

Verbindung leben



MEHR GEWINNER

Flughafen München: Integrierter Bericht 2015

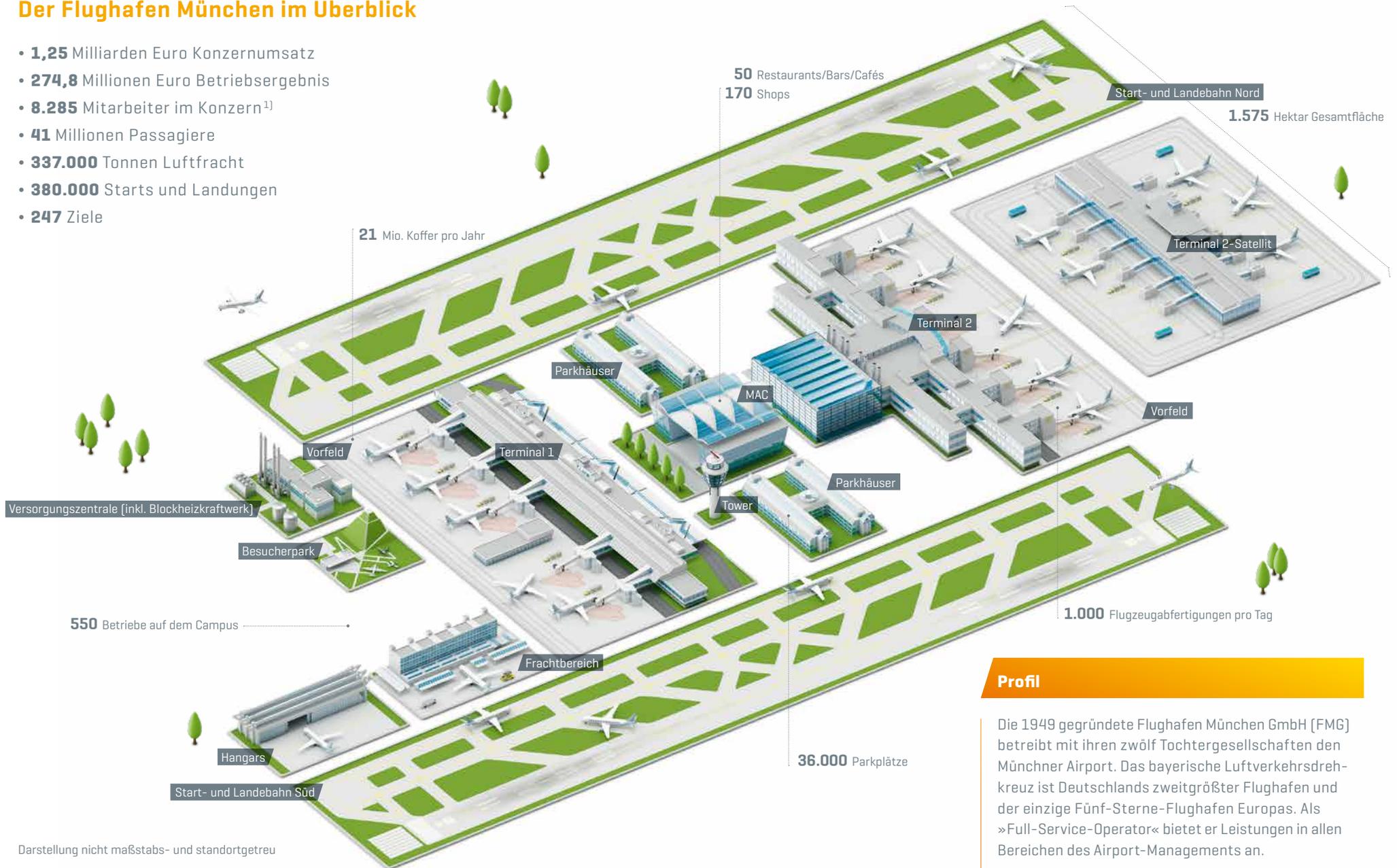


Der Flughafen München ist einer der modernsten und besten Flughäfen Europas. Seit Jahren schreibt er Erfolgsgeschichten für ganz Bayern. Dabei profitieren von der Strahlkraft eines internationalen Flughafens nicht nur seine Gesellschafter oder Anteilseigner. Der Münchner Airport hat viel mehr zu bieten: die Funktionen eines bedeutenden Drehkreuzes für die Fluggesellschaften, weltweite Verbindungen für seine Passagiere, einen erstklassigen Standortfaktor für die Wirtschaft, enorme Wertschöpfung für die Region und sichere Arbeitsplätze für seine Mitarbeiter. Der Leitgedanke dieses Berichts verdeutlicht die Vielfalt der Anspruchsgruppen, die gemeinsam mit dem Flughafen München auf der Gewinnerspur sind. Jetzt geht es darum, diese Erfolgsgeschichte mittel- und langfristig fortzusetzen und eine verantwortungsvolle und auf Nachhaltigkeit ausgelegte Entwicklung voranzutreiben.



Der Flughafen München im Überblick

- **1,25** Milliarden Euro Konzernumsatz
- **274,8** Millionen Euro Betriebsergebnis
- **8.285** Mitarbeiter im Konzern¹⁾
- **41** Millionen Passagiere
- **337.000** Tonnen Luftfracht
- **380.000** Starts und Landungen
- **247** Ziele



Profil

Die 1949 gegründete Flughafen München GmbH (FMG) betreibt mit ihren zwölf Tochtergesellschaften den Münchner Airport. Das bayerische Luftverkehrsdrehkreuz ist Deutschlands zweitgrößter Flughafen und der einzige Fünf-Sterne-Flughafen Europas. Als »Full-Service-Operator« bietet er Leistungen in allen Bereichen des Airport-Managements an.

Darstellung nicht maßstabs- und standortgetreu

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

/Inhalt

- 4 Kennzahlen
- 6 Geschäftsführung
- 8 Vorwort
- 10 Integrierte Berichterstattung
- 11 Geschäftsmodell

Kapitalarten

- 12 Finanzen
- 14 Infrastruktur
- 16 Know-how
- 18 Mitarbeiter
- 20 Umwelt
- 22 Gesellschaft

01 Strategie und Management

- 24 Strategie
- 25 Management
- 29 Ausbauplanung

02 Leistungsportfolio

- 34 Aviation
- 39 Commercial Activities
- 40 Real Estate
- 43 Participations, Services
& External Business

03 Dialog und gesellschaftliche Verantwortung

- 46 Dialog mit den Anspruchsgruppen
- 49 Partnerschaftliche Entwicklung
- 51 Wertschöpfung
- 55 Gesellschaftliches Engagement

04 Mitarbeiter und Arbeitswelt

- 56 Personalstrategie
- 57 Mitarbeiterzufriedenheit
und Mitbestimmung
- 59 Ausbildung und Personalentwicklung
- 61 Verantwortungsvoller Arbeitgeber

05 Umwelt und Klimaschutz

- 64 Klimaschutzstrategie
- 71 Umgang mit Ressourcen
- 75 Lärmschutz
- 77 Biodiversität

06 Finanzbericht

- 81 Konzernlagebericht
- 106 Konzernjahresabschluss
- 154 Bericht des Aufsichtsrats
- 155 Bestätigungsvermerk
des Abschlussprüfers

07 Nachhaltige Entwicklung

- 157 Nachhaltigkeitskennzahlen
- 170 GRI G4-Content-Index
- 178 Berichtsprofil
- 180 Unabhängige Prüfbescheinigung

- 182 Glossar
- 185 Impressum

Weitere Informationen erhalten Sie, wenn Sie diesen Symbolen folgen:

→ Text-Verweis

↗ Web-Verweis

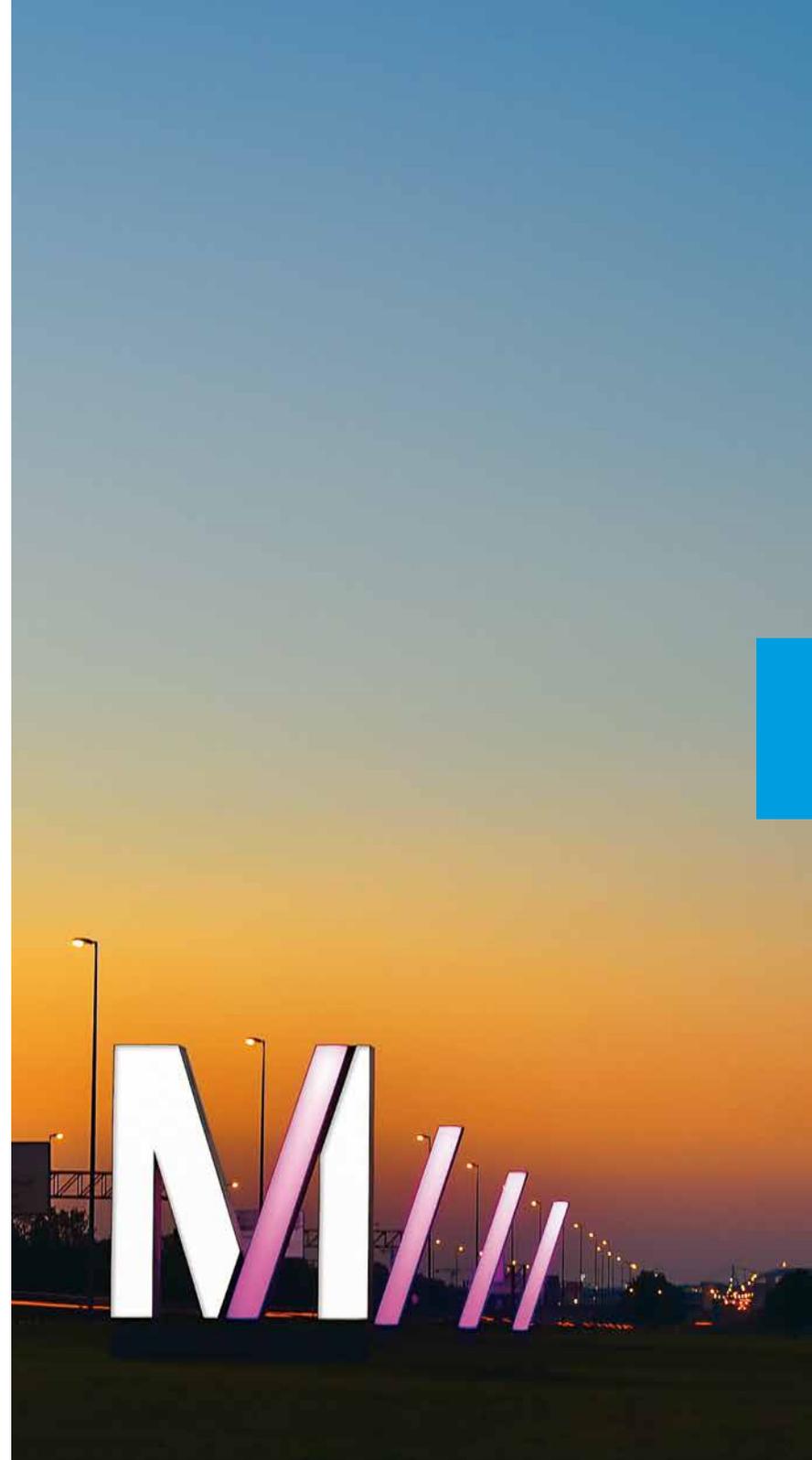
📎 Lagebericht kompakt

📱 1. Schritt > Installieren:
appear2media App im App Store kostenlos herunterladen

2. Schritt > Öffnen:
In der App »Flughafen München« auswählen

3. Schritt > Scannen:
Gerät über gesamtes Bildmotiv auf S. 12-23 halten

↗ Den Bericht als PDF finden Sie unter munich-airport.de/bericht



/Kennzahlen

Ökonomische Kennzahlen (IFRS)

In Mio. €	2015	2014	2013	Veränderung in % 2015/14
Konzernumsatz	1.249,3	1.200,1	1.184,4	4,1
Anteil Aviation in %	52	51	51	
Anteil Non-Aviation in %	48	49	49	
EBITDA	489,1	478,7	467,7	2,2
EBIT	274,8	266,5	258,8	3,1
Konzernergebnis nach Steuern (EAT)	135,4	100,1	98,6	35,3
EBITDA-Marge in %	39,1	39,9	39,5	
EBITDA/Pax in €	11,9	12,1	12,1	-1,7
EBIT-Marge in %	22,0	22,2	21,9	
ROCE in %	6,3	6,1	6,1	
Cashflow aus lfd. Geschäftstätigkeit	464,4	429,6	457,0	8,1
Investitionen	272,1	275,5	284,6	-1,2
Eigenkapital	2.026,7	1.907,0	1.839,8	6,3
Eigenkapitalquote in %	37,5	36,4	34,1	
Nettofinanzverbindlichkeiten (Net Debt)	2.322,3	2.390,3	2.400,5	-2,8
Net Debt/EBITDA	4,7	5,0	5,1	
Net Gearing (Net Debt/ Eigenkapital) in %	115	125	130	

Ökologische Kennzahlen

CO₂-Emissionen

In Tonnen	2015	2014
Direkter Energieverbrauch (Scope 1)	84.826	82.339
Indirekter Energieverbrauch (Scope 2)	16.811	15.938
Anderer indirekter Energieverbrauch (Scope 3a)	51.565	49.958
Summe des jährlich beeinflussbaren CO₂-Ausstoßes	153.202	148.234

Daten bilanziert entsprechend dem GHG-Protokoll (Greenhouse Gas Protocol)

Flughafen-»Ökoflächen« außerhalb des Flughafenzauns¹⁾

In Hektar	2015	2014
Zusätzliche Grünflächen gesamt	746	745
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Zone III	374	370
Flughafenrandzone, Zone II	250	250
Ökokonto für zukünftige Ausbaumaßnahmen	122	125

¹⁾ Grünflächen der Zone II und III (Seite 78), die die Flughafen München GmbH naturschutzfachlich entwickelt oder pflegt (im Gegensatz zu landwirtschaftlichen Pachtflächen oder sonstigen Immobilien)

Gesellschaftliche Kennzahlen

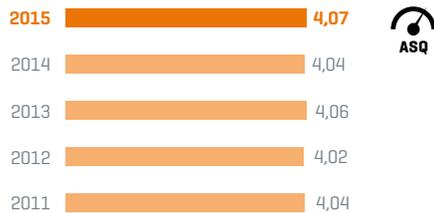
Anzahl der Mitarbeiter ¹⁾	2015					
	Frauen	Anteil in % ²⁾	Männer	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Konzern						
Gesamtbeschäftigte	2.703	33,72	5.313	66,28	8.016	100,00
Vollzeit	1.726	21,53	4.693	58,55	6.419	80,08
Teilzeit	977	12,19	620	7,73	1.597	19,92
Befristete Arbeitsverträge	469	5,85	749	9,34	1.218	15,19
Unbefristete Arbeitsverträge	2.234	27,87	4.564	56,94	6.798	84,81

¹⁾ Stichtag 31.12.: ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer und ohne Praktikanten

²⁾ Prozentsatz bezieht sich auf Anzahl der Gesamtbeschäftigten.

Airport Service Quality (ASQ)

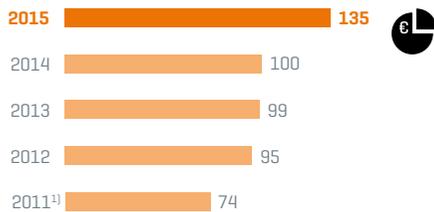
Maximale Punktzahl: 5



- Der ASQ-Wert ist ein Indikator für die Kundenzufriedenheit.
 - Der Wert wird monatlich an über 250 Flughäfen in mehr als 50 Ländern ermittelt.
- Seite 92

Konzernergebnis nach Steuern (EAT)

In Mio. €

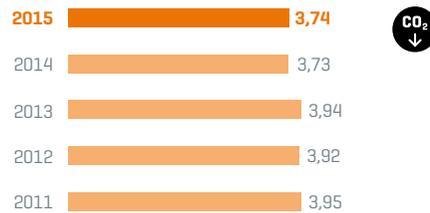


- Das Gesamtergebnis nach Steuern (EAT) ist 2015 um 35,3 Prozent gestiegen.
 - Das EAT fiel für 2015 besonders gut aus und ist das bisher beste Jahresergebnis der Unternehmensgeschichte.
- Seite 92

¹⁾ Siehe Vorjahresvergleich im Konzernjahresabschluss zum 31.12.2012

Spezifische CO₂-Emissionen

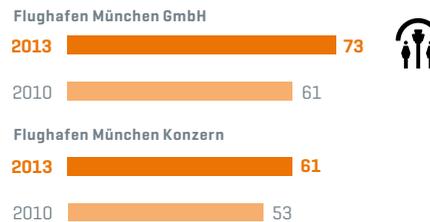
In kg CO₂ pro Passagier



- Der Flughafen ergreift zahlreiche Maßnahmen, um CO₂-effizienter zu werden.
 - Die spezifischen CO₂-Emissionen pro Fluggast sind von 2011 bis 2015 um fünf Prozent gesunken.
- Seite 65

Mitarbeiterbindungsindex

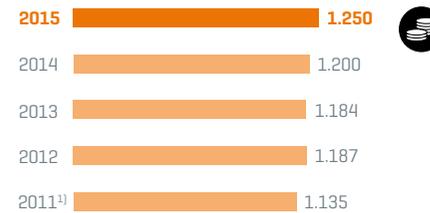
In Prozent



- Der Mitarbeiterbindungsindex ist eine Kennzahl für die Mitarbeiterzufriedenheit.
 - Die nächste Mitarbeiterbefragung findet voraussichtlich 2017 statt.
- Seite 92

Umsatz

In Mio. €

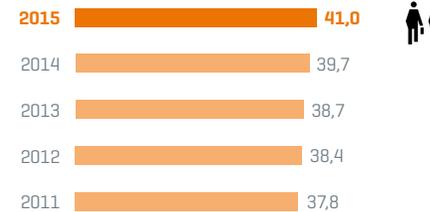


- 2015 steigerte der Flughafen seinen Umsatz um 4,1 Prozent auf rund 1,25 Milliarden Euro.
 - Über zwei Drittel des Wachstums fielen im Geschäftsbereich Aviation (inklusive Bodenverkehr) an.
- Seite 95

¹⁾ Siehe Vorjahresvergleich im Konzernjahresabschluss zum 31.12.2012

Anzahl Passagiere

In Mio. Personen



- Das Fluggastaufkommen kletterte 2015 erstmals über 40 Millionen.
 - Mit rund 41 Millionen Reisenden wurde eine Zunahme von 3,2 Prozent gegenüber 2014 erreicht.
- Seite 35





/Geschäftsführung



Der Flughafen
München wird
seinen **Steigflug**
auch 2016
fortsetzen.

Dr. Michael Kerkloh



Thomas Weyer
Geschäftsführer Finanzen
und Infrastruktur

Dr. Michael Kerkloh
Vorsitzender der Geschäftsführung
und Arbeitsdirektor

/Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich sehr, Ihnen erneut über ein erfolgreiches Jahr für den Flughafen München berichten zu dürfen. So konnten wir 2015 erstmals die 40-Millionen-Marke durchbrechen – 41 Millionen Passagiere bedeuteten einen Zuwachs um drei Prozent. Der Cargo-Umschlag stieg sogar um neun Prozent auf einen neuen Höchstwert von rund 337.000 Tonnen. Optimistisch stimmt mich, dass auch die Anzahl der Flugbewegungen wieder zulegte: um ein Prozent auf fast 380.000 – eine wichtige Trendwende, die sich 2016 noch stärker fortsetzen wird.

Auch aufgrund dieser positiven Verkehrsentwicklung hat der Flughafen München 2015 ein weiteres Mal ein hervorragendes wirtschaftliches Ergebnis erzielt. Der Konzernumsatz legte gegenüber dem Vorjahr nochmals auf rund 1,25 Milliarden Euro zu, das erwirtschaftete Gesamtergebnis nach Steuern (EAT) beträgt 135,4 Millionen Euro. Damit ist München einer der profitabelsten Airports in Europa. Für diese Ergebnisse möchte ich mich ganz herzlich bei allen bedanken, die dazu beigetragen haben, insbesondere bei unseren Kunden und Mitarbeitern.

Mehr Gewinner

Von diesem wirtschaftlichen Erfolg profitieren nicht nur unsere Gesellschafter – der Freistaat Bayern, der Bund und die Landeshauptstadt München. Der Flughafen München schafft viel »mehr Gewinner«, die wir zum Motto dieses integrierten Berichts gemacht haben:

- Unsere Geschäftspartner und Kunden finden am Campus attraktive wirtschaftliche Bedingungen, eine solide und moderne Infrastruktur sowie ausgezeichnete Services vor. Die im November bekannt gegebene Ansiedlung der neuen Transavia-Basis mit vier Flugzeugen ist der beste Beweis dafür. Außerdem wird die Lufthansa demnächst die ersten zehn treibstoffsparenden und lärmarmen Maschinen ihrer neuen Airbus-A350-Langstreckenflotte in München stationieren.



Ein sehr **erfolgreiches Jahr**, motivierte Mitarbeiter und ein Rekordergebnis schaffen die Basis für eine sichere Zukunft!

Thomas Weyer

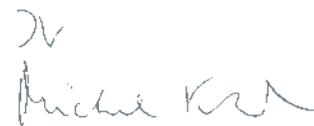


- Unsere Passagiere nutzen am Drehkreuz München exzellente Verbindungen in die ganze Welt – und hervorragende Leistungen am Boden. 2015 haben sie München erneut zum besten Flughafen Europas gewählt. Er ist seit Frühjahr 2015 zudem der einzige Fünf-Sterne-Flughafen außerhalb Asiens. Die hohe Qualität unserer Dienstleistungen wird mit dem neuen Satellitengebäude für das Terminal 2, welches im April 2016 in Betrieb genommen wurde, noch steigen.
- Unsere gesamte Region profitiert enorm von der wirtschaftlichen Strahlkraft des Flughafens. Für die vielen großen und kleinen Unternehmen stellt er genauso wie für die Tourismusbranche einen wesentlichen Standortfaktor dar. Dazu kommt die Wertschöpfung durch den Flughafen selbst. Wie sehr das anerkannt wird, zeigt unsere neue Umlandbefragung: Die klare Mehrheit der Menschen in der Region – 80 Prozent – schätzt die Ansiedlung des Flughafens positiv oder sogar sehr positiv ein.
- Den 32.000 Mitarbeitern auf dem Gelände bietet der Flughafen sichere und vielfältige Arbeitsplätze über sämtliche Qualifikationen hinweg. Ein Viertel aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus den Landkreisen Freising und Erding arbeitet am Airport. Mit fast 700 Ausbildungsplätzen ist er einer der größten Ausbildungsstätten Bayerns. Kein Wunder, dass uns das Nachrichtenmagazin Focus im Januar zu den besten Arbeitgebern in ganz Deutschland gezählt hat.
- Weltweit werden nicht viele Airports so verantwortungsvoll, umweltschonend und energieeffizient betrieben wie in München. So haben wir die Treibhausgasemissionen zunächst bis 2020 gedeckelt und wachsen klimaneutral. Das schaffen wir mit mehr als 160 Einzelmaßnahmen – wie dem im November in Betrieb gegangenen neuen Blockheizkraftwerk, das allein 40.000 Tonnen CO₂ einspart.

Erfolgsgeschichte fortsetzen

Wir sind stolz auf die Erfolge der letzten Jahrzehnte. Doch wir dürfen uns darauf nicht ausruhen. Unsere »Gewinner« werden auf mittlere und lange Sicht nur dann weiter vom Flughafen München profitieren, wenn der Airport mit dem stark wachsenden Luftverkehr Schritt halten kann. Der Bau einer dritten Start- und Landebahn schafft die dafür erforderlichen Kapazitäten. Nur wenn die Fluggesellschaften ausreichend neue Verbindungen von und nach München anbieten können, wird unser Flughafen in ihren strategischen Planungen weiter die Rolle spielen wie bisher.

Lassen Sie uns jetzt die Erfolgsgeschichte unseres Flughafens München fortsetzen, damit auch die nächste Generation mit ihm auf der Gewinnerspur bleibt.



Dr. Michael Kerkloh

/Integrierte Berichterstattung

Integriertes Denken als Grundlage für Integrated Reporting <IR>

Nachhaltigkeit ist ein integraler Bestandteil der Konzernstrategie des Flughafens München. Um diesen ganzheitlichen Ansatz auszudrücken, verbindet der integrierte Bericht die Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung in einer Publikation. So werden die Geschäftsaktivitäten sowie die künftige Ausrichtung im Hinblick auf ökonomische, ökologische und sozial-gesellschaftliche Belange umfassend dargestellt.

Flughafen München schafft Transparenz

Das <IR>-Rahmenkonzept des International Integrated Reporting Council (IIRC) gilt als Standard für integrierte Berichterstattung. Unternehmen sollen laut IIRC darlegen, mit welchen wesentlichen Aktivitäten sie kurz-, mittel- und langfristig finanzielle und nicht-finanzielle Werte schaffen. Als <IR>-Pilotunternehmen und Teil des <IR>-Business-Networks setzt der Flughafen München diesen prinzipienbasierten und zukunftsweisenden Ansatz in seiner Berichterstattung um.

Die Wertschöpfung des Flughafens München

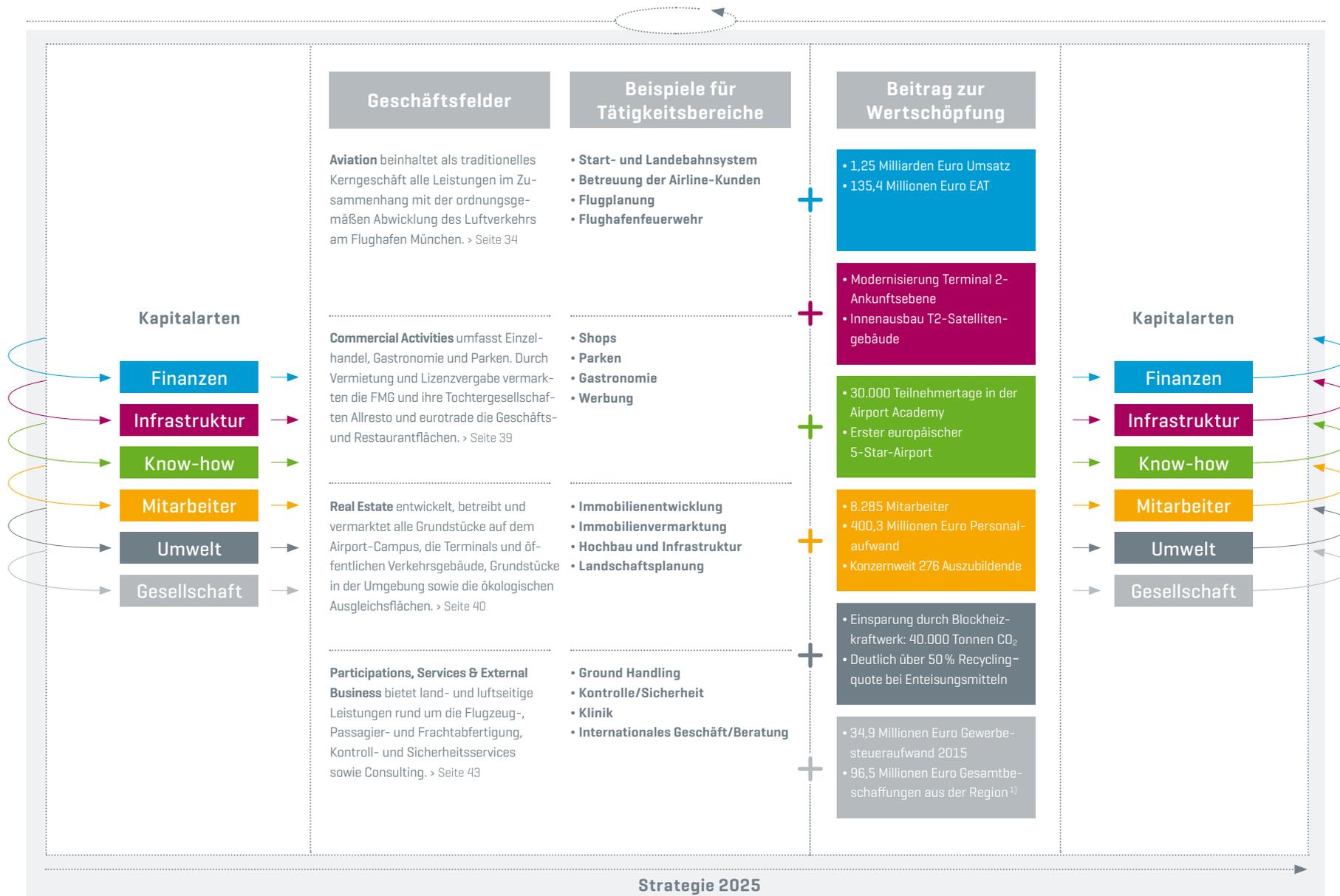
Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit nimmt jedes Unternehmen Einfluss auf eine Vielzahl von Stakeholdern und externen Faktoren. Um diese qualitativen und quantitativen Wechselwirkungen eines Geschäftsmodells zu beschreiben, hat das IIRC sechs sogenannte Kapitalarten definiert. Der Flughafen München hat daraus die für ihn wesentlichen Inhalte abgeleitet. Damit bildet er seine Wertschöpfung nach und zeigt wesentliche Ursache-Wirkung-Zusammenhänge auf. Wie seine umfassende Tätigkeit die Kapitalarten im Jahr 2015 verändert hat, ist wesentlicher Bestandteil dieser Beschreibung.

Berichterstattung nach höchsten Standards

Der Flughafen München fühlt sich der Transparenz gegenüber allen Stakeholder-Gruppen verpflichtet. Neben den Empfehlungen des IIRC setzt er auf weitere internationale Standards: Die Finanzberichterstattung erfolgt nach dem internationalen Standard IFRS (International Financial Reporting Standards) sowie nach handelsrechtlichen Vorschriften. Der Lagebericht ist nach dem Deutschen Rechnungslegungsstandard (DRS) 20 verfasst. Nachhaltigkeitsthemen wurden »in Übereinstimmung« mit den GRI-G4-Leitlinien »Comprehensive«-Option berichtet. Zusätzlich werden freiwillige Regelungen wie der Deutsche Nachhaltigkeitskodex (DNK) oder der Deutsche Corporate Governance Kodex (DCGK) ganz oder in Teilen berücksichtigt.



/Geschäftsmodell



¹⁾ Exklusive Tochtergesellschaften und Großprojekten

A man in a dark suit and red tie stands with his arms crossed, smiling, in a modern office setting. The background shows a large, bright space with a grid ceiling and glass walls.

» Der Münchner Flughafen steht für eine stabile und verlässliche Unternehmensplanung verbunden mit einer interessanten Wachstumsperspektive. Wir sind stolz darauf, diesen Airport und seine wichtigen Zukunftsinvestitionen in die Infrastruktur mit der passenden Finanzierung begleiten zu können. «

Dr. Franz Haunz, Geschäftsfeld Immobilien & Sparkassen/Verbund Abteilung
Öffentliche Hand Deutschland

Finanzen

Bedeutung

Eine solide Finanzierung ist Grundlage für die langfristige Ertragskraft, Rentabilität und wirtschaftliche Stabilität eines Unternehmens. Der Flughafen schöpft Finanzkapital aus Krediten und aus laufenden Zahlungsmittelüberschüssen aus dem Geschäftsbetrieb.

Input

- Zu Geschäftsjahresbeginn standen dem Flughafen München flüssige Mittel in Höhe von 101,5 Millionen Euro (davon 8,5 Millionen Euro sofort verfügbare Zahlungsmittel und 93,0 Millionen Euro kurzfristige Geldanlagen bei Banken) zur Verfügung.
- Der Bestand der Darlehen betrug 2.344,1 Millionen Euro, das Eigenkapital 1.907,0 Millionen Euro.

Maßnahmen

- Vom Jahresüberschuss des Vorjahres hat der Flughafen München 30,0 Millionen Euro zu gleichen Teilen an die Gesellschafter ausgeschüttet und den Restbetrag in Höhe von 70,1 Millionen Euro einbehalten. Der im Geschäftsjahr 2015 erzielte Jahresüberschuss in Höhe von 135,4 Millionen Euro wurde dem Eigenkapital gutgeschrieben. Über die Verwendung des Geschäftsergebnisses entscheidet die Gesellschafterversammlung.

- Aus dem operativen Geschäft erwirtschaftete der Flughafen Zahlungsmittelüberschüsse mit einem Betrag von 464,4 Millionen Euro. Hiervon wurden 272,1 Millionen Euro in die Erhaltung und den Ausbau der Flughafeninfrastruktur investiert und 119,0 Millionen Euro bei Banken angelegt.
- Der Flughafen hat Darlehenstilgungen in Höhe von 31,1 Millionen Euro getätigt und Schulden mit einem Gesamtbetrag von 115,3 Millionen Euro aufgenommen.

Output

- Bis zum Geschäftsjahresende erhöhten sich die flüssigen Mittel um über 100,0 Millionen Euro auf insgesamt 217,3 Millionen Euro (davon 5,3 Millionen Euro sofort verfügbare Zahlungsmittel und 212,0 Millionen Euro kurzfristige Geldanlagen bei Banken).
- Der Kreditbestand erhöhte sich um 74,3 Millionen Euro auf 2.418,4 Millionen Euro, das Eigenkapital um 119,7 Millionen Euro auf 2.026,7 Millionen Euro.



Scannen Sie diese Seite, um zu den weiterführenden Informationen zu gelangen. Anleitung siehe Inhaltsverzeichnis



» Als Vielfliegerin habe ich hohe Erwartungen an einen internationalen Flughafen. Am Flughafen München finde ich die optimale Mischung zwischen schnellem Umsteigen und entspanntem Verweilen. «

Daria Hyppa, Vielfliegerin auf dem Weg von München nach Hamburg



Infrastruktur

Bedeutung

Die zahlreichen am Flughafen München angebotenen Dienstleistungen sind abhängig von einer funktionierenden Gebäude- und Verkehrsinfrastruktur zur Erschließung und Nutzung der vorhandenen Flächen. Wartung, Instandhaltung und ein bedarfsgerechter Ausbau sind die zentralen Stellschrauben der FMG, um den Airport-Campus weiterhin attraktiv zu halten.

Input

- **Gebäude:** Terminals, Gewerbeflächen, Büro-/Technik-/Versorgungsgebäude, Parkhäuser, Hallen, MAC, AirSite, Tower, Hotels, Blockheizkraftwerk (BHKW)
- **Verkehrsanbindung:** Straßen auf dem Flughafen-gelände, Autobahnanbindung, zwei S-Bahn-Linien, Regional- und Fernbusanbindung
- **Flächen:** Grünflächen, Vorfelder, Rollwege, Start- und Landebahnen

Maßnahmen

- **Gebäude:** Innenausbau des T2-Satellitengebäudes, z. B. Einbau Fluggastbrücken und Personentransportsystem, Optimierung T2-Ankunftsebene, Erneuerung und Erweiterung BHKW, Richtfest für neuen Gebäudetrakt des Hilton Munich Airport

- **Verkehrsanbindung/Fuhrpark:** Einleitung Planfeststellungsbeschluss für Erdinger Ring-schluss, Neufahrner Kurve seit Ende 2014 in Bau [Kooperationspartner Deutsche Bahn und Bund], Erweiterung des Fuhrparks um E-Fahrzeuge
- **Flächen:** Kommunikation zur 3. Start- und Landebahn, Erweiterung der Bodenfilteranlagen, Schaffen von artenspezifischen Flächen

Output

- **Gebäude:** fristgerechter Bau des T2-Satellitengebäudes mit mehr Gate-Positionen und Ladenflächen, optimierter Passagierfluss sowie leichtere Orientierung im T2, erweitertes Blockheizkraftwerk in Betrieb, ab 2017 im Hilton Munich Airport 162 zusätzliche Zimmer und ein neues Konferenzzentrum
- **Verkehrsanbindung/Fuhrpark:** Anbindung des ost-bayerischen Raums an den Regionalverkehr mit Neufahrner Kurve Ende 2018, erweitertes Fernbusangebot seit November 2015, mehr E-Mobility-Fahrten auf Flughafen-Campus
- **Flächen:** Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts: Genehmigung der 3. Bahn ist bestandskräftig, neuer Bodenfilter in Betrieb, ein Hektar zusätzliche Ökofläche



Scannen Sie diese Seite, um zu den weiterführenden Informationen zu gelangen. Anleitung siehe Inhaltsverzeichnis

A man with glasses, wearing a dark jacket and a bright orange high-visibility vest with reflective silver stripes, stands in front of an airplane on a wet tarmac. The vest has a white 'M' logo on the chest. He is wearing a lanyard with an ID badge that also features the 'M' logo. In the background, the underside of an airplane is visible, showing yellow hoses and a blue tarp-covered cart. The ground is wet and reflects the scene.

» Als Mitarbeiter kann ich am Flughafen München eigene Ideen einbringen. Der von mir entwickelte Wagen für die Flugzeug-Versorgungsschläuche bewährt sich mittlerweile in der Praxis. «

Klaus Krottenthaler, FMG: Infrastruktur Sonderanlagen

Know-how

Bedeutung

Über 60 Jahre Geschäftstätigkeit, ein Flughafenumzug, eine bunte Berufs- und Qualifikationsvielfalt sowie ein Großteil der Airport-Leistungen aus eigener Hand: Die FMG hat viel Know-how angesammelt – vom Markenwert über das weltweit in Beratungsprojekten gefragte Fach-, Prozess- und Organisationswissen bis hin zu Urheberrechten und Copyrights an Flughafensoftware sowie Eigenentwicklungen. Auch in Zukunft wird der Flughafen München sein Geschäft stetig weiterentwickeln. Innovationen sind ein essenzieller Schlüssel dazu.

Input

- **Berufe/Qualifikation:** Berufe für jegliche Bildungsniveaus, eigenes Weiterbildungszentrum Airport Academy
- **Off-Campus/Beratungsgeschäft:** Expertise in Sachen ORAT Operational Readiness and Airport Transfer (von Riem ins Erdinger Moos)
- **Qualität/Innovationsmanagement:** strategische Kundenorientierung, Ideenpool, Open Innovation Labs, Kooperationen mit Universitäten, Hochschulen und Start-up-Unternehmen, Innovationspaten

Maßnahmen

- **Berufe/Qualifikation:** Schaffung neuer Ausbildungsberufe, z. B. Werkfeuerwehrmann, erweitertes Weiterbildungsprogramm, neue Kooperation mit Airports Company South Africa [ACSA]
- **Off-Campus/Beratungsgeschäft:** Weiterführung des International-Consulting-Trainee-Programms, Bewerbungen auf Ausschreibungen, Teilnahme an Messen, Akquisetermine
- **Qualität/Innovationsmanagement:** Qualitätsoffensive, Neukonzeption Ideenpool und Dialogmanagement, kontinuierliche Trend- und Marktbeobachtung, neues Team Digitalstrategie etabliert

Output

- **Berufe/Qualifikation:** TÜV-Siegel »zertifizierter Bildungsträger« für Airport Academy, 30.000 Teilnehmertage in der Airport Academy
- **Off-Campus/Beratungsgeschäft:** bis dato mehr als 40 internationale Großprojekte in über 25 Ländern, 2015 z. B. Eröffnung Salalah Airport, Eröffnung der neuen Start- und Landebahn in Ashgabat, neu gegründete AeroGround Berlin GmbH, Beratungsprojekt bei Etihad Airways
- **Qualität/Innovationsmanagement:** Auszeichnung als 5-Star-Airport, Ideenpool mit neuen Features, verstärkter Einsatz von digitalen Medien für individuelle Fluginformationen



Scannen Sie diese Seite, um zu den weiterführenden Informationen zu gelangen. Anleitung siehe Inhaltsverzeichnis



» Am Flughafen habe ich den perfekten Ausbildungsplatz gefunden.
Das Arbeitsklima ist gut, ich erhalte eine qualifizierte Ausbildung und
werde als Frau in einem männerdominierten Beruf akzeptiert. «

Julia Heine, FMG: Auszubildende zur Mechatronikerin im 1. Ausbildungsjahr



Mitarbeiter

Bedeutung

Verantwortlich für den Erfolg eines Unternehmens sind seine Mitarbeiter. Dementsprechend ist sich der Flughafen seiner besonderen Verantwortung als Arbeitgeber bewusst. Um dieser Verpflichtung nachzukommen, legt der Münchner Airport Wert auf eine moderne, leistungsfähige, an den Menschen und den betrieblichen Erfordernissen orientierte Personalpolitik. Die Arbeitswelt Flughafen bietet ihren Mitarbeitern vielfältige Möglichkeiten und abwechslungsreiche Aufgaben in einem spannenden Umfeld.

Input

- **Mitarbeiterzufriedenheit:** flexible Arbeitszeitmodelle, Vereinbarkeit von Familie und Beruf, Erfolgsprämie für das im Vorjahr erwirtschaftete Ergebnis
- **Ausbildung/Personalentwicklung:** 20 verschiedene Ausbildungs- und duale Studienmöglichkeiten, 269 Azubis im Flughafen München Konzern, eigene Airport Academy
- **Arbeitgeber:** Gesamtpersonalaufwand von 400,3 Millionen Euro im Konzern, 8.285 Mitarbeiter im Konzern, 32.250 Erwerbstätige auf dem Flughafen-Campus

Maßnahmen

- **Mitarbeiterzufriedenheit:** regelmäßige Mitarbeiterbefragung, Motivation zur aktiven Mitbestimmung (z. B. über Ideenpool), Reduzierung der Leiharbeiterquote, Mitarbeitergespräche, Onboarding-Konzept
- **Ausbildung/Personalentwicklung:** Anpassung Ausbildungsportfolio, Bildungscontrolling, zahlreiche Events, z. B. »Girls' Day/Boys' Day«, nationale/internationale Austauschprogramme, Leadership-Excellence-Programm
- **Arbeitgeber:** soziale Leistungen, z. B. Betriebskinder-tagesstätte, Arbeitsschutzmanagementsystem, optimiertes Betriebliches Gesundheits- und Sozialmanagement (z. B. Konzern-Gesundheitstag), Förderung von Frauen in Führungspositionen

Output

- **Mitarbeiterzufriedenheit:** Mitarbeiterbindungsindex bei der FMG stieg von 61 auf 73, geringe Fluktuationsquote von 4,14 Prozent
- **Ausbildung/Personalentwicklung:** 88 neue Auszubildende im Jahr 2015, im Durchschnitt 15 Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter
- **Arbeitgeber:** steigende Frauenquote bei Führungskräften im Konzern, 1.510 der insgesamt 8.285 Konzernmitarbeiter aus mehr als 50 Nationen, Schwerbehindertenquote bei der FMG 11,39 Prozent [Gesetzgeber fordert fünf Prozent], bester Arbeitgeber »Verkehr und Logistik« im Focus-Ranking



Scannen Sie diese Seite, um zu den weiterführenden Informationen zu gelangen. Anleitung siehe Inhaltsverzeichnis

A woman with blonde hair, wearing glasses, a colorful patterned scarf, and a bright blue jacket with white piping, stands in the foreground. Behind her is a grassy field, a fence, and an airport terminal with a prominent control tower in the distance under a cloudy sky.

» Unsere Flughafenwiesen bieten zahlreichen seltenen Vogelarten einen optimalen Lebensraum. Im Jahr 2015 war der größte Brachvogelbestand Bayerns mit über 70 Brutpaaren hier zu finden. «

Julia Gotzler, FMG: Naturschutz, Ökologie und Umweltverträglichkeit

Umwelt

Bedeutung

Der Flughafen München ist sich als Betreiber einer großen Infrastruktur der Verantwortung für die Umwelt bewusst. Ziel ist es, die Auswirkungen auf die Umwelt und Natur auch im Sinne kommender Generationen so gering wie möglich zu halten. Wichtige Themen dabei sind Fluglärm, Luftschadstoffe, Klimaschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft sowie Natur- und Artenschutz.

Input

- **Klimaschutz:** klimaneutrales Wachstum bis 2020 (bezogen auf das Basisjahr 2005), systematisches CO₂-Monitoring, Luftqualitätsmessstationen, Strom und Wärme aus eigenem Blockheizkraftwerk
- **Ressourcen:** ausgefeiltes Abfallwirtschaftskonzept, Gewässer- und Hochwasserschutz, sparsamer Umgang mit Trinkwasser, Aufbereitung von Enteisungsmitteln
- **Lärmschutz:** strenge Nachtflugregelung, Fluglärmüberwachung an 16 festen Stationen, zusätzlich freiwillige mobile Messungen, lärm-differenzierte Start- und Landeentgelte
- **Biodiversität:** Arten- und Gebietsschutz, Biotopmanagement zur Verhütung von Vogelschlag und Unterstützung des Vogelschutzes, Ausgleichsflächen außerhalb des Flughafenzauns

Maßnahmen

- **Klimaschutz:** Inbetriebnahme von Pre-Conditioned-Air-Anlagen, Umweltmanagementsysteme bei FMG, Allresto, aerogate, Cargogate, AeroGround,

Umrüstung der Beleuchtung auf sparsame LED-Technik

- **Ressourcen:** Einsatz von Recyclingpapier, ständige Überwachung der Gewässerqualität, Bau von Bodenfiltern zum Schutz des Grundwassers
- **Lärmschutz:** transparente Kommunikation der Messwerte, Optimierungen bei An- und Abflugverfahren, acht mobile Messungen an 246 Tagen in 2015
- **Biodiversität:** multifunktionale Ausgleichsfläche im Westen des Flughafens, jährliche Erfolgskontrollen der Flora und Fauna, Mähvorgänge nur außerhalb der Brutzeiten von Wiesenbrütern

Output

- **Klimaschutz:** trotz Wachstum Senkung des CO₂-Ausstoßes auf 153.000 Tonnen gegenüber 162.000 Tonnen im Basisjahr 2005, geltende gesetzliche Grenzwerte für gemessene Schadstoffe eingehalten
- **Ressourcen:** hohe Wiederverwertungsquote bei Abfällen, Recyclingquote der Enteisungsmittel bei deutlich über 50 Prozent, Recyclingpapierquote von 100 Prozent bei der FMG
- **Lärmschutz:** zulässiges Lärmvolumen in der Nacht nur zu 62 Prozent ausgenutzt, Fluglärm auf Vorjahresniveau, Internet-Plattform zur Fluglärmüberwachung
- **Biodiversität:** Flughafengelände ist Teil des Vogelschutzgebiets »Nördliches Erdinger Moos« mit über 40 geschützten Vogelarten, zwei Drittel des Flughafengeländes sind Grünflächen, davon rund 630 Hektar naturschutzfachlich hochwertige Wiesen



Scannen Sie diese Seite, um zu den weiterführenden Informationen zu gelangen. Anleitung siehe Inhaltsverzeichnis



» Der Flughafen München ist ein solider Geschäftspartner.
Er fördert regionale Anbieter und sorgt damit für eine
nachhaltige Unternehmenskultur im Umland. «

Birgit Bachmaier, Inhaberin Blumenbinderei Bachmaier, Zolling

Gesellschaft

Bedeutung

Der Flughafen München lebt von, mit und für die Region. Der Aufgabe, neben großem Arbeitgeber, Wirtschaftsmotor und Tor zur Welt gleichzeitig verantwortungsvoller Nachbar zu sein, stellt sich die FMG täglich – mit offenem Dialog und Engagement in der Region. Der Konzern pflegt langfristige wechselseitige Beziehungen mit den wesentlichen Stakeholdern, um Vertrauen und Akzeptanz in der Gesellschaft rund um den Standort zu schaffen. Im Fokus stehen dabei die Flughafenbewohner sowie Vertreter der Politik.

Input

- **Stakeholder-Austausch:** transparente Unternehmenskommunikation und Dialog auf vielen Kanälen
- **Dialog mit der Politik:** Präsenz, Information und Mitgestaltung auf Europa-, Bundes- und Landesebene, Mitgliedschaften in relevanten Verbänden
- **Wertschöpfung/Region:** positive Wertschöpfungseffekte für die Region, Flughafen als Geschäftspartner und Nachbar
- **Gesellschaftliches Engagement:** Bereitschaft zur Unterstützung zahlreicher karitativer Projekte in der Region, Hilfsaktionen des Flughafenvereins München e. V.

Maßnahmen

- **Stakeholder-Austausch:** Publikationen, Pressearbeit, Besucherprogramm, Regionalmessen und -empfang, Social Media
- **Dialog mit der Politik:** Interessenvertretung der Stabsstelle »Politische Angelegenheiten«, Regionalarbeit der Stabsstelle »Regionalbüro«, regelmäßige Veröffentlichung »Politikbrief«
- **Wertschöpfung/Region:** Optimierung des Standorts [3. Start- und Landebahn, T2-Satellitengebäude, Verkehrsanbindung, Infrastruktur], Umlandsfonds, Förderung des Tourismus
- **Gesellschaftliches Engagement:** breit gefächerte Sponsoring- und Corporate-Citizenship-Aktivitäten, soziales Engagement des Flughafenvereins

Output

- **Stakeholder-Austausch:** positivere Wahrnehmung des Unternehmens in der Öffentlichkeit (Ergebnis aus Stakeholder-Befragung), Förderung der nachhaltigen Entwicklung des unternehmerischen Handelns
- **Dialog mit der Politik:** Interessenvertretung, Austausch und Kontakt
- **Wertschöpfung/Region:** hohe Lohnsteuer-, Gewerbesteuer- und Sozialversicherungsabgaben, Sach- und Personalausgaben, 96,5 Millionen Euro Gesamtbeschaffungen aus der Region (ohne Tochtergesellschaften und Großprojekte)
- **Gesellschaftliches Engagement:** erhöhte Akzeptanz in der Region, nachhaltige und dauerhafte Partnerschaften



Scannen Sie diese Seite, um zu den weiterführenden Informationen zu gelangen. Anleitung siehe Inhaltsverzeichnis

/Strategie und Management

Der Flughafen München verfolgt eine auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensstrategie. Er setzt zahlreiche Maßnahmen um, damit möglichst alle Anspruchsgruppen profitieren und der Flughafen seine internationale Spitzenposition behaupten kann.



Strategie

Langfristig denken – verantwortungsvoll handeln

Mit der Strategie 2025 hat der Flughafen München die Leitlinien für seine Entwicklung als zweitgrößter Verkehrsflughafen Deutschlands gelegt. Im Rahmen eines integrierten Konzepts fließen ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Aspekte in diese Strategie ein. Die Geschäftstätigkeit des Flughafens hat erheblichen Einfluss auf die Wirtschaftsstandorte München, Bayern und Deutschland, auf die Region und ihre Einwohner, seine Mitarbeiter, aber auch auf Passagiere sowie die am Flughafen und in der Nähe angesiedelten Unternehmen und andere Stakeholder-Gruppen.

Mit der Umsetzung seiner Strategie will der Flughafen positive Effekte fördern und einen langfristigen Mehrwert für alle schaffen. Zugleich ist er sich aber auch der negativen Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit bewusst und versucht, diese gezielt zu minimieren und

einen Ausgleich zu schaffen. Ziel ist der nachhaltige Betrieb des Flughafens und entsprechend umfassend ist die mittel- und langfristige Strategie.

Strategie 2025: Zukunft heute planen

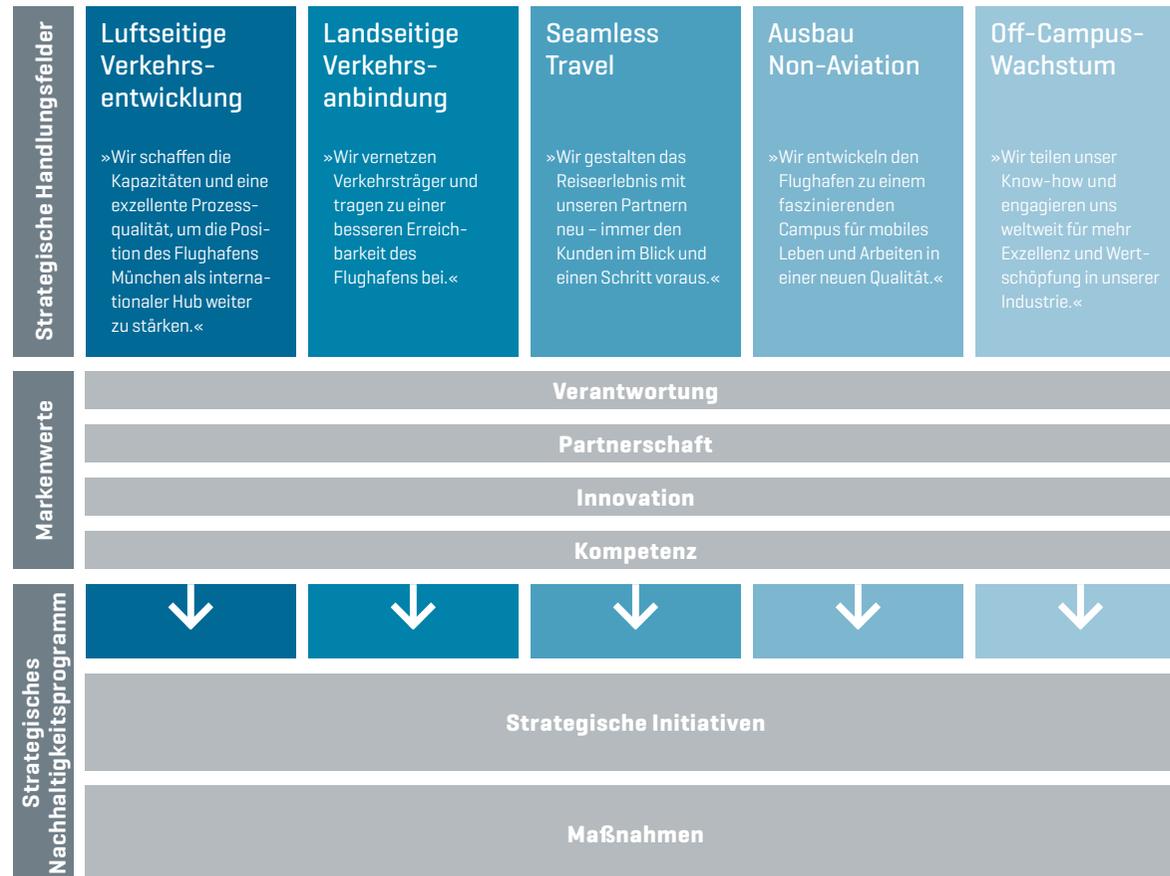
Fünf Handlungsfelder prägen die Konzernstrategie 2025. Sie wurden auf Basis mehrerer Szenarienanalysen zur Zukunft des Luftverkehrs identifiziert. Relevante Faktoren wie die Entwicklung der weltweiten Mobilität und der Wirtschaft flossen in die Bewertung mit ein. Die strategischen Handlungsfelder adressieren die zentralen künftigen Herausforderungen für den Betrieb des internationalen Drehkreuzflughafens München. Weitere Grundlage für alle strategischen Unternehmensentscheidungen sowie die künftige Entwicklung innerhalb der Handlungsfelder sind die Markenwerte. Sie stehen für die wichtigsten konzernübergreifenden Positionen: Kompetenz, Verantwortung, Innovation und Partnerschaft. Die Markenwerte zeigen, auf welche Weise der Flughafen München seine strategischen Ziele erreichen will.

