elektronischen Personalmanagementsystem erfasst und ausgewertet. Die Umweltdaten werden im Rahmen des Umweltmanagementsystems nach EMAS-VO und DIN EN ISO 14001 systematisch erhoben und unterliegen der externen Validierung beziehungsweise Zertifizierung durch einen zugelassenen Umweltgutachter. Die Berechnung der CO₂-Emissionen erfolgt nach den Vorgaben des Greenhouse Gas Protocol [GHG-Protokoll]. Die Heizwerte und Emissionsfaktoren – soweit sie dem Emissionshandel unterliegen – werden gemäß den Vorgaben der Deutschen Emissionshandelsstelle [DEHSt] bewertet. Übrige Werte, vor allem Strom- und Fernwärmebezug, werden aus den entsprechenden Veröffentlichungen des Umweltbundesamtes [UBA] übernommen.

Zertifizierung

Der akkreditierte Umweltgutachter Dr. Reiner Beer [DE-V-0007] bestätigt, dass der Inhalt des Nachhaltigkeits- und Geschäftsberichtes 2013 der Flughafen München GmbH ein wahrheitsgetreues Bild der Organisation und ihrer Aktivitäten gemäß den Berichterstattungskriterien Version G3.1 inklusive Sector Supplements für Flughäfen der Global Reporting Initiative [GRI] darstellt. Ebenfalls wird bestätigt, dass die Daten und Angaben des Nachhaltigkeits- und Geschäftsberichtes 2013 geprüft wurden und verlässliche Informationen darstellen. Der Nachhaltigkeits- und Geschäftsbericht 2013 der Flughafen München GmbH war die Grundlage der Überprüfung. Der Prüfumfang der Int Technica Cert GmbH umfasst alle Themen des Nachhaltigkeits- und Geschäftsberichts 2013. Im Prüfumfang war nicht enthalten die Prüfung der Daten des Konzernabschlusses sowie des Konzernlageberichts gemäß § 317 HGB, die separat durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte & Touche GmbH mit Datum 24. April 2014 bestätigt wurden.

München, den 28. Mai 2014

Dr. Reiner Beer

Umweltgutachterorganisation
Int Technica Cert GmbH, DE-V-0279

Zertifikat Nr. SVW 097-2014

- [Web
munich-airport.de/
unternehmen](http://munich-airport.de/unternehmen)
- [Web
munich-airport.de/
de/company/umwelt/
download/index.jsp](http://munich-airport.de/company/umwelt/download/index.jsp)

/GRI-Index



Status: ■ nicht berichtet ■ teilweise berichtet ■ komplett berichtet

T Kernindikator T Zusatzindikator

DNK Bestandteil des Deutschen Nachhaltigkeitskodex

GRI-Indikator	Kommentar	Verweis	Status
1. Strategie und Analyse			
1.1	Vorwort des Vorsitzenden	8-9	■
1.2	Auswirkungen der Geschäftstätigkeit sowie Chancen und Risiken	33-37, 119-125	■ DNK
2. Organisationsprofil			
2.1	Name der Organisation	Flughafen München GmbH, Flughafen München Konzern	■
2.2	Wichtigste Marken, Produkte bzw. Dienstleistungen	26-28, 42-51	■
2.3	Organisationsstruktur	26, 104-105	■
2.4	Hauptsitz der Organisation	München, Deutschland	■
2.5	Länder der Geschäftstätigkeit	Deutschland	■
2.6	Eigentümerstruktur und Rechtsform	26, 102	■
2.7	Märkte	Informationen zu Flugbewegungen auch im statistischen Jahresbericht unter 40-51 munich-airport.de/statistik	■
2.8	Größe der Organisation	Zielflughäfen und Luftfahrtgesellschaften, die den Flughafen München im Berichtsjahr angefliegen haben, werden im statistischen Jahresbericht veröffentlicht unter 27-29, 40-44, 195 munich-airport.de/statistik Allgemeine Flughafendaten, wie die Größe, Lage oder Anzahl der Start- und Landebahnen, finden sich unter munich-airport.de/de/company/facts/allg/index.jsp	■
2.9	Wesentliche Veränderungen der Größe, Struktur, Eigentumsverhältnisse	104-105	■
2.10	Im Berichtszeitraum erhaltene Auszeichnungen	52-54, 61, 64, 72, 80, 91 munich-airport.de/Auszeichnungen	■
3. Berichtsparameter			
3.1	Berichtszeitraum	196	■
3.2	Veröffentlichung des letzten Berichts	196	■
3.3	Berichtszyklus	196	■
3.4	Ansprechpartner	Impressum	■
3.5	Vorgehensweise zur Bestimmung des Berichtsinhaltes	31-32, 60, 196-197	■
3.6	Berichtsgrenzen	135-137, 196-197	■
3.7	Beschränkungen des Berichtsumfangs und Grenzen	136-137, 196-197	■
3.8	Joint Ventures, Tochterunternehmen, Outsourcing	136-137	■
3.9	Erhebungsmethoden und Berechnungsgrundlagen	137-145, 197	■
3.10	Auswirkungen durch neue Darstellung von Informationen	31, 133-135, 176	■
3.11	Änderungen des Umfangs, der Berichtsgrenzen oder der verwendeten Messmethoden	96, 133-137	■
3.12	GRI-Content-Index	198-204	■
3.13	Externe Prüfung des Berichts	197	■

GRI-Indikator	Kommentar	Verweis	Status
4. Governance, Verpflichtungen und Engagement			
4.1 Führungsstruktur der Organisation		26, 31, 107 munich-airport.de/fuehrung	■
4.2 Unabhängigkeit des Aufsichtsratsvorsitzenden		107, 212	■
4.3 Unabhängige Mitglieder des höchsten Leitungsorgans		107, 212	■
4.4 Mechanismen für Empfehlungen von Anteilseignern und Mitarbeitern an das höchste Leitungsorgan		74, 82-83, 107	■
4.5 Zusammenhang zwischen der Bezahlung der Führungsgremien und der Unternehmensleistung		31, 113, 171	■ DNK
4.6 Mechanismen zur Vermeidung von Interessenkonflikten		106-108	■
4.7 Qualifikation der Mitglieder des höchsten Leitungsorgans in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen		31, 185	■
4.8 Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien	Die Flughafen München GmbH ist 2012 als erster deutscher Airport-Betreiber dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) beigetreten.	17, 108 munich-airport.de/leitbild verbindung-leben.de	■ DNK
4.9 Verfahren des höchsten Leitungsorgans zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung		30-32, 106-107	■ DNK
4.10 Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des höchsten Leitungsorgans		31, 113	■ DNK
4.11 Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips		53-56, 106-107	■
4.12 Teilnahme und Unterstützung von extern entwickelten Vereinbarungen, Prinzipien und Initiativen		63-64, 88, 208-210	■
4.13 Mitgliedschaften		88, 90, 198 munich-airport.de/stakeholder	■
4.14 Übersicht der Anspruchsgruppen		60 munich-airport.de/stakeholder	■
4.15 Identifizierung der Anspruchsgruppen		60	■
4.16 Einbeziehung der Anspruchsgruppen		31-32, 60-62 munich-airport.de/stakeholder	■ DNK
4.17 Berücksichtigung zentraler Anliegen der Anspruchsgruppen		31-37, 52, 74 munich-airport.de/stakeholder	■ DNK
Ökonomische Leistungsindikatoren			■
Managementansatz		27-32, 40-46, 63-66, 176-178, 181	
EC1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert		63-64, 126, 182	■ DNK
EC2 Finanzielle Folgen des Klimawandels	Geeignetes Monitoring ist im Aufbau und soll 2014 umgesetzt werden.	124	■
EC3 Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen		81-82, 146, 162-164	■
EC4 Finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand	Im Berichtszeitraum sind keine finanziellen Zuwendungen der öffentlichen Hand an die FMG erfolgt.		■
EC5 Verhältnis der Standard-Eintrittsgehälter zum lokalen Mindestlohn	Der Sitz der Gesellschaft ist München. 89 Prozent der Konzernmitarbeiter unterliegen Tarifverträgen.	81-82, 184	■
EC6 Standortbezogene Auswahl von Zulieferern	Informationsflyer Liefer- und Leistungsbeziehungen unter	36, 64-65 munich-airport.de/publikationen	■