Management

Strategisches Management und Unternehmenssteuerung

Zur Umsetzung der Strategie 2025 und für eine nachhaltige Konzernentwicklung hat die Flughafen München GmbH (FMG) spezifische Ziele innerhalb der Handlungsfelder definiert. Diese werden in den Konzernbereichen in konkrete Maßnahmen übersetzt und im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm abgebildet. Die Geschäftsführung und die Fachbereiche verantworten nach der Formulierung auch die Erreichung dieser Ziele. Alle Führungskräfte der ersten und zweiten Ebene sind für die Umsetzung der Initiativen zuständig. Die Zielerreichung ist zudem die Basis für die variable erfolgsabhängige Vergütung. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass die strategischen Initiativen – einschließlich der nachhaltigkeitsrelevanten Themen – in der täglichen Arbeit umgesetzt werden. Mit einer internen Managementberichterstattung überprüft die FMG quartalsweise die Zielerreichung.

Strategie 2025 – Überblick



➔ Nachhaltigkeitsprogramm munich-airport.de/NHprogramm

Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Neben den wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren EBIT und EBITDA steuert die FMG auch nach den nicht-finanziellen Kennzahlen wie Airport Service Quality (ASQ), CO₂-Einsparungen und

Mitarbeiterbindung. Sie unterstreicht damit deren zentrale Bedeutung sowohl für die strategische Zielerreichung des Konzerns als auch für die internen und externen Stakeholder.



➔ Glossar

➔ Konzernlagebericht siehe Seite 92

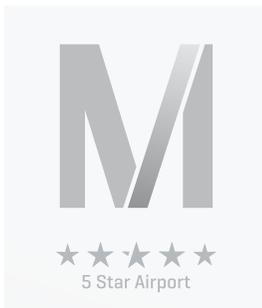
➔ Web
[munich-airport.de/
qualitaet](http://munich-airport.de/qualitaet)

Qualitätsmanagement – der Kunde im Fokus

Eine der anerkannten Stärken und ein zentraler Anspruch des Münchner Airports ist die ausgezeichnete Qualität seiner Dienstleistungen. Der hohe Standard gilt nicht nur im Kerngeschäft Aviation, sondern auch in allen anderen Bereichen, wie beispielsweise im Endkundengeschäft und bei den internen Prozessen.

• **5-Star-Airport:** Eine Expertenkommission des Londoner Luftfahrtforschungsinstituts Skytrax kürte den Flughafen München im Frühjahr 2015 zum ersten Fünf-Sterne-Flughafen Europas. Der Münchner Airport gehört damit zum exklusiven Kreis der lediglich fünf Flughäfen weltweit, die dieses Premiumsiegel tragen. Über mehrere Monate hinweg stand der Münchner

Flughafen auf dem Prüfstand der Skytrax-Auditoren. Dabei wurden verschiedene Handlungsfelder entlang der Passagierkette am Flughafen analysiert, beurteilt und – falls nötig – optimiert.



Der Flughafen München ist der erste Fünf-Sterne-Flughafen Europas. Diese Auszeichnung verlieh das Londoner Luftfahrtforschungsinstitut Skytrax im Frühjahr 2015 nach intensiver Prüfung.



Erstklassiges Ambiente und hoher Komfort

Bequeme Sitzplätze und Liegebänke in den Abflugbereichen laden zum Lesen oder Abschalten ein. In den neu gestalteten Businessbereichen mit über 30 Plätzen lässt es sich in entspannter Atmosphäre arbeiten. Geschmackvoll gestaltet und als Wohlfühl-Oasen konzipiert sind die »Recreation Areas« im Terminal 2.



Vielfältige Serviceangebote

In vielen kleinen Details zeigt der Münchner Flughafen, dass ihm das Wohl seiner Passagiere und Besucher am Herzen liegt, beispielsweise mit Serviceeinrichtungen für Familien mit Kleinkindern. Die Abflugbereiche sind flächendeckend mit Steckdosen und USB-Anschlüssen für Laptops, Tablets oder Handys ausgestattet.



Effiziente Abläufe

Für die Auszeichnung zum 5-Star-Airport wurden über Monate hinweg zahlreiche Prozesse entlang der Reisekette verbessert, beispielsweise bei der Sicherheits- und Passkontrolle. So nutzen rund 100.000 Passagiere pro Monat das automatisierte Grenzkontrollsystem EasyPASS, mit dem sie selbstständig ein- und ausreisen können.



Einfache Orientierung

Mit klarer, intuitiver Wegeführung erleichtert der Flughafen München seinen Gästen die Orientierung. So informieren zum Beispiel zahlreiche InfoGate-Terminals über Flüge, An- und Abreise, Shopping, Gastronomie und andere Dienstleistungsangebote am Airport.



Außergewöhnliche Gastfreundschaft

Mit ihrer außergewöhnlichen Serviceorientierung unterstützen engagierte Mitarbeiter die Passagiere und Besucher bei ihrem Aufenthalt. Aktionen wie der »Day of Kindness« oder Events im Besucherpark wie der »Airport Day« zeigen: Der Münchner Flughafen ist weit mehr als ein Ort zum Starten und Landen.



Ganzheitlich, interdisziplinär und immer den Kunden im Blick – so gestalten wir gemeinsam die zukünftige Entwicklung unseres Flughafens.

Konzernbereich Konzernentwicklung



- **Skytrax-Passagierbefragungen:** Bei den Skytrax »World Airport Awards 2015« beurteilten mehr als 13 Millionen Passagiere aus 112 Ländern 550 internationale Flughäfen und zahlreiche Fluggesellschaften. Bewertungskriterien waren beispielsweise die Abfertigungs- und Servicequalität, die Freundlichkeit und Kompetenz des Flughafenpersonals, das Einkaufs- und Unterhaltungsangebot sowie die Umsteigemöglichkeiten. Der Münchner Flughafen wurde dabei erneut zum besten Flughafen Europas gekürt. Im weltweiten Ranking behauptet der Airport mit dem dritten Rang die hervorragende Platzierung aus dem Vorjahr.
- **Benchmarkprogramm ASQ:** Um die Servicequalität kontinuierlich verbessern zu können, ist das Feedback seiner Passagiere für den Flughafen München von zentraler

Bedeutung. Durch das Benchmarkprogramm »Airport Service Quality« des Flughafendachverbands **Airports Council International (ACI)** erhält der Flughafen München regelmäßig Rückmeldung über die Kundenzufriedenheit hinsichtlich der Dienstleistungs- und Servicequalität entlang der Reisekette. An diesem Programm nehmen weltweit über 250 Airports teil. 2015 erreichte der Flughafen München bei der Passagierzufriedenheit ein im Vergleich zum Vorjahr verbessertes Rating: Von einer maximal möglichen Punktzahl von 5 konnte er den Wert 4,04 von 2014 in 2015 auf 4,07 steigern. Im direkten Vergleich der europäischen Hub-Flughäfen liegt München damit hinter den Flughäfen Zürich, Kopenhagen, London-Heathrow und Wien, jedoch vor Amsterdam.

- **Dialogmanagement:** Der Flughafen München arbeitet mit einem Feedbacksystem, mit dem das zentrale Dialogmanagement sämtliche Verbesserungsvorschläge und Beschwerden der Flughafennutzer bearbeitet. Durch eine zeitnahe und individuelle Beantwortung erhöht der Flughafen München die Kundenbindung. Die systematische Analyse aller Rückmeldungen ist die Grundlage für die kontinuierliche Verbesserung der Prozesse und Serviceleistungen. 2015 reduzierten sich die kritischen Anregungen in vielen Kategorien. Insbesondere beim Parken hat das neue Service Center für Parkangelegenheiten eine sehr positive Entwicklung erzielt.
- **Zertifiziertes Qualitätsmanagement:** Das am Flughafen München eingeführte Qualitätsmanagement auf Basis des internationalen Standards der DIN EN ISO 9001:2008 schafft Strukturen, die die Bewertung und Verbesserung der Prozesse unterstützen. Durch eine stetige Prozessoptimierung positioniert sich der Flughafen München mit seinen hohen Qualitätsstandards erfolgreich am Markt.

→ GRI G4-27

→ Web worldairportawards.com

→ Glossar

ASQ
4,07
von maximal
5 Punkten

→ Nachhaltigkeitskennzahlen
siehe Seite 159



Skytrax World Airport Awards

- In der Kategorie der Flughäfen mit einem jährlichen Passagieraufkommen zwischen 30 und 40 Millionen ist der Flughafen München weltweit die Nummer eins (Basisjahr 2014).
- Besonders gut schnitt das Hilton Munich Airport ab: Das Hotel direkt bei den Terminals erreichte im europäischen Vergleich den ersten, weltweit den dritten Platz.
- Herausragend bewertet wurden auch der VIP-Bereich des Flughafens (Platz 2), der Aufenthalts- und Erlebniswert (Platz 3) sowie die Qualität der Restaurants und Bars (Platz 4).
- Eine besondere Auszeichnung gebührt den Mitarbeitern: Die Münchner Flughafenmannschaft erreichte im europaweiten Vergleich einen hervorragenden zweiten Platz.

Nachhaltigkeitsmanagement – zentraler Bestandteil der Konzernstrategie

Das Nachhaltigkeitsmanagement ist als wichtige Komponente der Konzernstrategie organisatorisch im Bereich Konzernentwicklung verankert. Es basiert auf den wesentlichen Elementen des Geschäftsmodells, berücksichtigt die für Stakeholder wichtigsten Themen und integriert sie in die strategische Planung und operative Umsetzung.

→ Web munich-airport.de/de/company/konzern/strategie

→ GRI G4-18
GRI G4-19
GRI G4-26

Die Wesentlichkeitsanalyse orientiert sich an den von der Global Reporting Initiative (GRI) formulierten Grundsätzen. Die Identifizierung und Priorisierung wichtiger Themen erfolgt im kontinuierlichen Dialog mit den Anspruchsgruppen. Bereits bestehende interne Prozesse und Methoden werden dafür an den internen Strategieprozess gekoppelt. Der Flughafen München hat sich das Ziel gesetzt, die Prozesse, insbesondere hinsichtlich der Einschätzung und Messbarkeit von internen und externen Auswirkungen, kontinuierlich zu verbessern.

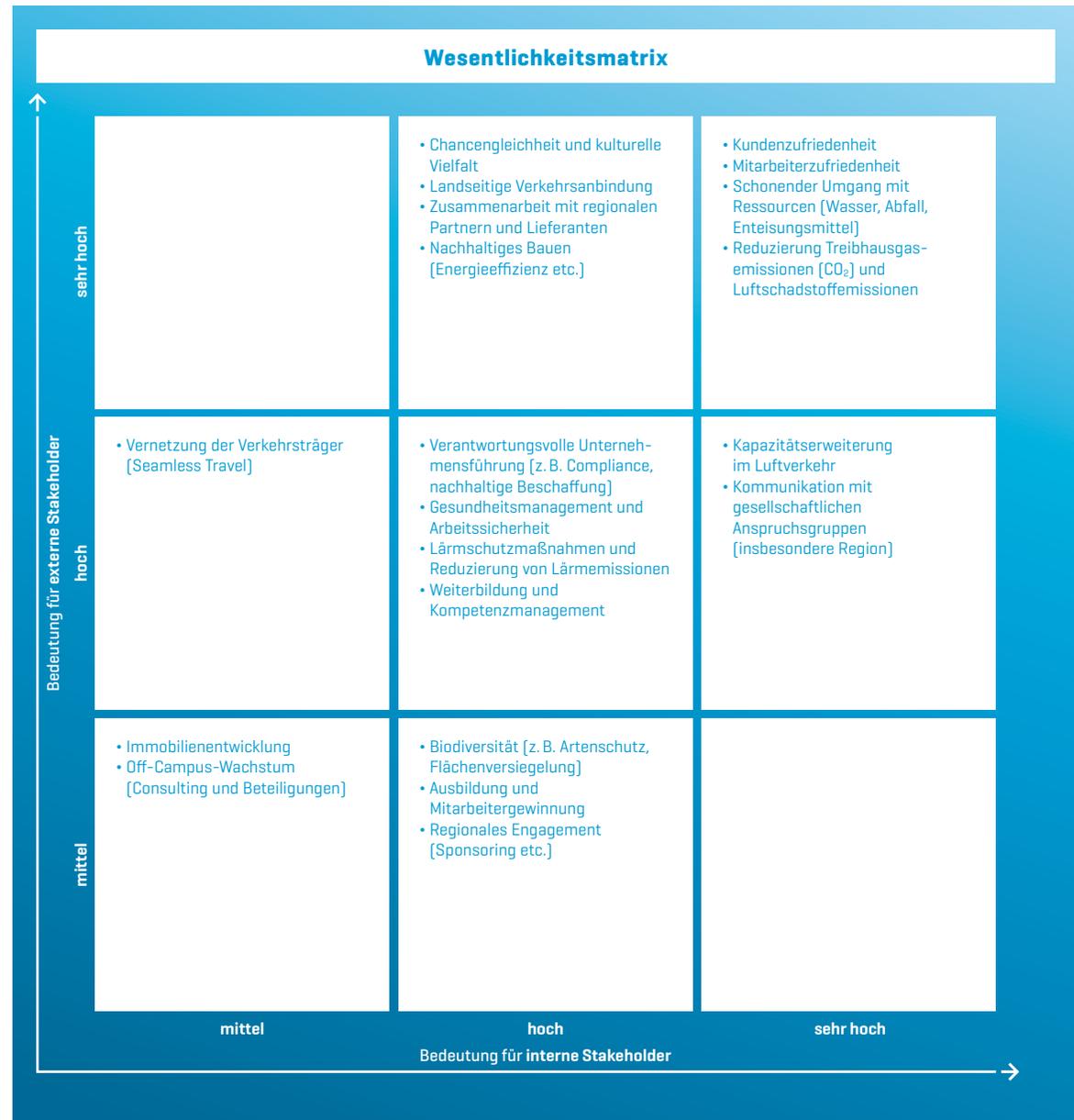
Wesentlichkeitsprozess

1. Identifizierung: Die FMG befragt jährlich mit der Veröffentlichung des integrierten Berichts die zentralen Stakeholder-Gruppen. Des Weiteren nutzt sie die Ergebnisse interner Szenarienanalysen, um das Geschäftsmodell im breiteren Kontext einer nachhaltigen Entwicklung einordnen zu können.

2. Priorisierung: Die Ergebnisse der jährlichen Stakeholder-Befragung werden in einer Wesentlichkeitsmatrix mit zwei gleichwertigen Achsen dargestellt. Die beiden Achsen bilden die Bedeutung der einzelnen Themen für interne und externe Stakeholder ab. Diese Themen werden dann mit den Experten im Unternehmen diskutiert und inhaltlich den strategischen Handlungsfeldern zugeordnet. Dabei werden die Auswirkungen in den vier Geschäftsfeldern berücksichtigt. Zudem finden die Themen Eingang in den Zieleprozess.

3. Validierung: Beim jährlichen strategischen Zieleprozess diskutieren Führungskräfte die relevanten Themen. Außerdem liefert die Stakeholder-Befragung externes Feedback zu den Inhalten des integrierten Berichts. Themenfelder und Ziele werden dann angepasst, ergänzt oder neu aufgenommen.

Kundenzufriedenheit, Mitarbeiterzufriedenheit, schonender Umgang mit Ressourcen und Reduzierung von Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen sind wie schon in den Vorjahren die wichtigsten Themen für interne und externe Stakeholder. Chancengleichheit und kulturelle Vielfalt sowie nachhaltiges Bauen haben für die Stakeholder an Bedeutung gewonnen. Im Rahmen ihres Wesentlichkeitsprozesses hat die FMG das Thema Digitalisierung als neues wesentliches Thema für die nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung der FMG identifiziert. →





Die konzernweite Wesentlichkeitsanalyse ist ein bedeutendes Instrument des strategischen Nachhaltigkeitsmanagements. Auf dieser Grundlage kann die Geschäftsführung über zentrale Weichenstellungen für eine nachhaltige Entwicklung des Konzerns entscheiden. Sie hilft, die Inhalte für die integrierte Berichterstattung zu identifizieren.

Markenmanagement – Verankerung der Marke »M« schreitet weiter voran

2015 ist einiges passiert in Sachen Marke: Viele Touchpoints am Flughafengelände präsentieren sich nun im neuen Erscheinungsbild. Die hohe Qualität dieser Berührungspunkte mit dem Airport beziehungsweise der Marke schätzen 81 Prozent der Menschen in München und dem Umland, so die Studie von Impact IRC aus dem Oktober 2015. Laut dieser Studie ist die Bekanntheit der Marke durch die deutlich erhöhte Konsistenz im konzernweiten Auftritt innerhalb nur eines Jahres um 14 auf 62 Prozent gestiegen. Auch intern wurde das Markenversprechen sehr viel stärker in Prozesse, Entscheidungen und Neuentwicklungen integriert, beispielsweise

als wichtiger Bestandteil der neuen Qualitäts- und Serviceschulungen. Ein neues, wertiges Duty-free-Konzept – stark angelehnt an den Auftritt der Dachmarke mit regionalem Flair – ist erstmals im neuen Terminal 2-Satelliten zu erleben.

Die Strategie, die Marke »M« als Qualitätszeichen losgelöst vom Standort zu etablieren, geht auf: Durch das neue Off-Campus-Engagement der AeroGround in Berlin beispielsweise wächst die Marke »M« weiter und transportiert die Werte und den hohen Qualitätsanspruch am Standort auch über den Flughafenzaun hinaus.

Innovation und digitale Services entlang der Reisekette

Der Flughafen München verfügt über ein systematisches Innovationsmanagement, um neue, innovative und kundenorientierte Servicelösungen zu entwickeln. Innovationssuchfelder decken dabei die Schnittmenge aus zentralen Kundenbedürfnissen und gesellschaftlichen Megatrends auf.

Das Markenversprechen

→ GRI 4-18



Die FMG möchte das Reiseerlebnis entlang der gesamten Reisekette optimieren und jedem Kunden passgenaue Angebote für sein individuelles Reiseerlebnis bieten. Ein neu geschaffenes Team arbeitet seit 2015 an Lösungen, den gesamten Reiseverlauf mit digitalen Services zu vernetzen und damit komfortabler zu gestalten, beispielsweise mit einer Indoor-Navigation oder einer vereinfachten Parkplatzbuchung.

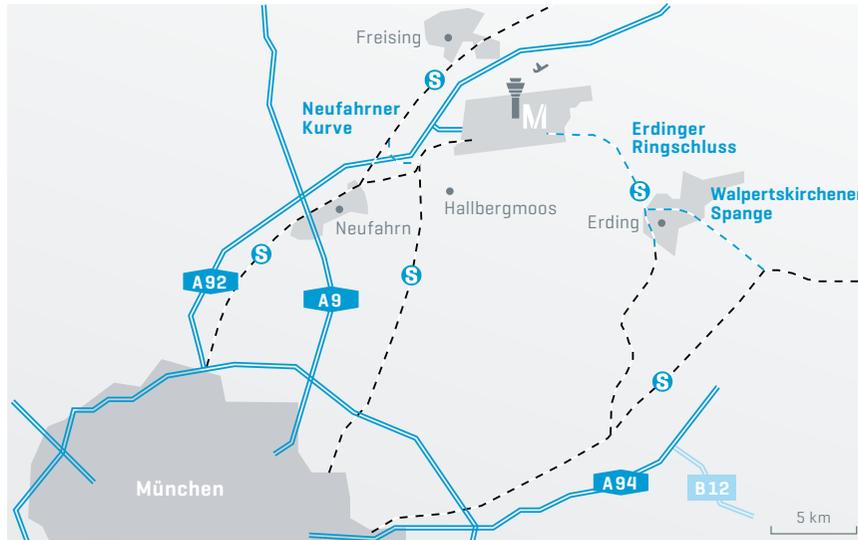
Ausbauplanung

Bedarfsgerechter Ausbau und Infrastrukturplanung

Die Strategie 2025 zeigt zentrale Themen zur Weiterentwicklung des Geschäftsmodells auf und zeichnet auf diese Weise die Meilensteine bis zum Zukunftsbild des Flughafens München. Die FMG möchte die Flughafeninfrastruktur bedarfsgerecht ausbauen, Verkehrsträger miteinander vernetzen und das landseitige Verkehrsangebot erweitern – immer mit Fokus auf die Qualität und Bedürfnisse der Kunden. Negative Auswirkungen auf die

Beispielhafte Innovationen

- 360°-Ansichten des Terminalinneren
- Einführung eines professionellen Reiseblogs
- Exklusives Shopping in den Lounges

Strategie: landseitige Verkehrsanbindung

»

Terminal 2 – das Beste aus zwei Welten ... wenn ein Flughafen und eine Fluggesellschaft partnerschaftlich zusammenarbeiten, kann Großes entstehen.

Terminal 2 Gesellschaft



29
Prozent

der Passagiere
reisten 2015 mit der
S-Bahn an

27

neue Flugzeug-
abstellpositionen
bietet der
T2-Satellit

→ Glossar

Natur und das Flughafenumland werden so gering wie möglich gehalten, beispielsweise mit umfangreichen Ausgleichs- und Lärmschutzmaßnahmen.

Landseitige Verkehrsanbindung: vernetzt über Straße und Schiene

Passagiere und Besucher erwarten eine bequeme und zügige Erreichbarkeit des Flughafens. Deshalb legt die FMG einen strategischen Schwerpunkt auf die Optimierung der Schienenverkehrsanbindung. Seit Jahren begleitet sie dazu die Infrastrukturplanungen des Bundes und der Bayerischen Staatsregierung im Schienennetz der Stadt und Metropolregion München. Ein Drei-Stufen-Plan soll die Anbindung an den Regional- und Fernverkehr sukzessive verbessern. Ziel ist es, künftig über 40 Prozent des Anreiseverkehrsaufkommens über den Schienenverkehr abzuwickeln. 2015 hat die Deutsche Bahn AG als Vorhabenträger des Projekts Erdinger Ringschluss die Planfeststellung für den Bauabschnitt vom Flughafen bis zur Stadtgrenze Erding eingeleitet.

Für die erforderliche Verlängerung des Flughafentunnels ist der Konzern in Vorleistung gegangen und hat die nötigen Planungsleistungen ausgeschrieben.

Die beiden größten deutschen Fernbusunternehmen haben ihr Angebot am Flughafen München im Jahr 2015 deutlich ausgeweitet: MeinFernbus FlixBus und Postbus bieten täglich zusammen über 60 Verbindungen an.

Terminal 1 rüstet sich für die Zukunft

Im T1, dem älteren der beiden Passagierabfertigungsgebäude, stehen umfassende Neuerungen an. Die geplante Erweiterung des T1-Gebäudes zielt darauf, die Attraktivität für Passagiere und Airlines im Non-Schengen-Segment deutlich zu steigern. Das Bauvorhaben erhöht die Kapazität des Terminals 1, schafft neue Retail- sowie Gastronomie-Angebote und verbessert die Passagierabfertigungsprozesse. Durch den Einsatz innovativer baulicher und technischer Systeme soll der Energiebedarf und damit

auch der CO₂-Ausstoß des neuen Gebäudes mindestens 40 Prozent niedriger als im bestehenden Terminal sein. Der Beginn der Baumaßnahmen ist für 2017 vorgesehen.

Terminal 2: Umgestaltung der Ankunftsebene

Im Terminal 2 schreiten die Umgestaltungs- und Modernisierungsarbeiten voran. In insgesamt sechs Bauabschnitten werden die Aufenthaltsqualität sowie das Shopping-, Gastronomie- und Serviceangebot auf der Ankunftsebene verbessert. Weiterhin soll das Bauprojekt im Ankunftsbereich des T2 den Passagierfluss optimieren und gleichzeitig die Orientierung für Fluggäste und Besucher erleichtern.

T2-Satellitengebäude eröffnet pünktlich für den Passagierverkehr

Das Terminal 2-Satellitengebäude öffnete im April 2016 für den regulären Passagierverkehr. Mit dem neuen Abfertigungsgebäude und seinen 27 gebäudenahen



Flugzeugabstellpositionen verfügt der Flughafen München über eine zusätzliche Kapazität von elf Millionen Passagieren pro Jahr. Bei dem Komplex handelt es sich um eines der modernsten Flughafengebäude weltweit und um das erste »Midfield Terminal« an einem deutschen Flughafen: Die Passagiere gelangen vom Terminal 2 über ein unterirdisches Personentransportsystem in weniger als einer Minute zum Satellitengebäude. Der Eröffnung gingen umfangreiche Tests und ein Probebetrieb unter realistischen Bedingungen mit mehreren Hundert freiwilligen »Passagieren« voraus. Über 4.000 Beschäftigte bereiteten sich mit intensiven Schulungen auf ihre künftige Tätigkeit im T2-Satellitengebäude vor. Hinsichtlich Nachhaltigkeit und Energieeffizienz setzt die Erweiterung des Terminals 2 neue Maßstäbe: Es gilt die ambitionierte Zielvorgabe, dass der CO₂-Ausstoß des als »Green Building« konzipierten Gebäudes um 40 Prozent niedriger liegen soll als in den beiden bestehenden Terminals. Die deutliche Reduzierung der Emissionen

wird durch eine Vielzahl von baulichen Maßnahmen erreicht, wie beispielsweise einen Klimapuffer in der Doppelfassade, moderne Quelllufttechnik für die Klimatisierung oder LED-Lichttechnik mit tageslichtspezifischer Dimmung. Während der Baumaßnahmen kam es zu keinen Beeinträchtigungen des laufenden Flughafenbetriebs. Das Satellitengebäude betreibt die Flughafen München GmbH – wie auch das Terminal 2 – als Joint Venture gemeinsam mit der Deutschen Lufthansa AG.

Dritte Start- und Landebahn: eine Entscheidung für die Zukunft

Der Flughafen München wird seine Position im internationalen Luftverkehr sowie seine Bedeutung als Wirtschafts- und Standortfaktor mittel- und langfristig nur halten können, wenn er auch weiterhin mit den Anforderungen seiner Kunden wachsen kann. Doch das Zwei-Bahn-System arbeitet bereits jetzt am Limit. Während der nachfragestarken An- und Abflugwellen im Tages-

verlauf sind die Kapazitäten erschöpft. Die dritte Start- und Landebahn würde die Kapazität von heute maximal 90 auf 120 planbare Flugbewegungen pro Stunde erhöhen und damit den Bedarf für die nächsten Jahrzehnte decken. Ohne die zusätzliche Bahn wäre der heutige Bestand an attraktiven Direktverbindungen gefährdet: Wenn Fluglinien in München keine neuen Verbindungen anbieten können und entsprechend kein Wachstumspotenzial haben, werden sie Flüge auf andere Drehkreuze verlagern.

Wichtige Weiche durch Bundesverwaltungsgericht gestellt

Beim Bau der dritten Start- und Landebahn geht es deshalb um eine zentrale Zukunftsentscheidung für München und für Bayern, mit Wirkung weit darüber hinaus. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat im Juli 2015 eine wichtige Weiche gestellt, indem es die letzten sechs noch anhängigen Beschwerden gegen die Nichtzulassung der

➔ [Web
munich-airport.de/
satellit](http://web.munich-airport.de/satellit)
gulfuerbayern.de

Revision im Verwaltungsstreitverfahren zurückwies. Damit hat die Baugenehmigung rechtsgültige Bestandskraft. Mit einem Urteil bestätigte das höchste deutsche Verwaltungsgericht auch einige der wesentlichen Argumente für das Projekt der dritten Bahn, die in der öffentlichen Diskussion eine große Rolle spielen: den Ausbaubedarf, die Entschädigungsregelungen für die Anwohner und die Vereinbarkeit mit dem Naturschutz.

➔ Web
Planfeststellungs-
beschluss
regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/wirtschaft/luftamt/planfeststellung

Ausbaubedarf höchstrichterlich bestätigt

Grundlage für den Bau der dritten Start- und Landebahn ist die vom Gericht bestätigte Luftverkehrsprognose für München, die die weitere dynamische Entwicklung des weltweiten Flugverkehrs widerspiegelt. Das Drehkreuz München wird davon – den Ausbau vorausgesetzt – mehr als andere deutsche Flughäfen profitieren. Der Grund dafür sind die Stärke der Wirtschaft Bayerns, das Wachstum der Bevölkerung in der Region sowie der hohe Umsteigeranteil. Allerdings bremsen die Engpässe des bestehenden Zwei-Bahn-Systems derzeit die Verkehrsentwicklung deutlich. Erst mit einer dritten Bahn kann es wieder ein bedarfsgerechtes Wachstum geben.

➔ Lärmbetroffenheit
siehe Seite 75

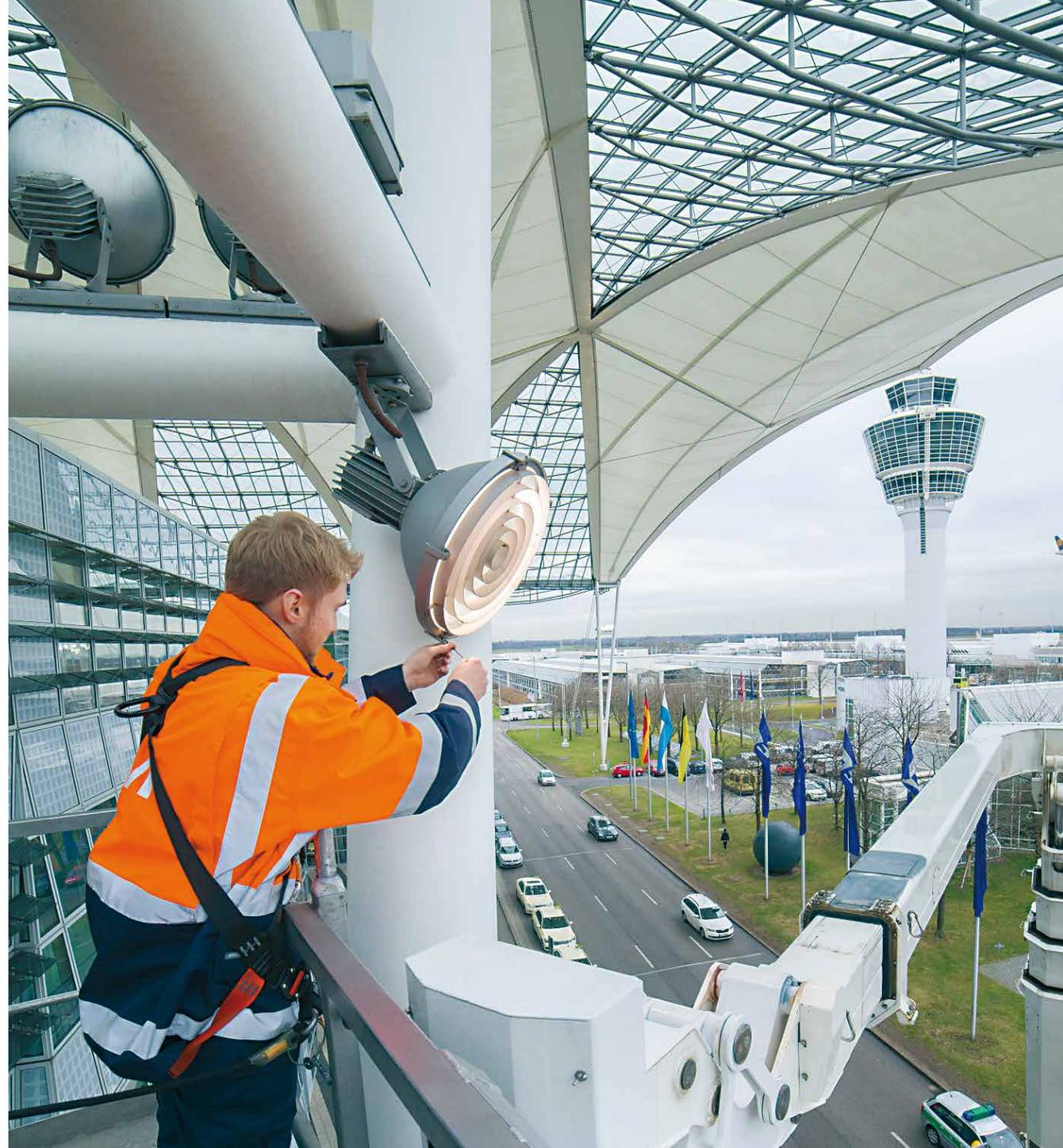
Geringste Betroffenheit im Vergleich zu anderen deutschen Großflughäfen

Das Lärmschutzkonzept für die dritte Bahn wurde vom Bundesverwaltungsgericht ebenso als rechtmäßig anerkannt wie die Bewertung der Luftschadstoffimmissionen und die Entschädigungsregelungen für betroffene Anwohner. Dabei ist unumstritten, dass ein solches Projekt für alle Menschen, die in seiner unmittelbaren Nähe wohnen, eine erhebliche Beeinträchtigung darstellt. Für sie sucht der Flughafen daher faire und verträgliche Lösungen. Tatsächlich gibt es in Deutschland keinen Großflughafen mit weniger Betroffenen. Hinzu kommt, dass die Planfeststellungsbehörde das Entschädigungsgebiet für die dritte Bahn auf das Dreifache vergrößert hat.

➔ Biodiversität
siehe Seite 77

Umweltschutz und Ausgleichsflächen

Die Planungen verstoßen nach Überzeugung des Gerichtes auch nicht gegen europäische Naturschutzrichtlinien.



Durch ein sinnvolles Ausgleichskonzept werden im Zuge des Baus die Biotopflächen nicht kleiner, sondern deutlich größer. Für jeden Hektar, der für den Bau der Bahn benötigt wird (insgesamt 870 Hektar), schafft der Flughafen fast einen Hektar Ausgleich, der ungleich wertvoller ist als der heute dominierende Maisanbau. Schon jetzt gibt es in Bayern beispielsweise kein höherwertigeres Biotop für Wiesenbrüter als die mageren Flughafenwiesen. Sie bilden den zentralen Bestandteil des 2008 ausgewiesenen Europäischen Vogelschutzgebiets.

Gesprächsrunden der Staatsregierung

Die Bayerische Staatsregierung hat das Leipziger Urteil zum Anlass für eine Serie von Gesprächsrunden in der zweiten Jahreshälfte genommen, in denen der Ministerpräsident die wesentlichen Aspekte mit den wichtigsten Beteiligten und Anspruchsgruppen intensiv diskutierte. Dabei wurden die Argumente der Befürworter wie der Gegner des Projekts offen erörtert, um zu einer ausgewogenen Entscheidungsfindung zu gelangen.



Informationsaktivitäten des Flughafens zugunsten des Ausbauvorhabens

Der Flughafen hat nach dem Leipziger Gerichtsurteil eine Reihe von Informationsaktivitäten zugunsten des Ausbauvorhabens gestartet. Mehrere tausend Mitarbeiter sowie viele weitere Unterstützer sprachen sich mit Namen, Foto und einem persönlichen Statement auf der Website www.gutfuerbayern.de für die dritte Bahn aus. Mit diesem Portal wurde 2015 eine Informationsplattform geschaffen, auf der alle Fakten und Neuigkeiten zu dem Ausbauvorhaben aufbereitet, Fragen beantwortet und die zentralen Argumente dargestellt werden. Mit der Auftaktveranstaltung »Get it started« in Form eines motivierenden Theaterstücks thematisierten die Mitarbeiter des Flughafens den Ausbau intern. Bei zahlreichen Stammtischen und Fahrten über die Fläche des geplanten Projekts konnten sich Beschäftigte über alle wesentlichen Aspekte des Vorhabens informieren.

Immer mehr Partner aus der Wirtschaft

Seit sich im Oktober sechzig namhafte Unternehmen und Wirtschaftsverbände mit einem Bekenntnis für den Flughafen ausbau zu Wort gemeldet hatten, sind wöchentlich weltweit agierende Konzerne sowie mittelständische Unternehmen, bayerische Traditionsfirmen und Verbände

hinzugekommen und haben die zügige Realisierung des Ausbauprojekts gefordert. Untermauert wird diese Forderung auch von einer im Oktober veröffentlichten Studie der Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft (vbw), wonach der Flughafen München als Luftverkehrsdrehkreuz mehr als vier Milliarden Euro Wertschöpfung pro Jahr und fast 70.000 Arbeitsplätze in ganz Bayern sichert. Der Bau der dritten Bahn würde über 15.000 weitere Arbeitsplätze schaffen. Bei einem Verlust der Position als internationales Luftverkehrsdrehkreuz (»Hub«) hingegen würden 17.000 Arbeitsplätze wegfallen und die Wettbewerbsfähigkeit Bayerns im Ganzen leiden.

Perspektiven schaffen

Die Aktivitäten des Flughafens sowie der Wirtschaft zum Ausbau des Münchner Flughafens sind auch in der Politik auf Zustimmung gestoßen. Zahlreiche Mandatsträger und Regierungsmitglieder haben sich bereits für die dritte Bahn ausgesprochen. Die Flughafen München GmbH stand 2015 in einem intensiven Dialog mit allen Verantwortlichen und warb engagiert für das wichtige Zukunftsprojekt. Mit der Planung, dem höchst Richterlichen Urteil und den Informationsmaßnahmen zugunsten der dritten Bahn hat der Flughafen die Voraussetzungen für eine Entscheidung geschaffen, die nun bei den drei Gesellschaftern liegt.

→ IHK-Studie
siehe Seite 52



Die Top Five-Maßnahmen des Nachhaltigkeitsprogramms [➔ Ausführliches Programm im Web: \[munich-airport.de/NHprogramm\]\(http://munich-airport.de/NHprogramm\)](http://munich-airport.de/NHprogramm)

Themenfelder	Initiativen	Maßnahmen	Status 2015	Maßnahme Ende
Infrastrukturentwicklung und nachhaltiges Bauen	3. Start- und Landebahn	Betreuung des Verfahrens 3. Start- und Landebahn vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof und vor dem Bundesverwaltungsgericht zur Erreichung der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses	100 %	2015 abgeschlossen
Kundenorientierung	Sicherstellung der notwendigen Qualität und Effizienz des Standorts Flughafen München	Weiterentwicklung, Betrieb, Monitoring und Koordination der konzernweiten Qualitätsmanagementsysteme (ASQ, Dialogmanagement etc.)	fortlaufend	fortlaufend
		Fortführung und Weiterentwicklung Qualitäts- und Serviceoffensive (5-Star-Programm)	fortlaufend	fortlaufend
Landseitige Verkehrsanbindung	Mittelfristige Verbesserung der Schienenanbindung	Unterstützung des Projekts Neufahrner Kurve	bedarfsorientiert	2018
		Unterstützung des Planfeststellungsverfahrens Erdinger Ringschluss (Flughafen-Stadt Erding)	bedarfsorientiert	2018

/Leistungsportfolio

Alle Leistungen für Fluggesellschaften aus einer Hand und ein umfassendes Portfolio aus Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen mit höchster Qualität für Passagiere und Kunden: So zeichnet sich der Flughafen München aus und schreibt damit eine Erfolgsgeschichte.



Aviation

Das Aviation-Business ist das Kerngeschäft der FMG. Der FMG-Geschäftsbereich Aviation verantwortet, initiiert und vermarktet die Luftverkehrsinfrastruktur und -dienstleistungen für Airlines und Passagiere unter Mitwirkung von Behörden und weiteren Beteiligten.

Der Flughafen München ist als Drehkreuzflughafen positioniert. Umsteiger, also Passagiere, die über München an ihren Zielort fliegen, profitieren beispielsweise von der hohen Servicequalität, der niedrigen Mindestumsteigezeit (Minimum Connecting Time) und von nahtlosen Reiseabläufen.

Für Airlines ist der Münchner Flughafen nicht nur als Drehkreuz, sondern auch für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen attraktiv. Der höchste Anteil an Geschäftsreisenden im innerdeutschen Vergleich sowie ein wirtschaftlich überdurchschnittlich starkes Einzugsgebiet sprechen für seine hohe Standortqualität.

Wer profitiert von der Hub-Funktion?



Der gelegentliche Incoming-Kunde

13 %



Der geschäftliche Vielflieger

21 %



Der internationale Urlaubsumsteiger

18 %



Der geschäftliche Umsteiger

17 %



Der treue Urlaubskunde

31 %

Um auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu bleiben, ist die Verfügbarkeit von Zeitfenstern für Starts und Landungen, sogenannten Slots, der entscheidende Erfolgsfaktor. Ausschlaggebend hierfür ist ein bedarfsgerechter Ausbau der Start- und Landebahnkapazitäten.

Rund 41 Millionen Passagiere, Rekordergebnis bei der Fracht und Wachstum der Flugbewegungen

Im Jahr 2015 wurde erneut ein Passagierrekord erzielt: Rund 41 Millionen Reisende – im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung um 3,2 Prozent – nutzten den Flughafen München. Im europäischen Vergleich behauptete der Münchner Airport damit Rang 7 unter den passagierstärksten Flughäfen. Ein wichtiger Treiber dieser positiven Entwicklung war der Anstieg der durchschnittlichen Sitzplatzauslastung der Flugzeuge auf 76,6 Prozent.

Auch die Luftfracht schloss das Geschäftsjahr auf hohem Niveau ab: Mit einem Wachstum von über zehn Prozent auf 336.162 Tonnen erzielte die Ground-Handling-Gruppe ein Ergebnis weit über dem deutschen Trend der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen [ADV] mit durchschnittlich 0,1 Prozent.

Mit Beginn der Sommerflugplanperiode 2015 trat die erwartete Trendwende bei den Flugbewegungen ein. Die Zunahme um circa zwei Prozent in der Sommersaison ließ das Jahreswachstum um 0,9 Prozent auf 379.911 Starts und Landungen ansteigen, trotz massiver Einschränkungen aufgrund der durch Streiks verursachten Flugausfälle. Die günstige Entwicklung bei den Flugbewegungen bestätigt sich durch die zusätzlichen 11.000 zum Sommerflugplan 2016 angemeldeten Starts und Landungen.

Erfolgsmodell Drehkreuz

An einem Drehkreuz werden Flüge effizient und ressourcenschonend gebündelt. Das ermöglicht viele Verbindungen mit einem Minimum an eingesetzten Flugzeugen.

Beispiel: Verknüpfung von zehn Flughäfen

Punkt-zu-Punkt



90 Flüge

Drehkreuz



18 Flüge

Flughafen München: attraktives Drehkreuz im Herzen Europas

Auch 2015 wuchs das Streckennetz des Flughafens München weiter. So nahm die iranische Mahan Air Flüge nach Teheran auf und Kuwait Airways bediente nach langer Pause wieder die Strecke München-Kuwait City. Insgesamt konnten sechs neue Airlines akquiriert werden, darunter eine Frachtfluggesellschaft. Im Kontinentalverkehr ab München vergrößerte die Deutsche Lufthansa ihr Angebot. Außerdem bot bmi regional mit der Stationierung von drei Flugzeugen in Kooperation mit der Lufthansa weitere Zubringerdienste innerhalb Europas an.

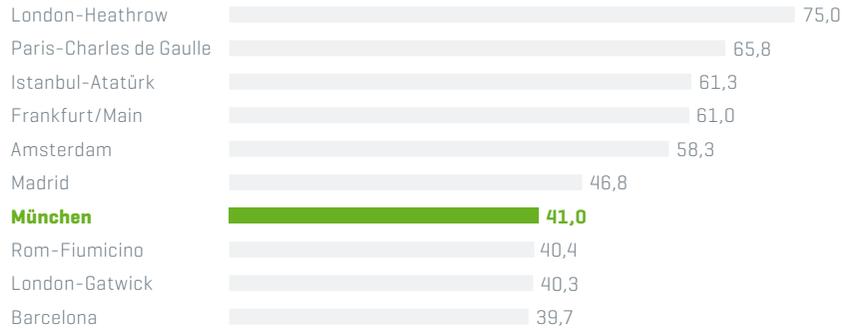
Die drei Fernverbindungsziele mit dem größten Passagieraufkommen 2015 waren Dubai, New York und Abu Dhabi. Mit der Stationierung einer Langstreckenmaschine von Condor verzeichnete die touristische Langstrecke

→ Glossar

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

München im europäischen Vergleich 2015

Passagierzahlen in Millionen



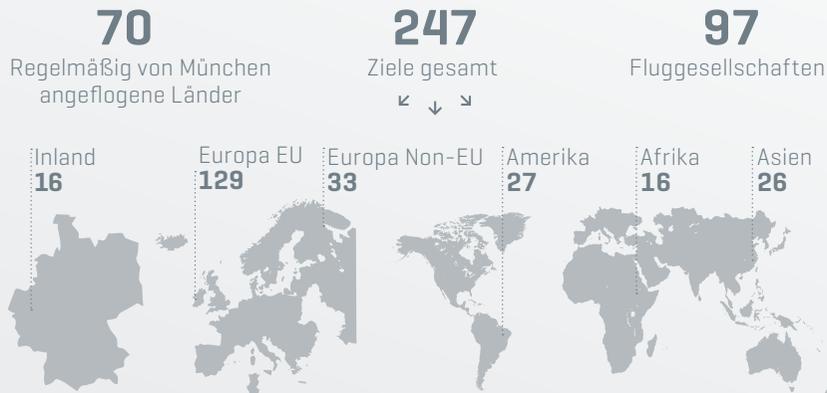
Stand: 31. Dezember 2015 / Quelle: Airports Council International (ACI)

Die Top-Umsteiger



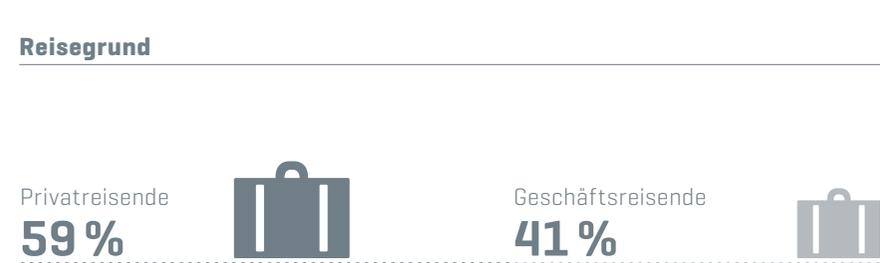
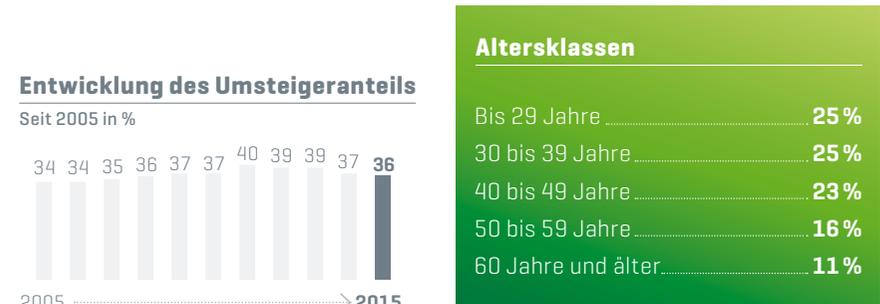
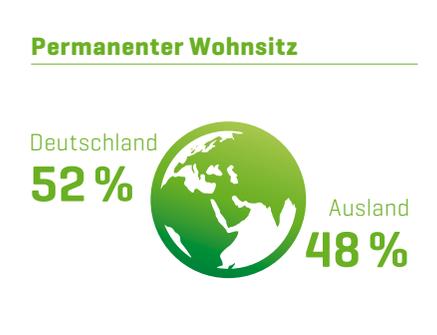
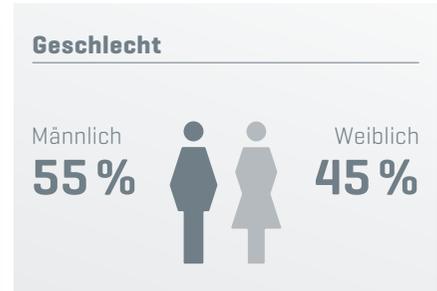
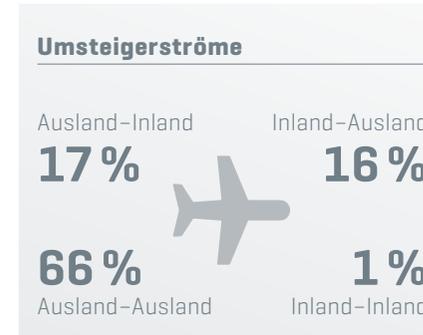
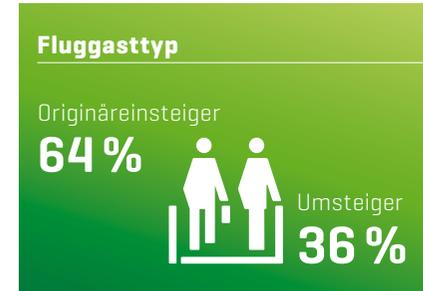
Die meisten Umsteiger stammen aus Deutschland, gefolgt von den USA, Italien, Frankreich, Polen, Großbritannien, Kanada, Spanien, Rumänien und Schweden. Insgesamt kommt die Mehrheit der Hub-Passagiere aus dem Ausland.

Ziele im regelmäßigen Verkehr¹⁾



¹⁾ Linien- und Pauschalreiseverkehr – nur Passagierdienste

Passagierstruktur im Jahr 2015





Bei unserem Tun stellen wir den Kunden in den Mittelpunkt – die Faszination Fliegen trägt dabei auch zur Begeisterung der Mitarbeiter bei.

Geschäftsbereich Aviation



Highlights 2015

- **41 Millionen** Passagiere
- **336.162 Tonnen** Luftfracht
- **6 neue Airlines** am Airport

deutliche Zuwächse. Im Kontinentalverkehr lagen die europäischen Metropolen London, Paris und Madrid ganz vorn.

Bedarfsgerechte Kapazitätsanpassung dringend nötig

Das Passagierwachstum – besonders im Terminal 1 mit einer Steigerung um deutlich über acht Prozent – verschärft die Kapazitätsengpässe am Flughafen München weiter. Auch für 2016 zeichnet sich dort eine überproportionale Entwicklung ab. Neben einem dritten täglichen Emirates-Flug nach Dubai eröffnet die Low-Cost-Airline Transavia ab dem Sommerflugplan 2016 eine Basis mit vier Flugzeugen in München. Im Interkontinentalmarkt ist darüber hinaus mit einer Ausweitung des Streckenangebots nach Nordamerika, in die Karibik, den Nahen Osten sowie nach Asien und Afrika zu rechnen. Ein wichtiger Schritt zur Bewältigung der steigenden Nachfrage und zur Sicherung der hohen Qualität in München wird die Inbetriebnahme des T2-Satellitengebäudes 2016 sein.

Mit dem Start der Transavia-Basis sind die Möglichkeiten zur Stationierung hochfrequenter Kontinentaldienste in München im Prinzip erschöpft. Das Problem von Engpässen wird immer gravierender. Vor allem während der stark

nachgefragten sechs An- und Abflugwellen an Werktagen sind kaum mehr Slots verfügbar. Das Start- und Landebahnsystem stößt durch das Wachstum im Jahr 2015 und die absehbare Entwicklung 2016 noch deutlicher an seine Grenzen.

Sicherheitsstandards auf höchstem Niveau

Das Thema Sicherheit ist für Flughäfen von übergeordneter Bedeutung. Neben der Luftsicherheit (Airport Security) haben der sichere Betrieb von Luftfahrzeugen und deren Abfertigung (Airport Safety) oberste Priorität. Gerade vor dem Hintergrund steigender Verkehrszahlen liegt das Augenmerk darauf, Unfällen und Gefahrensituationen mit geeigneten Prozessen und Systemen vorzubeugen.

Mit den Regularien für die Zertifizierung von Flughäfen aus dem Jahr 2014 verfolgt die EU das Ziel, die Sicherheitsstandards zu harmonisieren und damit ein einheitlich hohes Sicherheitsniveau an allen europäischen Verkehrsflughäfen zu schaffen. In diesem Prozess muss der Flughafen München eine auf den Forderungen der EASA (European Aviation Safety Agency) basierende Zertifizierung erlangen. Auf dem Prüfstand stehen die flugbetriebsrelevanten Anforderungen bei Infrastruktur, Betrieb und Organisation. Ebenso wird ein funktionierendes

Neue Bestmarken im dritten Quartal

Rekord-Quartal



Rekord-Monat



Mit knapp zwölf Millionen Fluggästen wurden zwischen Juli und September so viele Passagiere wie noch nie zuvor in einem Quartal gezählt. Der August ist mit knapp vier Millionen Fluggästen nun neuer Rekord-Monat des Flughafens.

→ Glossar

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

Die Welt zu Gast in München

Zum G7-Gipfel im oberbayrischen Schloss Elmau trafen im Juni 2015 bedeutende Staats- und Regierungschefs zusammen. Bei der Koordination, Steuerung und Sicherung der An- und Abreise bewiesen FMG, Tochtergesellschaften und Behörden, dass sie sicherheitssensible Großereignisse professionell abwickeln und gleichzeitig die hohen Qualitätsstandards im Regelflugbetrieb gewährleisten.

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

Safety-Management-System am Standort vorausgesetzt. Die Übergangsfrist einschließlich des abgeschlossenen Zertifizierungsprozesses läuft bis Ende 2017. Auch nach der Zertifizierung wird die Einhaltung der Standards am Münchner Airport überwacht.

»Follow the Greens«

Der Flughafen München erprobte im Rahmen von SESAR (Single European Sky ATM Research) ein neues Verfahren zur Steuerung von Flugzeugen auf dem Boden. Ziel dieses europäischen Forschungsprojekts ist die Optimierung und Harmonisierung des europäischen Luftverkehrsmanagements. Nach einem Testlauf 2013 mit Piloten prüften im Frühjahr 2015 nun Mitarbeiter im Tower verschiedene »Follow the Greens«-Szenarien. Das System kann die drei verschiedenen Quellen, aus denen sich die Darstellung der Verkehrslage speist, auf einem Touchscreen vereinen: Bodenradar, elektronisches Flugstreifen- und Befeuerungssystem. Die Mitarbeiter erhalten intelligente Routenvorschläge, die sie dann annehmen oder modifizieren. Für die Piloten deutlich sichtbar weisen grüne Leuchten auf der Rollwegmittellinie den Weg zur Position. Gerade unter schlechten Sichtbedingungen bringt das neue Verfahren eine merkbare Arbeitsentlastung für die Vorfeldkontrolle.

→ Glossar

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

Im Einsatz für die Sicherheit – die Flughafenfeuerwehr

Die Flughafenfeuerwehr ist mit zwei Wachen am Münchner Airport präsent und erreicht jeden Punkt auf den Start- und Landebahnen innerhalb von maximal 180 Sekunden nach Auslösen eines Alarms. Die kurze Reaktionszeit entspricht den höchsten Anforderungen (Kategorie 10) der Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO und wird damit den hohen Sicherheitsstandards am Flughafen München gerecht. Die Flughafenfeuerwehr ist auf dem Campus nicht nur für den Brandschutz zuständig, sondern auch im Rettungsdienst tätig.

Unter realistischen Bedingungen kann die Münchner Flughafenfeuerwehr an Deutschlands modernster Anlage zur Flugzeugbrandbekämpfung trainieren. Zusätzlich wurde im letzten Jahr eine neue Brandsimulationsanlage errichtet, die speziell für Übungen erfahrener Einsatzkräfte geeignet ist.

Erfolgreiches Biotopmanagement trägt zur Verhütung von Vogelschlag bei

Kollisionen von Luftfahrzeugen mit schwergewichtigen Vögeln oder Vogelschwärmen stellen eine Gefahr für die

Sicherheit des Flugbetriebs dar. Die FMG steht deshalb mit den relevanten Partnern und Institutionen in intensivem Dialog, insbesondere den Airlines, der Deutschen Flugsicherung, regionalen und übergeordneten Behörden sowie dem DAVVL (Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e. V.). Speziell geschulte Mitarbeiter nehmen während der gesamten Betriebszeit die Bird-Control-Aufgaben auf dem Flughafengelände wahr und wehren mögliche Gefahren durch Vögel ab. Der Münchner Airport betreibt außerdem ein spezielles Biotopmanagement, um flugsicherheitsrelevante Vogelarten fernzuhalten. So wurde auf den Grünflächen um die Start- und Landebahnen eine unattraktive Vegetation angesät. Da Mähvorgänge Vögel anlocken, werden diese Flächen so wenig wie nötig gepflegt. Eine weitere Maßnahme ist beispielsweise die Vermeidung größerer Wasserflächen.

Niedrige Vogelschlagrate am Flughafen München

Der Münchner Airport hält in Hinblick auf die Vogelschlagverhütung ein sehr hohes Sicherheitsniveau. Die Statistik des DAVVL weist für den Flughafen München seit vielen Jahren vergleichsweise niedrige Vogelschlagraten (Vogelschlagmeldungen pro 10.000 Flugbewegungen) aus. In den Lufträumen Area 1 und Area 2, die dem Flughafenbereich zugeordnet werden, waren die Vogelschlagraten im Jahr 2015 im Bundesschnitt um 75 beziehungsweise 212 Prozent höher als am Flughafen München.

Vogelschlagrate	Area 1	Area 2
München im Jahr 2015	1,54	0,24
Deutsche Verkehrsflughäfen im Jahr 2015 im Durchschnitt	2,70	0,75

Quelle: Vogelschlagstatistik DAVVL (Stand 03.03.2016)
Area 1: Start 0-500 Fuß über Grund bzw. Landung 200-0 Fuß über Grund
Area 2: Start 501-1.500 Fuß über Grund bzw. Landung 1.000-201 Fuß über Grund



Commercial Activities

Der FMG-Geschäftsbereich Commercial Activities spricht mit seinen Dienstleistungen sowohl Geschäfts- als auch Endkunden an. Er entwickelt, vermarktet und verwaltet Einzelhandel und Gastronomie in den Terminals sowie im München Airport Center (MAC). Das Angebot umfasst außerdem die Services rund ums Parken sowie Werbung und Events auf dem Flughafengelände. Commercial Activities leistet dadurch einen maßgeblichen Beitrag zum Non-Aviation-Umsatz der FMG sowie zur Positionierung des Münchner Flughafens als internationales Drehkreuz und attraktiver Marktplatz. Ein zentraler Erfolgsfaktor ist sein Markenimage: Kunden schätzen den Flughafen München als innovativen Standort mit unverwechselbarem bayerischen Flair und höchster Qualität der Dienstleistungen. Geschäftskunden wie Werbetreibende oder Mieter der Verkaufsflächen nutzen den Airport zur Platzierung ihrer Angebote und Marken.

Airport City: shoppen und schlemmen

Auch die beiden hundertprozentigen FMG-Tochtergesellschaften eurotrade und Allresto tragen entscheidend dazu bei, die Flughafenwelt für die Kunden erlebbar zu machen. So betreibt die eurotrade Flughafen München Handels-GmbH 67 Retail-Stores in den Verkaufsbereichen Duty-free/Travel Value, Presse und Souvenirs, Fashion, Uhren, Schmuck und Accessoires sowie kleine gastronomische Einheiten.

Für kulinarische Vielfalt am Flughafen München sorgt die Allresto Flughafen München Hotel und Gaststätten GmbH. Sie führt rund 85 Prozent aller gastronomischen Einrichtungen am Münchner Airport. Der Qualitätsstandard der internationalen, deutschen und bayerischen Küche spiegelt sich in hohen Platzierungen bei den Skytrax World Awards und der großen Beliebtheit bei den Gästen wider. Die Allresto ist außerdem für das

Konferenzzentrum municon zuständig. Die fünf Mitarbeiterkantinen und das Hilton Munich Airport werden auf Basis eines Managementvertrags von dem Caterer Eurest Deutschland GmbH beziehungsweise von Hilton Worldwide betrieben.

Bayern und die Welt – starke Marken auf internationalem Parkett

Der Flughafen München ist bestrebt, ein stimmiges Verhältnis von Verkehrs- und Verkaufsfläche sowie die passende Branchen- und Markenmischung zu präsentieren. Internationale und starke Marken sowie eine eigene, bayerische Identität mit hohem Wiedererkennungswert stehen dabei im Vordergrund. Dieses Konzept setzt sich auch mit der Eröffnung des T2-Satellitenterminals fort: Im neuen Abfertigungsgebäude verkörpert der »zentrale Marktplatz« mit ausgewählten gastronomischen Betrieben und Einzelhandelsgeschäften bayerische Tradition und Münchner Lebensgefühl.

➔ Web
www.eurotrade.org

munich-airport.de/allresto

munich-airport.de/shopping

Satellitengebäude bringt neue Gastronomie und Shops zum Airport

Schlemmen

- Speisekammer: Schuhbecks zweites »Platzl«
- Backstube: exklusive Brotvariationen
- Hans im Glück: Burger-Restaurant
- Lenbachs: Tapas und Drinks an der Towerbar
- Bubbles Seafood & Wine Bar: Seafood, Sushi und edle Tropfen
- Sissi und Franz: modernes Kaffeehaus
- Amo: italienisches Restaurant mit Kaffeebar

Shoppen

- Steiff: Traditionsmarke für Kinderspielzeug
- Picard: hochwertige Lederwaren
- Victoria's Secret: bekanntestes Lingerie-Label der Welt
- Van Laack: Herrenausstatter für höchste Ansprüche

Onlinebuchung Parkplatz

Passagiere und Besucher haben die Möglichkeit, ihren Parkplatz über eine neue Plattform bequem online zu buchen und direkt zu bezahlen. Dabei können sie individuelle Optionen wie Terminalnähe und Tarif schon im Voraus wählen und von günstigen Online-Angeboten profitieren.

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

[munich-airport.de/
real-estate](http://munich-airport.de/real-estate)

»Full Service«: Parkangebot mit mehr Komfort

10,6 Millionen Fahrzeuge wurden 2015 auf den knapp 36.000 Stellplätzen in den 14 Parkhäusern und auf weiteren Parkflächen am Flughafen München gezählt. Dies entspricht einer Steigerung von fünf Prozent gegenüber dem Vorjahr. Mit der Neuausrichtung unter dem Aspekt »Full Service« erfahren die Kunden erhöhten Parkkomfort, sei es durch die Onlinebuchung oder das Kundenservice-Center. Zum Portfolio gehört auch das »Komfort- und Sicherheitsparken« im P20, das vor allem bei Vielfliegern, Firmenkunden und Geschäftsleuten beliebt ist. Mit der Einführung ressourcenschonender Barcodetickets statt der herkömmlichen Magnetstreifentickets sowie der Installation von LED-Leuchten im P81 sind bei der Weiterentwicklung des Parkangebots auch Aspekte der Nachhaltigkeit berücksichtigt worden.

Zentraler Marktplatz ist Publikumsmagnet

Das MAC-Forum zwischen den Terminals ist die größte überdachte Freifläche Europas. Passagiere und Besucher können in dieser einzigartigen Umgebung regelmäßig besondere Events erleben.

- »Surf & Style« – bereits zum fünften Mal echtes Strandfeeling im MAC-Forum
- Ein Golf-Parcours mit dem längsten »Charity-Putt« der Welt

- Mittlerweile schon Tradition: der Wintermarkt mit öffentlicher Eisfläche zum Jahresende

Auch Werbekunden finden am Münchner Airport ein hochwertiges Umfeld vor: Sie erreichen kaufkräftige Zielgruppen und können hohe Kontaktzahlen inmitten der besonderen Flughafenatmosphäre realisieren. Ein Garant für Publikumswirksamkeit ist beispielsweise die Großflächenwerbung auf der Westfassade des Terminals 2. Werbekunden haben weiterhin die Möglichkeit, ganze Räume und Exponatflächen in den Terminals zu inszenieren. Die durchgehende Vermarktung des MAC-Forums im Jahr 2015 unterstreicht die wirtschaftliche Attraktivität dieses zentralen Marktplatzes im Airport.

Real Estate

Der Geschäftsbereich Real Estate entwickelt, vermarktet und betreibt alle auf dem Campus und außerhalb des Flughafens gelegenen Immobilien und Grundstücke. Als Immobilienstandort bietet der Flughafen München neben einem qualitativ hochwertigen städtebaulichen

Gesamtkonzept viele Möglichkeiten zur prominenten Platzierung in hochfrequentierten Lagen. Nachhaltige Neubaukonzepte und eine urbane, stadtähnliche Infrastruktur bilden die Basis für eine erfolgreiche Positionierung am Markt. Gleichzeitig ist das konsequente, am Lebenszyklus einer Immobilie ausgerichtete Gebäudemanagement ein zentraler Bestandteil der Immobilienstrategie des Flughafens München.

Immobilienentwicklung in Abstimmung mit der Region

Die wirtschaftliche und gesellschaftliche Einbindung des Flughafens München in die Region ist eine der Grundprämisse des unternehmerischen Handelns der FMG. Speziell die vier Gemeinden Freising, Hallbergmoos, Marzling und Oberding, aber auch die Stadt Erding als Große Kreisstadt, sind bei ihrer Gewerbepolitik darauf bedacht, nicht durch Entwicklungen am Flughafen eingeschränkt zu werden. Deshalb definiert der Flughafen als Zielgruppe seiner Immobilienentwicklung nur Unternehmen, die entweder die »Premiumadresse Flughafen« suchen oder einen großen Bedarf am internationalen Streckennetz des Münchner Airports haben.

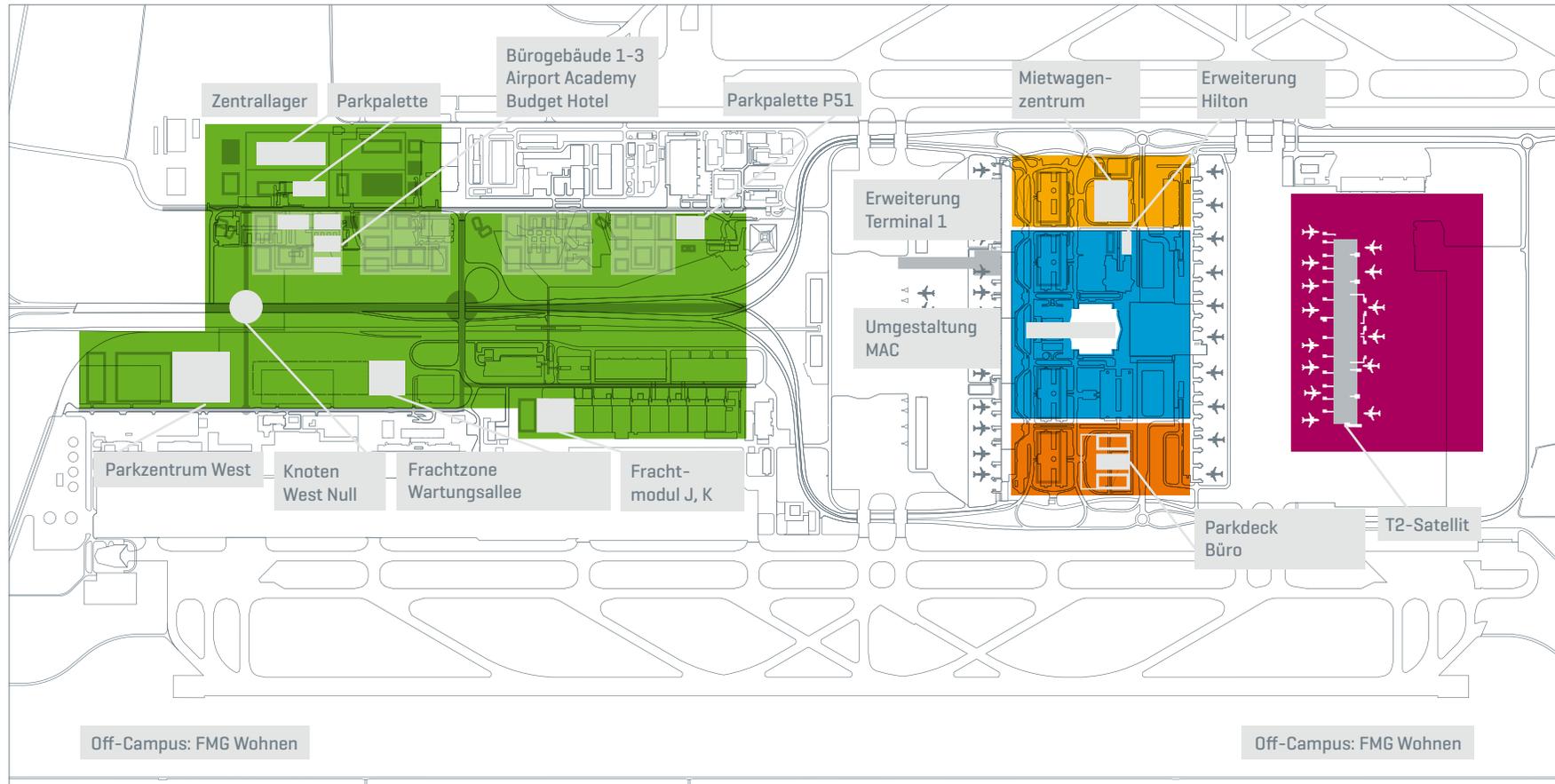


Der Flughafen München kombiniert als 5-Star-Airport optimale Verkehrsanbindung mit nachhaltiger Immobilienentwicklung zu einem Top-Immobilienstandort mit hoher Wahrnehmung für Premium-Marken.

Geschäftsbereich Real Estate



Immobilienstrategie 2025 – ausgewählte Projekte



Ziele

1. Immobilienwirtschaftliche Absicherung des Kerngeschäfts Luftverkehr
2. Optimale Ausnutzung der bereits kommerziell genutzten Flächen
3. Erwirtschaftung substanzierender Erlösbeiträge durch Immobilienentwicklung
4. Berücksichtigung von Interessen der Region

- AirSite Center
- AirSite Nord
- AirSite Ost
- AirSite Süd
- AirSite West

AirSites: attraktive Immobilienstandorte mit lagespezifischen Entwicklungsarealen

- Die AirSite Center bildet das kommerzielle Herzstück des Flughafens München, bestehend aus Terminal 1, München Airport Center (MAC) und Hilton Hotel.
- Die AirSite Ost umfasst neben den Gates des Terminals 2 auch das Satellitengebäude für das Terminal 2 mit einer Fläche von über 125.000 Quadratmetern.
- Die Projekte der AirSite Süd und AirSite Nord liegen direkt zwischen Terminal 1 und 2 – mit dem für Fluggesellschaften so wichtigen Direktzugang zu den Gates.

Auf einer Bruttogeschossfläche von circa 55.000 Quadratmetern können dort unter anderem hochmoderne Büros und Konferenzräumlichkeiten entstehen.

- Mit der AirSite West soll auf circa 50 Hektar Fläche ein neuer »Stadtteil« mit großem Entwicklungspotenzial entstehen. Das urbane Konzept stellt die Grundlage für hohe Aufenthaltsqualität und erfolgreiches Business dar. Büros, Handel, Logistik, Gastronomie und Hotellerie – die Vielfalt bildet eine lebendige Mischung in einem großzügig angelegten Quartier.

MAC- Forum

Europas größte
überdachte Freifläche

8.800 Quadratmeter

Anbau Hilton
Munich Airport

Ständige Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur

Modernisierung München Airport Center

Das München Airport Center wird täglich von vielen Tausend Menschen frequentiert: Reisenden, Besuchern, Abholern und Mitarbeitern der zahlreichen ansässigen Unternehmen. Dieses kommerzielle Herzstück des Flughafens soll noch attraktiver und moderner gestaltet werden. Im Vordergrund stehen bessere Wegebeziehungen, eine Steigerung des Erlebnischarakters und eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit.

Arbeitsplatz der Zukunft

Zahlreiche Gebäude auf dem Campus sind schon fast 30 Jahre alt. Der sich hieraus ergebende Handlungsbedarf wurde im Rahmen einer Büroraumstrategie untersucht. Diese bedarfsgerechte und auf zukünftiges Wachstum ausgelegte Planung der Büroflächen für den eigenen Bedarf des Flughafen München Konzerns wurde 2015 angestoßen. Insbesondere neueste Trends in der Büroraumgestaltung sowie die nachhaltige Ausführung der Baumaßnahmen stehen im Vordergrund der Überlegungen.

Airport Academy zieht um

Die Verlegung der Airport Academy zurück auf den Campus ist ein zentraler Baustein der Markenentwicklung. Die Schulungs- und Trainingseinrichtung der FMG soll in einem modernen Neubau untergebracht werden, dessen

Räumlichkeiten auch anderen am Flughafen München ansässigen Unternehmen zur Verfügung stehen. Die Planungen haben 2015 begonnen und werden 2016 vorangetrieben.

Hilton Munich Airport wächst

Das Hilton Munich Airport Hotel wird seinen Gästen ab 2017 ein neues Konferenzzentrum und zusätzliche 162 Zimmer bieten. Nur 155 Tage nach der Grundsteinlegung wurde 2015 bereits das Richtfest für den Erweiterungsbau gefeiert. Die Eröffnung ist für das erste Quartal 2017 geplant. Die Innenräume sind nach dem Motto »Mountain Hub« gestaltet: Natürliche und regionale Werkstoffe verdeutlichen den Bezug zur oberbayerischen Alpenlandschaft.

FMG schafft Wohnraum

Der auch aus dem Wachstum der Beschäftigtenzahlen entstandene Druck auf die lokalen Wohnungsmärkte soll durch das Engagement der FMG im Wohnungsbau gemildert werden. Auf eigenen Grundstücken und in enger Abstimmung mit den Nachbargemeinden Hallbergmoos und Oberding wurden in einer ersten Phase sozial verträgliche Wohnraumkonzepte für auf dem Campus beschäftigte Arbeitnehmer entwickelt. Geplant sind aktuell 600 Wohneinheiten. Darüber hinaus werden in einer späteren Projektphase weitere Wohnangebote auf fremden Grundstücken geschaffen, auch in Kooperation mit externen Partnern.





Ground-Handling-Gruppe: 2015 in Zahlen

- **18,9 Millionen** abgefertigte Gepäckstücke
- **109 Tonnen** Durchschnitts-MTOM
- **22 Millionen Tonnen** abgefertigtes MTOM
- **3,5 Millionen** abfliegende Passagiere abgefertigt
- **97 Prozent** Pünktlichkeit
- **90.000 Tonnen** abgefertigte Frachtmenge

Participations, Services & External Business

AeroGround: Airlines schätzen Qualität und umfangreiches Leistungsangebot

Die AeroGround Flughafen München GmbH ist Marktführer im Bereich der Bodenverkehrsdienstleistungen am Flughafen München. Sie arbeitet mit den Schwestergesellschaften aerogate und Cargogate in der Ground-Handling-Gruppe zusammen und bietet alle land- und luftseitigen Services rund um die Flugzeug-, Passagier- und Frachtabfertigung aus einer Hand an. Rund 2.050 Mitarbeiter fertigten 2015 täglich bis zu 330 Flugzeuge ab. Die AeroGround war dabei äußerst verlässlich: 97 Prozent der von ihr abgefertigten Flüge starteten pünktlich.

Die Ground-Handling-Gruppe zählt rund 100 Airlines zu ihren Kunden: Fluggesellschaften aus den großen Luftfahrtallianzen Star Alliance, SkyTeam und oneworld Alliance, aber auch bündnislose Airlines sowie zahlreiche Frachtfluggesellschaften. 2015 konnte die AeroGround ihren Kundenstamm um fünf Partner erweitern sowie bereits bestehende Abfertigungsverträge verlängern.

Consulting und Expansion

Die AeroGround nutzt das Wachstumspotenzial im internationalen Luftverkehr, indem sie außerhalb des Flughafens München expandiert. Weltweit unterstützen die Münchner Experten Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften in Fragen der Bodenabfertigung. Neben der Intensivierung internationaler Consultingaktivitäten in Zusammenarbeit mit der FMG zielt die Strategie der AeroGround darauf, Bodenabfertigungslizenzen an anderen Flughäfen zu erhalten. Mit Erfolg, denn 2015 erhielt die AeroGround eine Lizenz zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen Berlin-Schönefeld mit einem Volumen von jährlich rund 5.500 Flugzeugen. Die Lizenz ist bis 2022 gültig und wird bei Eröffnung des neuen Berliner Airports [BER] auf diesen übertragen.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Expansionsstrategie ist der ständige Ausbau des 2013 gegründeten europäischen Ground-Handling-Netzwerks »ground.net«. Neben den AeroGround-Partnern Goldair Handling aus Griechenland und AAS Airline Assistance Switzerland traten 2015 die GH Italia und die skandinavische Aviator dem strategischen Bündnis bei. Ziel für die kommenden Jahre ist es, die führende Ground-Handling-Allianz in Europa zu werden, um Airline-Kunden für mehrere Standorte gültige Verträge anbieten zu können.

aerogate: Passenger Services und Flight Operations

Die aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH ist als Mitglied der Ground-Handling-Gruppe am Flughafen München für die Passagierabfertigung, den Gepäckzustelldienst, den Betrieb von Lounges, den Arrival-Service, die Ramp-Supervision sowie den Betrieb einer IATA-Ticketagentur zuständig. Bei der Passagierabfertigung konnte aerogate im Terminal 1 einen Marktanteil von knapp 60 Prozent vorweisen. Im Jahr 2015 fertigten rund 500 Mitarbeiter über 31.000 Flüge und mehr als drei Millionen Passagiere ab. Mit über 50 Auszubildenden zu Servicekauleuten im Luftverkehr ist aerogate der größte Ausbilder in diesem Beruf am Standort.

Cargogate: Fracht- und Lagerungshandling

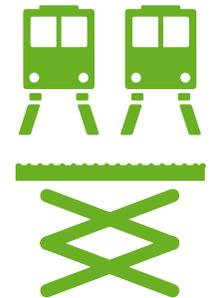
Die Cargogate Flughafen München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH betreibt seit 1975 Frachthandling am Flughafen München. Sie ist für den Umschlag und die Lagerung der Luftfracht sowie die Dokumentation und die Abwicklung von Zollformalitäten zuständig. Über 60 Prozent der Luftfrachtkunden und damit knapp ein Drittel der ankommenden beziehungsweise abgehenden Luftfracht wurden von den rund 220 Mitarbeitern abgefertigt. Der Zentralvertrieb der AeroGround gewann 2015 einen wichtigen Neukunden für die Ground-Handling-Gruppe: Eine große chinesische Frachtfluggesellschaft bietet seit 31. März 2015 fünfmal pro Woche eine regelmäßige Verbindung nach Tianjin in China und weiter nach Shanghai an.

Ground Handling: starker Hublifter



oder

2
Waggons für
Personentransport



Seit Sommer 2015 ist ein neuer Hublifter bei der AeroGround im Einsatz. Der »Champ350« transportiert Lasten von bis zu 35 Tonnen.

- Web aeroground.de
- ground.net
- aerogate.de
- cargogate.de

➔ Glossar

➤ Web

efm.aero/infogate-systems.demedicare-m.de**EFM: rangieren und enteisen**

Die EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH ist mit rund 150 Mitarbeitern für das Rangieren, Enteisen und Klimatisieren von Flugzeugen zuständig. In der Wintersaison 2014/2015 führte die EFM rund 185.000 Rangiervorgänge und 8.426 Enteisungen durch. Die Vorjahreswerte 2013/2014 lagen bei 179.000 Rangiervorgängen und witterungsbedingt nur 5.700 Enteisungen. Der Anstieg bei den Rangiervorgängen lässt sich vor allem auf die höheren Abflugzahlen zurückführen.

Der verantwortungsvolle Umgang mit der Umwelt ist ein zentrales Qualitätsmerkmal der EFM. Daher hat die Gesellschaft den Umweltschutz in ihr Qualitätsmanagement, das bereits seit 1997 nach ISO 9001 zertifiziert ist, eingebunden. Eine Zertifizierung nach ISO 14001 besteht seit 2003.

Neue Serviceleistungen von InfoGate

Die InfoGate Information Systems GmbH bietet mit dem eigenentwickelten System »InfoGate« mehrsprachige, videobasierte Kundenkommunikation sowie etliche digitale Informations-, Buchungs- und Navigationsservices. InfoGate-Kommunikationsterminals stehen flächendeckend an mehr als 50 Standorten auf dem gesamten Flughafen-Campus. Passagiere und Besucher finden neben personenbesetzten Informationsschaltern auch Counter vor, an denen sie per Live-Videokonferenz Auskunft von Flughafenmitarbeitern erhalten. 2015 wurde das Produktportfolio erweitert: Video-Stationen an den Vorfahrten der Terminals ermöglichen es Passagieren mit Bewegungseinschränkungen, Kontakt zum »Mobility Service« aufzunehmen.

Die FMG-Tochter vermarktet ihr Informationssystem auch außerhalb des Münchner Flughafens. Zum Kundentamm zählen führende internationale Unternehmen aus den Marktsegmenten Energie, Handel und Projektentwicklung oder dem Hotelgewerbe sowie andere Flughäfen im In- und Ausland. Die InfoGate arbeitet

kontinuierlich an innovativen Servicekonzepten und wird die bewährten Geräte auch an zahlreichen Standorten im neuen T2-Satellitengebäude installieren.

MediCare garantiert medizinische Versorgung

Immer mehr Patienten nutzen das Angebot der MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH (MediCare). Die Notfallambulanz der MediCare 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.

2015 erhielt die MediCare die Genehmigung für den Erweiterungsbau der AirportClinic M, des medizinischen Kompetenzzentrums mit den Fachgebieten Orthopädie und Urologie. Damit werden die Aufnahmekapazitäten und das medizinische Behandlungsangebot vergrößert. Eröffnung und Inbetriebnahme sind für 2017 geplant.

Aktivitäten im internationalen Geschäft**2015 berieten die FMG-Experten unter anderem folgende Flughäfen:**

- ▼
- Maskat und Salalah, Oman
- Doha, Katar
- Jeddah und Riad, Saudi-Arabien
- Belo Horizonte, Brasilien
- Ashgabat, Turkmenistan

▼ Auch am eigenen Standort in München wurden aufgrund der Inbetriebnahme des Satellitenterminals Beratungsleistungen erbracht, um einen reibungslosen operativen Betrieb zu ermöglichen.

Internationales Geschäft: von München in die Welt

Für die Koordination aller internationalen Aktivitäten in Bezug auf Beratungsleistungen, Managementleistungen sowie Trainingsleistungen der Flughafen München GmbH ist die Stabsstelle »Internationales Geschäft« zuständig. Weltweit beraten mehr als 70 Experten Flughafenbetreiber und Regierungen im Bereich Planung, Betrieb und Management von Flughäfen. Kernthemen sind die Betriebsvorbereitung, Inbetriebnahme und der Umzug in neue Flughafeninfrastruktur. Auch im Bereich Flughafenplanung, Betriebsoptimierung und Effizienzsteigerung bringen die Münchner Experten ihre jahrelange Erfahrung ein. Bis heute unterstützten die Berater der FMG bereits mehr als 40 internationale Großprojekte in über 20 Ländern.

Auch am Standort München erbrachte das Team 2015 Beratungsleistungen im Zuge der Fertigstellung des Terminal 2-Satelliten, um eine reibungslose Eröffnung und einen problemlosen operativen Betrieb zu garantieren.

Überblick über das Produktportfolio

- Strategisches und operatives Flughafenmanagement
- Flughafen-/Terminalplanung (Masterplanung und Funktionsplanung)
- Operativer Flughafenbetrieb
- Kommerzielle Flughafenentwicklung inklusive Airport City (Non-Aviation-Entwicklung)
- Operational Readiness and Airport Transfer (ORAT)
- Training und Personalqualifizierung

Ausgewählte internationale Beratungsprojekte

- **Maskat und Salalah/Oman:** Operational Readiness and Airport Transfer (ORAT) für die beiden Flughäfen in Salalah und Maskat. Der Flughafen Salalah wurde im Juni 2015 erfolgreich eröffnet.
- **Singapur:** Unterstützung des Münchner »Sister Airports« bei der Vorbereitung für die Inbetriebnahme des neuen Terminals 4 sowie bei der Nachrüstung von Pre-Conditioned-Air-Units zur Klimatisierung der Flugzeuge während der Bodenabfertigung
- **Peking/China:** Unterstützung bei der Planung des neuen Mega-Flughafens
- **Rio de Janeiro/Brasilien:** Operational Readiness and Airport Transfer (ORAT) der Terminalerweiterung am Flughafen Rio Galeão in Vorbereitung auf die Olympischen Spiele 2016
- **Tokio und Sendai/Japan:** Beratungsleistungen für das Gewinnerkonsortium im Ausschreibungsprozess für den Betrieb des Flughafens in Sendai
- **Palmerola/Honduras:** Beratungsleistungen für Gewinnerunternehmen im Ausschreibungsprozess für die Konzession des neuen honduranischen Hauptstadtflughafens in Palmerola. Die FMG wird den neuen Betreiber in den kommenden fünf Jahren bei der Planung, dem Bau, der Inbetriebnahme und dem Betrieb unterstützen.
- **Doha/Katar:** Prozessoptimierung, Kommerzialisierung und Flughafenmasterplanung im Nachgang zur erfolgreichen Eröffnung im Jahr 2014
- **Ashgabat/Turkmenistan:** Operational Readiness and Airport Transfer (ORAT) für turkmenische Luftfahrtbehörde in Zusammenarbeit mit Baufirma POLIMEKS

40
Groß-
projekte

in über 25 Ländern

mehr als
20
Jahre

internationale
Erfahrung

Die Top Five Maßnahmen des Nachhaltigkeitsprogramms Ausführliches Programm im Web: munich-airport.de/NHprogramm

Themenfelder	Initiativen	Maßnahmen	Status 2015	Maßnahme Ende
Digitalisierung	Digitalstrategie – Digitale Angebote	Ausweitung/Optimierung der digitalen Assets in den Terminals zur Prozessunterstützung [z. B. EasyPass, InfoGate]	30% ■■■■■■■■	2017
Infrastrukturentwicklung und nachhaltiges Bauen	Bedarfsorientierte und wirtschaftliche Entwicklung der Immobilie Flughafen	Erweiterung des Fünf-Sterne-Airport-Hotels (Hilton) in der AirSite Center	30% ■■■■■■■■	2017
Kundenorientierung	Optimierung des Endkundenangebots in Bezug auf die landseitigen Mobilitätsangebote	Integration der strategischen landseitigen Verkehrskonzepte und -produkte (Schiene, Fernbusse, Carsharing) in die langfristigen Parkbedarfskonzepte	50% ■■■■■■■■	2016
Off-Campus-Wachstum	Weiterentwicklung des Leistungsportfolios und der Aktivitäten Off-Campus	Erwerb von Flughafenbeteiligungen und Ausdehnung des Off-Campus-Geschäfts	fortlaufend	fortlaufend
Vernetzung der Verkehrsträger (Seamless Travel)	Entwicklung eines passenden Informations-/Produkt- und Dienstleistungsangebots	Bestimmung des Produkt- und Dienstleistungsangebots für den neuen Vertriebskanal entlang der Reisekette	geplant	2016

→ GRI 64-26

/ Dialog und gesellschaftliche Verantwortung

Verbindung leben heißt für den Flughafen München auch, offen miteinander zu kommunizieren. Aufgrund seiner Bedeutung für Wirtschaft, Gesellschaft und die Region sucht er in seiner Rolle als »Corporate Citizen« aktiv den Dialog und Austausch mit allen Interessengruppen.



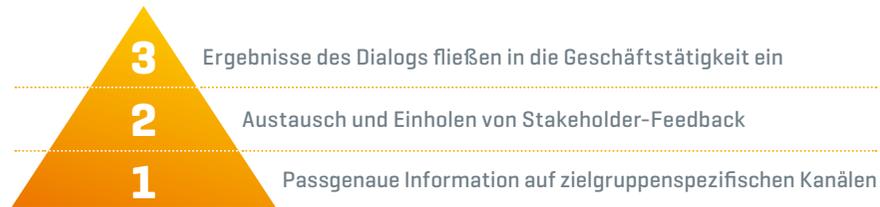
Dialog mit den Anspruchsgruppen

Die Markenbotschaft des Flughafens München lautet »Verbindung leben«. Nur gemeinsam mit seinen Stakeholdern kann sich das Unternehmen allen Herausforderungen stellen und erfolgreich Zukunft gestalten. Die FMG verfolgt deshalb ein dreistufiges Konzept des Stakeholder-Dialogs, fördert Transparenz und schafft auf diese Weise gesellschaftliche Akzeptanz.

Information, Diskussion und neue Themen

Auf der **ersten Stufe** geht es um die Information der verschiedenen Gruppen. Dazu wurden auf die jeweiligen Interessen zugeschnittene Kommunikationsinhalte definiert und passende Kommunikationsformate entwickelt.

Stufen des Stakeholder-Managements



Stakeholder-Umfeld



Zentrale Anspruchsgruppen

Airlines, Geschäftspartner, Medien, Mitarbeiter, Passagiere und Besucher, Politik und Behörden, Region, Verbände und Organisationen

Beispiele aus zentralen Anspruchsgruppen

Anwohner, Bieter, Endkunden, Gesellschafter, Gesellschaft/ Öffentlichkeit, Immobilienwirtschaft, Interessenten, Lieferanten, Luftverkehrsbranche, Mieter, Ministerien, Pächter, regionale Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung

Kommunikationskanäle

Online

- Flughafen-App
- Social Media
- Internet: www.munich-airport.de
- Ausbauhomepage: www.gutfuerbayern.de
- Intranet
- Live-Chat mit Geschäftsführung
- Plattform Fluglärmüberwachung
- Newsletter

Öffentlichkeitsarbeit

- Publikationen [z. B. integrierter Bericht]
- Pressetermine und -mitteilungen
- Marketing-Kooperationen
- Airport-Touren

Dialog

- Konferenzen, Tagungen
- Messen
- Betriebsversammlungen
- Mitarbeiterbefragung
- Mitarbeitergespräche
- Passagierbefragung
- Terminaldienst, InfoGate-Counter
- Dialogmanagement
- Persönliche Gespräche

Gremien

- Fachgespräche und Expertenrunden
- Gremien und Ausschüsse
- Parlamentarische Abende
- Nachbarschaftsbeirat
- Fluglärmkommission
- Flughafenforum

→ GRI G4-18
GRI G4-24
GRI G4-25
GRI G4-26

Unter den Maßnahmen sticht der integrierte Bericht hervor, den die FMG für das Geschäftsjahr 2015 bereits zum sechsten Mal veröffentlicht. Er vereint die Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung in einer zentralen Publikation und spricht alle Zielgruppen gleichermaßen an.

Auf der **zweiten Stufe** verfolgt der Flughafen das Ziel, Stakeholder bei für sie wichtigen Themen in Diskussionen und auch Entscheidungen miteinzubeziehen. Dieser direkte Austausch wird zunehmend wichtiger werden, da soziale Medien jeder Person die Möglichkeit geben, Informationen und Meinungen unmittelbar zu publizieren. Da der Flughafen seine Stakeholder gezielt befragt und ihre Meinung bei offenen Fragen berücksichtigt, schafft er die Basis für Vertrauen und langfristige Akzeptanz. Der Flug-

hafen München folgt dieser Prämisse beispielsweise mit der jährlichen Befragung der Leser des integrierten Berichts. Damit wird zum einen die Akzeptanz des Berichts überprüft, zum anderen die Bedeutung konkreter Themen für die Stakeholder ermittelt.

Auf der **dritten Stufe** berücksichtigt der Flughafen München die Anregungen und Rückmeldungen der Stakeholder für seine Geschäftstätigkeit. Die Anspruchsgruppen konfrontieren die FMG häufig mit neuen relevanten Themen und wirken so für das Unternehmen wie ein Spiegel der Gesellschaft. Auf diese Weise können Inhalte und Trends rechtzeitig erkannt, externes Wissen genutzt, eigene Positionen vermittelt und Konflikte entschärft werden.

Das Unternehmen als Teil der Gesellschaft

Als »Corporate Citizen«, das heißt als ein in der Gesellschaft bewusst verantwortlich handelndes Unternehmen, nimmt der Flughafen München die Themen, die seinen Anspruchsgruppen wichtig sind, fortlaufend auf und begreift den Dialog als Chance, sein unternehmerisches Handeln weiter nachhaltig zu entwickeln.

Im Jahr 2015 hat die FMG den Dialog mit ihren Stakeholder-Gruppen unternehmensintern überprüft, diskutiert und aktualisiert. Diese Analyse lieferte Erkenntnisse darüber, wie die Ansprüche und Erwartungen der zentralen Anspruchsgruppen bedient werden.

➔ Web
munich-airport.de/stakeholder



Pressearbeit steht für Transparenz und Information

Die Medien sind eine zentrale Anspruchsgruppe der FMG. Eines der wichtigsten Medienevents des vergangenen Geschäftsjahres war die Jahrespressekonferenz am 27. März 2015, bei der die Finanz- und Verkehrszahlen des Unternehmens präsentiert und aktuelle Branchentrends aufgezeigt und erläutert wurden. Das ganze Jahr über thematisiert das Presseteam die strategischen Botschaften des Konzerns, greift diese in öffentlichen Mitteilungen auf und fördert so den gesellschaftlichen Dialog. Beispielsweise wurde die Ausbauplanung des Flughafens in zahlreichen Interviews mit dem Vorsitzenden der Geschäftsführung erläutert. Die daraus resultierende umfangreiche Berichterstattung in bedeutenden Printmedien informierte die Öffentlichkeit regelmäßig und detailliert zum Flughafenausbau.

Ein weiterer Schwerpunkt der Pressearbeit war die mediale Kommunikation der Fortschritte beim Bau des T2-Satellitengebäudes. Neben zahlreichen Baustellenbesichtigungen für ausgewählte Medienvertreter organisierte die Presseabteilung auch einen großen Medientermin, bei dem am 20. Oktober 2015 das Gastronomie- und Einzelhandelsangebot in dem neuen Passagiergebäude vorgestellt wurde.

über
110.000
Fans auf Facebook

➤ Web
[facebook.com/
flughafenmuenchen](https://facebook.com/flughafenmuenchen)

[twitter.com/
muc_airport](https://twitter.com/muc_airport)

[instagram.com/
munich_airport](https://instagram.com/munich_airport)

[plus.google.com/
+MunichairportDe-
flughafen-muenchen](https://plus.google.com/+MunichairportDe-flughafen-muenchen)



Die Pressearbeit des Flughafens wurde 2015 in einer Umfrage der Dr. Doebelin Gesellschaft für Wirtschaftsforschung mbH bei Wirtschaftsjournalisten für die »Beste Wirtschaftskommunikation« gewürdigt und erzielte in dieser Kategorie den 1. Rang unter 31 bayerischen Unternehmen und Verbänden.

Tausende »Likes« für den Airport

Auch 2015 hat der Flughafen München seine Aktivitäten in den sozialen Medien intensiviert und seine Präsenz auf Facebook, Twitter, Instagram und Google+ weiter ausgebaut.

Der Facebook-Auftritt zählte Ende 2015 über 110.000 Fans, die Beiträge des Social-Media-Teams kommentierten oder Geschichten und Bilder zum Flughafen München teilten. Zu den Top-Beiträgen und Posts gehörten die seit Anfang 2015 etablierten »Flashback Fridays« mit nostalgischen Rückblicken in die Flughafengeschichte, die Ankunft des Airbus A350, die Rolle des Flughafens beim G7-Gipfel sowie der Airport Day.

Erlebniswelt Flughafen

Nachvollziehbar und authentisch informierte das Team von Public Affairs die Besucher aus erster Hand und gewährte Einblicke hinter die Kulissen des Airports. Das Interesse

an den Flughafen-Touren und den Angeboten im Besucherpark war auch 2015 ungebrochen groß. An den parallel zum Wintermarkt stattfindenden Lichterfahrten durch den beleuchteten Airport-Campus nahmen 4.500 Besucher teil. Außerhalb des Standorts intensivierte das Team der Öffentlichkeitsarbeit die Präsenz auf Regionalmessen und zahlreichen weiteren Publikumsveranstaltungen in Bayern.

Seit Juni 2015 ist im Besucherpark der neue Themenspielplatz für kleine Gäste geöffnet und erfreut sich bereits großer Beliebtheit. Die einzelnen Kontinente laden mit Spielgeräten im jeweils landestypischen Design zu einer Entdeckungsreise von München in die Welt ein.

Präsenz im politischen Raum

Die Stabsstelle »Politische Angelegenheiten« vertritt die Interessen des Münchner Flughafens auf EU-Ebene sowie Bundes- und Landesebene. Im Fokus stehen relevante Institutionen der Europäischen Union, die Bundesregierung, der Bundestag, die Bayerische Staatsregierung, der Bayerische Landtag und auch der Münchner Stadtrat. Neben der kontinuierlichen Kontaktpflege finden regelmäßig Informations- und Diskussionsveranstaltungen in Brüssel, Berlin und München statt. Darüber hinaus sind Vertreter des Flughafen München Konzerns in den Fachausschüssen

Airport Day

Der erste Airport Day am Flughafen München war ein voller Erfolg: Rund 20.000 Gäste erlebten die Faszination Flughafen hautnah und inspizierten historische Luftfahrzeuge sowie große Transport- und Frachtflieger – von außen und direkt an Bord. Publikumsmagnet war die viermotorige Breitling Super Constellation aus den 50er Jahren, die damals für Transatlantikflüge der Deutschen Lufthansa eingesetzt wurde.



und Arbeitsgruppen von Branchenverbänden wie der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) oder des Airports Council International (ACI) tätig.

Partnerschaftliche Entwicklung

Regionalbüro verbindet Flughafen und Region

Eine gute Zusammenarbeit mit der Region ist für den Erfolg des Flughafens München unerlässlich. Dafür schaffte der Münchner Airport vor dreizehn Jahren mit seinem Regionalbüro die notwendigen Voraussetzungen. Es ist als Stabsstelle direkt der Geschäftsführung zugeordnet und versteht sich als Brücke zwischen dem Flughafen und dem Umland: Einerseits bringt das Regionalbüro die Botschaften der Flughafen München GmbH in die Region, andererseits trägt es die Wünsche und Bedürfnisse der Nachbarn in das Unternehmen. Großen Anklang fand 2015 wieder der Regionalempfang: 350 Gäste aus der Region folgten der Einladung des Flughafens und nahmen die Möglichkeit zum gegenseitigen Austausch und offenen Dialog wahr.

Der Flughafen München aus Sicht seiner Nachbarn

Das Regionalbüro der Flughafen München GmbH hat im Frühsommer 2015 das Meinungsforschungsinstitut TNS Infratest mit einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage beauftragt. Nach den demoskopischen Untersuchungen aus den Jahren 1995, 2003 und 2010 ist die neue Erhebung bereits die vierte Umlandbefragung. Schwer-

punktmäßig fand die Umfrage in den flughafennahen Landkreisen Erding und Freising statt, hinzu kamen einige Gemeinden in den Landkreisen Landshut, Dachau, München und Ebersberg. 2015 wurden insgesamt 2.441 Bürger in 43 Gemeinden telefonisch befragt.

In der aktuellen Studie wurden die guten Bewertungen des Flughafens und der Region aus dem Jahr 2010 in den meisten Punkten bestätigt und teilweise sogar übertrufen: So gaben 80 Prozent der Befragten an, dass die Ansiedlung des Flughafens für sie persönlich sehr positiv beziehungsweise überwiegend positiv war. Auch die Tatsache, dass sich der Flughafen München zu einem bedeutenden europäischen Luftverkehrsdrehkreuz entwickelt hat, wurde von einer deutlichen Mehrheit der Flughafen-anrainer ausdrücklich begrüßt. Knapp zwei Drittel der Befragten werteten den Betrieb des Drehkreuzes für sich persönlich als überwiegend oder sehr positiv. Bezogen auf die gesamte Flughafenregion sahen drei von vier Befragten vorwiegend positive Effekte. Im Hinblick auf die Auswirkungen für die bayerische Wirtschaft schätzten sogar 87 Prozent der Befragten den Flughafenbetrieb als sehr positiv oder überwiegend positiv ein.

**80
Prozent**

der Befragten sehen die Ansiedlung des Flughafens positiv



Unser Motto ›Verbindung leben‹ ist im Regionalbüro seit vielen Jahren gelebte Praxis. Wir verstehen uns als Brückenbauer zwischen Flughafen und Region. Tag für Tag geben wir dem Flughafen im Umland ein sympathisches Gesicht.

Regionalbüro



➤ [Download Politikbrief munich-airport.de/publikationen](https://www.munich-airport.de/publikationen)

Umlandbefragung 2015

Wie beurteilen Sie alles in allem die Flughafenansiedlung für Sie persönlich?

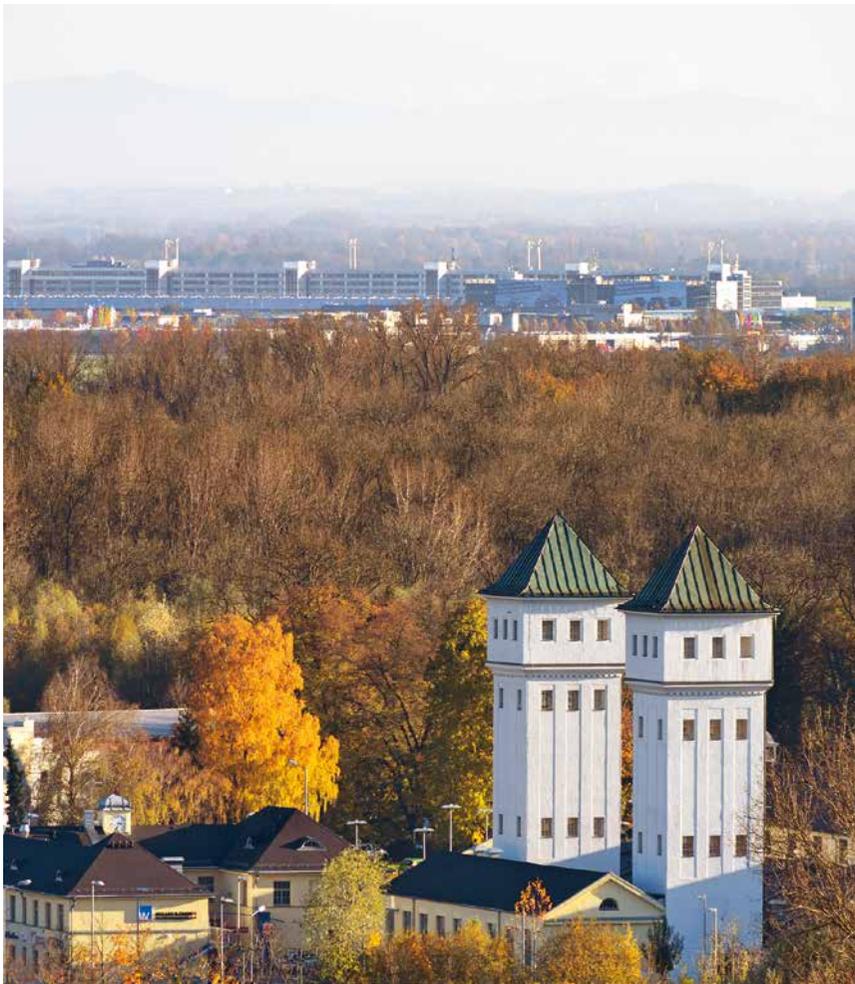


Basis: Alle Befragten | n = 2.441

Werte: Anteil an den gültigen Nennungen in %

➤ Web
munich-airport.de/de/company/dialog/gruppen/region/imageanalyse

➤ Web
erding-tourist.de



Insgesamt zeigte sich die Bevölkerung mit den Lebensverhältnissen in der Flughafenregion sehr zufrieden. Ausdrücklich positiv fiel die Einschätzung der wirtschaftlichen Lage und des Angebots an Schulen und Kindergärten aus. Großen Handlungsbedarf hingegen sahen die Befragten vor allem bei den Themenfeldern Wohnen und Verkehr. Die Wertschätzung der hohen Lebensqualität in der Flughafenregion machte sich auch in der sehr ausgeprägten Heimatverbundenheit bemerkbar: Über 90 Prozent der Befragten gaben an, gerne an ihrem jetzigen Wohnort zu leben.

Förderung von Tourismus und Infrastrukturprojekten

Auch über andere Kanäle nimmt der Flughafen München am Geschehen in der Region teil. Eine intensive Kooperation besteht mit dem »Tourismusregion Erding e. V.«. Seit 2012 ist der Flughafen München Mitglied des Vereins und engagiert sich so für den Tourismus in der Region.

Seit 2014 unterstützt der Flughafen München außerdem die Initiative »Pro B15neu«. Die Aktionsgruppe engagiert sich für eine zügige und umweltgerechte Fertigstellung der Bundesstraße B15neu, eines der wichtigsten landseitigen Infrastrukturprojekte in der Flughafenregion.

Umlandfonds

In Mio. €/Fondsvolumen: 100 Mio. €



Schon seit zehn Jahren fungiert der Nachbarschaftsbeirat als wichtiges Informations- und Dialogforum zwischen Flughafen und Umland. 2008 richteten die Gesellschafter der FMG auf Anregung des Nachbarschaftsbeirats einen Umlandfonds zur Förderung kommunaler Verkehrsprojekte ein. Der Fonds soll als Ausgleich für etwaige 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. Aus dem Umlandfonds werden die Nordumfahrung Erding und – auf 13,5 Millionen Euro begrenzt – die Westtangente Freising gefördert. Darüber hinaus wurde beschlossen, eine Straßenverbindung zwischen Berglern und Eitting im Landkreis Erding und – mit einem Höchstbetrag von vier Millionen Euro – die Westtangente Moosburg zu unterstützen. Aus diesem Budget wurden bereits im Vorfeld – unabhängig vom Baubeginn der dritten Start- und Landebahn – je fünf Millionen Euro für die Nordumfahrung Erding und die Westtangente Freising zur Verfügung gestellt und auch bereits größtenteils abgerufen. Die Mittel für Freising sind bereits vollständig ausbezahlt.