GRI-Indikator	Kommentar	Verweis	Status
A01 Passagiere	Am Flughafen München ist zur Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) Flugbetrieb nur mit besonders lärmarmen Flugzeugen und nur in eingeschränktem Umfang zugelassen. Weiterführende Informationen unter	182-183	■
A02 Flugbewegungen		munich-airport.de/nachtflug	■
A03 Luftfrachtvolumen		munich-airport.de/statistik	■
EC7 Standortbezogene Personalauswahl		72, 189	■
EC8 Infrastrukturinvestitionen und Dienstleistungen, die vorrangig im öffentlichen Interesse erfolgen		63 munich-airport.de/strukturgutachten	■
EC9 Wesentliche indirekte wirtschaftliche Auswirkungen		33-37, 65-66, 72	■
Ökologische Leistungsindikatoren			■
Managementansatz		30, 35, 86-99, 107-108, 178-180, 189, 194	
EN1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen		189-190	■ DNK
EN2 Anteil von Recyclingmaterial am Gesamtmaterialeinsatz		189	■
EN3 Direkter Energieverbrauch (nach Primärenergieträgern)		87-90, 190	■ DNK
EN4 Indirekter Energieverbrauch (nach Primärenergieträgern)		190	■
EN5 Eingesparte Energie aufgrund von umweltbewusstem Einsatz und Effizienzsteigerungen		87-91, 190	■
EN6 Initiativen für eine Erhöhung der Energieeffizienz und Initiativen, die auf erneuerbaren Energien basieren		87-91, 94, 191	■ DNK
EN7 Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauchs und erzielte Einsparungen		87-90, 191	■
EN8 Gesamtwasserentnahme nach Quellen	Wasserbezug durch den Zweckverband Moosrain	93-94, 193 moosrain.de	■ DNK
A04 Qualität des Niederschlagswassers		93-94, 193	■
EN9 Wasserquellen, die wesentlich von der Wasserentnahme betroffen sind	Wasserbezug durch den Zweckverband Moosrain unter	93-94, 193 moosrain.de/der-verband/daten-a-fakten	■
EN10 Anteil an rückgewonnenem und wiederverwendetem Wasser	Klärung des gesamten Abwassers über Abwasserzweckverband Erdinger Moos	93-94, 193 cms.azv-em.de	■
EN11 Grundstücke in oder angrenzend an Schutzgebiete		98-99, 195	■
EN12 Auswirkungen auf die Biodiversität in Schutzgebieten		56, 98-99, 195	■
EN13 Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume		56, 98-99, 195	■
EN14 Strategien zum Schutz der Biodiversität		56, 98-99, 195	■
EN15 Auswirkungen auf gefährdete Arten	Der Flughafen und die umliegenden Flächen gehören zum 2008 ausgewiesenen europäischen Vogelschutzgebiet »Nördliches Erdinger Moos«. Karten vom Vogelschutzgebiet:	98-99, 195 voge.bayern.de/Erding/index.html	■
	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz	stmuv.bayern.de/umwelt/naturschutz/vogelschutz/doc/erdingermoos.pdf	■
EN16 Direkte und indirekte Treibhausgasemissionen nach Gewicht		86-89, 190-191	■ DNK
EN17 Andere relevante Treibhausgasemissionen nach Gewicht		86-89, 190-191	■
EN18 Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen		87-91, 191	■ DNK
EN19 Ozonschädigende Stoffe nach Gewicht		191	■
EN20 NO _x , SO _x und andere Luftemissionen nach Art und Gewicht	Informationen zu Messstationen und Methodik, Messdaten und Schadstoffquellen finden sich unter	192 munich-airport.de/luft	■
EN21 Gesamte Abwassereinleitung	Die Klärung der gesamten Abwässer erfolgt über die Kläranlage Eitting, diese wird vom Abwasserzweckverband Erdinger Moos betrieben.	193 cms.azv-em.de	■

GRI-Indikator	Kommentar	Verweis	Status
EN22 Abfallmenge nach Art und Entsorgungsmethode		194	■ DNK
EN23 Gesamtzahl und Volumen wesentlicher Freisetzungen	Im Berichtszeitraum gab es im Flughafen München Konzern keine gemeldeten Fälle von Freisetzungen eines gefährlichen Materials. Es gab im Berichtszeitraum keine Unfälle im Umgang mit Gefahrstoffen, wie beispielsweise mit Ölen, Brennstoffen oder Chemikalien.		■
A05 Luftqualität		92, 192 munich-airport.de/luft	■
A06 Enteisungsmittel nach Art und Menge		189 efm.aero	■
EN24 Transport von gefährlichen Abfällen		194	■
EN25 Auswirkungen von Abwässern auf die Biodiversität	Die Klärung der gesamten Abwässer erfolgt über die Kläranlage Eitting, diese wird vom Abwasserzweckverband Erdinger Moos betrieben.	93-94, 193 cms.azv-em.de	■
EN26 Initiativen zur Minimierung von Umweltauswirkungen		86-94, 122, 191, 194	■ DNK
EN27 Wiederverwertung Verpackungsmaterial	Die im Rahmen des Retailgeschäftes zurückgenommenen Verpackungen übernimmt der Flughafen München als Dienstleister und führt sie der weiteren Verwertung zu.	194	■
EN28 Strafen für Nichteinhaltung der Rechtsvorschriften im Umweltbereich	Für das Berichtsjahr 2013 sind keine Strafen für Nichteinhaltung der Rechtsvorschriften im Umweltbereich bekannt. ¹⁾		■
EN29 Wesentliche Umweltauswirkungen durch den Transport von Produkten, Gütern und Materialien sowie durch die Mobilität von Mitarbeitern		94, 190-192	■
EN30 Gesamte Umweltschutzausgaben	Derzeit noch keine monetäre Gesamtquantifizierung möglich	90	■
A07 Anzahl und prozentuale Veränderung der Anwohner in unmittelbarer Flughafennähe		20, 195 munich-airport.de/de/company/ umwelt/laerm/schall/index.jsp	■
Arbeitsbedingungen			
	Managementansatz	72-82, 178, 180-181	
LA1 Belegschaft nach Beschäftigungsverhältnissen und Regionen		184, 189	■
LA2 Mitarbeiterfluktuation nach Altersgruppe, Geschlecht und Regionen	Durch die geringe Fluktuationsquote gibt es keine Auswirkungen auf sicherheitsrelevante Themen.	186-187, 189	■
LA3 Betriebliche Leistungen für Vollzeitbeschäftigte	Siehe auch LA8	78-83	■
LA4 Anteil Mitarbeiter mit Tarifverträgen		82, 184	■
LA5 Mitteilungsfrist(en) in Bezug auf wesentliche betriebliche Veränderungen	Generell achtet die FMG darauf, alle Anspruchsgruppen so frühzeitig wie möglich über für sie relevante betriebliche Veränderungen zu informieren und sie soweit wie möglich in betriebliche Entscheidungsprozesse mit einzubeziehen. Gemäß dem Betriebsverfassungsgesetz wird der zuständige Betriebsrat über geplante Betriebsänderungen, die wesentliche Nachteile für die Belegschaft oder erhebliche Teile der Belegschaft zur Folge haben können, rechtzeitig und umfassend unterrichtet und die geplanten Betriebsänderungen werden mit dem Betriebsrat beraten.	82	■
LA6 In Arbeitsschutz-Ausschüssen vertretene Mitarbeiter	Ein wesentlicher Bestandteil der betrieblichen Arbeitsschutzorganisation ist der Arbeitsschutz-Ausschuss, der vierteljährlich tagt und die Belange der gesamten Belegschaft berücksichtigt. Ständige Mitglieder im Ausschuss sind neben Betriebsrat, Geschäftsführung, Führungskräften und Sicherheitsbeauftragten auch Arbeitsmediziner. Vertreter des Arbeitsschutzes, des Betriebsrates und des medizinischen Dienstes diskutieren einmal im Monat im sogenannten Gesundheitszirkel über aktuelle Themen.	78-80	■
LA7 Verletzungen, Berufskrankheiten und Arbeitsunfälle		78-80, 187	■ DNK
LA8 Maßnahmen in Bezug auf ernste Krankheiten	Arbeitssicherheit umfasst bei der Flughafen München GmbH das Ziel, die körperliche Unversehrtheit und den Schutz der Gesundheit für alle Mitarbeiter zu gewährleisten. Aus diesem Grund betreibt die FMG konsequent einen präventiven Arbeitsschutz und ergreift alle erforderlichen Maßnahmen, um Unfälle und berufsbedingte Erkrankungen zu vermeiden. Die enge Zusammenarbeit des Arbeitsschutzteams mit den staatlichen Aufsichtsbehörden und den Berufsgenossenschaften stellt sicher, dass die sich stetig ändernden gesetzlichen Vorgaben zeitnah in die betriebliche Praxis integriert werden. Die MediCare beurteilt außerdem Arbeitsplätze hinsichtlich möglicher Gesundheitsbeeinträchtigungen sowie ergonomischer Gestaltung und ist in Fragen des Gesundheitsschutzes an der betrieblichen Gesundheitsförderung beteiligt.	51, 78-80	■ DNK

GRI-Indikator	Kommentar	Verweis	Status	
LA9	Arbeits- und Sicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften	Ständige Vertreter im Arbeitsschutz-Ausschuss sind Mitglieder des Betriebsrats (siehe auch LAG). Ein Teil der Betriebsräte nimmt eine Doppelfunktion ein: zum einen als Vertreter der Mitarbeiter, zum anderen als Vertreter der Gewerkschaften ver.di und GÖD.	78-80	■
LA10	Aus- und Weiterbildungszeit pro Mitarbeiter	Daten werden aus Datenschutzgründen nicht detaillierter veröffentlicht.	75-77, 187	■ DNK
LA11	Programme für Wissensmanagement und lebenslanges Lernen zur Förderung der Beschäftigungsfähigkeit	Strebt ein Mitarbeiter auf eigene Initiative eine berufsfördernde Fortbildung in seiner Freizeit an, unterstützt die FMG dies finanziell. Weiterhin haben Mitarbeiter die Möglichkeit, Angebote externer Dienstleister zu nutzen. Für die Flughafenfeuerwehr gilt seit 2011 ein eigener Tarifvertrag, der unter anderem eine spezielle Regelung zur Altersteilzeit enthält. Für jüngere Beschäftigte wird ein Wertkonto eingerichtet, das eine bezahlte Freistellungsphase vor dem Eintritt in die frühestmögliche Altersrente sicherstellt. Damit wird den besonderen körperlichen Belastungen des Feuerwehrpersonals Rechnung getragen. Der Tarifvertrag eröffnet die Möglichkeit, bei altersbedingten Leistungseinschränkungen oder Berufsunfähigkeit aus dem Feuerwehrdienst auszuschneiden.	75-77, 80	■
LA12	Anteil der Mitarbeiter, die eine regelmäßige Leistungsbeurteilung und Entwicklungsplanung erhalten	Die leistungsorientierte Vergütung für Mitarbeiter [LOB] wird bei der FMG seit 2011 vorübergehend ausgesetzt, dennoch werden – überwiegend in den nicht operativen Bereichen – Leistungsbeurteilungen und Entwicklungsplanungen durchgeführt. Die Wiederaufnahme der LOB auf Mitarbeitererebene wird ab 2014 erneut Gegenstand der Tarifverhandlungen sein.	31, 77	■
LA13	Zusammensetzung der Führungsgremien und Aufteilung der Mitarbeiter		80, 184-185, 188 munich-airport.de/de/company/konzern/profil/fuehrung/index.jsp	■ DNK
LA14	Lohnunterschiede nach Geschlecht	89 Prozent aller Mitarbeiter des Flughafen München Konzerns unterliegen Tarifverträgen, die die Rahmenbedingungen für die Beschäftigten festlegen. Männliche und weibliche Mitarbeiter werden danach gleich bezahlt – sofern sie vergleichbare Tätigkeiten ausüben.	81-82	■
LA15	Inanspruchnahme Elternzeit nach Geschlecht		186	■
Menschenrechte				
	Managementansatz		54-56, 63-65, 76, 78, 81-83, 107-108, 120-121 Siehe auch direkte Antwort HR6, HR7, HR10, HR11	
HR1	Investitionsvereinbarungen, die unter Menschenrechtsaspekten geprüft wurden	Der Flughafen München Konzern übt seine Geschäftstätigkeit in Deutschland und Europa aus. Der Schutz der Menschenrechte ist hier gesetzlich verankert. Bei der Ausschreibung von Leistungen wird gewährleistet, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt.		■
HR2	Anteil Lieferanten, die unter Menschenrechtsaspekten geprüft wurden	Der Flughafen München Konzern bezieht nahezu alle Leistungen und Waren von Unternehmen und Auftragnehmern aus umliegenden Regionen, die den hohen gesetzlichen Anforderungen an Menschenrechte unterliegen. Die FMG stellt bei der Ausschreibung von einzelnen Leistungen sicher, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals rechtsverbindlich bestätigt.	64	■ DNK
HR3	Schulungen zu Menschenrechten	Gesetzliche Regelung im Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz: permanente Information über Intranet und Führungskräfte	78, 107-108	■
HR4	Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen	Im Berichtszeitraum gab es keine gemeldeten Fälle von Diskriminierung.	78	■ DNK
HR5	Einschränkung der Vereinigungsfreiheit und des Rechts auf Kollektivverhandlungen	Es gab im Berichtszeitraum keine Einschränkungen der Versammlungsfreiheit oder Verletzungen des Rechts auf der Kollektivvereinbarungen. Der Flughafen München fördert aktiv die Gestaltung der betrieblichen Mitbestimmung. Die Grundlagen dafür sind unter anderem im Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) geregelt.	82	■
HR6	Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit	Im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Flughafen München Konzerns besteht aufgrund der Einhaltung von gesetzlichen Vorgaben kein Risiko für Kinderarbeit. So wird innerhalb des Konzerns die Achtung des Mindestalters für die Zulassung zur Beschäftigung im Einklang mit den nationalen Bestimmungen gewährleistet. Bei Produkten, die diesbezüglich ein erhöhtes Risiko haben, wird im Rahmen der Ausschreibung besonders darauf geachtet, Kinderarbeit auszuschließen. Hersteller von Produkten aus den entsprechend gefährdeten Regionen haben Zertifizierungen unabhängiger Organisationen vorzuweisen, die die Unbedenklichkeit der Produkte belegen.		■