Wertschöpfung

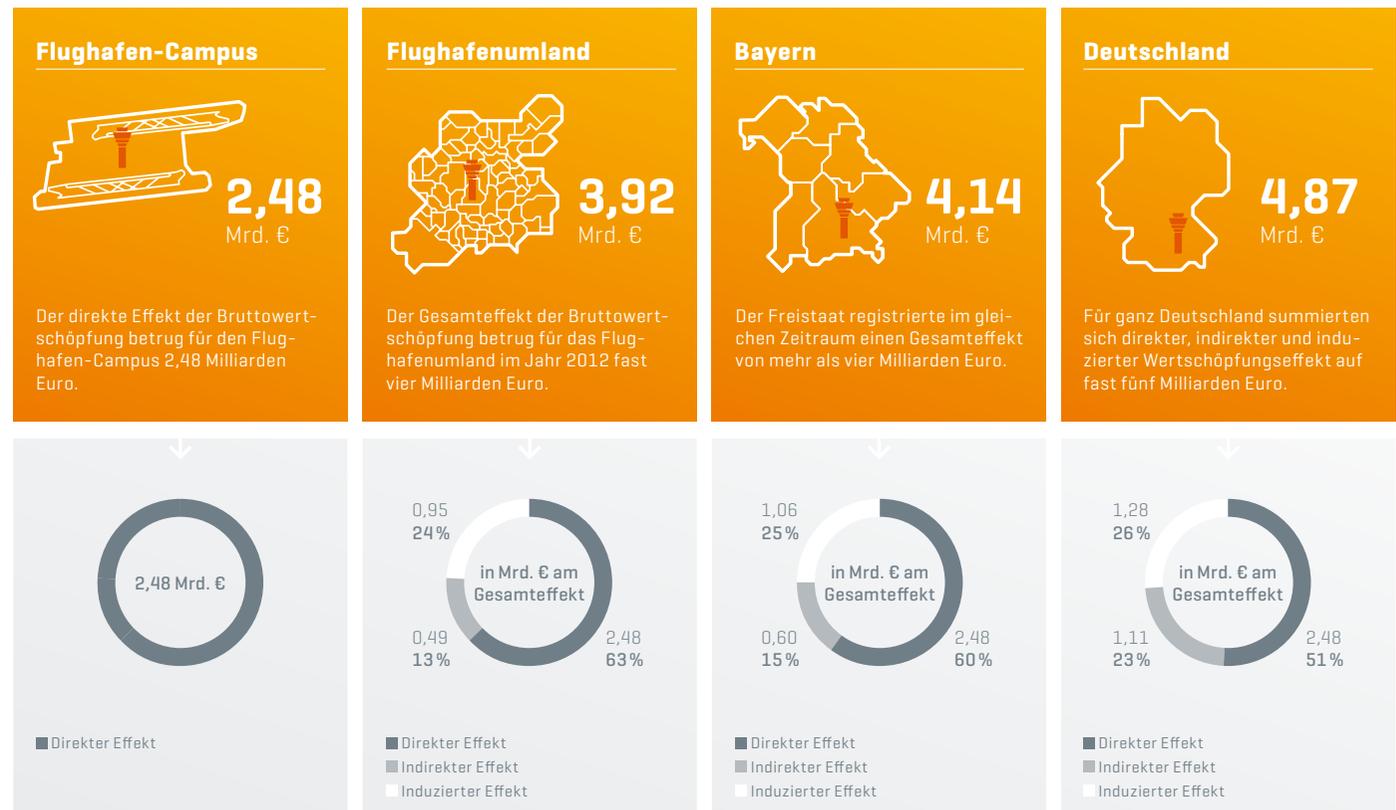
Bedeutender Arbeitgeber in der Region

Mit 8.285 Mitarbeitern¹⁾ ist der Flughafen München Konzern nach der Deutschen Lufthansa AG der zweitgrößte Arbeitgeber am Standort. Der benachbarte Arbeitsagenturbezirk Freising, der auch die Landkreise Dachau, Ebersberg und Erding umfasst, weist seit vielen Jahren eine der niedrigsten Arbeitslosenquoten Deutschlands auf. Die durchschnittliche Quote in Höhe von 2,1 Prozent entspricht praktisch einer Vollbeschäftigung und spiegelt auch im Jahr 2015 die große Bedeutung des Flughafens München für den regionalen Arbeitsmarkt wider.

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

Wie viel Wohlstand der Airport schafft

Effekte	Kurzbeschreibung
Direkte Effekte	Sämtliche Wertschöpfung durch die wirtschaftlichen Aktivitäten am Flughafen München. Aus der direkten Wertschöpfung werden Löhne und Gehälter entrichtet.
Indirekte Effekte	Die Summe der Wirkungen in einem Untersuchungsraum, welche sich aufgrund von Vorleistungslieferungen aus dem Untersuchungsraum an Unternehmen am Flughafen München ergeben.
Induzierte Effekte	Wirtschaftliche Aktivitäten mit Wertschöpfungswirkung im Untersuchungsraum, welche sich aufgrund des Konsums aus Einkommenszahlungen am Flughafen München ergeben.



➤ Web www.nachbarschaftsbeirat.de

➔ Nachhaltigkeitskennzahlen siehe Seite 157

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

Die Warengruppenstruktur der Flughafen München GmbH

- Büro- und sonstige Gemeinkosten
- Hilfs- und Betriebsstoffe
- IT
- Marketing
- Allgemeine Dienstleistungen
- Instandhaltung/Instandsetzung
- Fahrzeuge, Anlagen und Maschinen
- Halb-, Werkzeuge
- Elektro-, Automatisierungs- und Prozessleittechnik
- Energie
- Bau und Planung

➔ vbw-Studie
siehe Seite 33



Ökonomischer Nutzen

Die ökonomischen Auswirkungen des Flughafens München auf sein Umfeld sind vielschichtig. Grundsätzlich wird zwischen Effekten unterschieden, die unmittelbar aus dem Betrieb des Flughafens resultieren, und solchen, die durch seine Nutzung entstehen.

Wertschöpfungseffekte durch den Betrieb des Flughafens

Die Wertschöpfungseffekte, die der Betrieb des Airports erzeugt, unterteilen sich in direkte, indirekte und induzierte Effekte. Im Jahr 2012 generierten alle Unternehmen, die auf dem Flughafen-Campus angesiedelt waren, eine direkte Wertschöpfung in Höhe von 2,48 Milliarden Euro. Zusammen mit den indirekten und induzierten Wertschöpfungseffekten ergibt sich im Flughafenumland¹⁾ eine Gesamtwertschöpfung des Airports in Höhe von 3,92 Milliarden Euro. Im Freistaat Bayern beträgt die Wertschöpfung 4,14 Milliarden Euro, in der Bundesrepublik Deutschland beläuft sie sich auf 4,87 Milliarden Euro. Jeder hundertste Euro, der in Bayern erwirtschaftet wird, ist auf den Flughafen München zurückzuführen.

Eine dritte Start- und Landebahn würde die Wertschöpfungseffekte noch weiter verstärken. Laut einer Studie der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern (IHK)²⁾ wird die direkte Wertschöpfung auf dem Flughafen-Campus im Jahr 2025 rund vier Milliarden Euro betragen. Weiterhin würde die Gesamtwertschöpfung, die auf den Betrieb des Flughafens zurückzuführen ist, im Flughafenumland auf 6,3 Milliarden Euro steigen, bundesweit ist mit einer Erhöhung auf 7,8 Milliarden Euro zu rechnen.

Effekte durch die Nutzung des Luftverkehrs

Effekte, die sich aus der Nutzung des Flughafens München ergeben, werden als katalytische Effekte oder Standorteffekte bezeichnet. Zu diesen zählen positive ökonomische Auswirkungen, wie etwa die Steigerung der Produktivität und Investitionen sowie ein hohes Beschäftigungs- und Innovationsniveau. Beispielsweise sind die Nähe zum Flughafen und sein Angebot von Flugverbindungen in alle Welt wichtige Kriterien bei der Ansiedlung von Firmen, insbesondere für international tätige Unternehmen. Der Flughafen bietet außerdem beachtliche Vorteile für die Tourismusbranche.

Zentrale Beschaffung von Leistungen Konzernweites Warengruppenmanagement

Der Flughafen München hat keine klassische Lieferkette, sondern beschafft eine Vielfalt an Produkten und Dienstleistungen, die für den Betrieb eines internationalen Drehkreuzflughafens nötig sind. Das Warenspektrum entspricht dem Bedarf einer Kleinstadt: Die 139 Warengruppen reichen von Bürobedarf über Straßenbau bis hin zu Fahrzeugen und Gebäuden. 2015 betrug das Gesamtauftragsvolumen der FMG rund 300 Millionen Euro. Alle Beschaffungen der Fachbereiche und der Tochtergesellschaften laufen über das zentrale konzernweite Warengruppenmanagement der Beschaffungsabteilung. Eine Ausnahme bilden die Warengruppen »Handelswaren« sowie »Food & Beverage«, die direkt von den Tochterunternehmen eurotrade und Allresto eingekauft werden.

¹⁾ Flughafenumland: 72 Gemeinden um den Flughafen München inklusive Landeshauptstadt München

²⁾ Quellenangabe: IHK-Studie 2015 (bayerischer Wert in derselben Systematik nicht verfügbar)

Rechtliche Vorgaben bei der Beschaffung

Die FMG ist als öffentlicher Auftraggeber im Sektor Verkehr tätig. Daher richtet sich die Beschaffung, insbesondere bei Überschreitung bestimmter Wertgrenzen, grundsätzlich nach dem Kartellvergaberecht. Bei solchen öffentlichen Aufträgen – hierzu zählen Bau- und Lieferaufträge sowie gewerbliche und freiberufliche Dienstleistungen – erfolgt eine europaweite Ausschreibung nach vergaberechtlichen Regularien. Aufträge, die nicht unter das Kartellvergaberecht fallen, werden national ausgeschrieben.

Lieferantenstruktur

Rund 4.000 Lieferanten sind für die Flughafen München GmbH tätig. Die Lieferantenstruktur ist 2015 im Vergleich zum Vorjahr relativ konstant geblieben. 94 Prozent der Unternehmen, die den Flughafen München beliefern, haben ihren Sitz in Deutschland. Von diesen kommen wiederum 57 Prozent aus Bayern und 29 Prozent aus München und dem Flughafenumland.

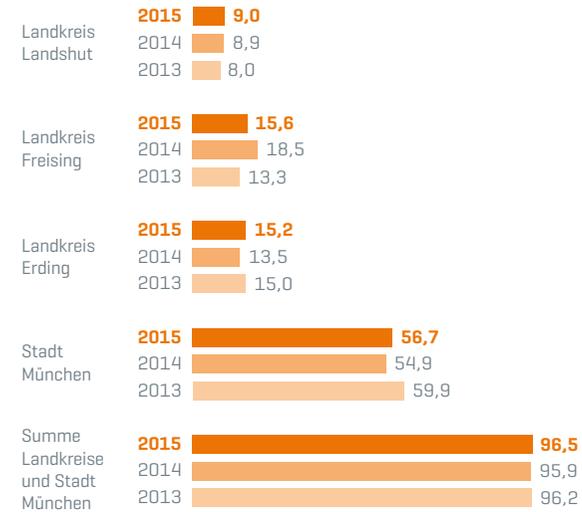
Lieferantenmanagement

Die Flughafen München GmbH beurteilte 2015 etwa 150 Rahmenvertragspartner nach folgenden Kriterien: Qualität des Produkts oder der Dienstleistung, Liefertreue, Service- und Preisentwicklung, aber auch Zertifizierung der Unternehmen nach Qualitäts- und Umweltstandards. Lagen schwache Ergebnisse vor, erhielten die Anbieter bei Lieferantenaudits die Chance, Mängel zu beheben.



Liefer- und Leistungsbeziehungen der FMG

ohne Tochterunternehmen
Umsätze in der Region in Mio. €

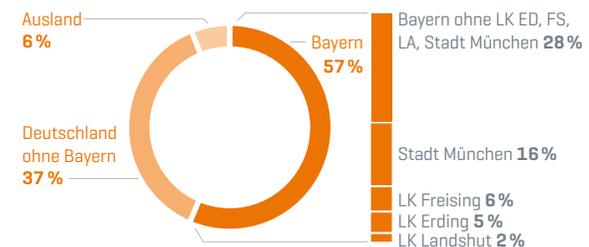


→ Rechtliche Grundlage
§ 98 Nr. 6 GWB

§ 1 Abs. 2 SektVO in
Verbindung mit EU-VO
Nr. 1336/2013

Geschäftspartner der FMG

ohne Tochterunternehmen
Prozentuale Verteilung der Umsätze insgesamt bzw. in der Region



LK = Landkreis

→ Rechtliche Grundlage
§ 21 SektVO

§ 7 SektVO

Nachhaltige Aspekte

Bieter müssen bei der Angebotsabgabe die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben bestätigen, um Gründe auszuschließen, die gegen eine Teilnahme am Kartellvergabe- oder Ausschreibungsverfahren sprechen, zum Beispiel Verstöße gegen die Kernarbeitsnormen. Zudem müssen die Bieter verschiedene Nachweise über die Einhaltung von Qualitätssicherungs- und Umweltmanagementnormen erbringen. Bei Straßenfahrzeugen müssen beispielsweise explizit Energieverbrauch und Umweltauswirkungen beachtet werden. Oberstes Ziel bei einer Beauftragung ist es, Vereinbarungen zu treffen, die ökologische, soziale und ökonomische Aspekte erfüllen.

Die FMG vergibt Aufträge nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit und legt besonderen Wert auf den Einsatz von langlebigen und verbrauchsarmen Materialien und Produkten. Bei Investitionsgütern werden bei Bedarf Folgekosten für Wartung und Instandhaltung [Life Cycle Costs] berücksichtigt. Die zentrale Beschaffung vermeidet Doppelbeauftragungen und erzielt Einsparungen durch Mengeneffekte.

Die FMG wird hauptsächlich von Geschäftspartnern aus der Region beliefert, was Transportwege und CO₂-Emissionen reduziert. Beispielsweise bezieht die Allresto jährlich Lebensmittel für über 15 Millionen Euro – fast alle stammen aus Bayern, gut die Hälfte aus dem direkten Flughafenumland.





Gesellschaftliches Engagement

Unterstützung für vielfältige Projekte in der Region

Als verantwortungsvoller Nachbar unterstützt die FMG seit über 20 Jahren verschiedene Einrichtungen und Initiativen in der Region, die möglichst viele Menschen erreichen und nachhaltig wirken. Von Finanz- und Sachmitteln profitierten mehr als 700 Projekte aus den Bereichen Bildung, Soziales, Sport und Kultur. Beispielsweise stiftete das Unternehmen Werkzeuge und Material für die Werkstatt im Mehrgenerationenhaus Pfaffenhofen.

Auch die Flüchtlingsthematik spielte eine Rolle beim gesellschaftlichen Engagement des Flughafens. So

unterstützte die FMG die Taufkirchener Tafel und sponserte zwei Sonderpreise in Höhe von je 1.000 Euro für Sprachkurse von Asylsuchenden.

➤ Web munich-airport.de/sponsoring

Mit Sicherheit für eine gute Sache

Der Flughafenverein München e. V. hilft seit nun fast 20 Jahren schnell und unbürokratisch, vor allem in der Region. Regelmäßig engagiert sich die Hilfsorganisation auch im Ausland. Im Frühjahr transportierte sie zum sechsten Mal 13 Tonnen gespendete Hilfsgüter nach Zasa in Lettland. Ein Kinderkrankenhaus in der Ukraine erhielt Sachspenden, wie einen dringend benötigten Defibrillator. Des Weiteren half der Flughafenverein der in Moosburg ansässigen Partnerorganisation Navis e. V. unter anderem mit einem Notstromaggregat für die Katastrophenhilfe in Nepal.

**700
Projekte**

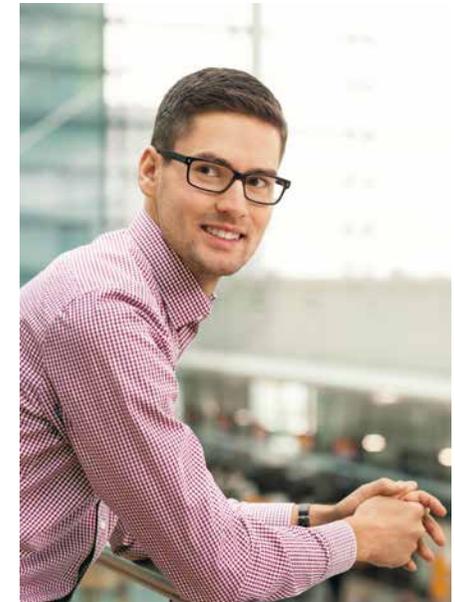
unterstützt der
Flughafen als
Sponsoringpartner

Die Top Five Maßnahmen des Nachhaltigkeitsprogramms ➤ Ausführliches Programm im Web: munich-airport.de/NHprogramm

Themenfelder	Initiativen	Maßnahmen	Status 2015	Maßnahme Ende
Kommunikation mit gesellschaftlichen Anspruchsgruppen	Verbesserung der externen Kommunikation	Fortführung der verstärkten Öffentlichkeitsarbeit in München	60 % ■■■■■	2018
Kundenorientierung		Neugestaltung des Besucherparks	75 % ■■■■■	2017
Nachhaltige Beschaffung	Weiterentwicklung Strategie und Nachhaltigkeitsmanagement	Weitere Integration von Nachhaltigkeitskriterien in das Lieferantenmanagement	fortlaufend	fortlaufend
	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
Zusammenarbeit mit regionalen Partnern	Übernahme von gesellschaftlicher Verantwortung im Non-Profit-Bereich [Unterstützung der Region in den Bereichen: Sport, Soziales, Kultur und Bildung]	Weiterführung bestehender Sponsoringvereinbarungen und Prüfung neuer Projektanfragen auf Basis der FMG-Sponsoringgrundsätze und intensiver Dialog mit den Sponsoringpartnern	fortlaufend	fortlaufend

/Mitarbeiter und Arbeitswelt

Ein Unternehmen kann immer nur so gut sein, wie es seine Mitarbeiter sind. Als zentraler nationaler und internationaler Verkehrsknoten will der Flughafen München die besten Mitarbeiter gewinnen und halten. Umfangreiche Maßnahmen auf allen Ebenen tragen dazu bei.



Personalstrategie

Richtungsweisende Personalpolitik

Dynamisches Wachstum, starke Partnerschaften, wegweisende Innovationen: Der Flughafen München zählt zu den erfolgreichsten Airports der Welt. Verantwortlich dafür sind die insgesamt 8.285 Mitarbeiter¹⁾ im Konzern. Dementsprechend ist sich der Flughafen seiner besonderen Verantwortung als Arbeitgeber bewusst. Um dieser Verpflichtung nachzukommen, legt der Münchner Flughafen Wert auf eine leistungsfähige, an den Menschen und den betrieblichen Erfordernissen orientierte Personalpolitik.

Ziele, Maßnahmen und Erfolge

Wesentlicher Faktor für eine positive Entwicklung des Unternehmens ist eine strategische Personalarbeit. Das langfristig ausgerichtete Personalkonzept orientiert sich an der Unternehmensstrategie, an der aktuellen Geschäftssituation sowie an gesellschaftlichen Megatrends wie demografischer Wandel, Diversity,

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




**Unsere Mitarbeiter
sind das Herz unseres
Unternehmens.
Unsere Aufgabe ist es,
ihnen zu verdeutlichen,
wofür wir als
Arbeitgeber stehen,
was uns stark macht
und was sie von uns
erwarten können.**

Kernbereich Personal



Individualisierung, Mobilität, Gesundheit oder Bildung. Die Personalstrategie legt wichtige Ziele für das Personalmanagement fest, die jährlich überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Mitarbeiterzufriedenheit und Mitbestimmung

Mitarbeiterbefragung dokumentiert Mitarbeiterbindung

Der Markenkern »Verbindung leben« bedeutet auch, konstruktiv seine Meinung zu äußern. Eine Mitarbeiterbefragung im regelmäßigen Rhythmus ist deshalb fester Bestandteil der Unternehmenskultur. Sie zeichnet ein Bild der

Zufriedenheit mit den Arbeitsbedingungen, dem Unternehmen als Arbeitgeber und der Führungskultur. Der Folgeprozess ist nahezu abgeschlossen, einzelne Maßnahmen befinden sich noch in der Umsetzung. Die nächste Erhebung findet voraussichtlich im Herbst 2017 statt.

Personalaufwand und übertarifliche Leistungen

Die Flughafen München GmbH ist als Mitglied im kommunalen Arbeitgeberverband an den Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) gebunden. Neue Tarifverhandlungen im TVöD stehen im Frühjahr 2016 an. Neben dem tariflich vereinbarten Entgelt erhalten alle Beschäftigten übertarifliche Zusatzleistungen, wie beispielsweise Jahressonderzahlungen oder eine Betriebsrente.

→ GRI G4-26

→ Konzernlagebericht
siehe Seite 92



Konkrete Ziele im Personalmanagement

Übergeordnete Zielsetzung	Ausgangslage/Herausforderung	Maßnahmen und Erfolge
Personalbedarf decken	<ul style="list-style-type: none"> Personalbedarf im Flughafen München Konzern 2012 – 2017: circa 2.500 neue Mitarbeiter (je 50 Prozent neue Stellen und Ersatzbedarf), vor allem IT, Engineering, Gebäudemanagement, Safety, Einzelhandel, Gastronomie, Sicherheit Zeitgemäßes Ausbildungsangebot 	<ul style="list-style-type: none"> Über 1.000 neue Stellen bis Ende 2015 Neue Ausbildungsberufe und duale Studiengänge: <ul style="list-style-type: none"> Fachkraft für Schutz und Sicherheit Bachelor Mechatronik/Maschinenbau
Effizienz steigern	<ul style="list-style-type: none"> Krankenstand als wichtiger Faktor für mehr Effizienz Gestaltung effizienter Beschäftigungsbedingungen 	<ul style="list-style-type: none"> Intensivierung arbeitsmedizinischer Leistungen und Betriebliches Gesundheitsmanagement Jährliche Überprüfung der tariflichen Regelungen und Betriebsvereinbarungen auf Optimierungspotenzial Stärkere Einbindung der Tochtergesellschaften in die Personalmanagementprozesse und das Kennzahlen-Reporting der FMG
Arbeitgeberattraktivität erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> Umkämpfter Arbeitsmarkt Demografischer Wandel Sehr niedrige Arbeitslosenquoten in den Landkreisen Erding und Freising Attraktive Arbeitsbedingungen Chancengleichheit ermöglichen und sicherstellen 	<ul style="list-style-type: none"> Prämie für das im Jahr 2014 erwirtschaftete FMG-Ergebnis Reduzierung des Anteils der Leiharbeiternehmer in der Tochter AeroGround auf maximal fünf Prozent Umsetzung Maßnahmen INQA-Audit und Folgeprozess Mitarbeiterbefragung Erhöhung des Frauenanteils in Führungspositionen
Exzellente Führung etablieren	<ul style="list-style-type: none"> Führung als entscheidender Indikator für Mitarbeiterbindung sowie zur Erreichung der Unternehmensziele Komplexer werdende Anforderungen an Führungskräfte 	<ul style="list-style-type: none"> Mitarbeitergespräche Leadership-Excellence-Programm: <ul style="list-style-type: none"> Neue Module Hohe Teilnehmerzahlen

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

Das Durchschnitts-
gehalt der FMG-
Beschäftigten
lag 2015 bei
47.272 Euro.

Personalaufwand



¹⁾Inklusive Aufwendungen für Fahrtkostenerstattung und Essensgeldzuschüsse



Die Altersvorsorge für die Mitarbeiter ist Bestandteil des Tarifvertrags und wird über die bayerische Zusatzversorgungskasse für kommunale Arbeitgeber abgedeckt.

FMG motiviert zur Mitbestimmung

Den Mitarbeitern stehen zahlreiche Möglichkeiten offen, sich in den gesetzlich vorgeschriebenen Gremien oder in anderen Arbeitsgruppen einzubringen: Aufsichtsrat, Jugend- und Auszubildendenvertretung sowie Schwerbehindertenvertretung, betriebliches Gesundheitsmanagement und Betriebssportverein. Im Betriebsrat sind derzeit 31 Mitglieder aktiv. Die Arbeitnehmervertretung hat zusammen mit dem Arbeitgeber in den letzten Jahren wichtige Betriebsvereinbarungen zu den Themen Gesundheitsmanagement, Arbeitsschutz und Arbeitszeitmodelle auf den Weg gebracht.

Viele Mitarbeiter nutzen den Ideenpool, ein klassisches Instrument des betrieblichen Vorschlagswesens, um Firmenabläufe zu gestalten und Einfluss auf die Zukunftssicherung des Unternehmens zu nehmen. Dieses Engagement bringt gleich zwei positive Effekte mit sich: eine höhere Motivation und Wertschätzung der Mitarbeiter sowie eine bessere wirtschaftliche Effizienz des Konzerns. Derzeit wird der Ideenpool überarbeitet, im Lauf des Jahres 2016 wird das neue System verfügbar sein. Zukünftig soll es auch Ideenkampagnen ermöglichen, die der Flughafen zusammen mit B2B-Partnern und Endkunden entwickelt [Open Innovation].

Neukonzeption Ideenpool

- Neues System mit intuitiver Nutzerführung und Bedienung
- Kürzere Durchlaufzeiten der Ideen über die Bewertung bis zur Umsetzung und Ergebnisprüfung
- Künftig auch für Tochtergesellschaften verfügbar

Engagiert für den Nachwuchs

Als verlässlicher Arbeitgeber trägt der Flughafen München nicht nur Verantwortung für seine Mitarbeiter, sondern ist auch ein engagierter Partner in der Region für Schulen und Hochschulen. Ein Überblick.



Arbeitskreis »SchuleWirtschaft«

Das erklärte Ziel dieses ehrenamtlichen Netzwerks ist es, jungen Menschen den Übergang von der Schule ins Arbeitsleben zu erleichtern. Ein aktuelles Schwerpunktthema des Gremiums, in dem sich auch die FMG engagiert, ist die bessere Integration von jungen Asylbewerbern und benachteiligten Jugendlichen sowie die Vermittlung einer Ausbildung.



»Jugend forscht« am Airport

2015 feierte der bundesweite Wissenschaftswettbewerb »Jugend forscht – Schüler experimentieren« sein 50. Jubiläum. Der Münchner Airport ist bereits seit 13 Jahren Schauplatz des Regionalwettbewerbs München-Nord. 100 junge Forscher präsentierten 65 Arbeiten aus den Fachgebieten Arbeitswelt, Biologie, Chemie, Mathematik/Informatik, Physik und Technik.



»Girls' Day/Boys' Day«

Über 120 Schüler und Schülerinnen besuchten den Flughafen im Rahmen der bundesweiten Aktion »Girls' Day/Boys' Day«. Teilnehmerinnen an diesem Schnuppertag erhielten Einblicke in »klassische Männerdomänen« wie die Arbeit der Flughafenfeuerwehr. Jungs dagegen lernten Berufe aus dem sozialen, erzieherischen oder pflegerischen Bereich kennen.



»Berufsfit«

Orientierungshilfe in Sachen Karriere bot diese Messe in der 6.000 Quadratmeter großen Winterdiensthalle im Herbst 2015. Bei der Veranstaltung informierten 80 Ausbildungsbetriebe, Innungen, Institutionen, aber auch allgemein- und berufsbildende Schulen sowie Hochschulen aus München und der Region über rund 250 Ausbildungsberufe und Studiengänge.



P-Seminare

Schule trifft Praxis: Der Flughafen München unterstützt regelmäßig Gymnasien aus der Region bei der Konzeption und Umsetzung von P-Seminaren, die in der gymnasialen Oberstufe zum Pflichtprogramm gehören. Diese Projekte sollen die Sozial- und Fachkompetenz der Jugendlichen fördern.



Ausbildungsveranstaltungen und Messen

Vor Ort gut informiert: Bei schulischen Ausbildungsveranstaltungen, an Hochschulen oder mit einem Messestand auf der »Stuzubi« oder der »Vocatum« informiert das HR-Team des Flughafen München Konzerns Schülerinnen und Schüler im Großraum München und in der Flughafenregion über die vielfältigen Ausbildungsberufe, Praktika oder dualen Studiengänge am Airport.

Ausbildung und Personalentwicklung

Ausbildung am Flughafen ist gefragt

Der Flughafen München Konzern ist einer der größten Ausbildungsbetriebe der Region. Interessierten Schulabsolventen stehen 20 verschiedene Ausbildungs- und duale Studienmöglichkeiten zur Auswahl. Zum 1. September 2015 starteten 88 Auszubildende ihre berufliche Laufbahn beim Flughafen München. Damit befanden sich zum Stichtag 31. Dezember konzernweit 269 Jugendliche in der Ausbildung. Bei der Flughafen München GmbH gingen 2.209 Bewerbungen für den Ausbildungsbeginn im Jahr 2016 ein, dies entspricht einer Steigerung um 11 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Auch 125 Schüler- und 102 Hochschulpraktikanten erhielten einen ersten Einblick in die Flughafenwelt und verfassten 28 projektbezogene Bachelor- und Masterarbeiten.

Bildungspartner Airport Academy

Seine Qualitätsziele erreicht ein Unternehmen nur dann, wenn seine Mitarbeiter kompetent und motiviert sind. Daher betreibt der Flughafen München die Airport Academy, eine konzernerneigene Bildungseinheit mit knapp 50 Mitarbeitern. Diese bietet umfassende Möglichkeiten zur beruflichen Weiterentwicklung an, vor allem in den Bereichen Personal sowie Management, Aviation und Security Training. Jüngster Baustein im Bildungsangebot ist die Service-Akademie. Sie soll dazu beitragen, einheitliche Markenwerte und Servicestandards zu etablieren und damit das Gütesiegel 5-Star-Airport dauerhaft zu behalten. Über 30.000 Teilnehmertage dokumentieren die große Bildungsbeurteilung der Mitarbeiter. Die Airport Academy erhielt 2015 erneut das Siegel »zertifizierter Bildungsträger« vom TÜV Süd.

Erste eigene Werkfeuerwehrmänner ausgebildet

Am Flughafen München haben 2015 die ersten vier Werkfeuerwehrmänner ihren Lehrberuf abgeschlossen. Die Erstausbildung in diesem Beruf in Bayern startete die FMG vor drei Jahren zusammen mit drei anderen Betrieben sowie der Berufsschule Freising und der IHK München. Neben dem für den Feuerwehrdienst relevanten Handwerk erwarben die Absolventen die beiden Titel Rettungssanitäter und Rettungsschwimmer sowie einen Lastwagenführerschein, den sie für die Löschfahrzeuge benötigen.

➤ Web
munich-airport.de/karriere

xing.com/company/flughafen-muenchen

kununu.com/flughafen-muenchen

munich-airport.de/academy

munich-airport.de/auszubildende

➤ Film
munich-airport.de/filme-ausbildung

Schwesterflughäfen

ACSA	Airports Company South Africa
BCIA	Beijing Capital International Airport
BKK	Suvarnabhumi Airport Bangkok
AOT	beziehungsweise Airports of Thailand
CAG	Singapore Changi Airport
DIA	Denver International Airport
NGO	Chubu Centrair International Airport Nagoya

200 Führungs- kräfte

besuchten 27
Schulungsmodulare



75 %
männliche
Führungskräfte



66 %
männliche
Mitarbeiter

7 %
SB-Quote



42,29 Jahre
Durchschnittsalter



50
Nationen



25 %
weibliche
Führungskräfte



34 %
weibliche
Mitarbeiterinnen

Wissensaustausch mit anderen Airports

Auch 2015 fanden die nationalen und internationalen Austauschprogramme wieder großen Anklang. 19 Auszubildende besuchten im Rahmen des europäischen Mobilitätsprogramms »Erasmus« die Partnerflughäfen in Malta, Athen, Wien und Kopenhagen. Außerdem vertieften einige Fach- und Führungskräfte ihr Know-how beim Besuch der Schwesterflughäfen in Denver und Peking. Zu einem Gegenbesuch begrüßte die FMG Kollegen aus Singapur, Thailand, Peking und Japan. Die gewonnene Auslandserfahrung fördert sowohl die persönliche Weiterentwicklung der Mitarbeiter als auch die unternehmerische Entwicklung des Flughafens München.

Leadership Excellence weiter ausgebaut

Das Leadership-Excellence-Programm dient dazu, die Führungskompetenz am Flughafen München zu optimieren. Im Jahr 2015 nahmen circa 200 Führungskräfte an 27 Leadership-Excellence-Schulungsmodulen teil. Darüber hinaus besuchten rund 530 Führungskräfte 49 dreistündige Schulungseinheiten zu neun ergänzenden Themen.

Neu im Programm:

- Seit Anfang 2015 stellt der sogenannte Aufgabenmix die zehn Hauptaufgaben einer Führungskraft dar, inklusive zeitlicher Gewichtung je nach Führungsebene.



- Neben den 21 themenbezogenen Modulen werden nun auch praxisbezogene Formate angeboten. So erleben Teilnehmer an der neuen dreitägigen Führungswerkstatt einen simulierten Führungsalltag. Drei Termine für die Führungsebenen 1 und 2 machten 2015 den Anfang, ab 2016 folgen die Ebenen 3 und 4.
- Bei vier »Dialog-Workshops« tauschten sich 2015 rund 250 Führungskräfte des Konzerns über das Thema Führung aus.



Das Arbeitgebersprechen

Faszination Flughafen

- Der Flughafen ist in seiner Vielfalt mit einer kleinen Stadt vergleichbar – gemeinsam bringen alle Beschäftigten am Campus diese »Airport City« tagtäglich zum Leuchten.

Spannende Herausforderungen

- Vielfältig, interdisziplinär und abwechslungsreich ist das Arbeitsumfeld am Flughafen München – hier gibt es Perspektiven für nahezu alle Berufsgruppen.

Flughafenfamilie

- Mitarbeiter aus vielen Nationen arbeiten im Flughafen München Konzern – das Unternehmen funktioniert so gut, weil alle Mitglieder der Flughafenfamilie als Team agieren.

Verlässliche Verbindung

- Der Flughafen trägt gegenüber seinen Mitarbeitern eine besondere Verantwortung – neben wirtschaftlichem Erfolg zählen auch die Interessen der Mitarbeiter im ganzen Konzern.

Verantwortungsvoller Arbeitgeber

Welche Faktoren machen den Flughafen München zu einem attraktiven Arbeitgeber? Antworten darauf liefert das Arbeitgebersprechen, das sich aus der Markenpositionierung des Unternehmens ableitet. Die »Employer Value Proposition« gibt die Richtung vor, wie sich der Flughafen München Konzern im Wettbewerb um die Talente auf dem Arbeitsmarkt authentisch positioniert.

Diversity: personelle und kulturelle Vielfalt

Vielfalt leben und gemeinsam Erfolgsgeschichte schreiben – dafür steht der Flughafen München. Als international ausgerichtetes Unternehmen profitiert der Münchner Airport vom sozialen Mix seiner Mitarbeiter, von ihren unterschiedlichen Sichtweisen und Hintergründen. Er zollt der kulturellen Zugehörigkeit seiner Mitarbeiter Anerkennung und Respekt und berücksichtigt deren vielfältige Interessen und Bedürfnisse. Als Arbeitgeber übernimmt die FMG Verantwortung für alle Mitarbeiter und ermöglicht Chancengleichheit und Perspektiven auf allen Ebenen.

18 Prozent der Konzernmitarbeiter kommen aus mehr als 50 verschiedenen Nationen. Dies schafft kulturellen Austausch und erhöht den Kompetenzreichtum im Konzern. Fester Bestandteil der Personalarbeit ist die Förderung von Frauen in Führungspositionen. Seit 2011 konnte der Frauenanteil in den Leitungsebenen 1 und 2 von 12 auf 20 Prozent gesteigert werden. Insbesondere in der Leitungsebene 2 gab es in den letzten dreieinhalb Jahren elf Neubesetzungen mit Frauen. Um den Frauenanteil sukzessive zu erhöhen, hat der Flughafen München Konzern 2015 statt einer festen Quote individuelle Zielgrößen pro Leitungsebene formuliert. Bei der Flughafen München GmbH soll der Anteil weiblicher Führungskräfte auf der Leitungsebene 1 von aktuell sechs auf 13 Prozent und auf der Leitungsebene 2 von 24 auf 29 Prozent gesteigert werden. Für drei Konzerntöchter wurden ebenfalls Zielgrößen definiert – wobei der Frauenanteil auf den Leitungsebenen dieser Gesellschaften zum Teil bereits recht hoch ist.

Die Förderung von Chancengleichheit und Diversity stand besonders im Rahmen der Initiative Neue Qualität der Arbeit (INQA) im Fokus, an deren Audit sich die FMG beteiligte. Zur erfolgreichen Aufnahme in das Audit wurde auf Basis der Personalstrategie ein Entwicklungsplan mit den Schwerpunkten Frauenförderung und Demografie erarbeitet. Insgesamt arbeitete der Personalbereich an elf übergeordneten Punkten, wie zum Beispiel der Aufbereitung neuester arbeitswissenschaftlicher Erkenntnisse, der Neugestaltung des Rekrutierungsprozesses und der Weiterentwicklung der Arbeitszeitmodelle. Die Abschlussbewertung durch den Auditor erfolgt im ersten Quartal 2016.

Familie und Gesundheit im Fokus

Zahlreiche Angebote im Flughafen München Konzern, zum Beispiel flexible Arbeitszeitmodelle, untermauern seine Attraktivität als Arbeitgeber. Neueste Errungenschaft ist das Mitfahrportal TwoGo. Damit können Mitarbeiter über Outlook oder per App einfach und kurzfristig Fahrgemeinschaften bilden – kostenlos und umwelt-schonend. Außerdem plant die FMG, Wohnraum für ihre Mitarbeiter zu bestmöglichen Konditionen verfügbar zu machen. Derzeit laufen Projekte auf eigenen Grundstücken der FMG in der Flughafenregion, aber auch weitere Optionen werden erarbeitet.

Weitere Zusatzleistungen:

- Betriebskindertagesstätte »Airport-Hopser«
- Ferien- und Feiertagsbetreuung für Mitarbeiterkinder
- Sozialberatungsstelle »OASE«
- Mitarbeiterwohnheime in Flughafennähe
- Angebote zur Gesundheitsförderung, Betriebssportverein, Ergonomieberatung
- Vergünstigte MVV-Monatskarten und DB-Jobtickets
- Versicherungsservice für Mitarbeiter
- Kostenlose Parkplätze am Flughafen-Campus
- Hausinterne Reisesstelle mit vergünstigten Reiseangeboten
- Gutscheine für Arbeit an Weihnachten und Silvester
- Sozialfonds

TOP- Arbeitgeber 2016

Bei einer Untersuchung des deutschen Nachrichtenmagazins Focus schnitt der Flughafen München im bundesweiten Vergleich als »Bester Arbeitgeber der Branche Verkehr und Logistik« ab. Im Gesamt-Ranking über alle Branchen hinweg landete er unter 1.000 Unternehmen auf dem 13. Platz.

→ Nachhaltigkeitskennzahlen
siehe Seite 164

↗ Web
munich-airport.de/diversity

munich-airport.de/gelebte-vielfalt

Weitere Aktivitäten 2015

- Inklusions-Tandem-Tour des Aktionsbündnisses »Jobs für Menschen mit Behinderung« mit Etappenziel Flughafen München (Vortrag und Übernachtung)
- Chefsache Inklusion: Veranstaltung zum Thema Inklusion in Unternehmen mit FMG als Best Practice
- Kooperation mit der Stiftung ICP (Infantile Cerebralparese) München: Praktikum von Jugendlichen im Betrieblichen Gesundheits- und Sozialmanagement

Perspektiven für gesundheitlich eingeschränkte Mitarbeiter

Ein zentrales Anliegen der Personalpolitik besteht darin, soziale Verantwortung zu zeigen und geeignete Stellen und Aufgaben für gesundheitlich eingeschränkte und schwerbehinderte Mitarbeiter zu schaffen. Sieben Prozent der Mitarbeiter im Flughafen München Konzern waren zum 31.12.2015 schwerbehindert oder gleichgestellt – insgesamt 644 Beschäftigte. Die FMG setzt sich dafür ein, dass Kollegen, die aus gesundheitlichen Gründen ihre frühere Tätigkeit nicht mehr ausüben können, ihrer Situation entsprechende Arbeitsplätze bekommen. Das Unternehmen stellt aber auch externe Bewerber mit Behinderung ein. Gerade was die Integration von Jugendlichen mit Handicap in das Berufsleben betrifft, ist das Engagement groß.

Konsequente Weiterentwicklung des Arbeitsschutzes

Die FMG hat sich zum Ziel gesetzt, den Arbeitsschutz weiter zu verbessern und dadurch die Unfallereignisse sowie die unfall- und krankheitsbedingten Ausfallzeiten zu reduzieren. Dafür steht dem operativen

Arbeitsschutz nun das neu geschaffene Team Arbeitsschutzmanagement zur Seite. Ein wichtiger Meilenstein im Jahr 2015 war die Ableitung eines Maßnahmenprogramms mit folgenden Eckpunkten:

- Der Bereich Arbeitssicherheit schulte alle Führungskräfte der FMG und AeroGround zum Thema Erstellung von Gefährdungsbeurteilungen. Gleichzeitig wurde ein neues IT-Tool zur Systematisierung und Dokumentation dieser Beurteilungen ausgerollt. Daraus leiten sich jetzt sämtliche Maßnahmen in Sachen Arbeitsschutz ab, auch die Sicherheitsunterweisungen für Mitarbeiter oder die arbeitsmedizinische Vorsorge. Alle Maßnahmen werden systematisch erfasst, bei ihrer Umsetzung verfolgt und auf ihre Wirksamkeit überprüft.
- Die angekündigte Einführung des Arbeitsschutzmanagement-Systems ist nun abgeschlossen für die FMG und AeroGround. Es bildet die Basis für eine frühzeitige Erkennung von Schwachstellen, sodass rechtzeitig präventive Maßnahmen eingeleitet werden können. So hat das Unternehmen die Chance, Risiken im Arbeitsalltag bereits an der Quelle zu minimieren, körperliche Belastungen in den operativen Bereichen zu reduzieren und transparente Strukturen für

Mitarbeiter und Führungskräfte zu schaffen. Ziele dabei sind, die Arbeitsbedingungen zu verbessern und sicherzustellen, dass die gesetzlichen Vorschriften und andere unternehmensspezifische Vorgaben eingehalten werden.

- Der Bereich Arbeitssicherheit trägt die Verantwortung dafür, dass die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik im Konzern implementiert und gelebt wird. Deren Leitsätze gelten seit 2015 bei FMG und AeroGround. Sie sorgen für eine rechtssichere Organisation und unterstützen die innerbetriebliche Ethik und Compliance. In der Praxis bedeutet dies: Bei dem effizienten und prozessorientierten Arbeits- und Gesundheitsschutz am Flughafen München haben die Sicherheit, Gesundheit und Zufriedenheit aller Beschäftigten oberste Priorität.

Gesundheits- und sozialrelevante Themen aus einer Hand

Das Leistungsspektrum des Betrieblichen Gesundheits- und Sozialmanagements (BGM) ist breit und reicht von der Arbeitsmedizin über Mitarbeiterverpflegung bis hin zur Beratung von Menschen in psychosozial relevanten Lebenssituationen.

Projekt »Produktionsergonomie«

Die Ziele dieses Projekts zur Reduzierung der körperlichen Belastung in der Abfertigung sind:

- Die »Produktionsergonomie« im Flughafen München Konzern strategisch und systematisch verankern

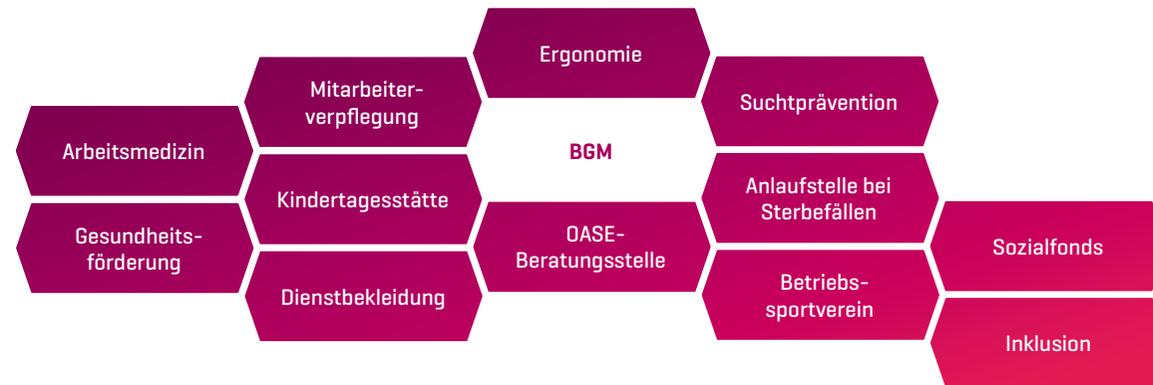
- Eine Methodik zur nachhaltigen Gestaltung von alters- und altersgerechten Arbeitsplätzen für den Flughafenbetrieb implementieren
- Leistungsgewandelte Mitarbeiter wiedereingliedern und gesundheitliche Einschränkungen von Mitarbeitern durch körperliche Belastung vermeiden

Im Oktober 2015 öffnete die »Gesundheitswerkstatt« ihre Pforten. In diesem multifunktionalen Trainingszentrum finden Entspannungseinheiten, Kochkurse und Vorträge zu Gesundheitsthemen statt – mit dem Ziel, die drei Kernthemen Bewegung, Ernährung und Psyche/ Wohlbefinden in Einklang zu bringen und Mitarbeitern eine gesundheitsbewusste Lebensweise zu vermitteln.

Weitere Themen von der BGM-Agenda:

- Nach dem Vorbild des bereits etablierten Gesundheitstags für Auszubildende fanden 2015 zwei Gesundheitstage für alle Konzernmitarbeiter statt, die ganz im Zeichen von zeitgemäßer Ernährung, Stressbewältigung und gesunden Bewegungsabläufen standen.
- Ende des Jahres startete »Aufwind« – ein Muskel-Skelett-Programm für Mitarbeiter mit gesundheitlichen Problemen im Bewegungsapparat.
- Im Frühjahr 2016 eröffnet das neu gestaltete Casino in der Luftpostleitstelle unter den Leitlinien »fit, international, regional« in neuem Design.

Prävention und Rehabilitation als Gesamtansatz



Grundlage für jedes Unternehmen sind gesunde Mitarbeiter.

BGM



Die Top Five Maßnahmen des Nachhaltigkeitsprogramms ➔ Ausführliches Programm im Web: munich-airport.de/NHprogramm

Themenfelder	Initiativen	Maßnahmen	Status 2015	Maßnahme Ende
Ausbildung und Mitarbeitergewinnung	Qualitative und quantitative Deckung des Mitarbeiterbedarfs	Deckung und Sicherstellung des Personalbedarfs für den T2-Satelliten (FMG und Tochtergesellschaften)	75 %	2016
Chancengleichheit und kulturelle Vielfalt	Steigerung der Arbeitgeberattraktivität intern und extern	Ermöglichung und Sicherstellung von Chancengleichheit: Erhöhung des Anteils der Frauen in den Leitungsebenen 1 und 2	50 %	2017
Gesundheitsmanagement und Arbeitssicherheit	Verbesserung der ergonomischen Gestaltung von Arbeitsplätzen durch Einsatz von innovativen Technologien	Einsatz von innovativen Hebehilfen in der Gepäckförderanlage des Terminals 1	20 %	2020
	Weiterentwicklung des Arbeitsschutzmanagementsystems	Einführung eines Arbeitsschutzmanagementsystems nach OHSAS 18001 und OHRIS	100 %	2015 abgeschlossen
Mitarbeiterzufriedenheit	Steigerung der Effizienz und Beschäftigungsfähigkeit	Gestaltung effizienter Beschäftigungsbedingungen: Überprüfung tariflicher Regelungen	50 %	2016

/Umwelt und Klimaschutz

Ein verantwortungsbewusster Umgang mit der Umwelt ist für den Flughafen München zentraler Bestandteil der Unternehmensstrategie. Er strebt eine Vorreiterrolle auf diesem Gebiet an und hat dazu viele Aktivitäten initiiert, die weit über gesetzliche Vorgaben oder Branchenstandards hinausreichen.



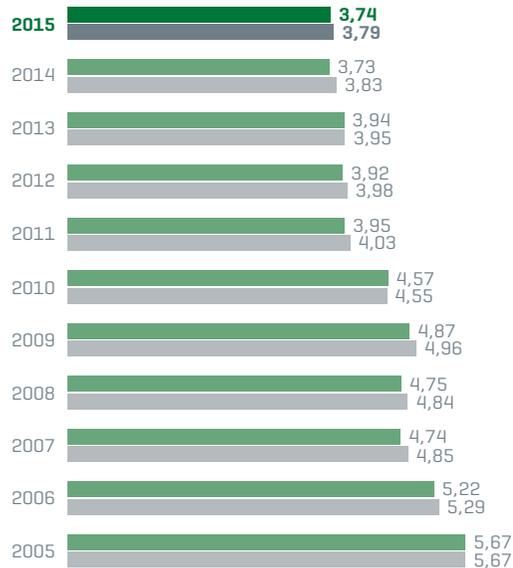
Klimaschutzstrategie

Gelebte Verantwortung

Ob Lärm-, Natur- oder Klimaschutz, Abfallwirtschaft oder Wassermanagement: Der Flughafen München weiß um seine Verantwortung für Menschen und Natur in seinem Umfeld. Um eine Vorreiterrolle im Umweltschutz einzunehmen, verfolgt er zahlreiche Maßnahmen, damit die Auswirkungen des Flughafenbetriebs auf die Umwelt so gering wie möglich bleiben. Dabei stehen zwei Aspekte im Vordergrund: Das Umweltmanagement der FMG stellt sicher, dass gesetzliche oder behördliche Auflagen eingehalten werden. Darüber hinaus setzt der Flughafen München auf Umweltschutzstrategien, die die Effizienz steigern. Im Mittelpunkt steht als ehrgeiziges Ziel ein klimaneutrales Wachstum bis 2020. Grundlage dafür ist ein gemeinsames Klimaschutzpapier, auf das sich 2008 neben der Flughafen München GmbH die Fraport AG, die Deutsche Lufthansa AG und die Deutsche Flugsicherung GmbH verständigt hatten.

Spezifische CO₂-Emissionen

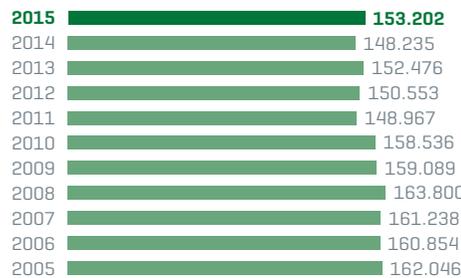
■ Spezifische Emissionen in kg CO₂ pro Passagier
■ Spezifische Emissionen in kg CO₂ pro Passagier
(Klimabereinigt¹⁾ gegenüber 2005]



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

CO₂-Emissionen am Flughafen München

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



34 Prozent weniger CO₂-Ausstoß pro Passagier seit 2005

Für den Flughafen München bedeutet das: Weder der erwartete Anstieg des Verkehrsaufkommens noch die derzeitigen Erweiterungen und Ausbaupläne dürfen die CO₂-Emissionen erhöhen. Die FMG unternimmt daher seit 2008 ambitionierte Schritte, die den CO₂-Ausstoß des Jahres 2005 von etwa 162.000 Tonnen auf rund 153.000 Tonnen im Jahr 2015 senkten. Ohne die mehr als 160 Einzelmaßnahmen wäre der CO₂-Ausstoß des Münchner Flughafens um mehr als 27.000 Tonnen CO₂ pro Jahr höher, als er faktisch ist. 2015 hat die Flughafen München GmbH 300.000 Euro in Maßnahmen investiert, die zur Reduzierung des Treibhausgas-Ausstoßes beitragen, aber sich zum Teil erst in den kommenden Jahren auswirken werden.

Allerdings ist der absolute CO₂-Ausstoß im Vergleich zum Vorjahr angestiegen. Dafür gibt es drei Hauptgründe:

- Der größte Anteil wird vom Energiemix des deutschen Stromnetzes verursacht und liegt nicht in der Verantwortung des Flughafens München. Aufgrund des sich verändernden Kraftwerksmix in Deutschland stiegen im letzten Jahr die Emissionen für den Strom, den der Flughafen München einkaufen musste, um über 2.000 Tonnen.
- Ein Blockheizkraftwerk, das ein Kunde des Flughafens auf dem Flughafengelände selbst betreibt, erhöhte den CO₂-Ausstoß um fast 1.600 Tonnen. Gleichzeitig ist der Heizbedarf im Vergleich zu 2014 gestiegen und hat die Emissionen für die Wärmeversorgung um etwa 700 Tonnen ansteigen lassen.
- Erste Effekte aus dem Großbauprojekt »T2-Satellit« machten sich bemerkbar. Fast 900 Tonnen CO₂ wurden auf der Baustelle des Gebäudes verursacht.

Eine eigens entwickelte CO₂-Datenbank dient dem Reporting, der Steuerung und Kontrolle des CO₂-Sparprogramms.

Außerdem unterstützt der Flughafen laufend Fluggesellschaften und Unternehmen auf dem Gelände bei ihren Bemühungen, die Energieeffizienz weiter zu steigern.

Alle Emissionen erfasst

Wirksamen Klimaschutz für einen Flughafen zu betreiben, ist eine komplexe Aufgabe. Denn in die Berechnung des Treibhausgas-Ausstoßes fließen nicht nur alle Emissionen ein, die der Betrieb der Infrastruktur sowie die startenden, landenden, rollenden und abzufertigenden Flugzeuge verursachen. Darüber hinaus zählen weitere Quellen dazu: die An- und Abfahrt von Passagieren, Besuchern und Mitarbeitern sowie der Betrieb der am Flughafen tätigen Unternehmen wie Hotels, Läden, Restaurants, Tankstellen und Werkstätten.

Im Einzelnen sind folgende Emissionsquellen bilanziert:

- Energiezentrale
- Enteisungsmittel-Recyclinganlage
- Luftseitiger/betrieblicher Kfz-Verkehr (zum Beispiel Vorfeldbusse, Gepäckfahrzeuge, Flugzeugschleppfahrzeuge), Stromversorgungsaggregate und andere Servicegeräte
- Strom-, Fernwärme- und Erdgas-Fremdbezug
- Strom-, Fernwärme-, Kälte-, Kraftstoff- und Erdgas-Lieferungen an externe Unternehmen
- Flugverkehr im LTO-Zyklus
- Hilfsturbinen
- Triebwerksprobeläufe
- Zubringerverkehr: landseitiger/öffentlicher Kfz-Verkehr (Beschäftigte, Passagiere, Besucher, Fracht)

Als Grundlage für die zuverlässige und international vergleichbare Erfassung aller Emissionen dient der sogenannte CO₂-Footprint. Er gliedert den Treibhausgas-Ausstoß, der einem Flughafen zugerechnet wird, nach dem internationalen Standard »Greenhouse Gas Protocol« in drei unterschiedliche Quellen (Scopes).