GRI-Indikator	Kommentar	Verweis	Status
HR7 Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit	Der Flughafen München Konzern lehnt jegliche Form von Zwangsarbeit ab. Aufgrund der Geschäftstätigkeit des Flughafen München Konzerns ist dieser Aspekt von geringerer Relevanz, da in Deutschland die Arbeitsbedingungen gesetzlich geregelt sind. So wurden auch im Berichtszeitraum keine Tätigkeiten ermittelt, bei denen ein Risiko von Zwangs- oder Pflichtarbeit besteht. Auftragnehmer und Lieferanten verpflichten sich bei Vertragsabschluss, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden.		■
HR8 Schulungen des Sicherheitspersonals	Vor dem Zutritt in den Abflugbereich werden die Passagiere sowie ihr Handgepäck von den Mitarbeitern der Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München mbH (SGM) kontrolliert. Dies geschieht im Auftrag der obersten bayerischen Luftsicherheitsbehörde, in diesem Falle des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie, und unter der Fachaufsicht des Luftamtes Südbayern. Um eine kontinuierliche Sicherheit und Qualität der Kontrolle zu gewährleisten, absolviert jeder der mehr als 1.200 Luftsicherheitsbeauftragten jährlich 40 Stunden Fort- und Weiterbildung. Die Aus- und Weiterbildung des gesamten Sicherheitspersonals am Campus erfolgt gemäß behördlichen und internen Vorgaben und beinhaltet auch die gesetzlichen Bestimmungen im Umgang mit Personen und Eigentum.	54–55, 76	■
HR9 Verletzung der Rechte von Ureinwohnern	Nicht relevant, da Geschäftstätigkeit in Deutschland und lediglich Beratungsaufträge außerhalb Deutschlands		■
HR10 Überprüfung von Geschäftseinheiten auf Menschenrechtsverletzungen	Der Flughafen München Konzern ist ausschließlich am Betriebsstandort in München tätig. Für einige internationale Flughäfen ist er im Beratungsgeschäft aktiv. Die Einhaltung des Grundgesetzes und der damit verbundene Schutz von Menschenrechten ist für den Flughafen München Konzern oberstes Gebot. Im Berichtszeitraum gab es kein Bewertungsverfahren in Bezug auf die Einhaltung von Menschenrechten und deren Folgeabschätzungen.	78	■
HR11 Anzahl der formell eingereichten Menschenrechtsbeschwerden	Im Berichtszeitraum gab es im Flughafen München Konzern keine gemeldeten Fälle von Menschenrechtsbeschwerden.	78	■
Gesellschaft			
Managementansatz		33–37, 60–61, 63–69, 107–108, 181	
S01 Geschäftstätigkeiten, die mit einem Engagement im Gemeinwesen verbunden sind, Bewertung von Auswirkungen sowie Entwicklungsprogramme		63–68, 184 nachbarschaftsbeirat.de munich-airport.de/strukturgutachten	■
A08 Anzahl zu entschädigender Personen aufgrund des Flughafenausbaus		63 munich-airport.de/de/company/umwelt/laerm/schall/index.jsp	■
S02 Auf Korruptionsrisiken untersuchte Geschäftseinheiten		107–108	■ DNK
S03 Anteil der bezüglich Antikorruption geschulten Mitarbeiter		107–108	■
S04 Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen	Im Berichtszeitraum wurden im Flughafen München Konzern keine bestätigten Korruptionsfälle bekannt.	108	■
S05 Politische Positionen und Lobbying	Politikbriefe unter	60–61 munich-airport.de/publikationen	■
S06 Zuwendungen an Parteien oder Politiker		61	■ DNK
S07 Klagen aufgrund wettbewerbswidrigen Verhaltens	Klagen aufgrund wettbewerbswidrigen Verhaltens, Kartell- oder Monopolbildung im Berichtszeitraum waren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichts nicht bekannt. ³¹	107–108	■ DNK
S08 Strafen wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften	Strafen wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften waren im Berichtszeitraum zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichtes nicht bekannt. ³¹		■ DNK
S09 Geschäftstätigkeiten mit erheblichen potenziellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen auf die Gemeinden/Regionen		34–35, 95–96, 195 munich-airport.de/fluglaerm	■
S010 Ergriffene Präventiv- und Minderungsmaßnahmen		95–96 munich-airport.de/schallschutz	■

GRI-Indikator	Kommentar	Verweis	Status
Produktverantwortung			
Managementansatz	Flughafenbenutzungsordnung unter	52-56, 60, 107-108, 120-122 Siehe auch direkte Antwort PR6, munich-airport.de/aviation munich-airport.de/de/consumer/barriere	
PR1 Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus		53-56, 64	■
PR2 Nichteinhaltung von Vorschriften bezüglich Gesundheit und Sicherheit	Vorfälle, in denen gegen geltendes Recht verstoßen wurde und bei denen freiwillige Verhaltensregeln in Bezug auf Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf Gesundheit und Sicherheit nicht eingehalten wurden, waren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichts nicht bekannt. ¹⁾		■
A09 Vorfälle Vogelschlag pro 10.000 Flugbewegungen		56	■
PR3 Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte und Dienstleistungen	Gemäß den Vorgaben der International Civil Aviation Organization (ICAO), Annex 14, sowie der Luftverkehrs-Zulassungsordnung, § 45b, betreibt die Flughafen München GmbH ein Safety-Management-System, dessen Zuständigkeitsbereich sich auf den gesamten Flughafen erstreckt und in der Flughafenbenutzungsordnung mit aufgeführt ist. Das bedeutet, dass auch alle am Flughafen München tätigen Unternehmen und Organisationen, die sicherheitsrelevante Aufgaben erfüllen, in das Safety-Management-System unter der Leitung der Flughafengesellschaft mit einbezogen sind. Das Safety-Team, das sich aus dem Safety-Manager und seinen Mitarbeitern zusammensetzt, bildet die Schnittstelle zu den Safety-Management-Systemen der Luftverkehrsgesellschaften, der Deutschen Flugsicherung sowie der Luftfahrtbehörden beziehungsweise anderer Organisationseinheiten, die auf dem Vorfeld tätig sind. Zu den zentralen Aufgaben zählen unter anderem die Mitwirkung bei luftrechtlichen Genehmigungsverfahren und Flughafeninspektionen seitens der Behörde sowie die Durchführung von Safety-Audits am gesamten Flughafen. Weitere Kernelemente sind die Untersuchung von Unfällen, Schadensereignissen und sicherheitsrelevanten Vorkommnissen sowie die Koordination und Abstimmung mit Luftfahrtbehörden und Airlines in Fragen der Flugbetriebssicherheit. Flughafenbenutzungsordnung unter	54-56, 107-108 munich-airport.de/aviation	■
PR4 Verstoß gegen die gesetzlichen und freiwilligen Informationspflichten für Produkte und Dienstleistungen	Vorfälle, in denen geltendes Recht und freiwillige Verhaltensregeln in Bezug auf Informationen über Kennzeichnung von Produkten und Dienstleistungen nicht eingehalten wurden, waren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichts nicht bekannt.		■
PR5 Kundenzufriedenheit einschließlich der Ergebnisse von Umfragen		52-53, 62	■
PR6 Programme zur Befolgung von Gesetzen, Standards und freiwilligen Verhaltensregeln in der Werbung	Bei werblichen Äußerungen bekennt sich die Flughafen München GmbH zur permanenten Werbe-Selbstkontrolle und richtet sich nach den vom Deutschen Werberat aufgestellten Regeln. Deshalb vermeidet die von der Flughafen München GmbH veröffentlichte Werbung jegliche Diskriminierung, Unlauterkeit und Irreführung. Sie berücksichtigt insbesondere die Verhaltensregeln des Deutschen Werberats für die Werbung mit und vor Kindern und bewegt sich innerhalb der herrschenden Auffassungen von Sitte, Anstand und Moral. Sanktionen, Geldbußen oder Verwarnungen wegen Verletzung einschlägiger Vorschriften hat es im Berichtszeitraum nicht gegeben. ¹⁾		■
PR7 Verstöße gegen Marketingrichtlinien	Vorfälle, in denen Vorschriften und freiwillige Verhaltensregeln in Bezug auf Werbung einschließlich Anzeigen, Verkaufsförderung und Sponsoring nicht eingehalten wurden, waren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichts nicht bekannt. ¹⁾		■
PR8 Beschwerden in Bezug auf Datenschutzmaßnahmen	Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten und deren Verlust waren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichts nicht bekannt.	108	■
PR9 Bußgelder aufgrund von Verstößen gegen Produkt- und Dienstleistungsvorschriften	Eine Verhängung von Bußgeldern aufgrund von Verstößen gegen Gesetzesvorschriften in Bezug auf die Zurverfügungstellung und Verwendung von Produkten und Dienstleistungen war zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichts nicht bekannt. ¹⁾		■

¹⁾Die Einhaltung von Rechtsvorschriften und Verordnungen ist für den Flughafen München Konzern selbstverständlich. Grundlage dafür sind die jeweils gültigen gesetzlichen Vorschriften. Dies ist jedoch keine Garantie für rechtskonformes Verhalten jedes Einzelnen. Wenn es zu einem Verstoß kommt, wird der Vorgang auch auf systemische Fehler untersucht und es werden gegebenenfalls erforderliche Verbesserungen veranlasst.



Erklärung: Prüfung der Anwendungsebene durch die GRI

GRI bestätigt hiermit, dass die Flughafen München GmbH ihren Bericht „Perspektiven - Bericht 2013“ den GRI Report Services vorgelegt hat, die zum Schluss gekommen sind, dass der Bericht die Anforderungen der Anwendungsebene A+ erfüllt.

GRI Anwendungsebenen drücken den Umfang aus, in dem der Inhalt der GRI G3.1 in der eingereichten Nachhaltigkeitsberichterstattung umgesetzt wurde. Die Prüfung bestätigt, dass die geforderte Auswahl und Anzahl der Angaben für diese Anwendungsebene in der Berichterstattung enthalten ist. Die Prüfung bestätigt außerdem, dass der GRI-Content Index eine gültige Darstellung der vorgeschriebenen Offenlegungen gemäss den GRI G3.1 Richtlinien aufzeigt. Für die Methode siehe www.globalreporting.org/SiteCollectionDocuments/ALC-Methodology.pdf

Anwendungsebenen geben keine Beurteilung der Nachhaltigkeitsleistungen des Berichterstatters oder der Qualität der im Bericht enthaltenen Informationen wieder.

Amsterdam, 6. Juni 2014

Ásthildur Hjaltadóttir
Director Dienstleistungen
Global Reporting Initiative



Das „+“ wurde dieser Anwendungsebene hinzugefügt, weil Flughafen München GmbH für Teile des Berichts/den Bericht eine externe Bestätigung eingeholt hat. GRI akzeptiert dabei die Beurteilung des Berichterstatters selbst bezüglich der Auswahl seines Assurance-Anbieters und des Umfangs des Untersuchungsgegenstandes der externen Bestätigung.

Die Global Reporting Initiative (GRI) ist eine netzwerkbasierende Organisation, die den Weg für die Entwicklung des weltweit meist verwendeten Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung bereitet hat und sich zu seiner kontinuierlichen Verbesserung und weltweiten Anwendung einsetzt. Die GRI-Leitfaden legen die Prinzipien und Indikatoren fest, die Organisationen zur Messung und Berichterstattung ihrer ökonomischen, ökologischen und sozialen Leistungen verwenden können. www.globalreporting.org

Disclaimer: Wo die entsprechende Nachhaltigkeitsberichterstattung externe Links enthält, einschliesslich audio-visuellen Materials, betrifft dieses Statement nur das bei GRI eingereichte Material zum Zeitpunkt der Prüfung am 3. Juni 2014. GRI schliesst explizit die Anwendung dieses Statements in Bezug auf jegliche spätere Änderungen dieses Materials aus.

/IIRC-Index



Das Rahmenkonzept des International Integrated Reporting Council (IIRC) wurde im Dezember 2013 veröffentlicht und gilt als Standard für integrierte Berichterstattung. Als eines von weltweit über 100 Pilotunternehmen hat der Flughafen München an der Erstellung des <IR> Frameworks mitgewirkt.

Nach dem <IR> Framework sollen Unternehmen in einem integrierten Bericht darlegen, durch welche wesentlichen

Aktivitäten sie kurz-, mittel- und langfristig finanzielle und nicht-finanzielle Werte schaffen. Dabei sollen sie zentrale Grundsätze [»Guiding Principles«] beachten und bestimmte Berichtselemente [»Content Elements«] abdecken.

Die folgende Übersicht zeigt, wie die FMG die Grundsätze und Inhaltselemente des IIRC-Rahmenwerkes in »Perspektiven 2013« anwendet.

Grundsätze [»Guiding Principles«]

Grundsatz	Kurzbeschreibung ¹⁾	Umsetzung
Strategischer Fokus und Zukunftsorientierung	Ein integrierter Bericht soll die Strategie des Unternehmens vermitteln und aufzeigen, wie das Unternehmen kurz-, mittel- und langfristig Werte generiert.	Die FMG beschreibt im Kapitel »Unternehmensporträt und Strategie« (S. 25–37) die strategische Ausrichtung des Geschäftsmodells, das ausführlich im Kapitel »Leistungsportfolio« (S. 39–56) dargestellt wird. Die strategischen Positionierungen zu den Themenfeldern Personal (S. 71–83), gesellschaftliche Entwicklung (S. 59–68) und Umweltschutz (S. 85–99) finden sich in den jeweiligen Kapiteln. Der Lagebericht gibt einen strategischen Ausblick (S. 125) und das Nachhaltigkeitsprogramm (S. 176–181) fasst die kurz-, mittel- und langfristige Planung im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zusammen.
Informationsverknüpfung	Ein integrierter Bericht soll ein ganzheitliches Bild von der Kombination, Verknüpfung und den Zusammenhängen zwischen den für die Wertschöpfung relevanten Einflussfaktoren vermitteln.	Die zentralen Werttreiber im Kapitel »Leistungsportfolio« umfassen ein ausgewogenes Wachstum in den Bereichen Aviation (S. 40–46) und Non-Aviation (S. 47–51) sowie Qualität und Sicherheit (S. 52–56). Beide Komponenten bilden die Grundvoraussetzungen für den erfolgreichen Betrieb und damit auch das Wachstum des Flughafen München Konzerns. Im Lagebericht werden die Geschäftstätigkeit und die Organisationsstruktur erklärt (S. 102–105).
Beziehungen zu Anspruchsgruppen	Ein integrierter Bericht soll Einblick in Art und Qualität der Beziehungen zu den wichtigsten Anspruchsgruppen vermitteln. Dabei sollte darauf eingegangen werden, wie und inwieweit das Unternehmen deren berechnete Bedürfnisse und Interessen berücksichtigt.	Das Kapitel »Dialog und gesellschaftliche Verantwortung« gibt eine Übersicht über zentrale Stakeholdergruppen (S. 60). Zusätzlich wird im Internet (munich-airport.de/stakeholder) über die Häufigkeit und Art des Dialogs berichtet. Einzelne Kapitel gehen näher auf bestimmte Stakeholderinteressen ein (zum Beispiel Mitarbeiter in Kapitel »Mitarbeiter und Arbeitswelt«). Die jährliche Befragung interner und externer Stakeholder dient der Priorisierung zentraler Themen in der Wesentlichkeitsmatrix (S. 32).
Wesentlichkeit	In einem integrierten Bericht sind alle Sachverhalte offenzulegen, welche die Wertschöpfung des Unternehmens kurz-, mittel- und langfristig wesentlich beeinflussen.	Im Lagebericht wird das wirtschaftliche Umfeld der jeweiligen Geschäftsbereiche vertieft (S. 108–113). Außerdem werden wesentliche Chancen und Risiken thematisiert (S. 118–125).
Prägnanz	Ein integrierter Bericht soll die Inhalte prägnant darstellen.	Die Auswahl der Themen für »Perspektiven 2013« leitet sich aus ihrer Bedeutung für die Wertschöpfung der FMG ab. Zentrale Fakten werden auf Übersichtsseiten (z. B. S. 22–23, S. 84) sowie in der Kurzbroschüre bildhaft und prägnant dargestellt.
Verlässlichkeit und Vollständigkeit	Ein integrierter Bericht soll alle wesentlichen (positiven wie negativen) Aspekte in ausgeglichener Weise enthalten.	Externe Prüfungen bestätigen die Qualität und Verlässlichkeit der Berichtsinhalte und die Erfüllung der Berichtsstandards (S. 173, S. 197, S. 205). In »Perspektiven 2013« werden neben positiven auch für den Flughafen München kritische Entwicklungen thematisiert (z. B. S. 33–37).
Stetigkeit und Vergleichbarkeit	Informationen in einem integrierten Bericht sollen wie folgt dargestellt werden: [a] konsistent im Zeitverlauf und [b] vergleichbar mit der Leistung anderer Unternehmen.	Durch die Fortschreibung von Finanz- (S. 26) und Nachhaltigkeitskennzahlen (S. 182–195) ist eine Vergleichbarkeit im Zeitverlauf gewährleistet. Vergleiche zu anderen Flughafenbetreibern werden an mehreren Stellen des Berichts gezogen (z. B. S. 35, S. 40, S. 52).