→ Konzernlagebericht
siehe Seite 92

→ Scope 2
siehe Seite 67

→ Glossar

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

[munich-airport.de/
umweltmanagement](http://munich-airport.de/umweltmanagement)

→ Glossar



Der Flughafen München ist mit dem Qualitätssiegel »5-Star-Airport« ausgezeichnet worden. Diesen Fünf-Sterne-Anspruch übertragen wir auch auf unsere Ambitionen beim Klima- und Umweltschutz.

Dr. Michael Kerkloh



Ausblick

2016 geht das T2-Satellitengebäude in Betrieb und erhöht damit den Gebäudeenergiebedarf. Gleichzeitig sollen die PCA-Anlagen für eine Entlastung sorgen. Beide Inbetriebnahmen sind technisch herausfordernd und das Gelingen entscheidend für den Erfolg des CO₂-neutralen Wachstums.

Neue umweltfreundliche Dieselschlepper

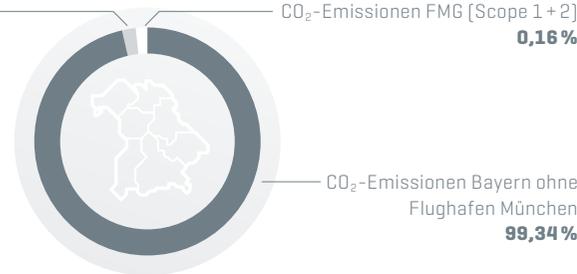
Für insgesamt 2,5 Millionen Euro schaffte die AeroGround 35 Gepäck- und Geräteschlepper mit einer abgasärmeren Motorvariante an. Sie bieten mit ihrer Doppelkabine Platz für ein komplettes Ladeteam, was den Einsatz weiterer Fahrzeuge erspart.

Anteil des Flughafens München an den CO₂-Emissionen Bayerns

Rund 0,66 %

CO₂-Emissionen FMG [Scope 3]
0,50 %

CO₂-Emissionen FMG [Scope 1 + 2]
0,16 %



Quelle: Flughafen München GmbH, Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (2012)

Ausgewählte Beispiele aus dem CO₂-Sparprogramm 2015

Thema	Maßnahme	Einsparung CO ₂ pro Jahr	Umsetzungsgrad
Energieerzeugung	Start des Dauerbetriebs der vier neuen BHKW-Module und der Peripherie dazu	Zukünftig bis zu 10.000 t	Abgeschlossen
Beleuchtung	Umrüstung der Werbeschaukästen im Terminal 2 auf LED-Beleuchtung	182 t	Abgeschlossen
	Umrüstung des Hangars der Hub-schrauberstaffel auf LED-Beleuchtung	128 t	Abgeschlossen
Raumluftechnik	Einbau von Frequenzumrichtern für die Antriebe der Ventilatoren in den Rampengerätestationen 1 bis 4	188 t	Abgeschlossen
	Test einer Pilotanlage für eine neue Torluftschleier-technik in Abflug/Ankunft D des T1	6 t	Abgeschlossen
Flughafentechnik	Installation der PCA-Anlagen an den Terminals 1, 2 und am Satellitengebäude	Zukünftig bis zu 23.500 t	In Umsetzung

Greenhouse-Gas-Emissionen am Flughafen München

CO₂ SF₆ CH₄ N₂O HFCs PFCs (CO₂-äquivalent)



Scope 1

Direkte Emissionen aus Energieproduktion und Transport

2 %

Diesel- und Ottokraftstoffe für eigene Fahrzeuge

11 %

Energieeigenerzeugung

Gesamt 13 %

Scope 2

Indirekte Emissionen durch Energieeinkauf

3 %

Energiefremdbezug

Gesamt 3 %

Scope 3

Indirekte Emissionen durch das Geschäftsfeld des Flughafens

1 %

Diesel- und Ottokraftstoffe für externe Unternehmen

6 %

Öffentlicher Verkehr

7 %

APU (Hilfsturbine) und Triebwerksprobeläufe

7 %

Energiebezug externer Unternehmen

63 %

LTO-Zyklus

Gesamt 84 %

Scope 1

Mit seinem Blockheizkraftwerk (BHKW) erzeugt der Flughafen mehr als die Hälfte seines Strombedarfs mit umweltfreundlichem Erdgas. Er deckt damit fast seinen gesamten Bedarf an Heizwärme und Klimakälte ohne zusätzlichen Energieeinsatz ab – allein mit der Abwärme aus der Stromerzeugung. Doch das Berichtsjahr brachte neue Herausforderungen mit sich: die Versorgung des neuen Satellitengebäudes mit Energie und die seit 2015 anteilige Belastung von Eigenstromerzeugungsanlagen mit der EEG-Umlage (EEG: Erneuerbare-Energien-Gesetz). Deshalb wurde das seit 1992 betriebene BHKW im Vorjahr in einer Rekordzeit von nur sieben Monaten durch modernste Technologie ersetzt und seine Kapazität um 40 Prozent erweitert. Sechs große Motoren mit insgesamt 24 Megawatt elektrischer Leistung erzeugen nun 120 Millionen Kilowattstunden Strom sowie 140 Millionen Kilowattstunden Wärme und sparen dabei gegenüber der getrennten Erzeugung von Strom und Wärme pro Jahr 40.000 Tonnen CO₂ ein – den Energiebedarf einer Kleinstadt mit 40.000 Einwohnern.

Der Flughafen München überprüft darüber hinaus fortlaufend Energieeinsparpotenziale in allen Bereichen des Betriebs, der Infrastruktur sowie des Verkehrs auf dem Flughafengelände. So wurden 2015 noch mehr Beleuchtungselemente auf energiesparende LED-Technik umgestellt, zum Beispiel im Parkhaus P81 und im Zugang zum Hotel Hilton. Insgesamt verringerten sich die Emissionen damit um 871 Tonnen CO₂. Maßnahmen in der Klimatechnik führten zu einer Einsparung von 309 Tonnen CO₂ und in der Anlagentechnik und IT von 85 Tonnen CO₂.

Seit 2015 plant und steuert ein neues Kernkompetenzcenter alle CO₂-relevanten Themen rund um nachhaltiges Bauen. Sein Aufgabenspektrum umfasst:

- Beratung der Projektleiter zu allen Fragen des nachhaltigen Bauens, wie zum Beispiel Verwendung ökologischer Baustoffe oder Anwendung der Regularien



- der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) und der Energieeinsparverordnung
- Überwachung aller Aspekte der Lebenszykluskosten
 - Beurteilung von Planungsentwürfen in Bezug auf die Nachhaltigkeit
 - Aufbau eines systematischen CO₂-Monitorings für das Geschäftsfeld Real Estate
 - Vertretung des Flughafens München im Rahmen der Mitgliedschaft in der DGNB

Im Rahmen seines Klimaschutzprogramms setzt der Münchner Flughafen alternative Treibstoffe aus regenerativen Energien im Fuhrpark ein. Neben Kraftstoffen aus nachwachsenden Rohstoffen wie Bioethanol werden mittlerweile 23 Pkws auch mit Biogas betrieben. Seit 2013 tragen 32 Vorfeldbusse – mehr als die Hälfte – das Umweltzeichen »Blauer Engel«, was sie als besonders lärm- und schadstoffarm ausweist. Außerdem zählen zum Fuhrpark vier Elektronutzfahrzeuge. Diese »Stromer« verbrauchen durchschnittlich 20 Kilowattstunden, was umgerechnet zwei Litern Benzin entspricht und nur 70 Gramm CO₂ erzeugt. In den Parkhäusern des Flughafens gibt es inzwischen 36 Ladestellen für Elektrofahrzeuge.

Scope 2

Rund die Hälfte des verbrauchten Stroms kauft der Münchner Flughafen von einem externen Netzbetreiber, sodass dem Airport dafür die Emissionen des Energiemix

im deutschen Stromnetz zugerechnet werden. Zwar nimmt der Anteil regenerativer Energien in Deutschland seit Jahren stark zu, aber es steigt auch der Beitrag der Braun- und Steinkohle für die Stromerzeugung. Die Emissionen der vom Flughafen München zugekauften Energie haben sich deswegen in den Jahren 2011 bis 2015 verschlechtert, obwohl die Menge an zugekauftem Strom 2015 um circa zwei Gigawattstunden oder rund zwei Prozent gesunken ist. Denn 2015 wird mit einem spezifischen Emissionsfaktor für den deutschen Strommix von 609 Gramm CO₂ pro Kilowattstunde Strom gerechnet. Allein die Erhöhung dieses Faktors, der im Vorjahr 595 Gramm CO₂ pro Kilowattstunde Strom betrug, führte zu einem Zuwachs von über 2.000 Tonnen CO₂.

Scope 3

Im Bereich der von den Nutzern des Flughafens verbrauchten Energie hat die Flughafen München GmbH 2015 gemeinsam mit den Fluggesellschaften und ansässigen Firmen weitere Klimaschutzmaßnahmen entwickelt. Erheblich investiert hat der Flughafen in Pre-Conditioned-Air-Anlagen (PCA-Anlagen). Diese Technik versorgt Flugzeuge auf der Parkposition mit vorklimatisierter Luft, ohne dass dazu deren Hilfsturbinen laufen müssen. Dadurch können nach vollständiger Umsetzung jährlich rund 23.500 Tonnen CO₂ eingespart werden. Im Laufe des ersten Halbjahres 2016 sollen die PCA-Anlagen an allen gebäudenahen Parkpositionen am Terminal 1, Terminal 2 und am Satelliten in Betrieb gehen.

➤ Web
munich-airport.de/nachhaltiges-bauen
dgnb.de

→ Nachhaltigkeitskennzahlen
siehe Seite 167

→ Glossar

Luftgüte

Schadstoffquellen am Flughafen

Neben dem Flughafenbetreiber setzen auch Nutzer und Mitarbeiter des Flughafens Emissionen frei. Dazu zählen vor allem die Flugzeuge in den verschiedenen Betriebszuständen des Start- und Landezyklus [LTO-Zyklus nach ICAO Annex 16, Kap. 2], die Hilfsturbinen, die Triebwerksprobeläufe und – jenseits vom Luftverkehr – der öffentliche Straßenverkehr auf den Zubringerstraßen. Bei den CO₂-Emissionen machen allein die Haupttriebwerke der Flugzeuge im LTO-Zyklus fast drei Viertel aus. Für den LTO-Zyklus und den Straßenverkehr werden neben CO₂ auch die Emissionen von Stickoxiden NO_x, Feinstaub PM₁₀ und Schwefeldioxid SO₂ ausgewiesen.

Landeentgelt berechnet sich nach Emissionen

Die Flughafen München GmbH erhebt NO_x-abhängige Landeentgelte. Sie leistet damit einen aktiven Beitrag zur Verbesserung der Umweltqualität in der Umgebung des Flughafens. Triebwerkshersteller und Flugzeugbauer erhalten so einen langfristigen Anreiz, in die Entwicklung von schadstoffärmerem Fluggerät zu investieren. Die Grundlagen der triebwerksgenauen Bilanzierung der Schadstoffe [NO_x] fließen wiederum in die Ermittlung des Footprints ein und verbessern damit auch die Erfassung von CO₂.

Luftgüte wird kontinuierlich erfasst

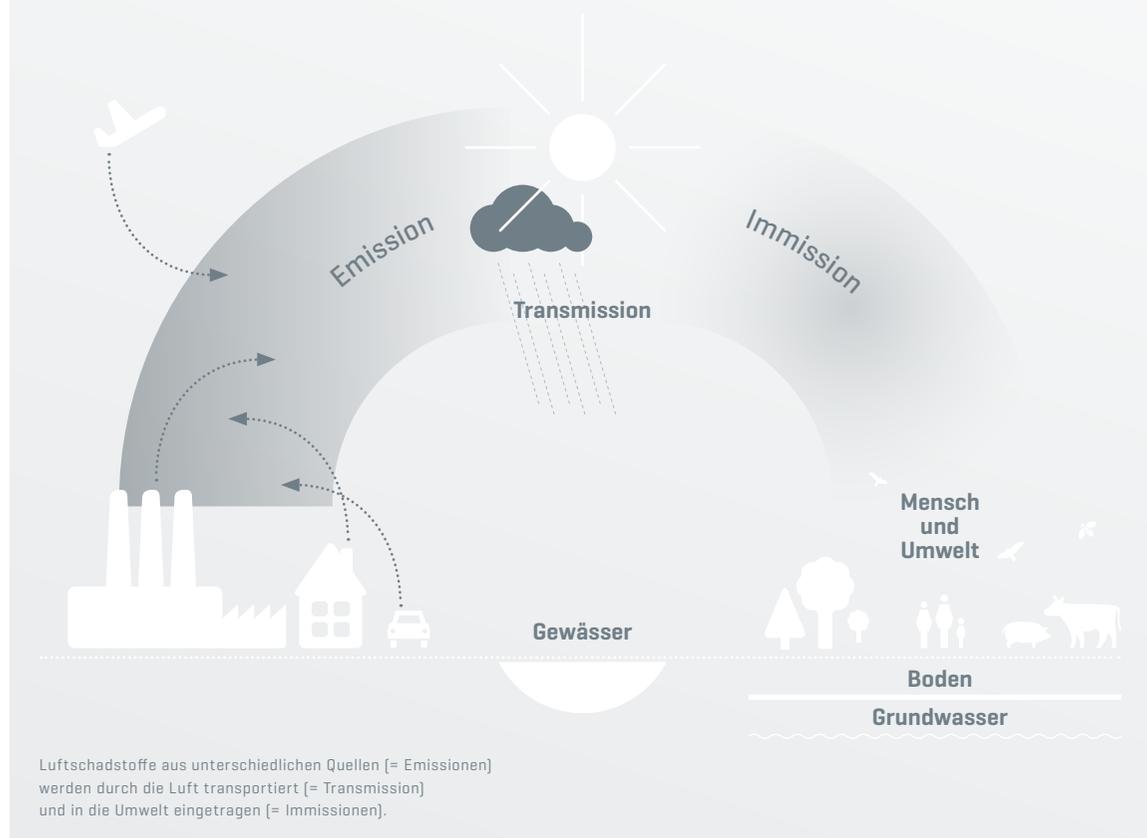
Emissionen wirken auf vielen Wegen auf die Umwelt ein. Unterschiedliche Messverfahren verfolgen deren Effekte. Der Einfluss des Flughafenbetriebs und des Luftverkehrs auf die Schadstoffsituation im Umfeld des Flughafens München wird an zwei Messstellen – eine im Westen und eine im Osten des Flughafengeländes – kontinuierlich ermittelt. Stickstoffdioxid [NO₂] und Feinstaub wiesen im Jahr 2015 wie schon in den Vorjahren überwiegend niedrige bis mittlere Werte auf. Die Stickstoffdioxid-Werte am Flughafen München entsprechen damit in etwa der Situation, wie sie auch in mittelgroßen Städten wie zum Beispiel Ingolstadt, Bamberg oder Würzburg auftritt. Die geltenden gesetzlichen

→ Web
munich-airport.de/immissionen

munich-airport.de/luft

munich-airport.de/mobile-luftguete

Wie gelangen die Schadstoffe in die Umwelt?



Grenzwerte für die Schadstoffe Ozon, Stickstoffmonoxid, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol, Toluol, Xylol und Staubbiederschlag wurden ebenfalls eingehalten. Die Luftgütemessungen erfassen den Summeneffekt sämtlicher Schadstoffquellen des Flughafens – überlagert von der Grundbelastung des Ballungsraums München und der natürlichen Hintergrundkonzentration in der Atmosphäre.

Flughafen München misst mobil

Als erster deutscher Flughafen ermittelt der Flughafen München seit Anfang 2014 die Luftqualität auch außerhalb des Flughafenzauns mit einer mobilen Luftgütemessstation. Sie ergänzt die beiden stationären Luftgütemessungen auf dem Flughafengelände und dient gezielten Untersuchungen in den Umlandgemeinden.

Bislang kam die mobile Station drei Mal zum Einsatz: An ihrem ersten Standort in Eitting von Anfang Juli bis Ende Dezember 2014 lagen sämtliche Messergebnisse deutlich unter den Grenz- und Zielwerten, die in der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorgegeben sind. Am zweiten Standort im Freisinger Ortsteil Pulling fanden Messungen in der ersten Jahreshälfte 2015 statt. Die Ergebnisse bei allen Luftschadstoffen lagen ebenfalls deutlich unter den gesetzlichen Grenzwerten. Die Messungen wurden in der zweiten Jahreshälfte 2015 in Fraunberg fortgesetzt. Die Ergebnisse werden nach Abschluss der Messung im Internet veröffentlicht.

Verschiedene Verfahren messen Schadstoffbelastung

Langlebige Schadstoffe können sich in Nutzpflanzen anreichern und so in die Nahrungskette gelangen. Deshalb beobachtet der Flughafen München seit vielen Jahren mit verschiedenen Verfahren, inwieweit sich Luftschadstoffe in Nahrungs- und Futtermittel übertragen. Die Ergebnisse werden im Internet veröffentlicht.

Biomonitoring

Um die Anreicherung von Schwermetallen und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) aus der Luft zu messen, wurden 2015 an zwölf Messpunkten auf dem Flughafengelände und im Umland Pflanztopfe mit Welschem Weidelgras und Grünkohl aufgestellt. Insgesamt waren keine relevanten Überschreitungen von Grenz- und Richtwerten für landwirtschaftliche Futtermittel und pflanzliche Lebensmittel festzustellen.

Honigmonitoring

Die Untersuchung des Lebensmittels Honig, der am Flughafen erzeugt wurde, bestätigte die unbedenklichen Ergebnisse des Biomonitorings.

Depositionsuntersuchungen des Staubniederschlags

Mit dem Bergerhoff-Verfahren wurde der Übergang von Staub und Schadstoffen in den Boden erfasst (Blei, Cadmium, Chrom, Kupfer, Nickel, Thallium und Zink). Die Messungen unterschritten deutlich die gesetzlichen Immissionswerte.

aireg-Konferenz

Der Klimaschutz stellt die Luftfahrt in den nächsten Jahren und Jahrzehnten vor große Herausforderungen. Politik und Luftverkehrswirtschaft beabsichtigen, die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs auf dem Niveau des Jahres 2020 zu stabilisieren. Das Kompetenzzentrum aireg [Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany] und seine Mitglieder sind bestrebt, die deutsche Luftfahrt ins Biokraftstoffzeitalter zu führen. Im November 2015 fand die mit namhaften Experten besetzte Fachtagung »Die Zukunft beginnt – Innovationen für eine klimafreundliche Luftfahrt« am Flughafen München statt, der zu den Gründungsmitgliedern von aireg gehört.

➤ Web: aireg.de

➤ Web: munich-airport.de/de/company/umwelt/klima/auszeichnungen/aireg/index.jsp



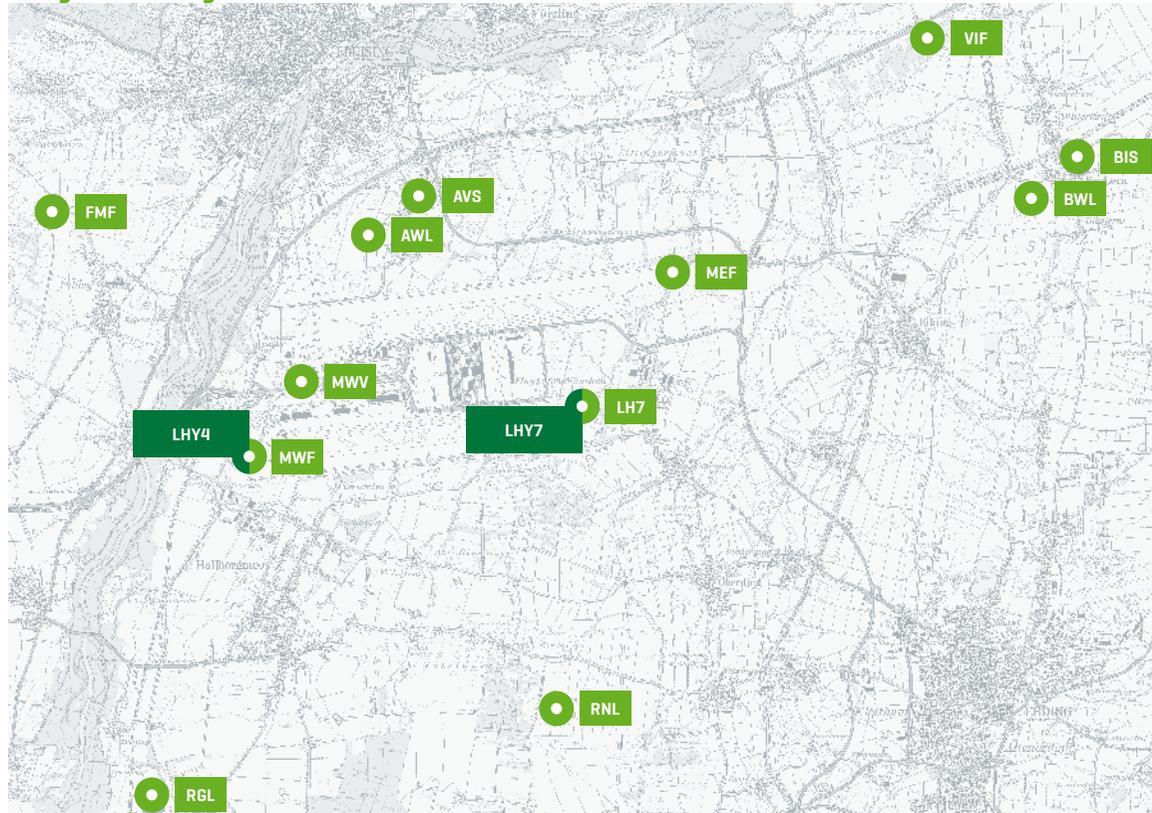
ACA

Airport Carbon Accreditation

Der europäische Flughafenverband ACI EUROPE würdigte die erfolgreiche Reduzierung von CO₂-Treibhausgasemissionen der FMG 2015 erneut mit einem Klimaschutz-Zertifikat der Bewertungsstufe »Level 3 – Optimisation«.

➤ Download Broschüren Know-how im Umweltschutz und Umwelterklärung munich-airport.de/publikationen

Luftgütemessungen 2015

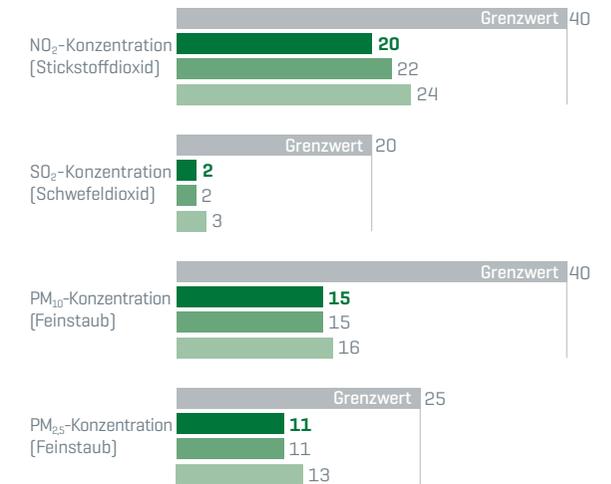


● Stationäre Luftgütemessstationen des Flughafens München ● Messpunkte Biomonitoring 2015

Gemessene Schadstoffkonzentrationen an der Hauptmessstelle im Osten

Jahresmittelwerte in µg/m³

■ Grenzwert ■ 2015 ■ 2014 ■ 2013



Engmaschiges Messnetz

Die Dichte der Umweltuntersuchungen ergibt am Flughafen München ein Messnetz, das sich sehen lassen kann: Auf dem rund 15 Quadratkilometer großen Flughafengelände finden sich zwei stationäre Messstationen und eine mobile Station als Ergänzung. Zum Vergleich: Das Bayerische Landesamt für

Umwelt (LfU) betreibt zur Beurteilung der Luftgüte in Bayern auf 70.000 Quadratkilometern 54 Messstellen und eine mobile Messstelle. Für die Dauerbeobachtung mit Biomonitoring gibt es sieben Messpunkte im Freistaat Bayern (Stand 2014), im Flughafenumfeld waren es 2014 und 2015 jeweils mindestens zwölf.

Die umfangreichen und methodisch vielfältigen Messungen zeigen, dass die Belastung durch den Flughafenbetrieb unbedenklich ist. Sorgen um mögliche Gesundheitsgefahren können also gut begründet ausgeräumt werden.

Umgang mit Ressourcen

Der Flughafen München verfolgt eine Strategie des schonenden, sparsamen und im Sinne kommender Generationen verantwortlichen Umgangs mit natürlichen Ressourcen. Von besonderer Bedeutung sind dabei das Abfall- und das Wassermanagement sowie die Aufbereitung von Enteisungsmitteln.

Abfall: hohe Wiederverwertungsquote

Die Flughafen München GmbH erfüllt lückenlos die Vorgaben der fünfstufigen Zielhierarchie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes. Abfall- und Wertstoffprodukte aus allen Bereichen des Flughafenbetriebs werden bereits am Entstehungsort in unterschiedlichen Trennsystemen gesammelt, zertifizierten Fachbetrieben im nahen Umkreis des Flughafens übergeben, in Sortieranlagen aufbereitet und anschließend recycelt. Als Herausforderung für die Zukunft steht die Umsetzung der novellierten Gewerbeabfallverordnung an, die der Gesetzgeber derzeit vorbereitet.

Mitarbeiter können zum Beispiel Leuchtmittel am Arbeitsplatz abgeben. Gebrauchte Batterien werden aus Sicherheitsgründen nicht mehr in Büroräumen gesammelt, sondern nur in den FMG-eigenen Wertstoffhöfen. Für 2016 ist neben einer Sammelaktion für alte Handys (wertvolle Metalle) auch eine Sammelstelle für CDs und DVDs (Polycarbonat) geplant. Darüber hinaus verwendet der Flughafen München konzernweit nur noch Recyclingpapiere in unterschiedlichen Weißegraden, sobald die Bestände an Frischfaserpapier aufgebraucht sind – auch für Umschläge und Versandtaschen.

Die meisten Abfälle und Wertstoffe erzeugt jedoch nicht die FMG selbst. Den Löwenanteil verursachen die Beteiligungsgesellschaften und am Flughafen ansässigen Firmen sowie Airlines. Voraussetzung für eine nachhaltige Ressourcenschonung ist demzufolge ein individuell auf die jeweiligen Abfallerzeuger zugeschnittenes Entsorgungskonzept: von der Abfallentstehung (mögliche

Abfallpyramide



Vermeidungspotenziale] bis hin zur Verwertung und Beseitigung [Wertschöpfung durch Sortenreinheit]. Regelmäßig informiert die FMG deshalb über das aktuelle Abfallwirtschaftskonzept, gibt Hilfestellungen zu umweltbewusstem Verhalten und steht bei Fragen beratend zur Seite. Damit leistet sie ihren Beitrag, die Umwelt über die Konzerngrenzen hinaus zu schonen und Entsorgungskosten bereits am Entstehungsort zu reduzieren.

Verantwortungsvoller Umgang mit Wasser

Ziel des Wassermanagements am Münchner Flughafen ist es, den natürlichen Wasserhaushalt so wenig wie möglich zu beeinflussen und alle Einwirkungen durch Gewässerbewirtschaftung, Entwässerung sowie Trink- und Löschwasserversorgung schonend zu gestalten. Insgesamt verfolgt die FMG dabei folgende Ziele:

- Abwasseranfall minimieren
- Abwasserströme bereits am Entstehungsort trennen, separat behandeln und entsorgen
- Trinkwasser möglichst nur dort verwenden, wo Trinkwasserqualität benötigt wird
- Abflüsse von versiegelten Flächen zurückhalten, um Abflussspitzen nicht zu erhöhen
- Grundwasser und oberirdische Gewässer und damit die Wirksamkeit der Umweltschutzmaßnahmen überwachen

Der Trinkwasserverbrauch am Münchner Flughafen ist im Jahr 2015 gegenüber 2014 um circa fünf Prozent gestiegen, von 991.557 auf 1.042.166 Kubikmeter. Dieser Anstieg ist auf die Zunahme des Passagieraufkommens und der Fracht im Jahr 2015 gegenüber 2014 zurückzuführen. Pro 1.000 Verkehrseinheiten [1.000 Passagiere beziehungsweise 100.000 Kilogramm Luftfracht] hat sich der spezifische Trinkwasserverbrauch nur um 1,4 Prozent erhöht: 23,6 Liter statt 23,2 Liter im Jahr 2014.

Im Sinne der Ressourcenschonung ist es für die FMG wichtig, möglichst sorgfältig und sparsam mit Trinkwasser auf dem Flughafen-Campus umzugehen. So wurde beispielsweise in den Energiezentralen oberflächennahes

23,6
Liter

Trinkwasser-
verbrauch pro 1.000
Verkehrseinheiten

950.000
Kubikmeter

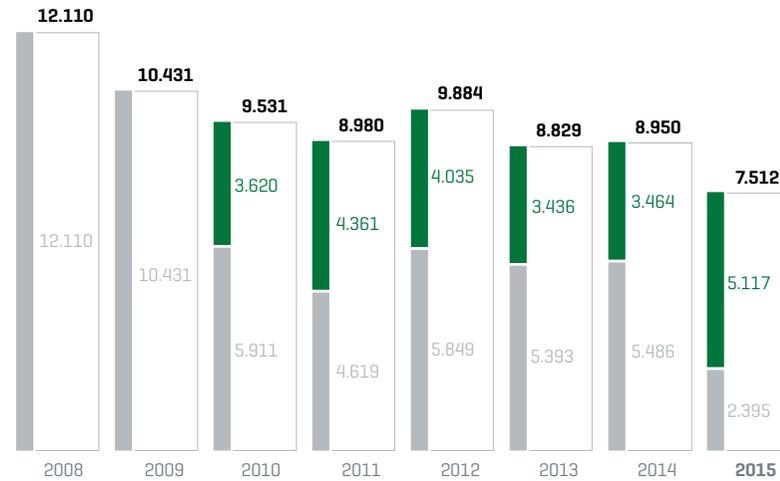
Trinkwasser-
einsparung durch
Brauchwasser aus
Brunnen

→ Glossar



Papierverbrauch

In tausend Blatt Papier
■ Frischfaserpapier ■ Recyclingpapier

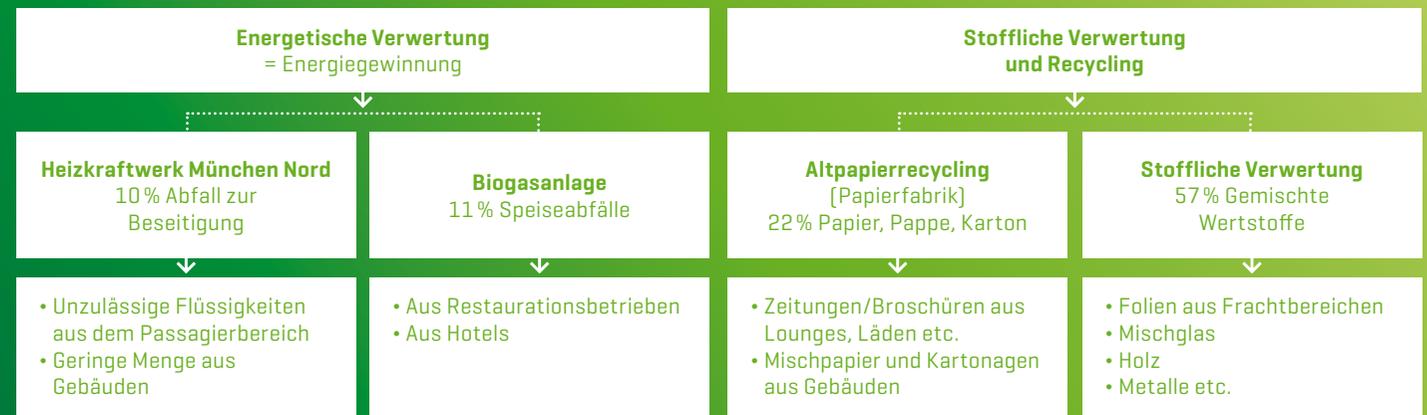


Highlights 2015

Das Abfallwirtschaftskonzept wird kontinuierlich weiterentwickelt.

- Der Wechsel zu einem näher gelegenen Entsorgungsbetrieb für gemischte Wertstoffe verkürzte den Transportweg um circa 12.650 Kilometer pro Jahr und ermöglichte Einsparungen beim CO₂-Ausstoß und bei den Transportkosten.
- Sortier- und Wertstoffanalysen von beauftragten Gutachtern führten zu einer optimalen Wertschöpfung aus Abfällen.
- Eine bessere Abfall- und Wertstofftrennung bei Kunden vor Ort reduzierte die Abfallmenge, die beseitigt werden musste, und damit auch die Kosten.

Energetische und stoffliche Verwertung



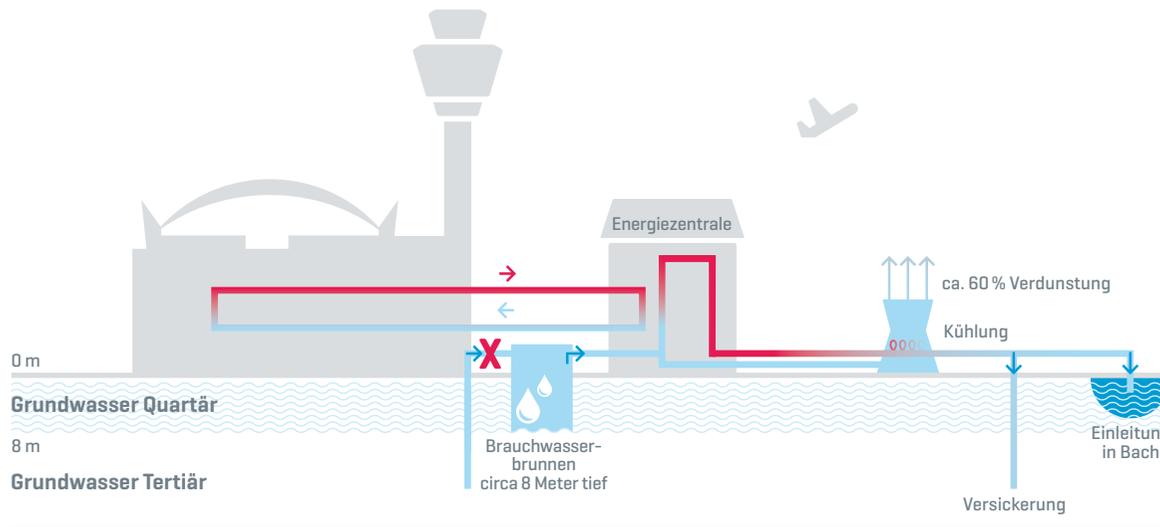
Brauchwassernutzung zur Klimatisierung

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.



quartäres Grundwasser [Brauchwasser] anstelle von wertvollem tertiärem Grundwasser [Trinkwasser] zur Kühlung eingesetzt. Das Brauchwasser stammt aus eigens gebohrten Brunnen. Sein Einsatz erbrachte im Bereich der Energiezentrale West seit 2010 eine Trinkwassereinsparung von circa 950.000 Kubikmetern. Nach demselben Prinzip versorgt seit 2015 auch die neue Energiezentrale Ost insbesondere das Terminal 2 und sein Satellitengebäude mit Klimakälte.

Um in den nächsten Jahren weitere bis zu 50.000 Kubikmeter Trinkwasser jährlich einsparen zu können, befinden sich weitere Brunnen in Planung. Oberflächennahes quartäres Grundwasser soll bei folgenden Maßnahmen verwendet werden:

- Bauwasser für Betonarbeiten und zur Baustellenversorgung
- Reinigung der Bahnen mit Hochdruckgeräten
- Einsatz von Nasskehrmaschinen
- Kanalspülmaßnahmen
- Bewässerung von Grünflächen, Bäumen und Sträuchern

Ausgefeiltes Abwasserentsorgungskonzept

Mehrere Kanalsysteme mit einer Gesamtlänge von circa 300 Kilometern sammeln das am Flughafen München in unterschiedlicher Beschaffenheit anfallende Abwasser:

- Häusliches Abwasser, zum Beispiel aus den Abfertigungsbereichen, Büros oder Personaleinrichtungen
- Gewerbliches Abwasser aus Küchen, Kantinen und Cateringbetrieben

- Abwasser aus der Flugzeugwäsche [kann Öl, Kerosin oder Schwermetalle enthalten]
- Mischwasser aus Schmutz- und Niederschlagswasser etwa von den Vorfeldern, Dächern, Straßen und Parkplatzflächen

Je nach Verschmutzungsgrad wird das Abwasser in flughafeneigenen Anlagen vorbehandelt, zurückgehalten, in Gewässer eingeleitet oder zur Kläranlage Eitting abgeleitet. Regelmäßige Qualitätskontrollen stellen sicher, dass behördlich festgelegte Anforderungen eingehalten werden. Zusätzlich verhindern Bodenfilter im Bereich der Startbahnköpfe, dass Enteisungsmittel, die beispielsweise bei entsprechenden Windverhältnissen in die umliegenden Grünbereiche verfrachtet werden, ins Grundwasser gelangen und dieses belasten. Gleichzeitig dienen sie zur Rückhaltung und Reinigung des gesammelten Enteisungsabwassers. Die Qualität des Wassers wird überwacht und der gesamte organische Kohlenstoff permanent mit einer TOC-Messanlage gemessen [TOC = total organic carbon]. Je nach Belastung kann es künftig in ein Gewässer oder – bei strengen Wintern mit hohem Enteisungsmiteinsatz – zur Kläranlage geleitet werden.

Kreislauf Flugzeugenteisungsmittel

Auf Flächen nahe der Startbahnköpfe befreien Enteisungsfahrzeuge die Flugzeuge vor dem Start von Eis und Schnee. Das von den Flugzeugen dabei abtropfende Enteisungsmittel gelangt über Schlitzrinnen und Kanäle in eigens dafür vorgesehene unterirdische Auffangbecken. In der flughafeneigenen Recyclinganlage wird es anschließend mechanisch/chemisch behandelt, aufkonzentriert und durch Zugabe von Zusatzstoffen wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt. Dieses Verfahren zur Wiederaufbereitung von Enteisungsmitteln am Flughafen München ist weltweit einmalig. Die Recyclingquote des Enteisungsmittels Glykol lag in der Saison 2014/2015 deutlich über 50 Prozent. Sie hängt stark von den Witterungsverhältnissen ab und unterliegt somit Schwankungen.

**300
Kilometer**

Kanäle sammeln
Abwasser

Bodenfilteranlage erfüllt Erwartungen

Regelmäßige Untersuchungen des Grundwassers am Startbahnhof Nordwest belegen im Vergleich zu den Vorjahren keine Beeinflussung des Grundwassers durch organische Stoffe infolge des Enteisungsgeschehens. Auch bei dem 2015 fertiggestellten Bodenfilter am Startbahnhof Nordost wird nach dem Winter 2015/16 mit einem vergleichbaren positiven Ergebnis gerechnet. Weitere Bodenfilter sind im Bereich der Start- und Landebahn Süd vorgesehen.

**Abwasserentsorgungskonzept: unterschiedliche Abwasserströme, deren Behandlung und Entsorgung**

Lärmschutz

Regelungen zum Lärmschutz Flugzeuge unterliegen strengen Lärmgrenzwerten

Die wesentlichen Standards und Regeln für den weltweiten Luftverkehr werden auf internationaler Ebene festgelegt, denn Luftverkehr findet vor allem grenzüberschreitend statt. Unter dem Dach der Vereinten Nationen beschäftigt sich die internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO (International Civil Aviation Organization) mit dem Thema Reduzierung von Fluglärm. Sie verlangt beispielsweise eine Zertifizierung für die Muster- und Verkehrszulassung von neuen Luftfahrzeugen. Aber auch der Flughafenbetreiber kann besonders laute Flugzeugtypen ausschließen. Am Flughafen München dürfen Luftfahrzeuge ohne Zertifizierung nach Anhang 16 ICAO grundsätzlich weder starten noch landen. Für die geplante dritte Start- und Landebahn wird Gleiches für Flugzeuge gelten, die Kapitel 2 zugeordnet sind oder Kapitel 3 nur knapp erfüllen. Andere Organisationen und Projekte verfolgen ähnliche Ziele: Der ACARE-Beirat der EU (Advisory Council for Aviation Research in Europe) strebt in seiner Vision 2020 die Halbierung des wahrgenommenen Lärms an, der »Flightpath 2050« der EU will die Lärmemissionen bis 2050 um 65 Prozent absenken.

Nachtflugregelung am Münchner Airport

- Zur Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) dürfen am Flughafen München nur besonders lärmarme Flugzeuge starten und landen – und auch das nur in eingeschränktem Umfang. In der sogenannten Kernzeit zwischen 0 und 5 Uhr findet kein Flugverkehr statt, Ausnahme: Nachtluftpost- und Vermessungsflüge der Deutschen Flugsicherung.
- Die praktizierte Nachtflugregelung sieht ein Lärmkontingent vor, das die Anzahl der Bewegungen sowie die jeweilige Art und Größe der Flugzeuge berücksichtigt.

Im Jahr 2015 wurde das zulässige Lärmvolumen am Flughafen München nur zu 62 Prozent ausgenutzt. Der durchschnittliche nächtliche Dauerschallpegel an der Schutzgebietsgrenze lag im Jahr 2015 unter dem erlaubten Wert von 50 dB(A).

- Die bestehende Nachtflugregelung aus dem Jahr 2001 gilt auch für die geplante dritte Start- und Landebahn. Die dritte Bahn dürfte nachts nur in Ausnahmesituationen genutzt werden, wie in Notfällen oder bei Ausfall einer der beiden anderen Bahnen. Das derzeitige Lärmkontingent bleibt damit unangetastet.

Fluglärm Betroffene ¹⁾

Stand: 2015



¹⁾Anzahl der Personen, die am Tag (24 Stunden) von Lärm über 55 dB(A) betroffen sind

Quellen des Fluglärms



➔ Download Bericht Flightpath 2050 ec.europa.eu/transport/modes/air/doc/flightpath2050.pdf

➔ Glossar

Lärminderungsmaßnahmen entlasten Anwohner

Laut jüngster Auswertung des Umweltbundesamts waren in ganz Deutschland 10,2 Millionen Menschen von Straßenlärm, 6,2 Millionen Menschen von Schienenlärm und 738.000 Menschen von Fluglärm mit einem durchschnittlichen Schallpegel von mehr als 55 dB(A) betroffen. Bei der Gegenüberstellung mit anderen Großflughäfen schneidet der Flughafen München aufgrund optimaler Standortvoraussetzungen sehr gut ab: Der Anteil der Personen, die im Flughafenumland wohnen und von Fluglärm betroffen sind, liegt am Flughafen

➔ Glossar

➔ Web <http://www.acare4europe.com/>

munich-airport.de/nachtflug

munich-airport.de/fluglaerm

fluglaerm-portal.de



Standorte der ortsfesten Messstellen der Flughafen München GmbH/ kombiniertes Tag- und Nachtschutzgebiet



Airbus A350 XWB regelmäßig in München

Das Großraumflugzeug vom Typ Airbus A350 ist erstmals im Februar am Flughafen München gelandet. Dieser moderne Jet ist mit Triebwerken ausgestattet, die deutlich weniger Treibstoff verbrauchen und erheblich weniger Lärm verursachen als vergleichbare Modelle früherer Bauart. Als globaler Erstkunde setzt Qatar Airways das hochmoderne Flugzeug seit Herbst 2015 auf Flügen ab München ein. Durch die Stationierung der A350-Maschinen der Deutschen Lufthansa am Flughafen München ist nach den bislang vorliegenden Messwerten ein positiver Effekt auf die Lärmsituation zu erwarten.

➤ Web: <http://www.a350xwb.com/>

Lärmessdaten zeitnah im Internet verfolgen

Die Plattform »Fluglärmüberwachung am Flughafen München« sorgt seit Mai 2014 im Internet für mehr Information und Transparenz zwischen Airport und Region. Über dieses Online-Angebot lassen sich rund um die Uhr die Lärmessdaten inklusive Flugverlauf, Flughöhe oder Flugzeugtyp abrufen. Neu seit diesem Jahr ist die Darstellung der mobilen Fluglärmessstellen. Das Tool bildet außerdem Tabellen und Grafiken akustischer Mess- und Kenngrößen aus den vergangenen Jahren ab.

➤ Web: munich-airport.de/flumo

München bei rund fünf Prozent der vergleichbaren Gruppe am Flughafen Frankfurt und bei nur einem Prozent im Vergleich zu den Nachbarn des Flughafens London-Heathrow.

Die FMG will trotz der vergleichsweise niedrigen Betroffenenzahlen die Lärmsituation weiter verbessern, um die Belastungen durch Fluglärm für die Flughafenanwohner zu verringern. Derzeit werden zahlreiche aktive Schallschutzmaßnahmen diskutiert und geprüft, die Lärm im Flughafenumfeld vermindern oder vermeiden beziehungsweise zu einer besseren Verteilung der Lärmbelastung führen sollen.

Triebwerke beim Anflug im Leerlauf

Am Flughafen München besteht derzeit für einige Luftverkehrsgesellschaften die Möglichkeit, nach einem optimierten Sinkflug-Profil zu landen. Bei diesem Continuous Descent Operations (CDO) genannten Verfahren sinkt das Flugzeug mit minimaler Triebwerksleistung (idealerweise im Leerlauf) und vermeidet weitestgehend Horizontalflugphasen. Dadurch werden der Treibstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß verringert. Bei diesem Vorgang reduziert sich zugleich der Lärm um bis zu 6 dB(A) wegen der größeren Überflughöhe im Vergleich zum Standardverfahren. Der Anteil der pro Tag geflogenen Continuous Descent Operations ist abhängig von der Bahnrichtung. Das CDO-Verfahren soll im Jahr 2016 im Luftfahrthandbuch veröffentlicht werden, zunächst für Anflüge auf der Nordbahn. Dann wird es allen Luftverkehrsgesellschaften zur Verfügung stehen und positive Effekte für Airlines und die Umwelt bieten:

Kerosineinsparungen einerseits sowie weniger Lärm und CO₂-Ausstoß andererseits.

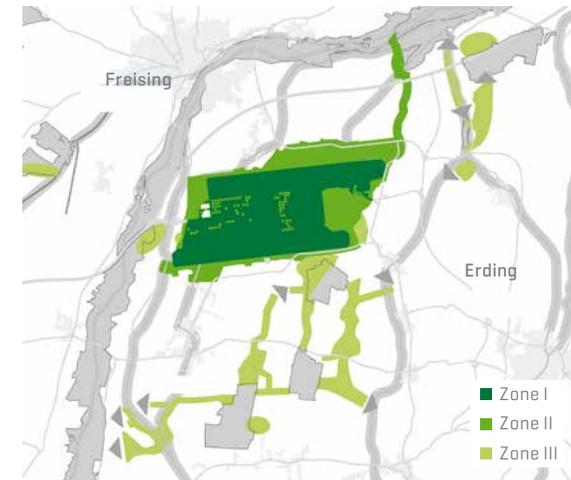
Landengebühr: je leiser, desto günstiger

Der Flughafen München nimmt mit lärm-differenzierten Landengebühren Einfluss auf das eingesetzte Fluggerät. Fluggesellschaften, die leise Flugzeuge verwenden, profitieren von einem gestaffelten, stark gespreizten Gebührensystem. Die lärmabhängigen Start- und Landeentgelte können für einen lauten Flugzeugtyp bis zu achtmal teurer sein als für einen leisen.

Fluglärmüberwachung

Mit 16 ortsfesten Messstellen überwacht die FMG kontinuierlich den Fluglärm im Umkreis von etwa 20 Kilometern um den Münchner Airport. Zusätzlich bietet sie mobile Messungen als freiwilligen Service auf Anfrage von Gemeinden, die nicht vom stationären Messanlagennetz abgedeckt sind. 2015 wurden bei acht mobilen Fluglärm-messungen an insgesamt 246 Tagen Werte aufgezeichnet – erstmals auch in Langenpreising/Pottenau, Zieglberg und Forsten/Tading. In Tünzhausen, Rudelzhofen, Eitting-Süd, Grünbach und Haimhausen erfolgten bereits zum wiederholten Male mobile Messungen. Nachzulesen sind die Messwerte in monatlichen Immissionsberichten und auf den Internetseiten des Flughafens. Seit 2015 steht das WebReporting auch für mobile Fluglärm-messungen zur Verfügung. Getrennt nach Tag und Nacht sind die Anzahl und Höhe der ermittelten Einzel- und Dauerschallpegel sowohl tabellarisch als auch grafisch darstellbar.

Zonen-Modell



→ GRI 64-27

➤ Web umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/laerm-kartierung-laermaktionsplanung

➤ Web munich-airport.de/mobile-messung

Biodiversität

Flughafenwiesen als hochwertiger Lebensraum

Grünflächen und für den Naturschutz bedeutsame Wiesen machen fast zwei Drittel (943 Hektar) des heutigen Flughafengeländes aus. Die neben den beiden Start- und Landebahnen liegenden naturschutzfachlich hochwertigen 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. Das dort seit 1992 praktizierte Biotopmanagement begünstigt die Entwicklung von hochwertigen nährstoffarmen, sogenannten mageren Wiesen, die ökologisch weitaus wertvoller sind als zum Beispiel intensiv bewirtschaftete und nährstoffreiche Grünland- oder Ackerflächen außerhalb des Flughafenzauns. Diese Bewirtschaftungsmethode steht im Einklang mit den Ansätzen des Vogelschutzes sowie mit der Vogelschlagverhütung auf dem gesamten Flughafengelände.



**Wir übernehmen Verantwortung für die zukünftige
Entwicklung unseres Flughafens.**

Konzernbereich Recht, Gremien, Compliance und Umwelt





Konzept für Naturschutz und Landschaftsplanung

Den Flughafen München optimal in seine Umgebung einzubetten – diese Idee war von Anfang an wesentlicher Bestandteil des Planungskonzepts. Also schuf die FMG Strukturen, die das weiträumige Umfeld ökologisch aufwerteten und vernetzten. Das Konzept gliedert den Raum im Erdinger und Freisinger Moos in drei Zonen:

- **Zone I: Flughafengelände mit Start- und Landebahn-system, Gebäuden und Straßen**

Alle nicht bebauten oder versiegelten Flächen innerhalb des Flughafens wurden als hochwertige Grünflächen gestaltet und mit über 6.000 Bäumen bepflanzt. Eine zielgerichtete Pflege ließ auf großen Teilflächen eine artenreiche Vegetation, an manchen Stellen sogar wertvollen Magerrasen, entstehen. Die Grünflächen im

Start- und Landebahn-system sind wichtige Bestandteile des Vogelschutzgebiets »Nördliches Erdinger Moos«.

- **Zone II: gehölz- und strukturreicher Grüngürtel um das Flughafengelände**

Er übernimmt Pufferfunktionen für Siedlungen und Landwirtschaft und bindet die Bauwerke des Flughafens in die umgebende Landschaft ein.

- **Zone III: Planungsraum für ökologische Ausgleichsmaßnahmen**

Die Grundlage für Planung, Bau und Pflege der Ausgleichs- und Ersatzflächen bildet die aktuelle Gesetzgebung mit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, dem Artenschutzrecht, dem europäischen Gebietsschutz für das Netz Natura 2000 und dem Waldrecht. Neben ihrer projektbezogenen Ausgleichsfunk-

tion für den Naturschutz und das Landschaftsbild verbessern diese Einzelmaßnahmen bereits vorhandene schutzwürdige Vegetation. Sie schaffen zum Beispiel Biotopkorridore, die wiederum Naturschutzgebiete und Fließgewässer miteinander verbinden. Zudem lässt die FMG die auflagenkonforme Umsetzung der Maßnahmen von den zuständigen Behörden überprüfen.

Im Winter 2015 gestaltete die FMG eine multifunktionale Ausgleichsfläche im Westen des Flughafens. Das Gelände wurde so modelliert, dass nun eine offene Kiesfläche mit mehreren flachen Pfützen ideale Brutplätze für den Flussregenpfeifer bietet. Außen herum soll ein Saum aus magerem, artenreichem Extensivgrünland entstehen. Damit sich beispielsweise der stark gefährdete Schmetterling Idas-Bläuling ansiedelt, wachsen dort jetzt die für seine Eiablage und Raupennahrung erforderlichen Pflanzen.

→ Web
munich-airport.de/vogelschutzgebiet

→ Glossar

Umweltpakt Bayern

Die FMG setzt ihr Engagement im »Umweltpakt Bayern« fort und verlängert ihre Mitgliedschaft in dieser freiwilligen Initiative für betrieblichen Umweltschutz und nachhaltiges Wirtschaften. Konkret will sie im Freisinger Moos seltene Moorschmetterlinge schützen und dafür geeignete Flächen identifizieren, gestalten und pflegen.

Flughafen als Teil eines Vogelschutzgebiets

Zu dem 4.525 Hektar großen Europäischen Vogelschutzgebiet »Nördliches Erdinger Moos« gehören auch 658 Hektar Flughafenwiesen um die Start- und Landebahnen sowie im Norden und Osten an das Flughafengelände angrenzende Teile des Erdinger Moores. Regelmäßige Art- und Brutnachweise bestätigen seine optimale Bio-top- und Habitatqualität für seltene Wiesenbrüterarten. So ist auf dem Flughafengelände einer der größten baye-rischen Brutbestände des Großen Brachvogels – einer vom Aussterben bedrohten Vogelart – anzutreffen. Ins-gesamt schützt das »Nördliche Erdinger Moos« 40 be-sonders gefährdete Vogelarten wie Kiebitz, Grauammer oder Wachtelkönig und ist damit ein wichtiger Trittstein in dem über ganz Europa ausgebreiteten ökologischen Netz »Natura 2000«.