Berichtselemente [»Content Elements«]

Berichtselement	Kurzbeschreibung ¹⁾	Umsetzung
Unternehmensstruktur und -umfeld	Was ist die Geschäftstätigkeit des Unternehmens und unter welchen Rahmenbedingungen findet sie statt?	Die Geschäftstätigkeit der FMG lässt sich ausführlich im Kapitel »Leistungsportfolio« (S. 39–56) sowie im Lagebericht (S. 102–104) nachlesen. Dort werden auch Rahmenbedingungen erläutert.
Governance	Wie unterstützt die Organisationsstruktur die Fähigkeit des Unternehmens, kurz-, mittel- und langfristig Werte zu schaffen?	Das Organigramm und die Darstellung der Beteiligungsstruktur (S. 104–105) zeigen, wie die Aufbauorganisation der FMG die Wertschöpfung unterstützt. Die leistungsorientierte Vergütung von Führungskräften als wesentliches Steuerungselement (S. 31) ist im Kapitel »Unternehmensporträt und Strategie« beschrieben. Weitere Governance-Aspekte enthält der Lagebericht (S. 107).
Geschäftsmodell	Was ist das Geschäftsmodell des Unternehmens?	Der Flughafen München versteht sich als Infrastrukturdienstleister mit den zentralen Kundengruppen Airlines sowie Passagiere und Besucher. Strategisch hat sich der Flughafen München als Hub-Flughafen erfolgreich positioniert (S. 40–41). Neben dem Aviation-Geschäft werden die Non-Aviation-Leistungen als zweiter bedeutender Pfeiler des Geschäftsmodells beschrieben (S. 47–51).
Chancen und Risiken	Welche spezifischen Chancen und Risiken beeinflussen die Fähigkeit des Unternehmens, kurz-, mittel- und langfristig Werte zu schaffen, und wie geht das Unternehmen damit um?	Das Zukunftsbild 2025 fasst die zentralen strategischen Handlungsfelder im Sinne unternehmerischer Chancen zusammen (S. 30–31). Im Lagebericht wird neben den Chancen (S. 125) insbesondere das Risikomanagementsystem (S. 106–107) des Flughafens München erläutert. Außerdem werden zentrale Brutto- und Netto-Risiken ausführlich beschrieben und in Risikomatrizen dargestellt (S. 119–125).
Strategie und Ressourcenallokation	Welche Zielsetzungen verfolgt das Unternehmen und wie plant es, diese zu erreichen?	»Perspektiven 2013« enthält zwei wesentliche Elemente zur Zielbeschreibung: Das Zukunftsbild 2025 (S. 30–31) formuliert die Ziele in fünf Handlungsfeldern, das Nachhaltigkeitsprogramm (S. 176–181) beschreibt den konkreten Fahrplan zur Umsetzung der Unternehmensziele.
Leistung	Inwieweit hat das Unternehmen seine strategischen Ziele für den betreffenden Zeitraum erreicht und wie wirkt sich das auf die Wertschöpfung aus?	Während die finanzielle Unternehmensentwicklung im Kapitel »Finanzbericht« dargestellt wird (S. 101–173), wird die Wertschöpfung aus Nachhaltigkeitsperspektive im Rahmen der Nachhaltigkeitskennzahlen (S. 182–195) beschrieben. Die nicht-finanziellen Leistungsindikatoren werden im Lagebericht (S. 113, 119) aufgeführt. Über den Grad der Zielerreichung informiert das Nachhaltigkeitsprogramm (S. 176–181).
Künftige Entwicklung	Welchen möglichen Herausforderungen und Unsicherheiten wird das Unternehmen beim Verfolgen seiner Strategie begegnen? Welche potenziellen Auswirkungen hat das auf sein Geschäftsmodell und die zukünftige Leistung?	Der Abschnitt Ausbauplanung (S. 33–37) widmet sich den geplanten, für die strategische Entwicklung zentralen Kapazitätserweiterungsmaßnahmen. Im Lagebericht (S. 125) wird außerdem ein strategischer Ausblick für die Handlungsfelder der »Strategie 2025« gegeben. Weitere zentrale Risiken finden sich in der Risikoanalyse (S. 119–125).
Berichtsgrundlage	Wie bestimmt das Unternehmen, welche Inhalte der integrierte Bericht umfassen soll, und wie werden diese Inhalte quantifiziert oder bewertet?	Die Berichtsinhalte und deren Darstellung leiten sich im Wesentlichen aus den angewandten Regelwerken ab. Im Speziellen sind dies GRI 3.1 für alle Inhalte mit Nachhaltigkeitsbezug (GRI-Index S. 198–204), DRS 20 für den Lagebericht (S. 102–125) sowie IFRS für den Konzernabschluss (S. 126–171). Zudem wird über eine Befragung erhoben, welche Inhalte für den Leser wesentlich sind (Wesentlichkeitsmatrix, S. 31–32).

¹⁾Eigene Übersetzung auf Basis des englischsprachigen <IR> Frameworks

/Glossar

aireg e. V.

Im Jahr 2011 schlossen sich Airlines, Flugzeug- und Triebwerkshersteller, Luftfahrtforschung, Treibstoffhersteller und die Flughafen München GmbH zum Verein »Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany – aireg e. V.« zusammen. Ziel der Initiative ist es, die Entwicklung und Einführung regenerativer Kraftstoffe für den Luftverkehr in Deutschland zu unterstützen sowie über Nachfrage, Herkunft, Bereitstellung und Nutzung zu informieren.

Airport Carbon Accreditation (ACA)

Die Initiative »Airport Carbon Accreditation« wurde vom europäischen Flughafendachverband ACI Europe ins Leben gerufen. Sie verleiht ein Zertifikat an Flughäfen für die Reduzierung von CO₂-Treibhausgasemissionen. Das ACA-Zertifikat umfasst die vier Bewertungsstufen »Ist-Aufnahme« [Stufe 1], »Reduzierung« [Stufe 2], »Optimierung« [Stufe 3] und »Neutralität« [Stufe 3+]. Derzeit sind 75 europäische Flughäfen akkreditiert.

Airports Council International (ACI)

Internationale Vereinigung der Flughafenbetreiber mit Sitz in Genf. Mitglied des ACI sind mehr als 1.600 Flughäfen in fast allen Ländern weltweit – darunter 400 Flughäfen in 46 europäischen Ländern im Rahmen des ACI Europe.

Airport Service Quality (ASQ)

Kennzahl zur Bewertung der Attraktivität des Produkt- und Dienstleistungsportfolios von Flughäfen. Die ASQ wird anhand einer Umfrage auf Initiative des ACI (Airports Council International) zur Feststellung und zum Vergleich der Kundenzufriedenheit an Flughäfen ermittelt. An der monatlichen Befragung beteiligen sich das ganze Jahr über Passagiere an über 200 Flughäfen in mehr als 50 Ländern. Am Jahresende ergibt sich ein Gesamtwert, der sogenannte ASQ-Overall-Wert. Die ASQ ist für den Flughafen München eine wichtige nicht-finanzielle Kennzahl, die zur internen Steuerung genutzt wird.

Anspruchsgruppen (Stakeholder)

Gruppen oder Individuen, die Einfluss auf die Zielerreichung eines Unternehmens nehmen (können) oder von dessen Aktivitäten betroffen sind. Demnach gehören zum Beispiel Mitarbeiter, Kapitalgeber, Kunden, Lieferanten, Nachbarn, Nichtregierungsorganisationen, Behörden und die Politik zu den Stakeholdern eines Unternehmens.

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. (ADV)

Dachverband aller Verkehrsflughäfen in Deutschland sowie der Schweiz und Österreich. Der Flughafenverband setzt sich für einen leistungsstarken und wettbewerbsfähigen Luftverkehrsstandort Deutschland ein.

Auxiliary Power Unit (APU) oder Hilfsturbine

Neben den zwei oder vier Turbinen, die ein modernes Verkehrsflugzeug antreiben, hat das Flugzeug noch eine kleinere Hilfsturbine [APU], die das Anlassen der Triebwerke und am Boden die Stromversorgung ermöglicht.

Biodiversität

Biodiversität umfasst die verschiedenen Lebensformen (Arten von Tieren, Pflanzen, Pilzen, Bakterien), die unterschiedlichen Lebensräume, in denen die Arten leben (Ökosysteme wie der Wald oder Gewässer), sowie die genetische Vielfalt innerhalb der Arten [zum Beispiel Unterarten, Sorten und Rassen].

Carbon Disclosure Project (CDP)

Unabhängige, gemeinnützige Organisation, die eine Datenbank mit Klimadaten von Unternehmen unterhält. Am weltgrößten Nachhaltigkeitsrating des CDP beteiligen sich 5.000 Unternehmen, deren Gesamtwert mehr als 50 Prozent des globalen Marktwertes umfasst.

Cargo

Cargo ist Frachtgut beziehungsweise Transportgut, das von entsprechenden Transportmitteln gegen Entgelt befördert wird. Unter den Begriff Cargo fallen Luftfracht und Luftpost.

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Cashflow ist eine wirtschaftliche Messgröße, die den aus der Geschäftstätigkeit erzielten Nettozufluss liquider Mittel während einer Periode darstellt.

Continuous Descent Operations (CDO)

Anflugverfahren mit reduzierter Triebwerksleistung. Das Flugzeug steuert in einem kontinuierlichen Sinkflug den Zielflughafen an. Dies führt zu einer Verringerung des Treibstoffverbrauchs sowie zur Reduzierung des Fluglärms.

Dauerschallpegel Leq3

Grundlegendes Bewertungsmaß des novellierten Fluglärmsgesetzes für die am Immissionsort eingestrahelte Schallenergie, auch als energieäquivalenter Dauerschallpegel bezeichnet. Der Leq3 wird über die 16 Tagesstunden von 6 bis 22 Uhr [Leq3 Tag] beziehungsweise über die Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr [Leq3 Nacht] ermittelt. Als Bezugszeitraum werden die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres zugrunde gelegt.

Deutsche Rechnungslegungsstandards (DRS)

Die DRS werden vom Deutschen Standardisierungsrat (DSR) des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committees (DRSC) entwickelt. Der seit Dezember 2012 im Bundesanzeiger veröffentlichte DRS 20 konkretisiert aktuell die (Konzern-)Lageberichterstattung in Deutschland. Der Standard ist für die Geschäftsjahre, die nach dem 31.12.2012 beginnen, erstmalig anzuwenden. Wesentliche Anforderungsänderungen lassen sich sowohl für die vergangenheits- als auch für die zukunftsorientierte Berichterstattung feststellen.

Deutscher Nachhaltigkeitskodex (DNK)

Der DNK verfolgt das Ziel, die Nachhaltigkeitsleistung deutscher Unternehmen in einer öffentlichen Datenbank sichtbar und vergleichbar zu machen. Er wurde vom Rat für Nachhaltige Entwicklung, der von der Bundesregierung berufen wurde und diese auch berät, ins Leben gerufen.

DIN EN ISO 14001

Von der International Organization for Standardization (ISO) entwickelte Norm, die die Grundlage für ein weltweit zertifizierbares Umweltmanagementsystem bildet.

Earnings Before Interest and Taxes (EBIT)

Gewinn vor Zinsen und Steuern und gegebenenfalls außerordentlichem Ergebnis. Er wird auch als operatives Ergebnis oder Betriebsergebnis bezeichnet.

Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)

Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

Eco-Management and Audit Scheme (EMAS)

System für das freiwillige Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung. Es wurde von der Europäischen Union als Instrument für Unternehmen und Organisationen entwickelt, die ihre Umweltleistung kontinuierlich verbessern wollen.

Emission

Abgabe von Stoffen, Energien und Strahlen an die Umgebung durch eine bestimmte Quelle. Beispiele sind gasförmige Schadstoffemissionen, Lärmemissionen oder staubförmige Emissionen.

Enteisung (De-icing)

Vorgang, bei dem ein Flugzeug vor dem Start von Eis und Schnee befreit wird. Bei winterlichen Witterungsbedingungen müssen aus Sicherheitsgründen kritische Flächen am Flugzeug vor Wiedervereisung geschützt werden. Dies geschieht mit einem Gemisch aus Wasser und Enteisungsmitteln (Glykolen).

Feinstaub

Unter der Messgröße PM₁₀ (Particulate Matter < 10 µm) wird die Feinstaubfraktion mit einem oberen Partikeldurchmesser von bis zu 10 µm verstanden. PM_{2,5} enthält als Teilmenge von PM₁₀ noch kleinere Teilchen.

Flughafen-Campus

Gesamtes Flughafengelände mit allen darauf befindlichen Einrichtungen.

German IIRC Round Table (GRT)

In dem deutschlandweiten Netzwerk sind neben dem Flughafen München die Unternehmen SAP, EnBW, Deutsche Bank, Deutsche Börse und BASF vertreten. Der GRT möchte die integrierte Berichterstattung in Deutschland voranbringen und kontinuierliche Verbesserungen auf diesem Gebiet erzielen.

Global Reporting Initiative (GRI)

Unabhängige Institution, die weltweit anerkannte Richtlinien für die Nachhaltigkeitsberichterstattung veröffentlicht. Ziel ist neben einer Institutionalisierung der Kommunikation auch eine Vergleichbarkeit der Berichterstattung über die Nachhaltigkeitsaktivitäten.

Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol)

Weltweit anerkanntes und genutztes Instrument zur Quantifizierung und zum Management von Treibhausgasemissionen. Das GHG Protocol macht Vorgaben für organisationsweite Berechnungen von Treibhausgasemissionen sowie für die Durchführung von Projekten zur Emissionsreduzierung.

Hub-Flughafen oder Luftverkehrsdrehkreuz

Ein Flughafen, der das Umsteigen zwischen Kurz-, Mittel- und Langstreckenflügen einer Fluggesellschaft oder mehrerer kooperierender Fluggesellschaften ermöglicht und somit die Voraussetzung schafft, eine Vielzahl von Destinationen miteinander verbinden zu können.

Immission

Umwelteinwirkungen, die Menschen, Tiere, Pflanzen oder Sachen beeinflussen können, wie beispielsweise Geräusche, Luftverunreinigung, Erschütterungen, Strahlung, Wärme und Licht. Ziel des gesetzlich geregelten Immissionsschutzes ist es, diese Einwirkungen so gering wie möglich zu halten.

International Civil Aviation Organization (ICAO)

Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit Sitz in Montreal. Ihr gehören 190 Vertragsstaaten an. Die ICAO hat sich zum Ziel gesetzt, in Zusammenarbeit mit ihren Mitgliedsstaaten eine sichere und nachhaltige Entwicklung der zivilen Luftfahrt zu gewährleisten.

International Financial Reporting Standards (IFRS)

Internationale Rechnungslegungsvorschriften für Unternehmen, die die Vergleichbarkeit von Jahresabschlüssen losgelöst von nationalen Vorschriften ermöglichen. Sie bestehen aus Standards und offiziellen Interpretationen zur Anwendung.

International Integrated Reporting Council (IIRC)

Internationaler Rat für integrierte Berichterstattung, der auf die Schaffung eines allgemein akzeptierten Rahmenkonzepts für die Bilanzierung der Nachhaltigkeit abzielt. Finanz-, Umwelt-, soziale und staatliche Informationen sollen in einem »integrierten« Format zusammengebracht werden. Ende 2013 wurde das IIRC-Rahmenkonzept für die integrierte Berichterstattung veröffentlicht.

Kohlenmonoxid (CO)

Farb-, geruch- und geschmackloses giftiges Gas. Es entsteht bei der unvollständigen Verbrennung von kohlenstoffhaltigen Substanzen, wenn nicht genügend Sauerstoff zur Verfügung steht oder die Verbrennung bei hohen Temperaturen stattfindet.

Landing-and-Take-off-Cycle (LTO-Zyklus)

Der sogenannte LTO-Zyklus besteht aus vier Phasen:

- Anflug (inklusive Landung) auf dem Flughafen
- Rollen der Flugzeuge von der Landebahn zur Abfertigungsposition
- Rollen der Flugzeuge von der Abfertigungsposition zur Startbahn und Abflug vom Flughafen
- Steigflug

Der LTO-Zyklus erstreckt sich bis in eine Höhe von 914 Metern. Je nach Steigflugverhalten haben die Flugzeuge beim Start dann schon eine Entfernung von circa acht Kilometern vom Flughafen. Bei der Landung sind es rund 17 Kilometer.