Flugbetrieb und Vogelwelt: ein harmonisches Miteinander

Die Praxis der vergangenen Jahre hat gezeigt, dass ein »Nebeneinander« von sicherem Flugbetrieb und nach-haltigem Vogelschutz trotz scheinbarer Gegensätzlich-keit möglich ist und sich im verantwortungsvollen »Mit-einander« weiterentwickelt hat. Die FMG achtet dabei auf den Erhalt und die Förderung der Artenvielfalt und Biodiversität für Flora und Fauna. So erfolgen die notwendige Pflege der Wiesen sowie Bau- und War-tungsarbeiten zum Beispiel möglichst außerhalb der

Brutzeit. Auch auf den vom Flughafen umgesetzten oder zu planenden Ausgleichs- und Ersatzflächen innerhalb der beiden Vogelschutzgebiete »Nördliches Erdinger Moos« und »Freisinger Moos« sind neben zahlreichen Vogelarten seltene Pflanzen-, Reptilien-, Libellen- und Schmetterlingsarten anzutreffen, wie zum Beispiel der Kriechende Sellerie, die Zauneidechse, die Vogelazur-jungfer und der Dunkle Wiesenknopfameisenbläuling.

Jagd als angewandter Naturschutz

Verglichen mit anderen Revieren stehen bei der Jagd im Bereich eines Flughafens der Natur- und Artenschutz sowie die Vogelschlagverhütung im Vordergrund. So wird zum Beispiel der Bestand von Raubtieren – wie Füchsen oder Mardern – reguliert, um bedrohte Wiesenbrüter wie den Großen Brachvogel und den Kiebitz zu schützen. Auch zur Arterhaltung des Rotwilds trägt die FMG bei. Sie besitzt Flächen in den Isarauen, die in Bayern zu den aus-gewiesenen elf Rotwildgebieten zählen. In den vergan-genen Jahren ist es gelungen, die Bestandsflächen zu sichern, Wandermöglichkeiten für das Rotwild zu erhal-ten und naturschutzrechtliche sowie jagdliche Belange aufeinander abzustimmen.



➔ Download Broschüre
Vogelwelt und
Flugbetrieb
[munich-airport.de/
publikationen](http://munich-airport.de/publikationen)

Die Top Five Maßnahmen des Nachhaltigkeitsprogramms ➔ Ausführliches Programm im Web: munich-airport.de/NHprogramm

Themenfelder	Initiativen	Maßnahmen	Status 2015	Maßnahme Ende
CO ₂ und Luftschadstoff-emissionen	Übernahme von Verantwortung für Belastung aus dem Luftverkehr	Einführung von Pre-Conditioned-Air-Anlagen	80% ■■■■■■■■	2016
	Energieeffiziente Campus-Mobilität	FMG-interner Einsatz von Elektrofahrzeugen und damit Test von Infrastruktur, Messung und Abrechnung	75% ■■■■■■■■	2016
	Energiekonzept 2030	Fertigstellung 1. Bauabschnitt des Energiekonzepts [Ersatz- und Kapazitätserweiterung des Blockheizkraftwerks, Energiezentrale Ost]	95% ■■■■■■■■	2016
Lärmemissionen und Lärm-schutz	Übernahme von Verantwortung für Belastung aus dem Luftverkehr	Konzeption und Weiterentwicklung einer Lärmschutzstrategie [aktiver Schallschutz, Flugverfahren, zum Beispiel CDA, Flugrouten, Landeentgelte, passiver Schallschutz, Lärmschutzprogramme]	fortlaufend	fortlaufend
Infrastrukturentwicklung und nachhaltiges Bauen	Umsetzung energieeffizientes und nachhaltiges Bauen	Zertifizierung ausgewählter Gebäude nach den Standards der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen [DGNB]	fortlaufend	fortlaufend

FINANZBERICHT



Solide Finanzzahlen legen das Fundament für eine nachhaltige Entwicklung des Flughafens München. Trotz der Großinvestition »Terminal 2-Satellit« konnte der Flughafen München Konzern 2015 einen positiven Free Cashflow nach Investitionen von knapp 200 Millionen Euro erwirtschaften. Die Eigenkapitalquote von 38 Prozent steht für eine gesunde Kapitalstruktur.



81 Konzernlagebericht
106 Konzernjahresabschluss
106 Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung
107 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
108 Konzern-Bilanz
110 Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
111 Konzern-Kapitalflussrechnung
112 Konzern-Anhang
154 Bericht des Aufsichtsrats
155 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Konzernlagebericht

Grundlagen des Konzerns

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.

Der Flughafen München ist in den Geschäftsfeldern Aviation, Commercial Activities und Real Estate tätig. Das Leistungsportfolio des Konzerns deckt nahezu alle am Flughafen-Campus verfügbaren Leistungen ab – vom Flugbetrieb über die Passagier- und Frachtabfertigung bis hin zu Einzelhandel, Hotelgewerbe und Gastronomie. Dieses integrierte Geschäftsmodell und seine Wertschöpfungstiefe grenzen den Flughafen München von europäischen Wettbewerbern ab.

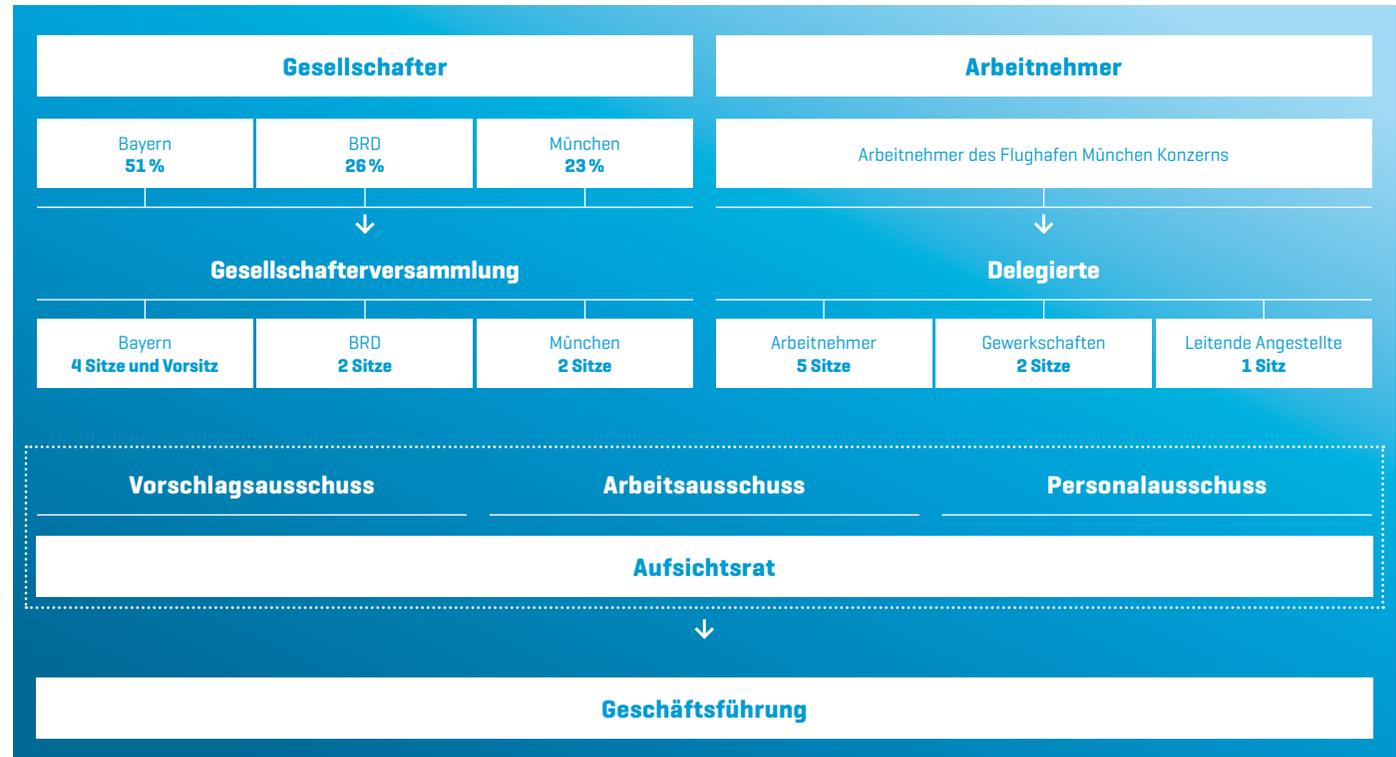
Der Flughafen München bekennt sich zu einer nachhaltigen Unternehmenspolitik. Die Orientierung an ökonomischen, ökologischen, gesellschaftlichen und sozialen Zielen soll die gesellschaftliche Akzeptanz des Flughafens München und damit die Entwicklungsfähigkeit seines Geschäftsmodells sichern.

Geschäftsführung und Aufsichtsrat

Eigentümer des Flughafens München sind der Freistaat Bayern mit 51,0%, die Bundesrepublik Deutschland mit 26,0% und die Landeshauptstadt München mit 23,0%.

Oberstes Kontroll- und Entscheidungsgremium ist die Gesellschafterversammlung. Sie trifft einstimmige Entscheidungen über die geschäftlichen Grundlagen des Konzerns wie den Flughafenausbau, die Aufnahme langfristiger Darlehen

Governance-Struktur



und den Einsatz innovativer Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken. Für alle übrigen Entscheidungen genügt die einfache Mehrheit.

Aufsichtsrat

Der Flughafen verfügt über einen Aufsichtsrat nach §§ 1 Abs. 1, 6 MitbestG. Der Aufsichtsrat übt Kontroll- und

Mitbestimmungsrechte aus. Er bestellt die Mitglieder der Geschäftsführung und legt deren Vergütung fest. Auch Geschäfte, die bestimmte Wertgrenzen und Laufzeiten überschreiten, bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat werden für eine Amtszeit von fünf Jahren von der Konzernbelegschaft gewählt. Die Gesellschafterversammlung wählt die

Gesellschaftervertreter im Aufsichtsrat. Deren Amtszeit endet mit der Gesellschafterversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach Amtszeitbeginn beschließt. Zum 31. Dezember 2015 sind die Mitglieder des Aufsichtsrats: **ABB: 1**

Der Aufsichtsrat hat einen Vorschlagsausschuss, einen Arbeitsausschuss und einen Personalausschuss bestellt. Die Ausschüsse wurden mit den folgenden Aufgaben betraut:

ABB: 2

Die Geschäftsführung ist in der Regel fünf Jahre im Amt; eine erneute Bestellung oder Amtszeitverlängerung ist zulässig. Sie trägt die Verantwortung für die Unternehmenspolitik und die strategische Ausrichtung des Konzerns. Sie legt das Unternehmensbudget fest und steuert die Geschäftsentwicklung. Zum 31. Dezember 2015 sind die Mitglieder der Geschäftsführung: **ABB: 3**

Die Geschäftsführer erhalten eine erfolgsunabhängige (Festgehalt) und eine erfolgsabhängige Vergütung mit kurz- und mittelfristiger Anreizsetzung [Tantieme]. Die Tantieme ist an den Konzernjahresüberschuss vor Steuern gebunden.

Frauenquote

Der Anteil der Frauen im Aufsichtsrat beträgt 25,0%. Bis zum 30. Juni 2017 soll diese Quote beibehalten werden. Im Falle von Neubesetzungen wird der Aufsichtsrat eine angemessene Berücksichtigung von Frauen unterstützen.

Bis zum 30. Juni 2017 soll der Anteil der Frauen in der Geschäftsführung im Zusammenhang mit der vorgesehenen Bestellung eines weiteren Mitglieds der Geschäftsführung auf ein Drittel erhöht werden.

Bis zum 30. Juni 2017 soll der Anteil weiblicher Führungskräfte in der obersten Führungsebene der Konzernmuttergesellschaft FMG GmbH auf 13,0% und in der zweithöchsten Führungsebene auf 29,0% erhöht werden.

Mitglieder des Aufsichtsrats

ABB: 1

Ministerialdirektor Wolfgang Lazik	Freistaat Bayern	Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat
Ministerialdirektor Dr. Bernhard Schwab	Freistaat Bayern	Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie
Ministerialdirektor a. D. Josef Poxleitner	Freistaat Bayern	Bis Juni 2014: Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr
Staatsminister Dr. Markus Söder (Vorsitzender)	Freistaat Bayern	Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat
Ministerialdirektorin Dr. Martina Hinricher	Bundesrepublik Deutschland	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Regierungsdirektorin Christiane Wietgrefe-Peckmann	Bundesrepublik Deutschland	Bundesministerium der Finanzen
Dieter Reiter	Landeshauptstadt München	Oberbürgermeister
Josef Schmid	Landeshauptstadt München	Bürgermeister
Thomas Bihler	Gewerkschaftsvertreter	Kaufmännischer Angestellter
Heinrich Birner (stellvertretender Vorsitzender)	Gewerkschaftsvertreter	Geschäftsführer ver.di Bezirk München
Anna Müller	Arbeitnehmervertreterin	Kaufmännische Angestellte, freigestellte Betriebsrätin
Renate Siedentopf	Arbeitnehmervertreterin	Versicherungskauffrau, freigestellte Betriebsrätin
Michael Börries	Arbeitnehmervertreter	Geprüfter Flugzeugabfertiger, freigestellter Betriebsrat
Orhan Kurtulan	Arbeitnehmervertreter	Geprüfter Flugzeugabfertiger, freigestellter Betriebsrat
Bernhard Plath	Arbeitnehmervertreter	Betriebswirt, freigestellter Betriebsrat
Hans-Joachim Bues	Vertreter der leitenden Angestellten	Konzernbereichsleiter Unternehmenskommunikation

Ausschüsse

ABB: 2

Vorschlagsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> Vorschlagsrecht zur Bestellung von Mitgliedern der Geschäftsführung, falls sich der Aufsichtsrat nicht per Mehrheitsentscheid auf die zu bestellenden Mitglieder der Geschäftsführung einigen kann
Arbeitsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> Stellungnahme zu den Beschlussvorlagen der Geschäftsführung Zustimmung zu bestimmten Rechtsgeschäften, die festgelegte Wertgrenzen und Laufzeiten überschreiten
Personalausschuss	<ul style="list-style-type: none"> Gestaltung der Arbeitsverträge für die Geschäftsführung (mit Ausnahme der Vergütung) Festlegung und Änderung der Vergütungsregeln im außertariflichen Bereich des Konzerns Einstellung oder Änderung der Gehaltsstufe bestimmter Angestellter ab einer festgelegten Gehaltsstufe beziehungsweise Vergütungshöhe Zusagen auf eine betriebliche Vorsorgeleistung in Einzelfällen

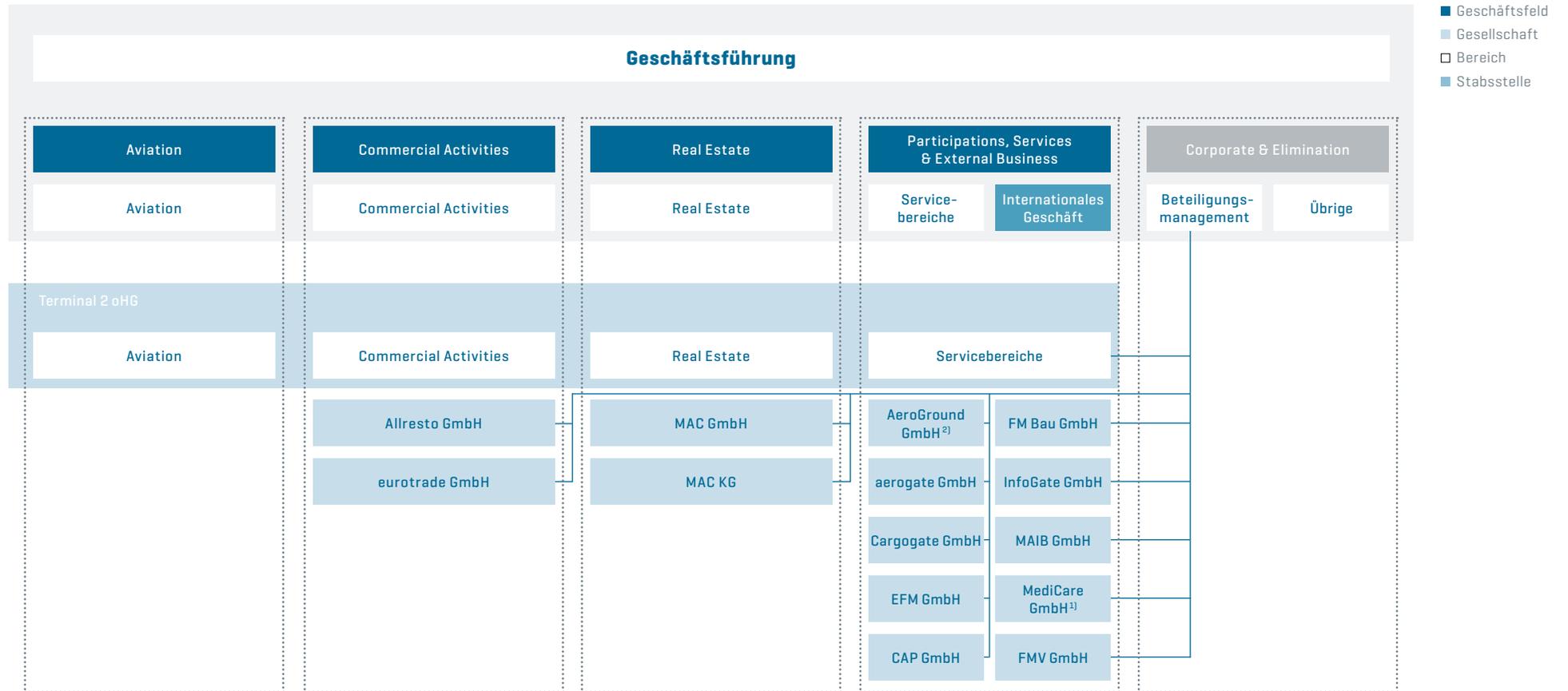
Geschäftsführung

ABB: 3

Dr. Michael Kerkloh	Vorsitzender der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor
Thomas Weyer	Geschäftsführer Finanzen und Infrastruktur

Konzernstruktur und -organisation

Konzernstruktur und -organisation des Flughafens München orientieren sich an den Geschäfts-, Service- und Konzernbereichen der FMG.



¹⁾ Die MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH ist mit 20 % an der Radiologisches Diagnostikzentrum München Airport GmbH beteiligt.

²⁾ Die AeroGround Flughafen München GmbH ist mit 100 % an der AeroGround Berlin GmbH beteiligt. Konzernstruktur des Flughafens München (Stand 31. Dezember 2015)

→ GRI G4-17

Insgesamt gehören dem Konzern zwölf vollkonsolidierte Unternehmen, ein assoziiertes Unternehmen und vier Beteiligungen an:

Vollkonsolidierte Unternehmen:

- aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH (aerogate)
- AeroGround Flughafen München GmbH (AeroGround)
- AeroGround Berlin GmbH (AeroGround Berlin)
- 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)

Assoziiertes Unternehmen:

- EFM – Gesellschaft für Enteisung und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH (EFM)

Nicht konsolidierte 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

Im Mai 2015 hat die AeroGround den Zuschlag für eine der drei Abfertigungslizenzen für den Flughafen Berlin-Schönefeld erhalten und im Wege der Ausgründung auf die AeroGround Berlin übertragen. Die AeroGround Berlin beauftragte zunächst den bisherigen Lizenzinhaber, die Acciona Airport Services, Berlin GmbH, mit der Erbringung der Bodenverkehrsdienste als Subunternehmerin.

Mit Wirkung zum 18. Januar 2016 hat die AeroGround Berlin die Acciona Airport Services, Berlin GmbH (Acciona Berlin) und die HSD Flughafen Berlin GmbH (HSD Flughafen Berlin) erworben. Die Acciona Berlin hält eine Abfertigungslizenz für den Flughafen Berlin-Tegel. Die HSD Flughafen Berlin ist als Abfertigungsdienstleister für die Acciona Berlin tätig. Die Acciona Berlin soll zum 1. Januar 2016 auf die AeroGround Berlin GmbH verschmolzen werden.

Compliance

- Compliance überwacht Einhaltung von Recht und Gesetz
- Compliance-Risiken erkennen und minimieren
- Richtlinien und transparente Prozesse verhindern Korruption
- Regelmäßige Schulungen sensibilisieren
- Elektronisches Hinweisgebersystem stellt Anonymität sicher
- Datenschutzbeauftragter überwacht Einhaltung der Bestimmungen

Compliance-Management-System

Compliance beinhaltet die Einhaltung aller für den Flughafen relevanten Gesetze, Vorschriften und Vorgaben, nationaler und internationaler Normen und Standards sowie unternehmensinterner Regelungen und Richtlinien. Der Flughafen München hat dazu ein konzernweites Compliance-Management-System eingerichtet, das die Gesamtheit aller organisatorischen Vorkehrungen, mit denen die Einhaltung der genannten Regeln gewährleistet werden kann, umfasst.

Die Konzerneinheit Compliance berichtet regelmäßig an die Geschäftsführung und jährlich an den Aufsichtsrat über den aktuellen Stand des Compliance-Management-Systems.

Risikoanalyse

Die Konzerneinheit Compliance erstellt gemeinsam mit den Bereichen die Compliance-Risikoanalyse und führt sie mit den Compliance-Risikoanalysen der Tochtergesellschaften zusammen.

Die Bewertung der Compliance-Risiken basiert auf der qualitativen Einschätzung der Risikoverantwortlichen. Dabei werden verschiedene Aspekte, zum Beispiel finanzieller Schaden, Reputationsschaden, in die Betrachtung mit einbezogen. Die Risiken werden dann nach Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenspotenzial brutto (also vor Gegenmaßnahmen) und netto (nach Gegenmaßnahmen) in eine Matrix eingeordnet. Nach Abschluss der Compliance-Risikoanalyse wird die Geschäftsführung in einem Bericht über die Ergebnisse informiert.

Im Jahresbericht Compliance an den Aufsichtsrat der FMG wird ebenfalls zu den Ergebnissen der Compliance-Risikoanalyse informiert. Liegt für ein Risiko trotz aller ergriffenen Gegenmaßnahmen ein hohes Schadenspotenzial und gleichzeitig eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit vor, wird dies näher im Bericht beleuchtet.

Für 2015 bleiben nach Berücksichtigung der getroffenen Gegenmaßnahmen keine erheblichen Compliance-Risiken bestehen.

Korruptionsprävention

Die Compliance-Grundsätze und die Geschenke-/Einladungsrichtlinie 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, die beispielsweise die Einhaltung des öffentlichen Vergaberechts bei Beschaffungs- und Vergabevorgängen, die Datenschutzorganisation oder die Informationssicherheit sicherstellen. Dadurch werden Prozessabläufe intern und extern transparent und nachvollziehbar. Bei Vergaben und Ausschreibungsverfahren fordert der Flughafen München 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.



Compliance

Die Position des Antikorruptionsbeauftragten wird durch die Leitung der Konzerneinheit Compliance wahrgenommen. Für das Jahr 2015 sind keine bestätigten Korruptionsfälle im Konzern bekannt.

Kommunikation und Schulung

Eine Kernaufgabe der Konzerneinheit Compliance ist die Schulung und Beratung der Beschäftigten und der Führungskräfte in Compliance-Fragen, um so Compliance-Verstöße bereits präventiv zu verhindern.

Alle Mitarbeiter und Führungskräfte werden regelmäßig mit den Compliance-Dokumenten sowie mit ihren Aktualisierungen und Neuerungen vertraut gemacht. Sie müssen deren Kenntnisnahme jährlich persönlich gegenzeichnen.

2015 nahmen im Rahmen des Leadership-Excellence-Programms 154 Führungskräfte des Flughafen München Konzerns am verpflichtenden Impulsmodul Compliance teil. Dieses beinhaltete neben allgemeinen Aspekten auch die spezifischen Vorgaben des Flughafen München Konzerns zum Thema Compliance und Korruptionsprävention.

Neben der Schulung für Führungskräfte wird für Mitarbeiter eine webbasierte Schulung zum Thema Compliance angeboten. Hieran haben 2015 über zweitausend Beschäftigte erfolgreich teilgenommen. Mitarbeiter, die keinen Zugang zu einem Dienst-PC haben, werden in Präsenzveranstaltungen zum Thema Compliance geschult.

Die Teilnahme an Compliance-Schulungen wird dokumentiert und geht auch in das persönliche Qualifikationsprofil der Mitarbeiter ein.

Geschäftsführung und Aufsichtsrat befassen sich in regelmäßigen Abständen mit dem Thema Compliance.

Elektronisches Hinweisgebersystem

Über ein elektronisches Hinweisgebersystem, das Business Keeper Monitoring System (BKMS®), können Mitarbeiter des Flughafens München, Geschäftspartner und auch Kunden

Hinweise auf unternehmensschädigendes Verhalten geben. Daneben steht die Konzerneinheit Compliance internen und externen Personen auch über weitere Kommunikationswege (Telefon, E-Mail, persönliches Gespräch) als Ansprechpartner bei Hinweisen auf Compliance-Verstöße und zur Beratung zur Verfügung. In den Ausschreibungsunterlagen werden die Interessenten über die Möglichkeit zur Nutzung des BKMS® bei Verdacht auf einen Compliance-Verstoß informiert.

Datenschutz

Der Datenschutzbeauftragte des Flughafens München gehört organisatorisch der Konzerneinheit Compliance an, übt seine Tätigkeit jedoch weisungsfrei aus und ist unmittelbar der Geschäftsführung unterstellt. Ersts Schulungen der neuen Mitarbeiter beziehungsweise Auszubildenden sowie periodische Weiterbildungsmaßnahmen der Beschäftigten im Datenschutzrecht und zur Datensicherheit haben zur Sensibilisierung hinsichtlich datenschutzrechtlicher Bestimmungen beigetragen. Darüber hinaus ist in Einzelfällen eine fachliche und individuelle Beratung gewährleistet, die die Sicherheit im Umgang mit Datenschutzregelungen unterstützt.

Verstöße gegen den Schutz von Kundendaten beziehungsweise ein Verlust solcher Daten sind nicht bekannt.

Geschäftsfelder

- Infrastrukturbetrieb an der Auslastungsgrenze
- Service und Angebotsvielfalt entlang des Passagierwegs
- Immobilienstandort mit hoher Attraktivität
- Full-Service-Provider für die Airlines
- Energie und Telekommunikation für alle Mieter am Flughafen
- Flughafen München als Berater gefragt

Aviation

Das Geschäftsfeld Aviation umfasst den Betrieb der Luftverkehrsinfrastruktur des Flughafens München.

In der gegenwärtigen Ausbaustufe betreibt der Flughafen München zwei Start- und Landebahnen mit einer maximalen Kapazität von 90 Flugbewegungen pro Stunde im Tagesbetrieb. Diese Kapazität ist in den Spitzenzeiten nahezu vollständig ausgeschöpft. Zwischen 22 und 6 Uhr ist der Flugbetrieb nur in eingeschränktem Umfang und mit besonders lärmarmem Fluggerät zulässig. In der Kernzeit von 0 bis 5 Uhr sind ausschließlich Luftpost- und Vermessungsflüge der deutschen Flugsicherungsbehörden erlaubt. Im Linien- und Charterverkehr dürfen nicht mehr als 28 planmäßige Flugbewegungen je Nacht stattfinden.

Insgesamt 43,0 Millionen Passagiere kann der Flughafen München pro Jahr abfertigen. Insbesondere das Star-Alliance-System im Terminal 2 stößt mittlerweile an seine Kapazitätsgrenze. Abhilfe schafft ab April 2016 das Satellitengebäude für das Terminal 2. Das Frachtterminal verfügt über eine Kapazität von rund 604.000 bis 668.000 Tonnen pro Jahr. Die Spediteursgebäude mit einer Bruttogeschossfläche von rund 36.000 Quadratmetern bieten insgesamt 103 Andockstationen für Lkw.

Die günstige geografische Lage in einer der wirtschaftlich erfolgreichsten Regionen Europas verhilft dem Flughafen München zu einer hohen Nachfrage nach Passagier- und Frachtverkehrsleistungen. Die Randzone seines Einzugsgebiets überschneidet sich jedoch mit den Einzugsgebieten der Flughäfen in Frankfurt am Main, Wien und Zürich. Im Vergleich zu diesen in dicht besiedelten Ballungszentren liegenden Wettbewerbern verfügt der Flughafen München über eine umfassende strategische Flächenreserve für den Ausbau des Bahnsystems. Mit seiner gegenwärtigen Anbindung an den Schienennah- und Schienenfernverkehr ist der Flughafen München gegenüber den Wettbewerbern im Nachteil.

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa AG hat sich der Flughafen München zu einem bedeutenden internationalen Luftverkehrsdrehkreuz entwickelt. Gemeinschaftlich getragene Ausbaumaßnahmen wie das Terminal 2 und das T2-Satellitengebäude sind Fundamente einer



Luftverkehrsentgelte

ABB: 4

	Bemessungsgrundlage
Start- und Landeentgelt	Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs (MTOM) bei Start und Landung
Lärmentgelt	Festbetrag je Landung in Abhängigkeit von der Lärmklasse
Emissionsentgelt	Ausgestoßenes Stickoxidäquivalent je Landung
Passagierentgelt	Anzahl der Passagiere beim Start
Frachtentgelt	Anzahl der Verkehrseinheiten bei Start/Landung
Abstellentgelt	Höchstabfluggewicht (je angefangene 24 Stunden, ab vier Stunden)
Sicherheitsentgelt	Anzahl der Passagiere und/oder Verkehrseinheiten beim Start
Entgelt für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität (PRM-Entgelt)	Anzahl der Passagiere beim Start
Enteisungsentgelt	Anzahl der Passagiere und/oder Verkehrseinheiten beim Start
Entsorgungsentgelt	Anzahl der Passagiere beim Start

nachhaltigen Partnerschaft, die die Auslastung der Kapazitäten absichert und langfristiges Wachstum ermöglicht.

Für die Bereitstellung und den Betrieb der Luftverkehrsanlagen werden folgende Entgelte in Rechnung gestellt: ABB: 4

Im Geschäftsjahr 2014 hat der Flughafen München eine Entgeltrahmenvereinbarung mit einheitlichen Bestimmungen für alle Luftfahrtgesellschaften getroffen, die die Entwicklung der Luftverkehrsentgelte bis 2020 festlegt.

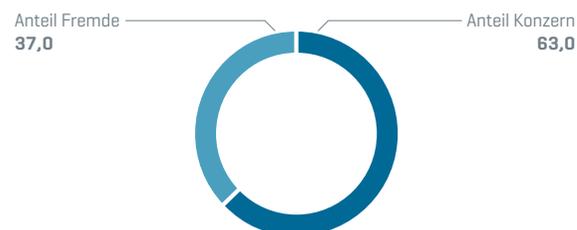
Commercial Activities

Im Geschäftsfeld Commercial Activities erfolgt die Festlegung des Gastronomie- und Einzelhandelskonzepts für den gesamten Flughafen. Es vermarktet alle für das Gastgewerbe und den Handel zur Verfügung stehenden Flächen durch Vermietung und Vergabe von Konzessionen an Konzerngesellschaften und Dritte.

Flächenverhältnis

In %

ABB: 5



Der Flughafen München verfügt über 18.397 Quadratmeter gastronomische Flächen und 21.377 Quadratmeter Einzelhandelsflächen. Auf rund 63,0% der Gesamtfläche betreiben Tochtergesellschaften der FMG eigene Einzelhandels- oder Gastronomiebetriebe. ABB: 5, 6

Die hohe Zahl von Geschäfts- und Privatreisenden, erweiterte Geschäftsöffnungszeiten und die Möglichkeit des Duty-free-Shoppings machen den Flughafen München zu einem interessanten Standort für Gastronomie und Handel.

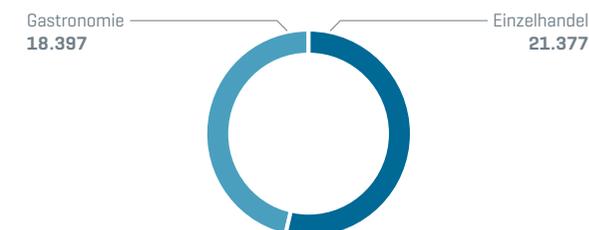
Zu den Commercial Activities zählt auch die Bewirtschaftung des Hotels im Zentralbereich des Flughafens, das im Auftrag durch die Hilton Corporation geführt wird. Das 5-Sterne-Hotel verfügt derzeit über 389 Zimmer und zehn Tagungsräume.

Das Geschäftsfeld vermarktet ferner das Parkraumangebot am Flughafen München mit rund 36.000 Stellplätzen, davon rund 23.000 in Parkhäusern und -garagen sowie rund 13.000 auf befestigten und unbefestigten Parkplätzen.

Commercial Activities vermarktet daneben die Werbeflächen und Werbeflächen des Flughafens. Werbeflächen mit wenig Streuverlust und individueller Umsetzung kennzeichnen das Angebot für die Out-of-home-Werbung am Flughafen München.

Gewerbliche FlächenIn m²

ABB: 6



Nicht zuletzt zählt auch das Eventgeschäft zum Leistungsportfolio des Geschäftsfelds.

Real Estate

Das Geschäftsfeld Real Estate entwickelt, betreibt und vermarktet alle Immobilien und Grundstücke des Flughafens München.

Als attraktiver Immobilienstandort hat der Flughafen viel zu bieten: ein attraktives Umfeld, eine gute Straßenverkehrs-anbindung, sehr gute Parkmöglichkeiten und ein umfassendes Angebot an Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs. Als Standortnachteil erweist sich neben der verbesserungswürdigen Anbindung an den Schienennah- und Schienenfernverkehr auch das eingeschränkte Flächenangebot in den Bestandsimmobilien. Neue Immobilienprojekte werden durch die geltenden Planfeststellungen begrenzt.

Participations, Services & External Business Participations

Die übrigen Gesellschaften des Konzerns runden das Geschäft des Flughafens ab. Die wesentlichsten Tochtergesellschaften sind:

AeroGround: Die Gesellschaft erbringt land- und luftseitige Abfertigungsleistungen für Airline-Kunden (darunter Bodenverkehrsdienste, Frachtabfertigung und Fluggastbetreuung) an den Standorten München und Berlin.

aerogate: Die Hauptleistungen der aerogate sind das Passagierhandling, Operation Services mit Ramp Supervision, das Ticketing sowie Lost & Found und Arrival Services. Zum Angebot zählen auch Leistungen im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt.

Cargogate: Die Gesellschaft erbringt Leistungen rund um die Abfertigung von Luftfracht.

Services

Neben den Geschäftsbereichen und Tochtergesellschaften sind auch die Servicebereiche des Flughafens München am Außenumsatz beteiligt. Den bedeutendsten Beitrag leisten die folgenden Servicebereiche:

Technik: Der Servicebereich versorgt alle Mieter des Flughafens München mit Strom, Wärme und Kälte, stellt Trink- und Löschwasser bereit, entsorgt Abwässer und organisiert die gesamte Abfallwirtschaft.

IT: Die IT des Flughafens München stellt allen Mietern des Flughafens Telekommunikations- und Netzwerkdienste bereit.

Internationales Geschäft

Auch außerhalb des Campus ist der Flughafen München geschäftlich aktiv. Expertenteams beraten weltweit bei der Inbetriebnahme und dem laufenden Betrieb von Flughäfen.

Darüber hinaus bewerben sich einzelne Geschäftsbereiche und Tochtergesellschaften bei Ausschreibungen anderer Flughafenbetreiber im In- und Ausland. Mit dem Gewinn einer der drei Abfertigungslizenzen am Flughafen Berlin-Schöne-

feld und den Vorbereitungen auf den Erwerb der Acciona Berlin und der HSD Flughafen Berlin hat die Flughafen München GmbH im Geschäftsjahr 2015 einen wichtigen Schritt zur Expansion außerhalb des Stammsitzes in München getan.

Das Geschäft außerhalb des Flughafen-Campus befindet sich im Aufbau. Deshalb leistet dieser Geschäftsbereich noch keinen maßgeblichen Beitrag zum Gesamtgeschäftserfolg.

Wirtschaftsbericht

Wirtschaftliches Umfeld

- Starker Inlandskonsum stabilisiert Wachstum
- Deutsche Luftfahrt wächst – bleibt aber im internationalen Vergleich zurück
- Einzelhandel – Strukturwandel und geopolitische Spannungen
- Gastronomie – im Aufschwung
- Hotelgewerbe – Erholung setzt sich fort
- Werbewirtschaft – Stimmung vorsichtig optimistisch
- Immobilienvermarktung – hohe Nachfrage bei weiter sinkendem Angebot

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Für ein internationales Luftverkehrsdrehkreuz wie den Flughafen München ist neben der nationalen auch die internationale Wirtschaftsentwicklung entscheidend.

Das Wachstum der Weltwirtschaft ist 2015 erneut hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Aktuelle Hochrechnungen gehen von einer Zunahme des weltweiten realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) zwischen 2,4% (Weltbank, Global Economic Prospects, Januar 2016) und 3,1% (Internationaler Währungsfonds, World Economic Outlook, Oktober 2015) aus. Diese Werte fielen um bis zu 0,4 Prozentpunkte niedriger aus als die bis zur Jahresmitte veröffentlichten Forecasts.

Als Ursache gilt neben politischen Unsicherheiten, wie zum Beispiel in Brasilien, und nationalen Konflikten, wie in der Ukraine, die schwache Entwicklung der rohstoffexportierenden Schwellenländer, wie zum Beispiel Russland. Überproduktion (zum Beispiel in der Erdölförderung) und eine nachlassende Nachfrage (insbesondere nach Metallen) belasteten das Wirtschaftswachstum dieser Länder unerwartet stark.

Die enormen Investitionen der Jahre 2009 bis 2013 haben zu Überkapazitäten und einem hohen Verschuldungsgrad in der chinesischen Industrie und Immobilienwirtschaft geführt. Der niedrigere Beitrag dieser Sektoren zum gesamtwirtschaftlichen Wachstum wurde durch die Expansion des Dienstleistungsbereichs teilweise ausgeglichen. Steigende Beschäftigung und Reallöhne trugen zu einer Erholung des privaten Konsums bei.

Ganz anders präsentierte sich die Entwicklung der Industrienationen. Bedingt durch eine Entspannung der Situation auf den Arbeitsmärkten und zunehmend günstige Kreditkonditionen expandierte der private Konsum und stützte das Wachstum.

Im Einzelnen wird mit den folgenden Wachstumsraten gerechnet: **ABB: 7**

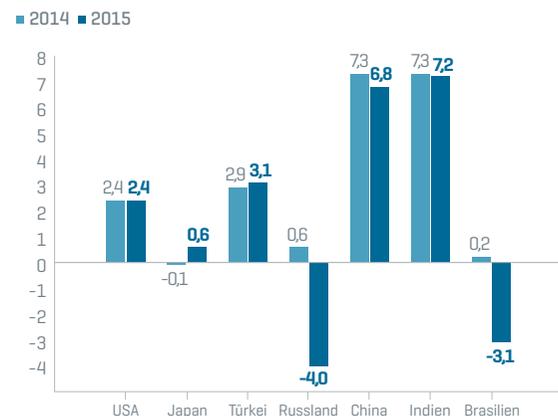
Für die Eurozone wird 2015 ein Gesamtwachstum von 1,5% (2014: 0,8%) erwartet. Das Anleihenrückkaufprogramm der Europäischen Zentralbank hat die Exporte stabilisiert, Investitionen gefördert und die Binnennachfrage gestützt. Der niedrige Ölpreis, bessere Kreditkonditionen und die Stimulierung der Kreditvergabe durch Banken wirkten sich positiv auf den privaten Konsum und die Investitionen aus. Mit Ausnahme von Griechenland hat sich die wirtschaftliche Lage in den südeuropäischen Staaten weitgehend gefestigt. In den peripheren Lagen der Eurozone sind weiterhin die Auswirkungen der griechischen Staatsschuldenkrise spürbar. **ABB: 8**



Wachstum ausgewählter Zielländer

In %

ABB: 7



Quelle: OECD Economic Outlook, November 2015

Mit 1,7% [2014: 1,6%] ist das Bruttoinlandsprodukt der Bundesrepublik Deutschland 2015 erneut gewachsen. Ursache hierfür ist vor allem die Konsumneigung der Verbraucher. Steigende Beschäftigung und gute Tarifabschlüsse haben bei einem Großteil der Bevölkerung zu einem deutlichen Anstieg des Haushaltseinkommens geführt. Auch die niedrigen Benzin- und Heizölpreise haben den privaten Konsum in die Höhe getrieben. Der preisbereinigte Konsum übertraf den Vorjahreswert um 1,9%. Auch in Deutschland machten sich die geldmarktpolitischen Maßnahmen der Europäischen Zentralbank bemerkbar. Die Abwertung des Euro und das niedrige Zinsniveau haben das preisbereinigte Exportwachstum von 3,7% im Vorjahr auf 5,4% im Jahr 2015 beschleunigt.

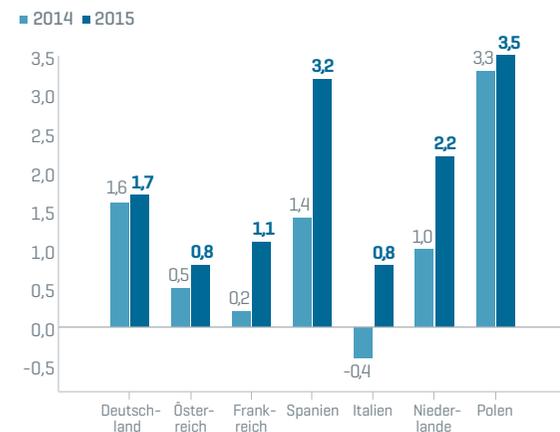
Wirtschaftliches Umfeld Luftverkehr (Aviation)

Der weltweite Luftverkehr ist auch im Geschäftsjahr 2015 deutlich gewachsen. Nach Angaben der IATA verzeichnete der Passagierluftverkehr, gemessen an den verkauften

Wirtschaftswachstum ausgewählter Länder Europas

In %

ABB: 8



Quelle: OECD Economic Outlook, November 2015

Personenkilometern, einen Zuwachs von 6,5%. Der Frachtverkehr konnte, gemessen an den Frachttonnenkilometern, um 2,2% zulegen.

Nach Angaben des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft hat sich der internationale Wettbewerb stark intensiviert. Trotz erheblicher Konsolidierungsbemühungen und einer stärkeren Preis- und Qualitätsdifferenzierung im Angebot hinken die deutschen Airlines im internationalen Vergleich weiter hinterher. Mit Wachstumsraten von 1,9% im Passagierverkehr und einem Minus von 0,1% im Frachtverkehr sind deutsche Fluggesellschaften nach wie vor am Ende der Luftverkehrsstatistik zu finden. Besonders stark präsentierten sich dagegen die Luftfahrtunternehmen aus dem Nahen Osten mit Wachstumsraten von 10,0% im Passagier- und 11,3% im Frachtverkehr, sowie Airlines aus dem asiatisch-pazifischen Raum, die Steigerungen von 8,6% im Passagier- und 2,3% im Frachtverkehr verbuchen konnten.

Die zunehmenden Marktanteilsverluste der deutschen Luftfahrt machen sich auch an den deutschen Verkehrsflughäfen bemerkbar. Zwischen 2010 und 2015 nahmen die Starts deutscher Fluggesellschaften um -6,2% kontinuierlich ab, während europäische Netzwerkcarrier um insgesamt 19,8% zulegen konnten. Das Wachstum an deutschen Flughäfen ist auch 2015 überwiegend auf ausländische Fluggesellschaften zurückzuführen. Lufthansa, Air Berlin, TUIfly und Condor bleiben jedoch die größten Kunden deutscher Airports.

Großen Druck auf die deutschen Luftverkehrsdrehkreuze üben die rasch wachsenden Konkurrenten im Nahen Osten aus. Mit einem Gesamtwachstum zwischen 63,0% und 98,0% im Zeitraum von 2010 bis 2015 haben sich diese Flughäfen vollständig vom europäischen Markt abgekoppelt.

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der Fluggäste an den 22 internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland um 3,8% auf 216,5 Millionen Passagiere. Dabei erzielten die Kontinentalverbindungen Zuwächse in Höhe von 4,5%. Die interkontinentalen Verbindungen legten im Vergleich zum Vorjahr mit 4,3% deutlich zu. Auch die innerdeutschen Verkehre nahmen leicht um 1,7% zu. ABB: 9

Die gewerblichen Flugbewegungen sind im abgelaufenen Geschäftsjahr weiter gestiegen. Es zeigte sich, dass die Erhöhung des Sitzladefaktors und der Einsatz größerer Maschinen das Wachstum der Nachfrage im Passagierverkehr allein nicht mehr bedienen können. ABB: 10

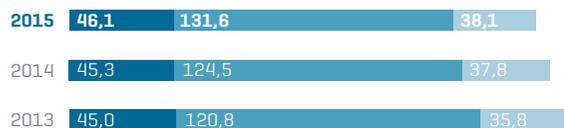
Das Luftfrachtwachstum stagnierte bei 4.528.081 Tonnen Luftfracht und Luftpost (inklusive Transit). ABB: 11

Wirtschaftliches Umfeld Commercial Activities

Mit einem Wachstum von 3,1% hat sich der deutsche Einzelhandel im Geschäftsjahr 2015 so stark präsentiert wie seit 20 Jahren nicht mehr. Die Zunahme der Beschäftigtenzahlen, gute Lohnabschlüsse und eine niedrige Inflation haben die Kaufkraft der Verbraucher beflügelt. Der Konsumklima-Index stieg im Jahresverlauf von 8,7 im Dezember 2014 auf 9,3 Zähler im Vergleichsmonat 2015.

Passagierentwicklung deutscher Verkehrsflughäfen

In Millionen ABB: 9



■ National ■ Kontinental ■ Interkontinental

Flugbewegungen an deutschen Verkehrsflughäfen

In Tausend ABB: 10



Flugfracht und Luftpost (inklusive Transit) an deutschen Verkehrsflughäfen

In Tonnen ABB: 11



Mit einem Wachstum von 12,0% profitierte der Online-Handel besonders stark. Aber auch der stationäre Handel blickt mit einer Umsatzsteigerung von 2,3% auf ein hervorragendes Geschäftsjahr zurück.

Ausnehmend hohe Zuwächse um 7,9% erreichte erneut der Handel mit Kosmetika. Nach leichten Einbußen im Vorjahr legten auch die Verkäufe von Uhren und Schmuck um 1,0% zu. Die Umsätze der Modebranche dagegen stagnierten. Das Geschäft mit Textilien ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,1% zurückgegangen.

Nach Angaben von Global Blue Intelligence setzten sich die im Vorjahr erkennbaren Trends im Einzelhandel mit Reisenden aus dem Ausland fort. Russland, China und die Länder des Nahen Ostens stellten die umsatzstärksten Kundengruppen in Deutschland. Die Konsumfreude der chinesischen und arabischen Kunden ist ungebrochen hoch. Im Geschäft mit russischen Reisenden mussten jedoch erneut deutliche Absatzeinbußen hingenommen werden.

Das deutsche Gastgewerbe blickt auf ein überdurchschnittlich erfolgreiches Geschäftsjahr mit einem preisbereinigten Umsatzwachstum von rund 1,7% zurück. Dies galt auch für die speisengeprägte Gastronomie mit einem preisbereinigten Wachstum in Höhe von 1,2% [2014: 0,7%].

Die wirtschaftliche Erholung der Geschäftslage des deutschen Hotelgewerbes hat sich im Geschäftsjahr 2015 fortgesetzt. Nach einem Umsatzwachstum von 0,8% im Vorjahr konnte ein Wachstum von 2,1% erzielt werden. Die Zahl der Übernachtungen stieg um 3,4% [2014: 3,3%], die durchschnittliche Auslastung legte um 1,1 Prozentpunkte auf 60,2% zu.

Nach Hochrechnungen des Zentralverbands der deutschen Werbewirtschaft legten die Gesamtinvestitionen der werbetreibenden Unternehmen im Geschäftsjahr 2015 um 0,8% auf rund 25.470,0 Millionen Euro zu. Die Stimmung in der Branche ist vorsichtig optimistisch. Einige Marktsegmente zeigten erneut deutliche Zuwächse, darunter das vom Flughafen München primär bediente Segment der Out-of-Home-Werbung mit einem Plus von 9,7%.

Wirtschaftliches Umfeld Immobilienvermarktung (Real Estate)

Der Großraum München ist weiterhin ein attraktiver Markt für Büroimmobilien. Dem Marktbericht der Colliers International Deutschland Holding GmbH zufolge schloss der Münchner Büromarkt 2015 mit einem Flächenumsatz, der 22,0% über dem Vergleichswert von 2014 lag. Der Leerstand von Büroflächen wurde weiter abgebaut. Mit einer Quote von 3,8% [31. Dezember 2014: 5,1%] zählte München zu den europä-

ischen Metropolen mit dem geringsten Mietleerstand. Die Durchschnittsmieten bewegen sich je nach Lage zwischen 8,88 und 23,83 Euro/m².

Geschäftsverlauf

- Passagierrekord und Zunahme der Flugbewegungen
- Einzelhandel – im Angesicht großer Herausforderungen
- Gastronomie – auf Erfolgskurs
- Hotel – hohes Niveau erneut bestätigt
- Parken – Nachfrage wächst mit Passagieraufkommen
- Werbung – Geschäftsentwicklung übersteigt das Vorjahresniveau nicht
- Real Estate – Stagnation auf hohem Niveau
- Servicequalität – erster 5-Star-Airport in Europa
- CO₂-Einsparungen – Stromsparprogramm fortgesetzt
- Mitarbeiterbindung – Themen aus der Mitarbeiterbefragung vorangetrieben



Geschäftsverlauf Aviation

Der Flughafen München hat 2015 erstmals die 40-Millionen-Marke überschritten und damit einen neuen Passagierrekord aufgestellt. Mit knapp 41 Millionen Reisenden wurde eine Zunahme von 3,2% gegenüber 2014 erreicht. ABB: 12

Verkehrszahlen Flughafen München

ABB: 12

	2015	2014	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ
Flugbewegungen	379.911	376.678	3.233	0,9%
Passagiere in Millionen	41,0	39,7	1,3	3,2%
Cargo-Umschlag in Tonnen	336.162	309.361	26.801	8,7%

Verkehrszahlen 2015 im Vergleich

ABB: 13

In %	ADV	München
Bewegungen (gesamter Verkehr)	1,2	0,9
Passagiere (gewerblicher Verkehr)	3,8	3,2
Luftfracht und Luftpost	0,1	8,7

Mit 53,7 Millionen angebotenen Sitzplätzen konnte der Rekord aus dem Vorjahr um 2,7% übertroffen werden. Auch die Sitzplatzauslastung schlug den Vorjahreswert um 0,7 Prozentpunkte und stieg auf 76,6%. Im Schnitt wurden pro Flug rund 116 Passagiere befördert.

Der Grund für den Anstieg der Durchschnittswerte pro Flug war der anhaltende Trend, kleinere Flugzeuge durch größere zu ersetzen. Das durchschnittliche maximale Startgewicht MTOM stieg um weitere 1,9 Tonnen auf 84,4 Tonnen. Zudem hat sich der Interkontinentalverkehr, der weitgehend mit großem Fluggerät bedient wird, wieder als Motor der Verkehrsentwicklung erwiesen.

Bei den Starts und Landungen kam es nach drei Jahren mit rückläufigen Zahlen zu einer Trendwende: Insgesamt stieg die Zahl der Flugbewegungen im Vergleich zum Vorjahr um 0,9%. ABB: 14

2015 konnte der Punkt-zu-Punkt-Verkehr von und nach München weiter zulegen. Das sogenannte Originäraufkommen, also die Fluggastgruppe, für die das Einzugsgebiet des Flughafens München Ausgangspunkt oder Ziel ihrer Reise ist, nahm um 4,8% zu. Der Umsteigeranteil sank entsprechend um einen Prozentpunkt auf 36,7%.

Trotz reduziertem Streckenangebot blieb die Nachfrage nach Inlandszielen bei steigender Auslastung der Flugzeuge stabil. 9,6 Millionen Fluggäste wurden auf 85.115 innerdeutschen Flügen befördert. Die Kontinentalregion entwickelte sich durchschnittlich. 24,8 Millionen Passagiere nutzten 241.212 Flüge. Der Interkontinentalverkehr erwies sich einmal mehr als Impulsgeber der Verkehrsentwicklung am Flughafen München. Insgesamt erhöhte sich bei 29.238 Flügen im Fernreiseverkehr die Passagierzahl auf 6,5 Millionen. ABB: 15

Auch 2015 war der Luftfrachtumschlag das erfolgreichste Verkehrssegment mit der höchsten Zuwachsrate. Mit 337.564 Tonnen Luftfracht und einer Steigerung um 10,6% wurde erneut ein Rekordergebnis erzielt.

Basis der hervorragenden Frachtentwicklung war die auf Passagierflügen beigeladene Frachtmenge in Höhe von 261.719 Tonnen. Neue Ziele und Frequenzerhöhungen im Interkontinentalverkehr sorgten für genügend Zuladepkapazität. Mit einer Steigerung um fast ein Drittel auf 55.668 Tonnen trug auch die sogenannte Nur-Fracht erheblich zum neuen Höchstwert bei. ABB: 16

Die Menge der per Flugzeug beförderten Luftpost übertraf mit 18.775 Tonnen leicht das Vorjahresniveau.

Im Vergleich mit den Verkehrsergebnissen der in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) vertretenen Flughäfen wies der Flughafen München im Passagierverkehr eine leicht unterdurchschnittliche Entwicklung auf, während im Frachtverkehr deutlich höhere Zuwachsraten erzielt wurden. ABB: 13

Im internationalen Vergleich behauptete der Flughafen München Rang 7 unter den passagier- und bewegungsstärksten Flughäfen Europas.

Geschäftsverlauf Commercial Activities

Wie schon im Vorjahr konnte der Einzelhandel des Flughafens München nicht an die guten Zahlen vergangener Geschäftsperioden anknüpfen.