Musterzulassung

Offizielle Zulassung (Zertifizierung) eines Luftfahrzeuges zum Flugverkehr. Sie erfolgt durch die Luftfahrtbehörde des Staates, in dem das Luftfahrzeug später registriert wird. Im Rahmen der Zulassung wird überprüft, ob die zugrunde liegenden Bauvorschriften erfüllt wurden.

Nachhaltige Entwicklung

Nachhaltige Entwicklung wurde auf der Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung (UNCED) 1992 in Rio de Janeiro als normatives internationales Leitprinzip der Staatengemeinschaft, der Weltwirtschaft, der Weltzivilgesellschaft sowie der Politik anerkannt und als Grundprinzip der Rio-Deklaration und der Agenda 21 verankert.

Natura 2000

Offizielle Bezeichnung für ein kohärentes (zusammenhängendes) Netz von Schutzgebieten, das innerhalb der Europäischen Union nach den Maßgaben der Richtlinie 92/43/EWG (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, kurz FFH-Richtlinie) errichtet wird. Sein Zweck ist der länderübergreifende Schutz gefährdeter wild lebender heimischer Pflanzen- und Tierarten und ihrer natürlichen Lebensräume. In das Schutzgebietsnetz werden auch die gemäß der Richtlinie 79/409/EWG (kurz Vogelschutzrichtlinie) ausgewiesenen Gebiete integriert.

PCA-Technik (Pre-Conditioned Air)

PCA-Anlagen sind meist auf dem Vorfeld angeordnete Lüftungsgeräte zur Beheizung und Kühlung von Flugzeugen und ersetzen die sonst betriebene flugzeugeigene Hilfsturbine (APU).

Quelllufttechnik

Dieses Belüftungssystem knüpft an die natürliche Lüftung an. Bei natürlicher Lüftung dringt Frischluft durch Spalten und Schlitze in das Gebäude ein. Die thermischen Quellen im Gebäude bestimmen das Muster der Luftströmungen im Raum.

Return on Capital Employed (ROCE)

Betriebswirtschaftliche Kennzahl, die angibt, wie effektiv und profitabel ein Unternehmen mit seinem eingesetzten Kapital umgeht.

Safety-Management-System (SMS)

Programm in der Zivilluftfahrt zur Verbesserung der [technischen] Sicherheit. Es ist von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) verbindlich vorgeschrieben. Ziel des SMS ist es, Unfällen und Vorfällen vorzubeugen, indem Gefahren identifiziert, Risiken analysiert und reduziert sowie Gegenmaßnahmen implementiert und sämtliche Prozesse überwacht werden.

Satellit

Ein Satellit oder auch Satellitenterminal ist in diesem Zusammenhang ein Erweiterungsbau zu einem bestehenden Flughafenterminal. Im Gegensatz zu einem vollwertigen Terminal fehlen Vorfahrten sowie alle »landseitigen« Terminalbestandteile wie Ticketschalter, Check-in-Einrichtungen oder Gepäckausgabebänder. Im Gebäude selbst befinden sich die Wartebereiche und am Gebäude die Fluggastbrücken für das bequeme Einsteigen ins Flugzeug.

Schengen/Non-Schengen

Schengen steht für die Abschaffung von Personenkontrollen an den Grenzen zwischen den teilnehmenden Staaten des Schengener Abkommens. Durch eine gemeinsame Regelung der Kontrollen an den Außengrenzen werden unter anderem eine gemeinsame Visapolitik und übergreifende Maßnahmen zur Strafverfolgung ermöglicht. Für Bürger wird Schengen am deutlichsten dadurch fassbar, dass sie bei Reisen zwischen Schengen-Staaten an der Grenze keinen Ausweis mehr vorzeigen müssen. Eine Passkontrolle ist zwingend notwendig bei Ein- beziehungsweise Ausreise in den beziehungsweise aus dem Schengen-Raum, das heißt aus Staaten, die nicht dem Schengener Abkommen beigetreten sind (=Non-Schengen), nach Schengen und umgekehrt.

Seamless Travel

Das »Seamless Travel«-Prinzip steht für naht- und reibungsloses Unterwegssein und beinhaltet die Aspekte Zeiteffizienz und Bequemlichkeit. Wichtig sind dabei eine direkte Schienenanbindung sowie ein schneller und bequemer Transfer für die Passagiere.

Stickstoffoxide (NO_x)

Gase, die bei der Verbrennung von Stickstoff in Verbindung mit Sauerstoff entstehen und in Flugzeugabgasen vorkommen.

Verkehrseinheit (VE)

Messzahl für die gemeinsame Erfassung des gesamten Personen- und Frachtverkehrs. Die Verkehrseinheit wird dabei gleichgesetzt mit einem Passagier inklusive Handgepäck (insgesamt 100 Kilogramm) oder 100 Kilogramm umgeschlagener Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

Virtueller Server

Durch Virtualisierungstechnologie wird ein physikalischer Server-Computer durch eine Simulation ersetzt. So ist es möglich, mehrere kleinere physische Server auf einem oder mehreren großen zu bündeln, wodurch die kleinen überflüssig werden. Dadurch können erhebliche Mengen an Energie für den Betrieb und die Klimatisierung des Rechenzentrums eingespart werden.

/Organe der Gesellschaft

Geschäftsführung

Dr. Michael Kerkloh
Vorsitzender der Geschäftsführung

Thomas Weyer
Geschäftsführer Finanzen und Infrastruktur

Aufsichtsrat

Dr. Markus Söder
Staatsminister
Bayerisches Staatsministerium der Finanzen,
für Landesentwicklung und Heimat
Vorsitzender

Freistaat Bayern

Josef Poxleitner
Ministerialdirektor
Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium
des Inneren, für Bau und Verkehr

Dr. Hans Schleicher
Ministerialdirektor
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft
und Medien, Energie und Technologie

Wolfgang Lazik
Ministerialdirektor
Bayerisches Staatsministerium der Finanzen,
für Landesentwicklung und Heimat

Bundesrepublik Deutschland

Christiane Wietgrefe-Peckmann
Regierungsdirektorin
Bundesministerium der Finanzen

Gerold Reichle
Ministerialdirektor
Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur

Landeshauptstadt München

Christian Ude
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München

Dieter Reiter
Bfm. Stadtrat der Landeshauptstadt München

Arbeitnehmervertreter

Thomas Bihler
Kaufmännischer Angestellter
Arbeitnehmervertreter

Heinrich Birner
Geschäftsführer ver.di
Bezirk München
Stellvertretender Vorsitzender

Michael Börries
Geprüfter Flugzeugabfertiger

Hans-Joachim Bues
Konzernbereichsleiter Unternehmenskommunikation
Vertreter der leitenden Angestellten

Willy Graßl
Kaufmännischer Angestellter

Orhan Kurtulan
Geprüfter Flugzeugabfertiger
Freigestellter Betriebsrat

Anna Müller
Kaufmännische Angestellte
Freigestellte Betriebsrätin

Sabine Peters
Kaufmännische Angestellte

Stand: 31. Dezember 2013

/Impressum

Herausgeber

Flughafen München GmbH
Postfach 23 17 55
85326 München

Verantwortlich

Hans-Joachim Bues
Leiter Unternehmenskommunikation
Jörg Ebbighausen
Leiter Konzernentwicklung

Fachliche Leitung

Petra Röthlein
Leiterin Interne Kommunikation,
Print- und Onlinemedien
Dr. Monica Streck
Leiterin Strategisches
Nachhaltigkeitsmanagement

Redaktion

Helene Hergt, Eva Maria Schindler
Interne Kommunikation, Print- und Onlinemedien
Vera Stelkens, Claudia Büchlmann
Strategisches Nachhaltigkeitsmanagement

Weiterführende Informationen



Internet: munich-airport.de

E-Mail: bericht@munich-airport.de

Telefon: +49 89 975 00

Telefax: +49 89 975 412 06

Facebook: de-de.facebook.com/flughafenmuenchen

Twitter: twitter.com/MUC_Airport

App für iPhone und Android: MUC Airport

Fotos

Flughafen München GmbH
Robert Brembeck
Marco Einfeldt
Matthias Tunger

Grafiken

Flughafen München GmbH

Beratung und Design

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

Druck

G. Peschke Druckerei GmbH, München

Papier

Satimat Green
FSC-zertifiziert