Flugbewegungen am Flughafen München

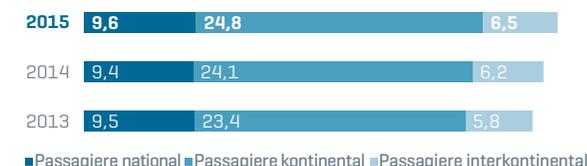
In Tausend

ABB: 14

**Passagierentwicklung am Flughafen München**

In Millionen

ABB: 15

**Luftfracht und Luftpost (inklusive Transit) am Flughafen München**

In Tonnen

ABB: 16



Im Geschäft mit russischen Passagieren mussten erhebliche Einbußen hingenommen werden. Handelsanktionen, der dramatische Verfall der Rohstoffpreise und die immensen Wechselkursverluste setzten den russischen Konsumenten zu. Dies machte sich sowohl im Reise- als auch im Konsumverhalten bemerkbar. Die Anzahl der am Flughafen München im Russlandverkehr registrierten Passagiere ist 2015 um über ein Fünftel zurückgegangen. Auch der erzielte Durchschnittsbonus konnte nicht das Vorjahresniveau erreichen. Damit ist die ehemals stärkste Kundengruppe, gemessen am Umsatz, nunmehr auf den dritten Rang zurückgefallen.

Die Passagierzahlen entwickelten sich erneut gegenläufig zur Marktpräsenz des flughafeneigenen Einzelhandels. Im Terminal 1 stehen hohen Zuwachsraten nur begrenzte Shoppingmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe der Fluggaststeige gegenüber. Nur etwa ein Zehntel der zusätzlichen Passagiere im Terminal 1 konnte der Flughafen München als Kunden hinzugewinnen. Im Terminal 2 ging die Frequentierung des wesentlich umfangreicheren Einzelhandelsangebots, bei leicht gestiegenen Passagierzahlen, zurück. Hier dürften sich vor allem die Airline-Umzüge des Vorjahres und das deutlich gedämpfte Umsatzpotenzial mit russischen Passagieren bemerkbar gemacht haben.

Teile der verlorenen Umsätze konnten allerdings durch innovative Shopping-Konzepte wettgemacht werden. Seit Mitte des Geschäftsjahres führen Shopping-Assistenten mit fundierten Sprachkenntnissen Reisende aus China durch das Einzelhandelsangebot des Flughafens. Dieses Konzept hat sich als äußerst erfolgreich erwiesen. Der mit Shopping-Assistenten erzielte Durchschnittsbonus überstieg den Standard-Durchschnittsbonus um mehr als das Dreifache.

Im Umfeld steigender Passagierzahlen blicken die Restaurants und Bars des Flughafens München auf ein starkes Geschäftsjahr zurück. Im Unterschied zum Einzelhandel findet das Passagierwachstum hier genau an der richtigen Stelle statt. Im Terminal 1 betreibt der Flughafen nämlich alle gastronomischen Angebote selbst. Zu den Spitzenzeiten, etwa während der Abfertigung der Großraumflugzeuge der Emirates, stoßen die dortigen Bars mittlerweile an ihre Kapazitätsgrenze.

Auch im Terminal 2 konnte, trotz neuer Wettbewerber in zentraler Lage, ein im Verhältnis zur Passagierentwicklung überproportionales Wachstum realisiert werden. Dies ist vor allem auf den großen Erfolg des im Vorjahr eröffneten Restaurants 4URBS zurückzuführen.

Unmittelbar nach dem Betreiberwechsel zur Hilton Corporation hat der Flughafen München mit der Errichtung des

Erweiterungsbaus am Flughafenhotel begonnen. Mit einer Auslastungsquote von 88,3% konnte das Hotel unter neuer Führung nahtlos an die wirtschaftlichen Erfolge der vergangenen Geschäftsjahre anknüpfen.

Vom Wachstum im Originäraufkommen (4,8%) profitierte die Parkraumbewirtschaftung. Trotz abnehmender Parkvorgänge (-0,38%) konnte der Umsatz erneut gesteigert werden.

Die zunehmende Erholung in der Werbebranche machte sich am Flughafen München noch nicht bemerkbar. Trotz eines hervorragenden Angebots konnte erneut keine Steigerung der Werbeerlöse erzielt werden.

Geschäftsverlauf Real Estate

Das Immobiliengeschäft des Flughafens München stagnierte auf hohem Niveau. Im Geschäftsjahr 2015 kamen keine neuen erlösbringenden Objekte hinzu. Vornehmlich aufgrund der angespannten Wettbewerbssituation der Airlines waren bei den Bestandsimmobilien keine Mieterlössteigerungen über die Indexierung hinaus möglich.

Geschäftsverlauf im Bereich der nicht-finanziellen Leistungsindikatoren

Der Flughafen München wurde im Jahr 2015 zum wiederholten Mal von Passagieren über das Londoner Luftfahrtforschungsinstitut Skytrax zum besten Flughafen in Europa gewählt. Im weltweiten Ranking erreichte der Airport wie schon 2014 den hervorragenden dritten Platz. Zudem kürte im Jahr 2015 eine Expertenkommission von Skytrax den Flughafen München zum ersten Fünf-Sterne-Flughafen in Europa. Damit ist der Flughafen München einer von weltweit lediglich fünf Flughäfen mit dem Premiumsiegel 5-Star-Airport.

Für dieses Premiumsiegel wurden verschiedene Handlungsfelder entlang der Passagierkette überprüft. Im Blick standen insbesondere ein erstklassiges Ambiente und hoher Komfort, ein vielfältiges Serviceangebot, effiziente Abläufe, eine einfache Orientierung mit klarer Wegführung sowie eine außergewöhnliche Gastfreundschaft des Flughafenpersonals.

Durch die Fortsetzung des Stromsparprogramms hat der Flughafen München im Geschäftsjahr 2015 erneut CO₂-Emissionen einsparen können. Die Maßnahmen betrafen sowohl den Bereich der Energieerzeugung als auch den Energieverbrauch.

2015 beschäftigte sich der Konzern mit den Ergebnissen des Ende 2014 durchgeführten Quick Checks zum Folgeprozess der Mitarbeiterbefragung 2013. Der Quick Check zeigte ein uneinheitliches Bild. Viele Maßnahmen zur Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit waren bereits verwirklicht oder befanden sich in Umsetzung. In einigen Handlungsfeldern konnte der Konzern dagegen noch keine zufriedenstellenden Ergebnisse vorweisen. Die verantwortlichen Führungskräfte wurden in diesen Fällen dazu angehalten, erneut in den Folgeprozess einzusteigen und bereits definierte Maßnahmen zu schärfen oder neue Verbesserungsaktionen anzustoßen.

Eine im Rahmen des Folgeprozesses zur Mitarbeiterbefragung 2013 durchgeführte Analyse zeigte, dass Sozialleistungen im Konzern nicht einheitlich gewährt werden. Infolgedessen wurden zum Beispiel die Kantinenzuschüsse, der Zugang zu vergünstigten Reiseangeboten und die Mitarbeiterterrabatte in den Shops und Restaurants des Flughafens München vereinheitlicht.

Parallel dazu wurde intensiv an der Etablierung der Markenwerte gearbeitet. Führungskräfte und Markenteam arbeiteten sukzessive an Mitarbeitervorschlägen zur Steigerung des Markenbewusstseins im Konzern.



Vermögens-,
Finanz- und
Ertragslage



Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

- Kennzahlensystem sichert nachhaltiges Wirtschaften
- Flughafen baut Liquiditätsreserven auf
- Rücklagenbildung bei moderater Neuverschuldung
- Operativer Cashflow ist Grundlage der hervorragenden Liquidität
- Ergebnis nach Steuern erneut gestiegen

Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Der Flughafen München misst die Leistung seiner Führungskräfte mit finanziellen und nicht-finanziellen Kennzahlen. Im Fokus stehen Kennzahlen zur unternehmerischen Nachhaltigkeit und zur Qualität. Entsprechend decken das Ergebnis nach Steuern (EAT) die ökonomische, die CO₂-Einsparungen die ökologische und der Mitarbeiterbindungsindex die soziale Perspektive des klassischen Nachhaltigkeitsmanagements ab. Mit dem Airport Service Quality (ASQ) Overall Index wird die Erreichung der Qualitätsziele des Flughafens bestimmt. Um die Relevanz der Leistungsindikatoren für Stakeholder zu ermitteln und laufend zu bestätigen, befragt die Flughafen München GmbH interne und externe Anspruchsgruppen.

Ergebnis nach Steuern (EAT) – ab 2016 Ergebnis vor Steuern (EBT)

Bis zum Geschäftsjahr 2015 wurden die Ergebnisziele der Führungskräfte auf Basis des Ergebnisses nach Steuern (EAT) formuliert. Im Dezember 2015 hat der Flughafen München die Incentivierung der Führungskräfte an die der Geschäftsführung angepasst. Für das Geschäftsjahr 2016 wird das Ergebnis vor Steuern (EBT) als Zielgröße verwendet.

Das EBT ist die Ausgangsgröße zur Bestimmung der Ertragskraft. Es handelt sich um den Gewinn vor Ertragsteuern, ermittelt unter vollständiger und uneingeschränkter Anwendung der Internationalen Rechnungslegungsstandards in ihrer durch die Europäische Kommission in Europäisches Recht übernommenen Fassung.

Airport Service Quality (ASQ) Overall Index

Der ASQ Overall Index ist eine weltweit anerkannte Benchmark-Größe zur Bestimmung der Qualität des Produkt- und Serviceangebots an Flughäfen. Der Wert wird nicht von den Flughäfen selbst ermittelt, sondern vom führenden internationalen Dachverband der Flughafenbetreiber – dem Airports Council International (ACI). Der Verband lässt monatlich an insgesamt über 250 Flughäfen in mehr als 50 Ländern Zufriedenheitsumfragen unter Passagieren durchführen. Am Jahresende ergibt sich für jeden teilnehmenden Flughafen ein Gesamtwert, der sogenannte ASQ Overall Index.

CO₂-Einsparungen

Für die Reduzierung von Treibhausgasemissionen, Ressourcenschonung, Energieeinsatz und -effizienz stehen die CO₂-Einsparungen. Der Flughafen München hat sich das Ziel gesetzt, bezogen auf das Basisjahr 2005 CO₂-neutral zu wachsen. Dabei gehen neben den durch Energieerzeugung und -verbrauch vom Flughafen München selbst verursachten Emissionen (Scope 1) und den Emissionen aus der zugekauften Energie (Scope 2) auch die Emissionen aus dem Lande- und Startzyklus der den Flughafen nutzenden Luftfahrzeuge (Scope 3a) in die Betrachtung ein.

Mitarbeiterbindungsindex

Zur Bestimmung der Mitarbeiterzufriedenheit befragt der Flughafen München alle drei Jahre alle Mitarbeiter. Als Mitarbeiterbindungsindex wird der prozentuale Anteil der Mitarbeiter an der Gesamtbelegschaft bezeichnet, der in der Mitarbeiterbefragung angibt, an das Unternehmen gebunden zu sein.

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich diese Leistungsindikatoren wie folgt entwickelt: [ABB: 17](#)

Ergebnis nach Steuern (EAT)

Mit TEUR 35.360 ist das EAT des Flughafens München im Geschäftsjahr 2015 um 35,3% und damit etwas stärker gestiegen als angenommen.

Mit einem um 1,2 Prozentpunkte dynamischeren Passagier- und einem um 0,4 Prozentpunkte stärkeren Bewegungswachstum hat die Verkehrsentwicklung die Erwartungen übertroffen. Vor allem das Geschäftsfeld Aviation präsentierte sich daher deutlich stärker als angenommen und konnte Planunterschreitungen in den übrigen Geschäftsfeldern ausgleichen.

Airport Service Quality (ASQ) Overall Index

Im Geschäftsjahr 2015 konnte der Flughafen München, dank einer Vielzahl von Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung, den im Vorjahr erreichten ASQ-Wert um 0,74% übertreffen. Dies ist im Wesentlichen auf oben genannte Maßnahmen zurückzuführen. Die Umsetzung neuer Sicherheitsvorschriften verursachte jedoch prozessbedingte Engpässe, die eine stärkere Verbesserung der Passagierzufriedenheit nicht ermöglichten. Da Wartezeiten ein für die Passagierzufriedenheit erfolgskritischer Faktor sind, wirkten sich die Veränderungen wesentlich auf das gesamte Passagierzufriedenheitsniveau aus. Somit konnte die für 2015 prognostizierte Steigerung der Passagierzufriedenheit von +1,5% nicht erreicht werden.

CO₂-Einsparungen

Dank umfassender Maßnahmen im Bereich Energieerzeugung und Energieverbrauch konnte der Flughafen München die für das Geschäftsjahr 2015 gesetzten Ziele zur Einsparung von CO₂-Emissionen einhalten. Der Konzern hat die durch den Flughafenbetrieb verursachten Emissionen um insgesamt 957 Tonnen reduziert.

Mitarbeiterbindung

Im Geschäftsjahr 2015 fand keine Messung der Mitarbeiterbindung statt.

Vermögenslage [ABB: 18](#)

Zur Finanzierung künftiger Investitionen und erwarteter Schuldentilgungen hat der Flughafen München seine Liquiditätsreserven um insgesamt TEUR 119.000 aufgestockt. Die Barmittel werden bei einer Vielzahl von Banken als Termingeldanlagen

und Geldmarktgeschäfte mit einer Laufzeit von unter einem Jahr gehalten. Sie sind in den kurzfristigen Aktiva enthalten.

Der Anstieg der langfristigen Aktiva ist auf den Bau des Satellitenterminals zurückzuführen.

Vom Konzernjahresüberschuss des Vorjahres (TEUR 100.052) hat die Gesellschaft TEUR 30.000 an die Gesellschafter ausgeschüttet. Der verbleibende Betrag wurde thesauriert.

Die Veränderungen der übrigen Passiva sind im Wesentlichen dem Finanzierungsbereich zuzuordnen.

Im Geschäftsjahr 2016 wird ein Konsortialdarlehen über TEUR 400.000 zur Rückzahlung fällig. Aufgrund dessen ist es zu einer deutlichen Verschiebung von Finanzschulden aus dem langfristigen in den kurzfristigen Bereich gekommen. Bereinigt um diese fristigkeitsbedingte Verlagerung stiegen die langfristigen Schulden um 6,0 % auf TEUR 2.494.529, die kurzfristigen Schulden fielen um 9,6 % auf TEUR 883.203.

Ein Großteil der Zunahme der langfristigen Passiva resultiert aus Darlehensziehungen zur Finanzierung des T2-Satelliten. Der Rückgang der kurzfristigen Passiva ist im Wesentlichen Ergebnis von Darlehenstilgungen.

Finanzlage

Kapitalstruktur ABB: 19

Die Eigenkapitalquote hat sich vor allem aufgrund der Erhöhung des Jahresüberschusses bei teilweiser Thesaurierung des Vorjahresergebnisses verbessert. Die Nettodarlehensaufnahme von TEUR 65.146 belastete die Quote.

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der langfristigen Finanzverbindlichkeiten des Flughafens München können der nachfolgenden Übersicht entnommen werden: ABB: 20

Die Darlehen sind mit üblichen nicht-finanziellen Covenants, unter anderem Negativverpflichtungen und Gleichrangigkeitserklärungen, ausgestattet. Darüber hinaus bestehen

Prognose-Ist-Vergleich

ABB: 17

	2014		2015		2015	
	Ist		Prognose		Ist	
			von	bis		
			%	%		
EAT in TEUR	100.052	Anstieg	28,0	34,0	135.412	übertraffen
CO ₂ -Einsparungen in Tonnen	4.919	Rückgang	-80,5	-82,5	957	erreicht
ASQ Overall Index	4,04	Anstieg	1,5	2,7	4,07	nicht erreicht
Mitarbeiterbindungsindex ¹⁾	73	unverändert			73	

¹⁾ Der Mitarbeiterbindungsindex wird alle drei Jahre erhoben, die nächste Erhebung erfolgt 2017.

Vermögenslage

ABB: 18

TEUR	2015	2014	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Langfristige Aktiva	5.068.932	5.026.742	42.190	0,8
Kurzfristige Aktiva ¹⁾	335.476	210.120	125.356	59,7
davon Finanzmittelfonds	5.323	8.530	-3.207	-37,6
Aktiva	5.404.408	5.236.862	167.546	3,2
Eigenkapital	2.026.676	1.906.972	119.704	6,3
Übrige langfristige Passiva ²⁾	2.094.529	2.352.502	-257.973	-11,0
Übrige kurzfristige Passiva ²⁾	1.283.203	977.388	305.815	31,3
Passiva	5.404.408	5.236.862	167.546	3,2

¹⁾ Einschließlich Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht

²⁾ Einschließlich Finanzschulden aus Personengesellschaften

Kapitalstruktur

ABB: 19

TEUR	2015	2014	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Gezeichnetes Kapital	306.776	306.776	0	0,0
Rücklagen	127.546	96.625	30.921	32,0
Übriges Eigenkapital	1.597.223	1.506.083	91.140	6,1
davon Jahresüberschuss	137.769	100.246	37.523	37,4
Minderheiten	-4.869	-2.511	-2.358	93,9
davon Jahresüberschuss	-2.357	-194	-2.163	1.114,9
Eigenkapital	2.026.676	1.906.973	119.703	6,3
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	56.680	67.875	-11.195	-16,5
Gesellschafterdarlehen	491.913	491.913	0	0,0
Darlehen mit fester Zinsbindung	604.822	563.368	41.454	7,4
Darlehen mit variabler Zinsbindung	1.290.879	1.254.030	36.849	2,9
Darlehen	1.895.701	1.817.398	78.303	4,3
Derivate	84.194	102.358	-18.164	-17,7
Sonstige Schulden	849.244	850.345	-1.101	-0,1
Fremdkapital	3.377.732	3.329.889	47.843	1,4
Eigenkapitalquote	38 %	36 %	-	-

→ Glossar

weitere allgemein übliche Vereinbarungen zur Zinsanpassung und Rückzahlung bei Veränderungen in der Gesellschafterstruktur. Finanzielle Covenants wurden nicht vereinbart.

Risiken aus Zins- und Wechselkursschwankungen begegnet die Flughafen München GmbH durch Absicherung mittels Zinspayerswaps und Devisentermingeschäften. Die Geschäfte werden überwiegend als Bewertungseinheit bilanziert. ABB: 21

Liquidität ABB: 22

Aus dem Zahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit standen im Geschäftsjahr 2015 ausreichend Finanzmittel zur Verfügung, um die Liquidität des Konzerns im operativen Geschäftsbetrieb sicherzustellen. Zahlungsmittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit ergaben sich aus dem Erwerb und der Herstellung von Sachanlagen und kurzfristigen Termingeldanlagen. Aufgrund von Ausschüttungen an die Gesellschafter, Darlehenstilgungen und Zinszahlungen ergab sich ein negativer Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit.

Investitionen

2015 hat das Terminal 2 mit 27,1 Millionen Passagieren seine rechnerische Auslastungsgrenze bereits deutlich überschritten. Im April 2016 soll das neue Satellitengebäude zum Terminal 2 in Betrieb genommen werden. Damit erhöht sich die Nennkapazität des Flughafens um elf Millionen Passagiere pro Jahr. Die Anzahl der gebäudenahen Abfertigungspositionen des Terminals 2 wird mehr als verdoppelt. Als erstes Terminal an einem deutschen Flughafen verfügt der T2-Satellit über keine öffentliche Anbindung: Die Passagiere checken im Terminal 2 ein und gelangen nach der Sicherheitskontrolle mit einem unterirdischen Personentransportsystem in weniger als einer Minute zum Satellitengebäude. Über TEUR 650.000 hat der Flughafen München für das Bauvorhaben budgetiert. Im Geschäftsjahr 2015 wurden für in Rechnung gestellte Leistungen und Abschlagszahlungen TEUR 176.722 investiert. Die Investition in den T2-Satelliten wird durch ein im Dezember 2011 aufgelegtes Konsortialdarlehen mit einem Nominalbetrag von insgesamt TEUR 725.000 finanziert, das zum 31. Dezember 2015 mit TEUR 640.000 valutiert.

Konditionen langfristiger Darlehen (Stand 31. Dezember 2015)

ABB: 20

Finanzierungsart	Währung	Zinsbindung	Restschuld TEUR	Zinssatz in %	
				von	bis
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	EUR	ergebnisabhängig	156.648	-	-
Gesellschafterdarlehen	EUR	variabel/ergebnisabhängig	491.913	Basiszins zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	variabel	1.299.600	3M/GM-EURIBOR zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	fest	626.863	0,88	4,05

Konditionen der Sicherungsgeschäfte (Stand 31. Dezember 2015)

ABB: 21

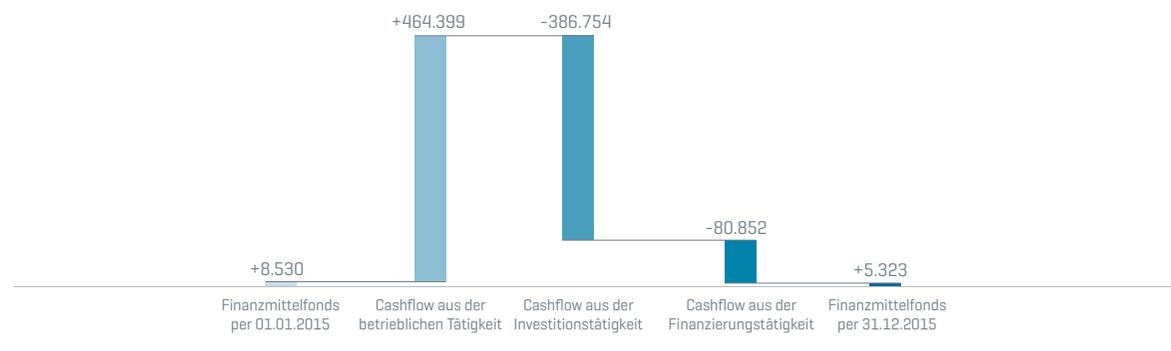
Sicherungsgeschäfte	Nominal	Währung	Fixzins in %		Terminkurs in EUR/USD		Grundgeschäfte
			von	bis	von	bis	
Zinspayerswaps	1.072.000	TEUR	0,28	4,24	-	-	Konsortialkredite
Devisentermingeschäfte ¹⁾	3.428	TUSD	-	-	1,08	1,12	Erwartete Transaktionen

¹⁾Diese Sicherungsbeziehungen werden nicht bilanziert.

Kapitalflussrechnung

TEUR

ABB: 22



Am 8. Oktober 2015 feierte der Flughafen München das Richtfest für den Erweiterungsbau zum Hilton Munich Airport. Das Hotel soll seinen Gästen ab 2017 ein neues Konferenzzentrum und etwa 160 zusätzliche Zimmer bieten. Der neue Ostflügel entsteht auf sieben Geschossebenen bei einer Gesamtfläche von über 8.800 Quadratmetern. Verbindungsgänge schließen den Neubau an das bestehende Hotel an. Insgesamt will der Flughafen München etwa TEUR 35.700 in den Neubau investieren. Im Geschäftsjahr 2015 sind auf den Neubau TEUR 9.287 aktiviert worden. Die Ausgaben deckte der Flughafen aus eigenen Mitteln.

Im November 2015 ist das neue Blockheizkraftwerk in Betrieb gegangen und erzeugt jetzt jährlich rund 120 Millionen Kilowattstunden Strom. Sechs große mit Erdgas betriebene Ver-

brennungsmotoren treiben jeweils einen Stromgenerator an. Die entstehende Abwärme wird in den kühlen Jahreszeiten zum Heizen und im Sommer nach Umwandlung in einer Absorptionskältemaschine auch zur Kühlung genutzt. Mit einer Leistung von 24 Megawatt werden 60,0% des Strombedarfs und mehr als 85,0% des Wärmebedarfs am Flughafen München selbst gedeckt. Insgesamt wurden rund TEUR 60.500 für den Ausbau und die Ertüchtigung der Energiezentrale des Flughafens budgetiert. Im Geschäftsjahr 2015 wurden hiervon insgesamt TEUR 8.603 aktiviert. Die Finanzierung erfolgte ebenfalls aus eigenen Mitteln.

Um die erforderlichen Auftriebskräfte für ein sicheres Starten und Fliegen zu gewährleisten, werden die Flugzeuge auf Deicing Areas enteist. Bei entsprechenden Windverhältnis-

sen werden Flugzeugenteisungsmittel auch in Grünbereiche neben den befestigten Flugbetriebsflächen am Startbahnkopf verfrachtet. Damit diese das Grundwasser nicht belasten, werden Bodenfilteranlagen rund um die Startbahnköpfe gebaut. Derzeit laufen die Baumaßnahmen an der Bodenfilteranlage am Startbahnkopf Nordost. TEUR 2.836 hat der Flughafen im Geschäftsjahr 2015 investiert und aus eigenen Mitteln finanziert.

Daneben wurde eine Vielzahl laufender Investitionsmaßnahmen im Geschäftsjahr 2015 aufgenommen und fortgeführt. Hierzu zählen Investitionen in den Umbau und die Erneuerung des Terminals 1, die Planung von Baumaßnahmen an Parkhäusern und zahlreiche Ersatzbeschaffungen im Bereich IT und Technik.

Zum 31. Dezember 2015 hat der Flughafen München Bestellungen für Investitionsmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von TEUR 223.446 aufgegeben. Hiervon entfallen TEUR 102.368 auf das Satellitengebäude.

Ertragslage

Im Geschäftsjahr 2015 hat sich das EAT des Flughafens München um TEUR 35.360 auf TEUR 135.412 erhöht. Nachfolgend werden die Ursachen für diesen Anstieg im Einzelnen erläutert. ABB: 23

2015 steigerte der Flughafen seinen Umsatz um 4,1% auf TEUR 1.249.306. Über zwei Drittel des Wachstums fielen im Bereich Aviation [inklusive Bodenverkehr] an. Das Geschäftsfeld Commercial Activities trug TEUR 18.287 zum Umsatzwachstum bei. Das Geschäftsfeld Real Estate schloss mit Umsatzverlusten von TEUR 5.135, die übrigen Geschäftsfelder mit einem Wachstum von TEUR 1.080.

Die Zunahme der Aviation-Umsätze ist das Ergebnis einer positiven Verkehrsentwicklung im Geschäftsjahr. 2015 hat der Flughafen erneut auf eine substantielle Anhebung der Luftverkehrsentgelte verzichtet. Das Wachstum der Umsätze aus bewegungs- und passagierabhängigen Entgelten spiegelt



ungefähr die Entwicklung der Abfluggewichtssumme und der Passagierzahlen wider. **ABB: 24**

Von den übrigen Luftverkehrsentgelten stiegen die PRM-Entgelte (passengers with reduced mobility) am deutlichsten. Sie lagen 2015 um 74,4% höher als im Vorjahr.

Aufgrund gestiegener Verkehrszahlen, neuer Kunden und einer höheren Beauftragung bei Bestandskunden konnten die Umsätze im Bodenverkehr und in der Passagier- und Frachtabfertigung mit einem Plus von TEUR 10.034 ebenfalls deutlich zulegen.

Die Erlöse der Commercial Activities sind über alle Tätigkeitsfelder hinweg geringfügig gestiegen. **ABB: 25**

Das Geschäftsfeld Real Estate musste dagegen leichte Umsatzeinbußen hinnehmen. Wegen des Verkehrswachstums konnten die Einnahmen aus Durchleitungsentgelten für die Flugkraftstoffbetankung gegenüber dem Vorjahr leicht zulegen. Die Mieterlöse dagegen waren rückläufig.

Im Zuge der umfassenden Bautätigkeit am Flughafen München (insbesondere T2-Satellit, Hotelerweiterung und

Deicing Areas) wurde ein hoher Betrag selbst erbrachter Leistungen aktiviert. Darüber hinaus hat der Flughafen 2015 höhere Gewinne aus Grundstücksverkäufen realisiert. Ein Großteil des Anstiegs der übrigen Erträge auf TEUR 60.262 ist hierauf zurückzuführen.

Nach 23 Jahren Betriebszeit nimmt der Sanierungsbedarf der Immobilien des Flughafens München stetig zu. Der Materialaufwand stieg auf TEUR 326.599.

Im Geschäftsjahr 2015 hat der Flughafen München 193,3 Mitarbeiterkapazitäten (ohne Auszubildende, Praktikanten und geringfügig Beschäftigte) aufgebaut. Das tarifliche Entgelt im Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes (TVöD) wurde mit Wirkung ab März 2015 um 2,4% erhöht. Der Personalaufwand ist auf TEUR 400.342 gestiegen.

Im Zuge der Vorbereitung des Erwerbs der Acciona Airport Services, Berlin GmbH und der HSD Flughafen GmbH sind außerordentliche Aufwendungen für Beratungsleistungen angefallen. Darüber hinaus mussten die im Zusammenhang mit der Sanierung des Geschäfts mit Bodenverkehrsdiens-ten angesetzten Rückstellungen deutlich angehoben werden. Zum Abschlussstichtag waren Verhandlungen zur Ver-

längerung bedeutender langfristiger Abfertigungsverträge noch nicht abgeschlossen. Die sonstigen Aufwendungen stiegen auf TEUR 93.509.

Die Abschreibungen sind, bedingt durch die Inbetriebnahme technischer Einrichtungen wie dem Blockheizkraftwerk und weiterer PCA-Anlagen, im Vorjahresvergleich um 1,0% auf TEUR 214.278 gestiegen.

Das Zinsergebnis hat sich um TEUR 22.791 auf TEUR -83.624 verbessert. Von dieser Einsparung entfielen lediglich TEUR 3.208 auf tatsächliche Zinseinsparungen infolge von Tilgungen und gefallener Referenzzinsen.

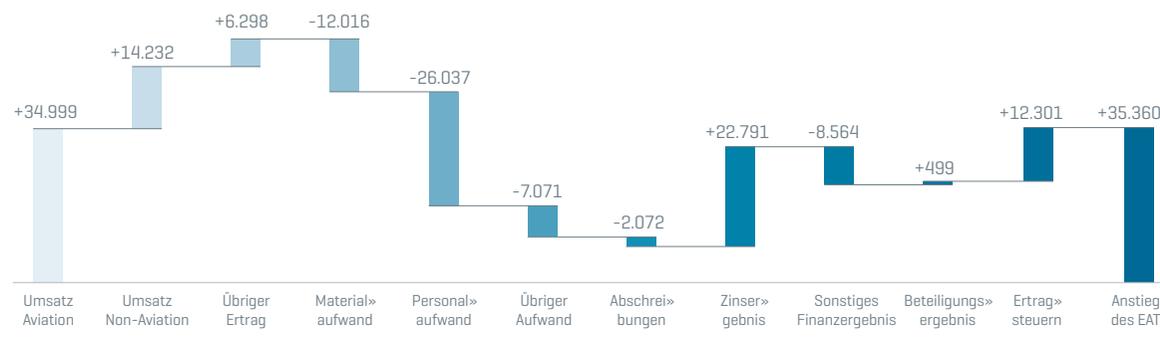
Rund 86,3% der Verbesserung des Zinsergebnisses sind auf zahlungsunwirksame Bewertungseffekte zurückzuführen. Wegen stark gefallener Zinsen mussten die langfristigen Rückstellungen des Flughafens München im Vorjahresabschluss deutlich erhöht werden. 2015 waren keine wesentlichen zinsbedingten Zuführungen zu den Rückstellungen des Flughafens München erforderlich. Dies hat das Zinsergebnis um insgesamt TEUR 8.538 entlastet. In den Herstellungskosten des Satellitenterminals wurden Zinsaufwendungen mit einem Gesamtbetrag von TEUR 12.934, also um TEUR 5.426 mehr als noch im Vorjahr, erfasst. Die Terminal 2 oHG schloss das Geschäftsjahr 2015 mit einem um TEUR 13.543 schlechteren Ergebnis ab. Ursache sind Rückbelastungen aufgrund konzerninterner Erlösverrechnungsmethoden und der Anstieg von Aufwendungen für Sanierungs- und Umbaumaßnahmen, die der Erhaltung der Attraktivität des Terminals dienen. Der für Anteile Dritter an Personengesellschaften erfasste Zinsaufwand ging insgesamt um TEUR 5.709 zurück.

Im sonstigen Finanzergebnis führten Verluste aus der Neubewertung von Darlehen wegen vorfälliger Tilgung und Gewinne im Zusammenhang mit der Thesaurierung des Vorjahresergebnisses der Terminal 2 oHG zu einer Gesamtbelastung von TEUR 3.270.

Analyse der Ertragslage

TEUR

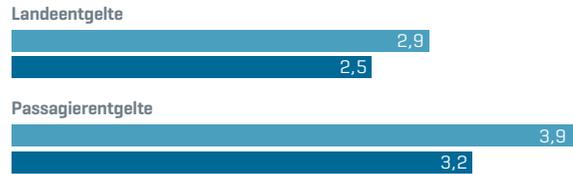
ABB: 23



Umsatz- und Mengenwachstum Passagier- und Bewegungsentgelte

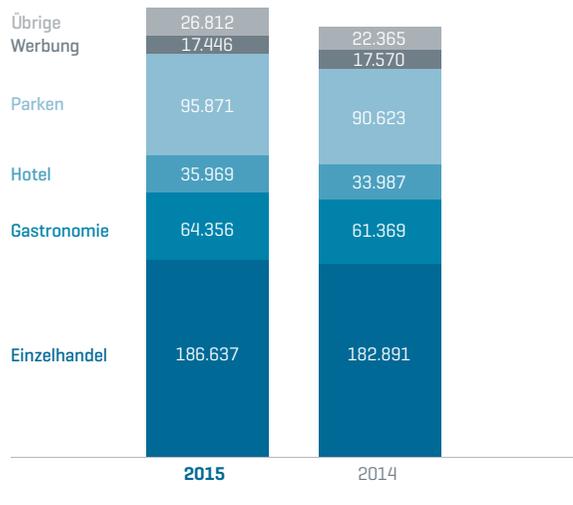
In % ABB: 24

■ Umsatzwachstum ■ Mengenwachstum



Umsatz Non-Aviation

TEUR ABB: 25



Trotz des gestiegenen Vorsteuerergebnisses fiel der Steueraufwand 2015 deutlich niedriger aus als im Vorjahr. Dies ist im Wesentlichen auf Veränderungen im Bereich der latenten Steuern zurückzuführen. Im Vorjahr musste für den

Beteiligungen der AeroGround

ABB: 26

TEUR	Sitz	Zeitpunkt des Erwerbs	Anteil in %	Kosten
Acciona Airport Services, Berlin GmbH	Charlottenburg	18. Januar 2016	100	1.400
HSD Flughafen GmbH	Charlottenburg	18. Januar 2016	100	100

Ausblick

ABB: 27

	2015	Prognose 2016		
	Ist	von in %	bis in %	
EBT in TEUR	189.081	Rückgang	-6,0	-4,0
CO ₂ -Einsparungen in Tonnen	957	Anstieg	385,0	390,0
ASQ Overall Index	4,07	Anstieg	0,8	1,5
Mitarbeiterbindungsindex ¹⁾	73	unverändert		

¹⁾ Der Mitarbeiterbindungsindex wird alle drei Jahre erhoben, die nächste Erhebung erfolgt 2017.

Rückkauf mehrerer Gebäude von Leasingobjektgesellschaften ein erheblicher Betrag latenter Steueraufwendungen erfasst werden. Die Ertragsteuerquote ist daher sprunghaft auf 39,7% gestiegen. Im Geschäftsjahr 2015 ging die Quote auf 28,4% zurück.

Nachtragsbericht

Mit Wirkung zum 18. Januar 2016 hat die AeroGround Berlin 100% der stimmberechtigten Anteile an der Acciona Berlin und 100% der stimmberechtigten Anteile an der HSD Flughafen erworben. Die Gesellschaften erbringen Bodenverkehrsdienste an den Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Schönefeld. ABB: 26

Die Zahlung des Kaufpreises erfolgte in bar.

Mit Erklärung vom 10. März 2016 hat die FMG GmbH eine Option über den Rückkauf eines an die MAC Grundstücks-gesellschaft mbH & Co. KG gewährten Erbbaurechts ausgeübt.

Ausblick, Risiken und Chancen der künftigen Entwicklung

- Im Jahr der Satelliteneröffnung belasten sprungfixe Kosten das Konzernergebnis
- Risikosituation unverändert
- Kaum Chancen in Sicht

Ausblick ABB: 27

Im Kalenderjahr 2016 wird das Weltwirtschaftswachstum voraussichtlich kaum an Tempo verlieren. Aktuelle Forecasts reichen von 2,9% [Weltbank, Global Economic Prospects, Januar 2016] bis 3,4% [Internationaler Währungsfonds, World Economic Outlook, Oktober 2015] und liegen damit marginal über den Hochrechnungen für das Jahr 2015.

In den führenden Industrienationen wird sich die wirtschaftliche Erholung wohl fortsetzen. In den Entwicklungs- und Schwellenländern dürfte sich die Wirtschaftslage allmählich entspannen. Der Internationale Währungsfonds rechnet mit einem weiteren moderaten Abkühlen des Wachstums in



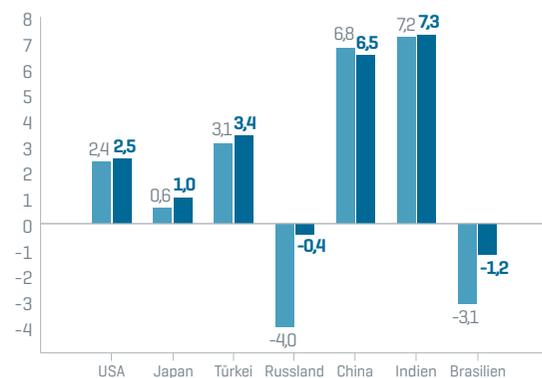
Ausblick, Risiken und Chancen der künftigen Entwicklung

Wachstum ausgewählter Nationen

In %

ABB: 28

■ 2015 ■ 2016



Quelle: OECD Economic Outlook, November 2015

China, einer Stabilisierung der Rohstoffpreise und einem leichten Anstieg des weltweiten Zinsniveaus.

Die Aufhebung des Wirtschaftsembargos gegen den Iran wird den Druck auf den Ölpreis weiter erhöhen. Dies verbessert einerseits die Lage in erdölimportierenden Nationen, verschlechtert andererseits die Situation der Ölexportnationen. Im Einzelnen wird mit den folgenden Wachstumsraten gerechnet: ABB: 28

Für die Eurozone wird 2016 ein Gesamtwachstum von 1,7% erwartet. Die Prognose wird überwiegend mit einer stabilen Binnennachfrage und einer stabilen industriellen Investition begründet. Denn die niedrigen Energiepreise steigern das zur Verfügung stehende Einkommen der Konsumenten und die Gewinne der Industrie.

Im Einzelnen werden folgende Wachstumsraten erwartet:

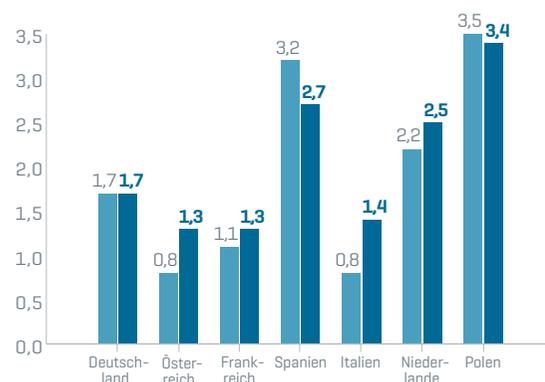
ABB: 29

Wirtschaftswachstum in Europa

In %

ABB: 29

■ 2015 ■ 2016



Quelle: OECD Economic Outlook, November 2015

Die Frühindikatoren für die Wirtschaftsentwicklung in der Bundesrepublik haben sich in den letzten Monaten des Kalenderjahres 2015 wieder leicht verbessert. So liegen der Ifo-Geschäftserwartungsindex bei 104,7 und die ZEW-Konjunkturerwartung bei 16,1 Punkten.

Das Konsumwachstum dürfte auch 2016 der wichtigste Wachstumstreiber bleiben. Ökonomen prognostizieren ein moderates Beschäftigungs- und Lohnwachstum. Eine kräftige Rentenerhöhung und steigende Sozialleistungen für die Unterkunft und Versorgung von Asylsuchenden dürften den Konsum ankurbeln. Unter diesen Voraussetzungen ist mit einer Zunahme der verfügbaren Einkommen um bis zu 4,0% und mit einem Konsumwachstum von rund 2,0% zu rechnen. Auch die Stimmung der Verbraucher lässt auf ein dynamisches Konsumwachstum hoffen. Für Januar 2016 rechnet die GfK mit einem Konsumklimaindex von 9,4 Punkten.

Die sinkende Nachfrage nach Importgütern in den Schwellen- und Entwicklungsländern (allen voran China) hat

bereits 2015 den Welthandel deutlich geschwächt. Mit entsprechenden Konsequenzen für den deutschen Export dürfte sich dieser Trend auch 2016 fortsetzen. So ist trotz des Wechselkursverfalls des Euro mit einem weniger dynamischen Exportwachstum als 2015 zu rechnen.

Die weltweite Nachfrage nach Flugreisen wird 2016 weiter steigen. Die IATA geht für 2016 von einem weltweiten Anstieg um 6,9% aus. Auch für die Fracht zeichnet sich mit einem Plus von 3,0% eine positive Entwicklung ab. Der deutsche Flughafenverband ADV blickt ebenfalls optimistisch in die Zukunft. Mit einem erwarteten Passagierwachstum von 3,1%, einem Anstieg der Flugbewegungen um 0,9% und einer Zunahme des Frachturnschlags von 1,7% zeichnet sich erneut ein erfolgreiches Geschäftsjahr für die deutschen Verkehrsflughäfen ab.

Der Flughafen München geht davon aus, dass das eigene Verkehrswachstum im Geschäftsjahr 2016 deutlich stärker ausfallen wird als an den übrigen Luftverkehrsstandorten in Deutschland. Die Passagierzahlen werden voraussichtlich um 5,8% auf über 43,0 Millionen steigen, die Anzahl der Starts und Landungen um 5,2% zulegen und damit die Marke von 400.000 Flugbewegungen übertreffen.

Der größte Wachstumsbeitrag geht vom Ausbau des Verbindungsangebots der Transavia Airlines aus. Seit September 2015 verbindet die Low-Cost-Airline und AirFrance-KLM-Tochter die Flughäfen München und Paris-Orly mit fünf Flügen pro Woche. Im März 2016 will die Gesellschaft ihr neues Luftverkehrsdrehkreuz am Flughafen München eröffnen. Vier Flugzeuge vom Typ Boeing 737-800 sollen dann fest stationiert werden.

Neben der dynamischen Verkehrsentwicklung wird sich auch die Inbetriebnahme des T2-Satellitengebäudes positiv auf die Umsatzentwicklung im Bereich Aviation niederschlagen. Nach zwei Jahren ohne nennenswerte Steigerung sieht die Entgeltrahmenvereinbarung angesichts der T2-Satelliteneröffnung für das Geschäftsjahr 2016 eine deutliche Entgelterhöhung vor. Gepaart mit dem Verkehrswachstum wird diese

Preissteigerung für einen deutlichen Anstieg der Aviation-Erlöse im Geschäftsjahr 2016 sorgen.

Auch auf die übrigen Geschäftsfelder hat die Inbetriebnahme des neuen T2-Satellitengebäudes erheblichen Einfluss.

Zusätzliche Werbeflächen und neue fremdvermietete Gewerbeflächen werden zu einem Anstieg des Werbeumsatzes und der Erlöse aus dem Centermanagement führen.

Der konzerneigene Einzelhandel erwartet dagegen zunächst keine nennenswerten Wachstumseffekte aus der Inbetriebnahme des neuen Gebäudes. Die Verlagerung der Passagierströme in das Satellitenterminal stellt den Bereich im Gegenteil vor die Herausforderung, den bestehenden Umsatz mit dem neuen Branchenmix zu halten.

Ganz anders stellt sich die erwartete Umsatzentwicklung in der Gastronomie dar. Während der Flughafen München im Terminal 2 lediglich 36,4% der Bars und Restaurants selbst betreibt, beträgt der Anteil der konzerneigenen gastronomischen Angebote im neuen T2-Satellitengebäude etwa 72,2%. Die Passagierstromverlagerung führt hier zu deutlich besseren Geschäftsaussichten.

Wegen der Zunahme der Origin-and-Destination-Verkehre und der Optimierung der Preis- und Produktportfolios erwartet der Flughafen München, dass sich das Wachstum des Park- und Mietwagengeschäfts weiter fortsetzen wird.

Mit der T2-Satelliteneröffnung tritt ein bedeutendes Infrastrukturprojekt des Flughafens pünktlich in die Vermarktungsphase ein. Das Geschäftsfeld Real Estate erwartet entsprechende Wachstumsimpulse für den Mietumsatz. Auch die Durchleitungsentgelte für die Flugkraftstoffversorgung werden angesichts des deutlichen Verkehrswachstums weiter steigen.

Nach Inbetriebnahme des T2-Satellitengebäudes werden die aktivierten Eigenleistungen und mit diesen die sonstigen betrieblichen Erträge deutlich abnehmen.

Der Trend zu steigenden Materialaufwendungen wegen zunehmenden Sanierungs-, Umbau- und Optimierungsbedarfs bei den Bestandsimmobilien wird sich im Geschäftsjahr 2016 weiter fortsetzen. Einzelhandel und Gastronomie erwarten angesichts der Eröffnung der neuen Shops, Bars und Restaurants im Satellitenterminal einen deutlichen Anstieg des Materialeinsatzes.

Im Einklang mit den volkswirtschaftlichen Prognosen erwartet auch der Flughafen München eine Tarifsteigerung im TVöD. Darüber hinaus werden, insbesondere im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Satelliten und zur Verbesserung von Service und Qualität bei der Passagierabfertigung, zusätzliche Mitarbeiterkapazitäten aufgebaut. Der Personalaufwand wird daher über das Niveau des Geschäftsjahres 2015 ansteigen.

Die sonstigen Aufwendungen werden dagegen zurückgehen. So entfallen beispielsweise die Prämienzahlungen auf die Bauleistungsversicherung für die Satellitenbaustelle.

Die Inbetriebnahme des T2-Satelliten wird, über alle Geschäftsfelder hinweg, zu einem deutlichen Anstieg der Abschreibungen führen.

Das Zinsergebnis wird sich voraussichtlich nicht wesentlich ändern. Dabei wurde die Anschlussfinanzierung für einen bestehenden Konsortialkredit berücksichtigt.

Trotz erheblicher Wachstumsimpulse aus den hinzugewonnenen Verkehren erwartet der Flughafen München einen Rückgang des EBT zwischen 4,0% und 6,0%. Die Eröffnung des Satelliten hat einen sprunghaften Anstieg der Abschreibungen, Material- und Personalaufwendungen zur Folge. Der Konzernumsatz wird dagegen nur allmählich ansteigen.

Eine Vielzahl von Maßnahmen aus der Fortsetzung der Fünfsterne-Initiative wird voraussichtlich weiterhin zu einem Wachstum des ASQ-Werts beitragen. Durch Prozessanalysen und die zielgerichtete Einleitung von Optimierungsmaßnahmen wird eine Verbesserung der Zufriedenheit mit den

wahrgenommenen Wartezeiten angestrebt. Auch die Eröffnung des Terminal 2-Satelliten, der als eines der modernsten Flughafengebäude weltweit den Passagieren ein neues Reiseerlebnis und erhöhten Komfort bieten wird, wird das Passagierzufriedenheitsniveau anheben. Die bestehenden Unterschiede in der Qualitätsbeurteilung des Terminals 1 im Vergleich zum Terminal 2 können kurzfristig schwerlich ausgeglichen werden, was den Anstieg des ASQ-Werts trotz aller Bemühungen begrenzen wird. Insgesamt rechnet der Flughafen München daher mit einem Plus von 0,8% bis 1,5%.

Mit der stufenweisen Inbetriebnahme zusätzlicher PCA-Anlagen werden die CO₂-Einsparungen sprunghaft auf voraussichtlich mehr als das 3,85- bis 3,9-Fache steigen.

2016 wird es eine konzernweite Vollerhebung geben, um die Verankerung der Marke im Konzern zu messen und weitere Ansatzpunkte für deren künftige Weiterentwicklung zu identifizieren. Da eine Überschneidung von Themen, aber vor allem auch eine Überreizung des Konzerns mit größeren Umfragen vermieden werden soll, hat der Flughafen entschieden, die für 2016 ebenfalls wieder anstehende Mitarbeiterbefragung um ein Jahr auf 2017 zu verschieben. Somit wird der Fokus 2016 darauf liegen, die bereits identifizierten und angestoßenen Maßnahmen weiter voranzutreiben und deren positive Wirkung sicherzustellen.

Risiken

Das Risikomanagement des Flughafens München erfasst Ereignisse und Entwicklungen, die sich negativ auf die strategische und operative Zielerreichung auswirken können, und unterstützt bei der Entwicklung geeigneter Gegensteuerungsmaßnahmen. Es berücksichtigt alle Dimensionen der unternehmerischen Tätigkeit – sowohl ökonomische als auch ökologische und gesellschaftliche.

Die Geschäftsführung der FMG trägt die Verantwortung für den Bestand und die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements im Konzern. Sie formuliert Vorgaben für dessen Prozess und organisatorische Ausgestaltung. Über wesentliche Risiken wird die Geschäftsführung im vierteljährlichen



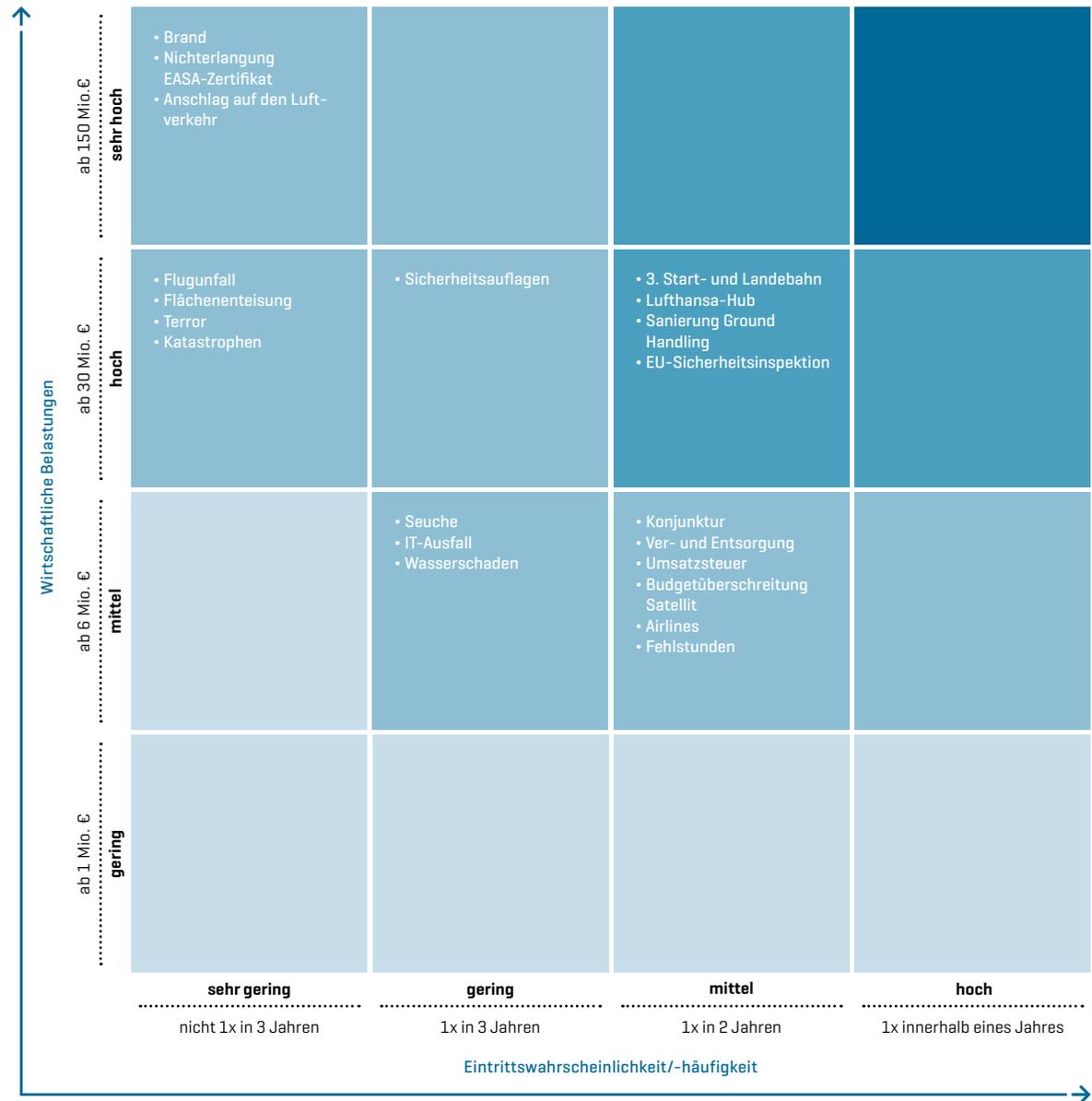
Risikobericht informiert. Über erstmals identifizierte existenzgefährdende Risiken besteht eine Ad-hoc-Berichtspflicht. Die Funktionsfähigkeit von Risikomanagement und -reporting wird von der internen Revision überwacht und fallweise geprüft.

Alle Funktionsbereiche und Tochtergesellschaften des Konzerns sind in den Risikomanagementprozess eingebunden. Risikoidentifikation, -bewertung und -steuerung erfolgen dezentral durch Risikoverantwortliche in den Funktionsbereichen und Tochtergesellschaften. Ein Risikomanagement-Beauftragter koordiniert die Aktivitäten der Risikoverantwortlichen. Er prüft deren Risikomeldungen auf Plausibilität und Einhaltung der Bewertungsstandards und fasst die Einzelmeldungen zum vierteljährlichen Risikobericht an Geschäftsführung und Gesellschafter zusammen.

Zum 31. Dezember 2015 hat der Flughafen München folgende wesentliche Brutto-Risiken identifiziert: [ABB: 30, 31, 32](#)

Übersicht Brutto-Risiken

ABB: 30



Risiken aus dem Eintritt von Ereignissen höherer Gewalt

ABB: 31

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Katastrophen	Ein durch Starkregen bedingter Bruch der Isardämme bei Freising könnte zu einer Überflutung der Terminals führen.	Die Ereignisse Erdbeben, Sturm, Hagel und Hochwasser sind versichert.
Anschlag auf den Luftverkehr	Die Gefahr terroristischer Anschläge auf den Luftverkehr besteht unverändert fort. Infolge solcher Ereignisse wäre, zumindest kurzfristig, mit einem Rückgang von Flugbewegungen und Passagieren zu rechnen.	Aufrechterhaltung des hohen Sicherheitsstandards durch Vorhaltung ausreichender und gut ausgebildeter Personalressourcen sowie moderner und zugelassener Sicherheitstechnik und entsprechender Infrastruktur. Betriebsunterbrechungen sind versichert.
Terror	Durch terroristische Handlungen auf dem Flughafen-Campus besteht das Risiko von Personen- und Sachschäden. Ereignisse dieser Art könnten zudem, zumindest kurzfristig, einen Rückgang von Flugbewegungen und Passagieren bewirken.	Aufrechterhaltung des hohen Sicherheitsstandards durch Vorhaltung ausreichender und gut ausgebildeter Personalressourcen sowie moderner und zugelassener Sicherheitstechnik und entsprechender Infrastruktur. Betriebsunterbrechungen sind versichert.
Seuche	Der Ausbruch von Epidemien kann zu Markteinbrüchen mit reduzierten Flugbewegungen und Passagierzahlen führen.	Aufgrund eines vergleichsweise hohen Fixkostenanteils kann der Flughafen München auf Markteinbrüche nur in begrenztem Ausmaß reagieren.
Brand	Im Falle einer Beschädigung oder Zerstörung von Terminals 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 Werkfeuerwehr. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert.
Flugunfall	Flugunfälle oder Schäden an Flugzeugen können zu Betriebsunterbrechungen und Folgeschäden führen.	Zur Minimierung des Risikos unterhält der Flughafen München eine Werkfeuerwehr, einen medizinischen Dienst und ein Seelsorgeteam.

Marktrisiken

ABB: 32

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Lufthansa-Hub	Ändert die DLH ihre Strategie, den Flughafen als Hub auszubauen, hätte dies enorme Rückgänge in der Fluggast- und der Flugbewegungsentwicklung zur Folge.	Die Zusammenarbeit des Flughafens mit der DLH beruht auf gemeinschaftlichen Investitionen und langfristigen Kooperationsabkommen.
Airlines	Die europäische Luftverkehrsbranche befindet sich in einer schwierigen Wettbewerbssituation. Auch am Flughafen München operierende Luftfahrtgesellschaften sind hiervon betroffen.	Durch kontinuierliches Anwerben neuer Kunden sollen eventuelle Rückgänge bei den Bestandskunden kompensiert werden.
Konjunktur	Die im Planungsprozess unterstellten Wachstumsparameter könnten nicht erreicht werden.	Kurzfristige Budgetkürzungen zur Ergebnissicherung sollen Folgen von Konjunkturunbrüchen mindern.

Betriebliche Risiken

ABB: 33

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, Wassereintrich oder 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 und an räumlich getrennten Standorten untergebracht. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert.
Wasserschaden	Ein Wasserschaden durch den Bruch von Trink- oder Löschwasserhauptleitungen kann zu einem Ausfall von für den Flugbetrieb wichtigen Infrastrukturanlagen führen.	Ferngesteuerte Notabschiebungen und zusätzliche Sicherungen der Rohrverbindungen begrenzen einen möglichen Schaden. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert.
Sicherheitsauflagen	Europäische Auflagen zur Luftsicherheit machen eine schrittweise Erweiterung der Anlagen für die Personen- und Gepäckkontrollen an Flughäfen erforderlich. Durch den Umbau geht, je nach Ausgestaltung, vermietbare Fläche verloren.	Der Flughafen München führt Optimierungsmaßnahmen durch, die den Flächenverlust minimieren.
Sicherheitsinspektion	Die Luftfahrtbehörden der EU führen Sicherheitsinspektionen an Flughäfen durch. Führt eine Inspektion zu erheblichen Beanstandungen, verliert der Flughafen München seinen Sicherheitsstatus. Imageverlust und Wettbewerbsnachteile wären die Folge.	Der Flughafen München führt ein durchgängiges und strenges Qualitätsmanagement zur Steuerung der Qualität aller Sicherheitsaspekte am Flughafen München durch.
Ver- und Entsorgung	Die unzureichende Verfügbarkeit von betriebsnotwendigen Stoffen wie Strom, Wärme, Kälte, Trink- und Löschwasser, Abwasser und Abfall kann zu Sachschäden und Betriebsunterbrechungen führen.	Wartung und Instandhaltung, Netz-Redundanzen und Bevorratung reduzieren das Risiko von Versorgungslücken. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert.
Sanierung Ground Handling	Der Erfolg der Sanierung des ehemaligen Geschäftsbereichs Ground Handling könnte durch folgende ungewisse Ereignisse und Umstände gefährdet werden: Abfertigungsverträge werden nicht verlängert, das Auftragsvolumen bei Bestandskunden geht zurück, die aggressive Preispolitik der Wettbewerber führt zu Auftragsverlusten.	Die Profitabilität und Wettbewerbsfähigkeit der AeroGround werden kontinuierlich verbessert.
Fehlstunden	Personelle Engpässe bei der CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH könnten zu Qualitätsverlusten bei Personal- und Warenkontrollen führen.	Zum Ausgleich personeller Engpässe könnten Personal- und Warenkontrollstellen vorübergehend geschlossen werden. Der Flughafen München prüft die Beauftragung weiterer Sicherheitsdienstleister, um fehlende Kapazitäten bei der CAP vorübergehend auszugleichen.

Investitionsrisiken

ABB: 34

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Budgetüberschreitung Satellit	Terminplanänderungen und Kostensteigerungen könnten zu Mehrkosten führen.	Durch eine intensive Überwachung wird die Einhaltung des Terminplans und des genehmigten Budgets sichergestellt.

Rechtliche Risiken

ABB: 35

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
3. Start- und Landebahn	Für den Fall, dass das Projekt 3. Start- und Landebahn eingestellt oder um einen erheblichen Zeitraum verschoben werden muss, sind alle bisher angefallenen Planungs- und Grunderwerbskosten auf ihre Werthaltigkeit hin zu überprüfen und gegebenenfalls abzuschreiben.	Der positive Gerichtsbeschluss im Juli 2015 war ein wichtiger Meilenstein im Hinblick auf die Begrenzung der rechtlichen Risiken für die Projektumsetzung. Darüber hinaus setzt sich der Flughafen München in der Politik für die Ausbaumaßnahme ein.
Flächenenteisung	Es wird vermutet, dass die gegenwärtig verwendeten Flächenenteisungsmittel die Oxidation von Flugzeugbremsen beschleunigen. Im internationalen Normierungsgremium SAE wird über ein Verbot dieser Mittel diskutiert. Da alle alternativen Stoffe zur Enteisung erheblich stärker die Umwelt belasten, müsste der Flughafen, im Falle eines Verbots der umweltfreundlichen Enteisungsmittel, zur Einhaltung der wasserrechtlichen Auflagen erhebliche Zusatzinvestitionen in Abwassersysteme vornehmen.	Gemeinsam mit anderen Flughäfen argumentiert der Flughafen München gegen ein Verbot der Enteisungsmittel.
Betriebsprüfung	Vorläufige Feststellungen aus einer Betriebsprüfung bei der eurotrade können zu einer Ergebnisbelastung und damit zu einer Minderung des Beteiligungsergebnisses führen.	Zusammen mit seiner Steuerberaterkanzlei arbeitet der Flughafen München an Gegenmaßnahmen.

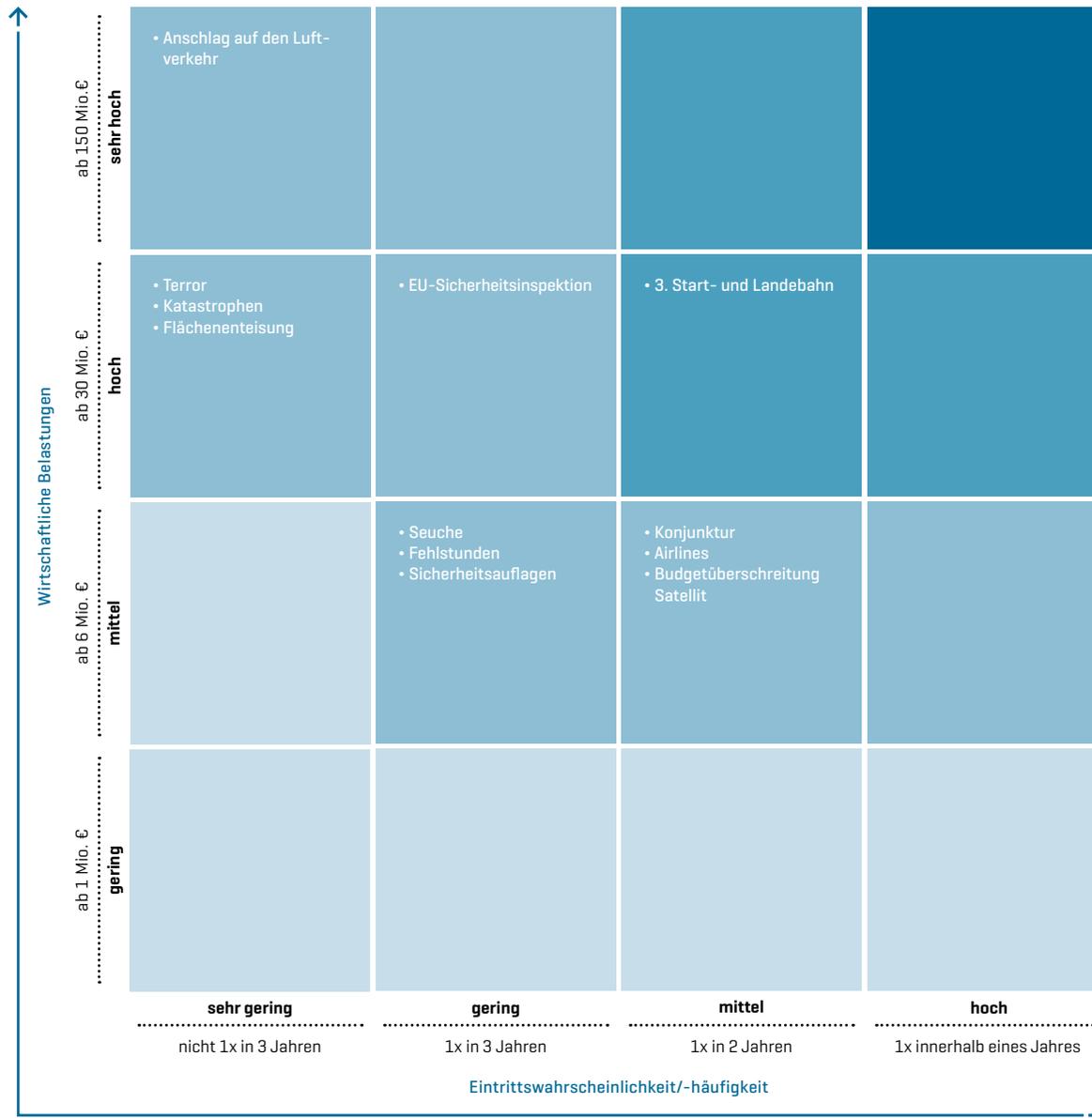
Finanzrisiken

ABB: 36

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Zinsrisiken	Zinsrisiken ergeben sich im Wesentlichen aus variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten.	Zinsrisiken begegnet der Flughafen München durch Absicherung mit Zinspayerswaps.
Währungsrisiken	Soweit geplanten Umsätzen in Fremdwährungen keine entsprechenden währungskongruenten Ausgaben gegenüberstehen, ergeben sich Währungsrisiken.	Währungsrisiken sichert der Flughafen München mit Devisentermingeschäften.
Kredit- und Bonitätsrisiken	Kredit- und Bonitätsrisiken entstehen vor allem aus kurzfristigen Geldanlagen sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.	Geldanlagen erfolgen in der Regel nur bei deutschen Kreditinstituten, die einer Einlagensicherung unterliegen. Zum Management von Bonitätsrisiken 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 Stellung von Sicherheiten in Form von Bürgschaften erbracht.

Übersicht Netto-Risiken

ABB: 37



Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen verbleiben folgende Netto-Risiken: ABB: 37

Finanzrisiken

Zum 31. Dezember 2015 lag die erwartete wirtschaftliche Belastung aus Bruttofinanzrisiken unter der Meldegrenze.

Für den Flughafen München ergeben sich Finanzrisiken aus Zinssatz- und Währungsschwankungen sowie aus Kredit- und Bonitätsrisiken. ABB: 36

Gesamtbewertung der Risikosituation

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

Chancen

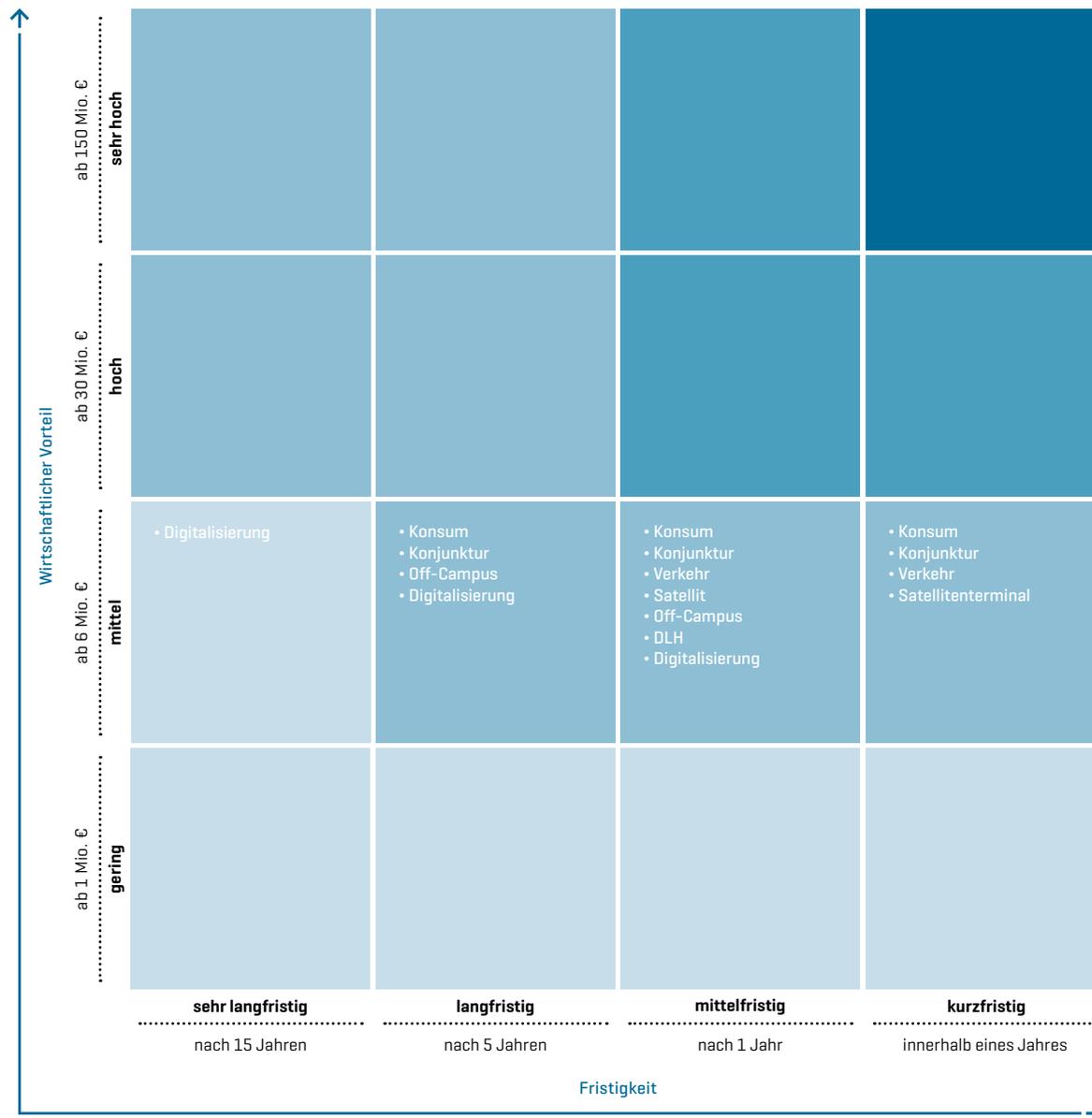
Die Bereiche und Beteiligungen identifizieren, bewerten und steuern Chancen dezentral mit Unterstützung durch die Konzernbereiche Konzernentwicklung sowie Konzerncontrolling und Beteiligungsmanagement. Im Folgenden werden Entwicklungen und Ereignisse aufgezeigt, die zu einer positiven Abweichung von der Planung führen könnten. Die Darstellung orientiert sich am Risikobericht, mit dem Unterschied, dass die horizontale Achse Fristigkeiten – also den zeitlichen Erwartungshorizont zum Eintritt und der Wirkungsdauer von Chancen – und nicht Eintrittshäufigkeiten darstellt. Mehrfachnennungen verdeutlichen eine Wirkungsdauer, die sich über mehrere Intervalle erstreckt. Analog zur Risikoberichterstattung beinhaltet die Darstellung keine Einschätzung zu konkreten Eintrittswahrscheinlichkeiten. ABB: 38, 39

Übersicht Chancen

ABB: 38

Chancen

ABB: 39



Chancen	Beschreibung und Analyse
Konsum	Die Bewältigung gegenwärtig bestehender geopolitischer und finanzwirtschaftlicher Krisen könnte zu einer Steigerung der Konsumneigung der Fluggäste aus Regionen außerhalb Europas über das berücksichtigte Niveau hinaus führen.
Konjunktur	Eine Steigerung des Wirtschaftswachstums über das berücksichtigte Niveau hinaus könnte zu einer höheren Zunahme der Umsatzerlöse führen.
Verkehr	Eine Steigerung des Luftverkehrswachstums über das erwartete Niveau hinaus könnte zu Umsatzsteigerungen in allen Unternehmensbereichen führen.
Satellitenterminal	Die Eröffnung des T2-Satellitenterminals wird zu einem sprunghaften Anstieg fixer Kosten führen. Hieraus resultiert eine vorübergehende Ergebnisbelastung. Die Ergebnisbelastung könnte geringer ausfallen als erwartet.
Off-Campus	Das Off-Campus-Geschäft der Tochterunternehmen könnte sich besser entwickeln als erwartet, mit entsprechendem Wachstum des Beteiligungsergebnisses.
DLH	Die Konsolidierungsstrategie der wichtigen Partner-Airline DLH hemmt gegenwärtig das Wachstum der Bewegungs- und Passagierzahlen im Terminal 2. Eine vorzeitige Beendigung oder Modifikation der Strategie zum Vorteil des Flughafens München könnte zu einer Steigerung der Verkehrsentwicklung über das berücksichtigte Niveau hinaus führen.
Digitalisierung	Der Flughafen München verfolgt die Strategie, das Geschäftsmodell des Flughafens besser an den Strukturwandel infolge der Digitalisierung anzupassen. Die potenziellen mittel- und langfristigen Wachstumseffekte aus dieser Strategie wurden bisher nicht in vollem Umfang berücksichtigt.

Konzernjahresabschluss

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

TEUR	Angabe	2015	2014
Umsatzerlöse	VI.1	1.249.306	1.200.075
Bestandsveränderung		-225	-572
Aktivierete Eigenleistungen	VI.2	21.722	17.332
Sonstige Erträge	VI.3	38.764	37.205
Gesamtleistung		1.309.567	1.254.040
Materialaufwand	VI.4	-326.599	-314.584
Personalaufwand	VI.5	-400.342	-374.304
Sonstige Aufwendungen	VI.6	-93.509	-86.439
Betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)		489.117	478.713
Abschreibungen	VI.7	-214.278	-212.206
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		274.839	266.507
Zinsergebnis	VI.8	-83.624	-106.415
Sonstiges Finanzergebnis	VI.8	-3.270	5.294
Finanzergebnis		-86.894	-101.121
Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen	VII.4	1.136	637
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		189.081	166.023
Ertragsteuern	VI.9	-53.669	-65.971
Konzernjahresergebnis (EAT)		135.412	100.052
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		137.769	100.246
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		-2.357	-194

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

TEUR	Angabe	2015	2014
Konzernjahresergebnis (EAT)		135.412	100.052
Absicherung von Zahlungsströmen	VII.16	19.650	-36.150
Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	-4.738	6.690
Posten, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		14.912	-29.460
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	VII.17	-851	-4.682
Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	231	1.301
Posten, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		-620	-3.381
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		14.292	-32.841
Gesamtergebnis		149.704	67.211
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		152.061	67.405
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		-2.357	-194

Konzern-Bilanz

Aktiva

TEUR	Angabe	31.12.2015	31.12.2014
Immaterielle Vermögenswerte	VII.1	12.316	11.912
Selbstgenutzte Sachanlagen	VII.2	4.858.657	4.778.221
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	VII.3	177.562	190.352
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	VII.4	3.157	2.339
Forderungen	VII.5	119	156
Sonstiges Finanzvermögen	VII.5	1.244	204
Aktive latente Steuern	VII.6	12.103	37.663
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	3.774	5.895
Langfristige Vermögenswerte		5.068.932	5.026.742
Vorräte	VII.7	39.821	38.342
Forderungen	VII.8	59.435	56.640
Sonstiges Finanzvermögen	VII.8	5	0
Tatsächliche Ertragsteueransprüche		3.682	1.227
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	11.812	7.167
Kurzfristige Geldanlagen	VII.10	212.000	93.000
Zahlungsmittelbestand	VII.10	5.323	8.530
Kurzfristige Vermögenswerte		332.078	204.906
Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht	VII.11	3.398	5.214
Aktiva		5.404.408	5.236.862

Passiva

TEUR	Angabe	31.12.2015	31.12.2014
Gezeichnetes Kapital	VII.12	306.776	306.776
Rücklagen	VII.12	127.546	96.625
Übriges Eigenkapital	VII.12	1.597.223	1.506.083
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	VII.12	-4.869	-2.512
Eigenkapital		2.026.676	1.906.972
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	VII.14	56.680	67.875
Verbindlichkeiten	VII.15	22.753	16.229
Sonstige Finanzschulden	VII.15	1.390.497	1.629.727
Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	42.356	40.857
Sonstige Rückstellungen	VII.18	103.810	103.320
Passive latente Steuern	VII.6	459.862	502.480
Sonstige Schulden	VII.20	18.571	19.035
Langfristige Schulden		2.037.849	2.311.648
Verbindlichkeiten	VII.19	102.052	93.735
Sonstige Finanzschulden	VII.19	1.092.429	794.202
Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	23.229	20.801
Sonstige Rückstellungen	VII.18	17.694	13.377
Tatsächliche Ertragsteuerschulden		15.885	10.419
Sonstige Schulden	VII.20	31.914	17.833
Kurzfristige Schulden		1.283.203	950.367
Schulden zu Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht	VII.11	0	0
Passiva		5.404.408	5.236.862

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

	Angabe	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen		Übriges Eigenkapital	Nicht beherrschender Gesellschafter	Eigenkapital
TEUR			Kapitalrücklage	Gewinnrücklage			
Stand 31.12.2013	VII.12	306.776	102.258	-2.252	1.435.297	-2.318	1.839.761
Jahresergebnis		0	0	0	100.246	-194	100.052
Sonstiges Ergebnis		0	0	-3.381	-29.460	0	-32.841
Gesamtergebnis		0	0	-3.381	70.786	-194	67.211
Ausschüttungen		0	0	0	0	0	0
Einlagen		0	0	0	0	0	0
Transaktionen mit Gesellschaftern		0	0	0	0	0	0
Einstellung in Rücklagen		0	0	0	0	0	0
Entnahme aus Rücklagen		0	0	0	0	0	0
Änderung von Rücklagen		0	0	0	0	0	0
Stand 31.12.2014	VII.12	306.776	102.258	-5.633	1.506.083	-2.512	1.906.972
Jahresergebnis		0	0	0	137.769	-2.357	135.412
Sonstiges Ergebnis		0	0	-620	14.912	0	14.292
Gesamtergebnis		0	0	-620	152.681	-2.357	149.704
Ausschüttungen		0	0	0	-30.000	0	-30.000
Einlagen		0	0	0	0	0	0
Transaktionen mit Gesellschaftern		0	0	0	-30.000	0	-30.000
Einstellung in Rücklagen		0	0	31.541	-31.541	0	0
Entnahme aus Rücklagen		0	0	0	0	0	0
Änderung von Rücklagen		0	0	31.541	-31.541	0	0
Stand 31.12.2015	VII.12	306.776	102.258	25.288	1.597.223	-4.869	2.026.676

Konzern-Kapitalflussrechnung

TEUR	Angabe	2015	2014
Zahlungsmittelbestand zum Periodenbeginn		8.530	7.853
Zahlungsmittelflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit	IX.	464.399	429.569
Einzahlungen aus der Veräußerung von selbstgenutzten Sachanlagen		2.579	4.435
Einzahlungen aus der Veräußerung von immateriellen Vermögenswerten		439	3
Einzahlungen aus der Veräußerung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien		7	29
Einzahlungen von assoziierten Unternehmen aufgrund von Ausschüttungen		318	948
Auszahlungen für Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen		-265.595	-269.961
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte		-3.813	-3.810
Auszahlungen für Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-2.721	-1.769
Erhaltene Zinsen		1.032	2.613
Veränderungen von Geldanlagen		-119.000	223.000
Zahlungsmittelflüsse aus der Investitionstätigkeit		-386.754	-44.512
Auszahlungen für Ausschüttungen an Gesellschafter		-30.000	0
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen bei Kreditinstituten		96.211	242.188
Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen bei Kreditinstituten		-31.065	-347.647
Zahlungsmittelflüsse aus dem konzernweiten Cashmanagement mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen		778	-1.789
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften		0	-159.197
Gezahlte Zinsen (ohne Bauzeitzinsen)		-98.882	-105.451
Auszahlungen aus Bauzeitzinsen		-17.894	-12.484
Zahlungsmittelflüsse aus der Finanzierungstätigkeit		-80.852	-384.380
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds		0	0
Zahlungsmittelbestand zum Periodenende		5.323	8.530

Konzern-Anhang

I. Unternehmen

Bei dem vorliegenden Bericht handelt es sich um den Konzernabschluss der Flughafen München GmbH, München [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 in München 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 HRB 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 31.12.2015 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 20. April 2016 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 [TEUR]. 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 in europäisches Recht übernommenen Fassung vollständig und uneingeschränkt an. Darüber hinaus werden die Regelungen des § 315a Abs. 3 Satz 2 i. V. m. Abs. 1 HGB beachtet.

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

Im Geschäftsjahr 2015 hat der Flughafen München keine neuen Rechnungslegungsvorschriften erstmals angewandt.

b) Noch nicht angewandte neue Vorschriften

Bis zum Datum der Aufstellung des vorliegenden Abschlusses 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 beziehungsweise erlaubt ist. Mit folgenden Ausnahmen geht der Flughafen München davon aus, dass sich aus der erstmaligen Anwendung dieser Vorschriften keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben werden:

Übersicht zu neuen beziehungsweise überarbeiteten Rechnungslegungsvorschriften

Vorschrift	Kurzbeschreibung	Auswirkungen	Erstmalige Anwendung innerhalb der EU	Vorzeitige Anwendung innerhalb der EU
IFRS 15	Der Standard regelt, wann und in welcher Höhe Erlöse zu erfassen sind. IFRS 15 ersetzt IAS 18, IAS 11 und eine Reihe von erlösbezogenen Interpretationen.	Der Flughafen München wird mit einer detaillierten Analyse der Auswirkungen nicht vor dem EU-Endorsement beginnen.	Noch nicht festgelegt	Noch nicht festgelegt
IFRS 9	IFRS 9 regelt umfassend die Bilanzierung von Finanzinstrumenten. Der Standard ersetzt IAS 39. Unter den Änderungen im Vergleich zu den bisherigen Vorschriften sind besonders hervorzuheben: <ul style="list-style-type: none"> • Änderung der Klassifikation von Finanzinstrumenten • Bilanzierung von Wertminderungen finanzieller Vermögenswerte • Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen 	Es werden keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet. Der Flughafen München wird die Vorgehensweise bei der Feststellung des Wertminderungsbedarfs anpassen. Der Flughafen München wird gegebenenfalls die Bilanzierung der Sicherung erwarteter Transaktionen in Fremdwährung wieder aufnehmen.	Noch nicht festgelegt	Noch nicht festgelegt
IFRS 16	IFRS 16 regelt die Bilanzierung von Leasingverhältnissen. Für den Leasingnehmer sieht der Standard ein einheitliches Bilanzierungsmodell vor, nach dem künftig sämtliche Leasingverhältnisse mit wenigen Ausnahmen on balance zu erfassen sind. Die Bilanzierung des Leasinggebers unterscheidet sich nicht wesentlich von den bisherigen Regeln nach IAS 17.	Der Flughafen München wird mit einer detaillierten Analyse der Auswirkungen nicht vor dem EU-Endorsement beginnen.	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 Abschlussstichtag aufgestellt.

Die in Kapitel IV dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden 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 Buchwerte der Beteiligungen des Mutterunternehmens gegen das dem Mutterunternehmen zuzurechnende anteilige Eigenkapital verrechnet.

Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am Nettovermögen konsolidierter Tochterunternehmen werden ebenso wie der Anteil dieser Gesellschafter am Gesamtergebnis 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 Entscheidungen 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 neben dem Mutterunternehmen selbst die folgenden Tochterunternehmen:

Tochterunternehmen

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Konsolidierung aufgrund	Beteiligung in %	
				31.12.2015	31.12.2014
aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH ¹⁾	Oberding	Passagierabfertigung	Stimmrechtsmehrheit	100	100
AeroGround Flughafen München GmbH ¹⁾	München	Bodenverkehr	Stimmrechtsmehrheit	100	100
AeroGround Berlin GmbH ¹⁾	Schönefeld	Bodenverkehr	Stimmrechtsmehrheit	100	0
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⁾	Hallbergmoos	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 ²⁾	60	60
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG ¹⁾	Oberding	Terminalbetrieb	Vertrag ²⁾	60	60
MAC Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG ¹⁾	Grünwald	Immobilienfinanzierung	Stimmrechtsmehrheit	95	95
München Airport Center Betriebsgesellschaft MAC mbH	Grünwald	Immobilienmanagement	Vertrag ²⁾	0	0

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

²⁾ Grundlagen der Konsolidierung werden in Kapitel V.1 näher erläutert.

b) Assoziierte Unternehmen

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

Assoziierte Unternehmen

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Beteiligung in %	
			31.12.2015	31.12.2014
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:

Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen, die nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen werden

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Art	Beteiligung in %	
				31.12.2015	31.12.2014
FMV – Flughafen München Versicherungsvermittlungsgesellschaft mbH	Freising	Versicherungsvermittlung	TU ¹⁾	100	100
Munich Airport International Beteiligungs-GmbH	München	Beteiligungsmanagement	TU ¹⁾	100	100
MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH	Oberding	Medizinische Dienstleistungen	JV ²⁾	51	51
Radiologisches Diagnostikzentrum München Airport GmbH	Oberding	Medizinische Dienstleistungen	JV ²⁾	20	20

¹⁾TU = Tochterunternehmen

²⁾JV = Gemeinschaftsunternehmen

Aufgrund der Nichteinbeziehung wird der Konzernumsatz um 0,42% (2014: 0,43%) niedriger ausgewiesen. Der Buchwert der Beteiligung des Flughafens München an der MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH (MediCare) beträgt TEUR 153 (2014: TEUR 153). An den Vermögenswerten, Schulden und dem Jahresüberschuss der MediCare ist der Flughafen wie folgt beteiligt:

Beteiligung an der MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH

TEUR	31.12.2015		31.12.2014	
	Gesamt	Anteilig	Gesamt	Anteilig
Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen	153		153	
Anteil der Flughafen München GmbH in %	51		51	
	Gesamt	Anteilig	Gesamt	Anteilig
Vermögenswerte kurzfristig	1.283	654	1.178	601
Vermögenswerte langfristig	898	458	613	313
Schulden kurzfristig	1.407	718	780	398
Schulden langfristig	19	10	19	10
Umsatzerlöse	7.568	3.860	7.204	3.674
Ergebnis vor Ertragsteuern	276	141	246	125
Jahresergebnis (EAT)	237	121	177	90
Sonstiges Ergebnis	0	0	0	0
Gesamtergebnis	237	121	177	90
Ausschüttungen		0		0

c) Unternehmenserwerbe

Die Prognosen für den weltweiten Luftverkehr weisen für die nächsten 20 Jahre ein starkes Wachstum aus. Die Ausweitung des Engagements außerhalb des Flughafen-Campus soll dem Flughafen München Möglichkeiten eröffnen, am internationalen Wachstum zu partizipieren und damit unabhängiger von lokalen Marktentwicklungen zu werden. Mit Wirkung zum 18. Januar 2016 hat die AeroGround Berlin GmbH 100% der stimmberechtigten Anteile an der Acciona Airport Services, Berlin GmbH und 100% der stimmberechtigten Anteile an der HSD Flughafen GmbH erworben. Die Gesellschaften erbringen Bodenverkehrsdienste an den Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Schönefeld.

Unternehmenserwerbe

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Zeitpunkt des Erwerbs	Anteil	Kosten
				In %	TEUR
Acciona Airport Services, Berlin GmbH	Charlottenburg	Bodenverkehrsdienste	18.01.2016	100	1.400
HSD Flughafen GmbH	Charlottenburg	Bodenverkehrsdienste	18.01.2016	100	100

Die Zahlung des Kaufpreises erfolgte in bar.

Zum Zeitpunkt der Freigabe des vorliegenden Konzernabschlusses durch die Geschäftsführung war die Erstkonsolidierung der Gesellschaften noch nicht abgeschlossen. Der Flughafen München macht daher keine Angaben zu den IFRS 3pB64 und IFRS 3pB65.

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.

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.

Die Folgebewertung der Vermögenswerte des Sachanlagevermögens erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Grund und Boden 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:

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
Mobiliar 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.

Die Folgebewertung immaterieller Vermögenswerte erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten. 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 Aufwandsparsnis
- 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 Nutzungsdauer von Emissionsrechten ist grundsätzlich nicht bestimmbar. Daher wird der Buchwert dieser Rechte jährlich mit dem erzielbaren Betrag verglichen und gegebenenfalls abgewertet.

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 Flughafen München 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 Zahlungsmittelflüsse 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. Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden entsprechen den Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden für selbstgenutzte Immobilien.

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 IV.5).

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 bestimmbaren 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.

Bei den zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten handelt es sich um Beteiligungen an Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen, die wegen Geringfügigkeit nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen werden.

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. Die Folgebewertung von Beteiligungen an Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen, die wegen Geringfügigkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden, erfolgt vereinfachend mit den Anschaffungskosten.

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. Anderenfalls 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 und durchsetzen kann.

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 Leis-

tungen 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 nachfolgend 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 oben unter 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 Bar-

wert 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. Der Leistungsfortschritt wird nach der Cost-to-Cost-Methode ermittelt.

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.

d) Erlösschmälerungen

Umsatzerlöse werden mit dem beizulegenden Zeitwert der Gegenleistung bewertet. Sie werden anteilig um den erwarteten Nachlass aus Volumenrabatten gemindert. Für den Unterschiedsbetrag zu den berechneten Preisen wird eine sonstige Schuld angesetzt.

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 Sicherheitsbeziehungen zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts fortlaufend mit dem beizulegenden Zeitwert.

Die Bewertung von Beteiligungen an Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen, die wegen Geringfügigkeit nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen wurden, erfolgt vereinfachend mit den Anschaffungskosten.

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:

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts für Bewertungszwecke

TEUR	Beizulegender Zeitwert		Bewertungsmethode	Parameter	Angabe
	31.12.2015	31.12.2014			
Zinsswaps	1.040	0	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ¹⁾	II VI.16.a]
Devisen-Termingeschäfte	5	0	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ²⁾	II VI.16.a]
Aktiva	1.045	0			
Zinsswaps	84.194	102.261	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II VI.16.a]
Devisen-Termingeschäfte	0	98	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II VI.16.a]
Passiva	84.194	102.359			

¹⁾ Abgeleitet aus Marktdaten

²⁾ Der Solvabilitätsverordnung entnommen

³⁾ Kontrahenten: abgeleitet aus Marktdaten, Flughafen München: abgeleitet aus aktuellen Kreditkonditionen

⁴⁾ i. S. v. IFRS 13.72 ff.; im Geschäftsjahr haben keine Umgruppierungen zwischen den Hierarchieebenen stattgefunden.

Die Methoden stimmen mit den im Vorjahr angewandten Methoden überein.

b) Angabe des beizulegenden Zeitwerts

Der vorliegende Abschluss beinhaltet Angaben zum beizulegenden Zeitwert von Immobilien, die als Finanzinvestition gehalten werden und zum beizulegenden Zeitwert von Finanzinstrumenten, die mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

Folgende Methoden und Parameter wurden bei der Ermittlung beizulegender Zeitwerte zum Zweck der Bewertung angewandt:

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts für Angabezwecke

TEUR	Bewertungsmethode	Parameter	Angabe
			Hierarchie ⁴⁾
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
Forderungen	Barwertmethode	Erwartete Cashflows ³⁾ , Diskontsätze ³⁾ , CDS-Spreads ⁴⁾	II VII.5 VII.15
Originäre Finanzschulden	Barwertmethode	Erwartete Cashflows ³⁾ , Diskontsätze ³⁾ , CDS-Spreads ⁴⁾	II VII.5 VII.15

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.

³⁾ Abgeleitet aus Marktdaten

⁴⁾ Kontrahenten: abgeleitet aus Marktdaten, Flughafen München: abgeleitet aus aktuellen Kreditkonditionen

Die Methoden stimmen mit den im Vorjahr angewandten Methoden überein.

Der beizulegende Zeitwert von Beteiligungen an Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen, die wegen Geringfügigkeit nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen werden, wird vereinfachend nicht angegeben. Es handelt sich um Eigenkapitalinstrumente von nicht-börsennotierten Gesellschaften. Preise von vergleichbaren börsennotierten Eigenkapitaltiteln stehen nicht zur Verfügung. Die FMG betrachtet die Beteiligungen als strategische Investitionen.

V. Annahmen mit wesentlichem Einfluss auf den Konzernabschluss

1. Beherrschung ohne Stimmrechtsmehrheit

Die Flughafen München GmbH hält 60 % der Geschäftsanteile an der Flughafen München Baugesellschaft mbH. Die Gesellschafterversammlung trifft Entscheidungen über wesentliche Geschäftsaktivitäten nur mit 2/3-Mehrheit. Die Gesellschaft ist ausschließlich für die Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG tätig. Die Beherrschung ergibt sich aus dem Geschäftsbesorgungsverhältnis.

Die Flughafen München GmbH hält 60 % der Geschäftsanteile an der Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG. Die Gesellschafterversammlung trifft Entscheidungen über wesentliche Geschäftsaktivitäten jedoch nur mit 2/3-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.

An der München Airport Center Betriebsgesellschaft MAC mbH ist die Flughafen München GmbH nicht gesellschaftsrechtlich beteiligt. Die Beherrschung ergibt sich aus den langfristigen Verträgen über die Durchführung der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft.

2. Buchwert bestimmter Vermögenswerte und Schulden

Die Buchwerte der im vorliegenden Konzernabschluss enthaltenen Vermögenswerte und Schulden basieren auf zukunftsbezogenen Annahmen und Schätzungen. Nach Auffassung des Flughafens München besteht kein beträchtliches Risiko, dass sich diese Annahmen und Schätzungen bis zum nächsten Abschlussstichtag derart ändern, dass mit einer wesentlichen Buchwertanpassung zu rechnen wäre.

Der Flughafen München geht von einer Inbetriebnahme der 3. Start- und Landebahn bis spätestens 2021 aus. Mit einer Wertberichtigung der im Hinblick auf den Flughafenausbau getätigten Investitionen in Höhe von insgesamt TEUR 178.733 (2014: TEUR 178.586) ist nicht zu rechnen. Auch die Verpflichtungen aus den im Hinblick auf die Errichtung der 3. Start- und Landebahn getätigten Zusagen zur Förderung von Infrastrukturvorhaben im Umland bleiben bestehen. Insgesamt wurden hierfür TEUR 91.663 (2014: TEUR 93.021) zurückgestellt.

VI. Erläuterungen zum Jahresergebnis

1. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

Umsatzerlöse

TEUR	2015	2014
Nutzungsüberlassung	732.760	703.771
Dienstleistungen	262.432	245.597
Veräußerung von Gütern	186.637	182.891
Übrige	67.477	67.816
Gesamt	1.249.306	1.200.075

Die Erlöse aus Nutzungsüberlassung beinhalten auch Leasingerlöse. Diese resultieren aus der Vermietung von Verkehrs-,

Betriebs- und Logistikimmobilien sowie aus der Vermietung von Gewerbeflächen, Büro- und Konferenzräumen.

Die Vermietung von Verkehrs-, Betriebs- und Logistikimmobilien erfolgt überwiegend unbefristet mit Kündigungsfristen bis zu 18 Jahren. In Einzelfällen werden befristete Verträge vereinbart. Die Laufzeiten reichen bis zu sieben Jahren. Mietverlängerungen sind, soweit vereinbart, über Verlängerungsperioden bis zu fünf Jahren möglich. Kaufoptionen werden in der Regel nicht gewährt.

Die Vermietung von Gewerbeflächen, Büro- und Konferenzräumen erfolgt überwiegend unbefristet mit Kündigungsfristen bis zu fünf Jahren. In Einzelfällen werden befristete Verträge vereinbart. Die Laufzeiten reichen bis zu 14 Jahren. Mietverlängerungen sind, soweit vereinbart, über Verlängerungsperioden bis zu 16 Jahren möglich. Kaufoptionen werden in der Regel nicht gewährt. Mieter von Gewerbeflächen entrichten neben einer fixen Grundmiete umsatzabhängige Zusatzentgelte.

Die Leasingerlöse beinhalten bedingte Leasingzahlungen in Höhe von TEUR 17.017 (2014: TEUR 14.240).

In künftigen Geschäftsjahren erwartet der Konzern aus unkündbaren Operating-Leasing-Verhältnissen folgende Leasingzahlungen:

Erwartete Erlöse aus unkündbaren operativen Leasingverhältnissen

TEUR	31.12.2015	31.12.2014
In einem Jahr	70.132	67.465
In 2 bis 5 Jahren	187.816	171.452
Nach 5 Jahren	97.407	152.080
Gesamt	355.355	390.997

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 Saldo der aktivierten Eigenleistungen betrifft insbesondere Planungs- und Bauleistungen für das Satellitengebäude der Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG sowie diverse bauliche Verbesserungsprojekte. Weitere Ausführungen hierzu im Kapitel V.2.

3. Sonstige Erträge

Die sonstigen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

Sonstige Erträge

TEUR	2015	2014
Erträge aus der Werbeflächenvermarktung	9.118	8.735
Erträge aus der Ausbuchung von Schulden	6.493	4.384
Erträge aus Anlagenabgängen	5.401	942
Erträge aus der Auflösung von sonstigen Schulden	4.673	3.557
Erträge aus der Auflösung und dem Verbrauch von sonstigen Rückstellungen	3.126	9.636
Erträge in Zusammenhang mit Schäden und Schadensersatzleistungen	2.343	2.039
Vertragliche Abgaben aus Erbbauzins	1.601	1.705
Erträge aus Zuschreibungen des Anlagevermögens	0	1.206
Übrige	6.009	5.001
Gesamt	38.764	37.205

Die Erträge aus Wechselkursgewinnen betragen TEUR 1.079 [2014: TEUR 555].

4. Materialaufwand

Die Materialaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Materialaufwendungen

TEUR	2015	2014
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren	-164.748	-162.288
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-161.851	-152.296
Gesamt	-326.599	-314.584

5. Personalaufwand

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

Personalaufwand

TEUR	2015	2014
Löhne und Gehälter	-326.813	-305.448
Sozialabgaben und Unterstützungsleistungen	-58.043	-53.061
Aufwendungen für leistungsorientierte Versorgungspläne	-533	-416
Aufwendungen für beitragsorientierte Versorgungspläne	-14.953	-15.379
Aufwendungen für Altersvorsorge	-15.486	-15.795
Gesamt	-400.342	-374.304

Die durchschnittliche Anzahl der im Geschäftsjahr beschäftigten Mitarbeiter kann der nachfolgenden Übersicht entnommen werden:

Anzahl Mitarbeiter

	2015	2014
Arbeitnehmer (unbefristet/befristet beschäftigt, Trainees)	8.091	7.806
Auszubildende	256	242
Gesamt	8.347	8.048

6. Sonstige Aufwendungen

Die sonstigen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Sonstige Aufwendungen

TEUR	2015	2014
Aufwendungen für Prüfungs-, Beratungs- und Projektleistungen	-13.499	-11.145
Aufwendungen für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit	-11.334	-10.030
Personalkostenähnliche Leistungen	-9.812	-15.231
Beiträge und Gebühren für öffentliche Versorgungsleistungen sowie sonstige Gebühren	-9.508	-9.420
Leasingaufwendungen	-8.334	-7.161
Aufwendungen für Versicherungen	-7.028	-7.216
Zuführungen zu Rückstellungen	-6.350	-1.972
Aufwendungen für sonstige Steuern	-5.172	-1.926
Verluste aus Anlagenabgängen	-4.376	-3.991
Aufwendungen für Raum- und Bürokommunikation	-4.196	-4.721
Sonstige Aufwendungen für Instandhaltungen und Reparaturen	-2.789	-2.777
Sonstige Aufwendungen in Zusammenhang mit Schäden	-2.505	-3.025
Bankgebühren	-392	-361
Übrige	-8.214	-7.463
Gesamt	-93.509	-86.439

Die Aufwendungen aus Wechselkursverlusten betragen TEUR 351 [2014: TEUR 143].

Die übrigen sonstigen Aufwendungen beinhalten auch Aufwendungen aus der Erhöhung von Wertminderungen finanzieller Vermögenswerte. Diese sind den in Kapitel IV.8.a beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen:

Zusammensetzung der Aufwendungen aus der Wertminderung finanzieller Vermögenswerte

TEUR	2015	2014
Kredite und Forderungen	-413	-140
Gesamt	-413	-140

In den übrigen sonstigen Aufwendungen sind die Honorare des Abschlussprüfers enthalten. Diese setzen sich aus Abschlussprüfungsleistungen in Höhe von TEUR 159 (2014: TEUR 141) und sonstigen Leistungen in Höhe von TEUR 25 (2014: TEUR 5) zusammen.

Die Leasingaufwendungen resultieren im Wesentlichen aus der Anmietung von Kraftfahrzeugen und Gebäuden.

Kraftfahrzeuge werden 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 drei Monaten. Die Laufzeiten reichen 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:

Erwartete Aufwendungen aus unkündbaren operativen Leasingverhältnissen

TEUR	31.12.2015	31.12.2014
In einem Jahr	5.935	3.946
In 2 bis 5 Jahren	12.027	11.198
Nach 5 Jahren	0	2.178
Gesamt	17.962	17.322

7. Abschreibungen

Die Abschreibungen setzen sich wie folgt zusammen:

Abschreibungen

TEUR	2015	2014
Planmäßige Abschreibungen	-214.278	-212.027
Außerplanmäßige Abschreibungen	0	-179
Gesamt	-214.278	-212.206

Im Geschäftsjahr sind keine außerplanmäßigen Abschreibungen angefallen, im Vorjahr entfielen sie im Wesentlichen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien.

8. Finanzergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Finanzergebnis

TEUR	2015	2014
Zinserträge aus kurzfristigen Geldanlagen und sonstigen Forderungen	1.187	2.947
Zinsaufwendungen aus Darlehen	-54.506	-72.513
Zinsaufwendungen aus Derivaten	-28.106	-25.506
Zinsergebnis aus Finanzinstrumenten	-81.425	-95.072
Übrige Zinserträge	606	0
Übrige Zinsaufwendungen	-2.805	-11.343
Übriges Zinsergebnis	-2.199	-11.343
Gesamt	-83.624	-106.415

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:

Sonstiges Finanzergebnis

TEUR	2015	2014
Ertrag aus Ergebnisübernahme	458	498
Nettogewinne aus Finanzinstrumenten	10.778	5.121
Sonstige Finanzerträge	11.236	5.619
Aufwand aus Ergebnisübernahme	0	0
Nettoverluste aus Finanzinstrumenten	-14.506	-325
Sonstige Finanzaufwendungen	-14.506	-325
Gesamt	-3.270	5.294

Die Nettogewinne aus der Neubewertung von Finanzinstrumenten entfallen auf die in Kapitel IV.8.a genannten Bewertungskategorien wie folgt:

Zusammensetzung der Nettogewinne aus Finanzinstrumenten

TEUR	2015	2014
Zum beizulegenden Zeitwert, freistehend	5	0
Finanzielle Vermögenswerte	5	0
Zum beizulegenden Zeitwert, designiert	13	556
Zum beizulegenden Zeitwert, freistehend	196	735
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	209	1.291
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	10.564	3.830
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten	10.564	3.830
Finanzielle Verbindlichkeiten	10.773	5.121
Gesamt	10.778	5.121

Die Nettoverluste aus der Neubewertung von Finanzinstrumenten entfallen auf die in Kapitel IV.8.a beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt:

Zusammensetzung der Nettoverluste aus Finanzinstrumenten

TEUR	2015	2014
Zum beizulegenden Zeitwert designiert	-3	0
Finanzielle Vermögenswerte	-3	0
Zum beizulegenden Zeitwert designiert	-12	-144
Zum beizulegenden Zeitwert freistehend	-183	0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	-195	-144
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-14.308	-181
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten	-14.308	-181
Finanzielle Verbindlichkeiten	-14.503	-325
Gesamt	-14.506	-325

9. Ertragsteuern

Ertragsteueraufwand und -ertrag setzen sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Ertragsteueraufwands

TEUR	2015	2014
Gewerbesteuer	-34.919	-27.636
Körperschaftsteuer	-40.314	-33.456
Echtsteuern	-75.233	-61.092
Latente Steuern	21.564	-4.879
Steueraufwand	-53.669	-65.971

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 die folgenden Steuersätze zugrunde.

Zusammensetzung des Konzernsteuersatzes

In %	2015	
	von	bis
Gewerbesteuer	8,40	11,92
Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag	15,83	15,83
Gesamtsteuersatz	24,23	27,75
In %	2014	
	von	bis
Gewerbesteuer	8,40	11,97
Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag	15,83	15,83
Gesamtsteuersatz	24,23	27,80

Wäre das Jahresergebnis des vorliegenden Konzernabschlusses Grundlage der Besteuerung, wäre für das laufende Geschäftsjahr ein Ertragsteueraufwand in Höhe von TEUR 52.470 (2014: TEUR 46.146) 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:

Steuerliche Überleitungsrechnung

TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Ergebnis vor Steuern (EBT)	189.081	166.023
Steuersatz in %	27,75	27,80
Erwarteter Ertragsteueraufwand/-ertrag	-52.470	-46.146
Hinzurechnungen zum Gewerbeertrag	-1.653	-2.155
Kürzungen des Gewerbeertrags	4.576	1.957
Abweichungen von der Konzernsteuerquote	9.301	3.137
Änderung latente Steuern aufgrund Steuersatzänderung	745	0
Verlust- und Zinsvorträge außer Ansatz	-537	292
Latenter Steuereffekt aus dem Ankauf von Leasingobjekten	0	-14.005
Nicht abzugsfähige Aufwendungen	-392	-327
Steuerfreie Erträge	88	296
Periodenfremde tatsächliche Steuern	63	-429
Periodenfremde latente Steuern	1.270	-123
Steuereffekt aus deutschen Personengesellschaften	-14.868	-9.539
Übrige Effekte	208	1.071
Gebuchter Ertragsteueraufwand	-53.669	-65.971

VII. Erläuterungen zur Bilanz

1. Immaterielle Vermögenswerte

Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte entwickelten sich wie folgt:

Entwicklung der Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte

TEUR	Immaterielle Vermögenswerte				Gesamt
	Erworben		Selbsterstellt		
	Übrige	Anzahlungen	davon fertig	davon unfertig	
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
Stand zum 01.01.2015	39.420	2.447	976	0	42.843
Zugänge	2.153	1.206	387	67	3.813
Abgänge	-10.449	-82	0	0	-10.531
Umbuchungen/ Umgliederungen	1.828	-2.244	463	0	47
Stand zum 31.12.2015	32.952	1.327	1.826	67	36.172
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 01.01.2015	30.492	0	439	0	30.931
Planmäßig	2.783	0	235	0	3.018
Abgänge	-10.093	0	0	0	-10.093
Stand zum 31.12.2015	23.182	0	674	0	23.856
Buchwert zum 01.01.2015	8.928	2.447	537	0	11.912
Buchwert zum 31.12.2015	9.770	1.327	1.152	67	12.316

TEUR	Immaterielle Vermögenswerte				Gesamt
	Erworben		Selbsterstellt		
	Übrige	Anzahlungen	davon fertig	davon unfertig	
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
Stand zum 01.01.2014	36.578	1.407	764	0	38.749
Zugänge	2.418	1.258	134	0	3.810
Abgänge	-301	0	0	0	-301
Umbuchungen/ Umgliederungen	725	-218	78	0	585
Stand zum 31.12.2014	39.420	2.447	976	0	42.843
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 01.01.2014	29.830	0	247	0	30.077
Planmäßig	2.166	0	192	0	2.358
Zuschreibungen	-1.206	0	0	0	-1.206
Abgänge	-298	0	0	0	-298
Stand zum 31.12.2014	30.492	0	439	0	30.931
Buchwert zum 01.01.2014	6.748	1.407	517	0	8.672
Buchwert zum 31.12.2014	8.928	2.447	537	0	11.912

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 TEUR 2.229 (31.12.2014: TEUR 2.581). Es handelt sich um immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer.

Es bestehen keine Verpflichtungen zum Erwerb immaterieller Vermögenswerte (31.12.2014: TEUR 18).

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:

Entwicklung der Buchwerte der selbstgenutzten Sachanlagen

TEUR	Grund und Boden	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaftungs- und Herstellungskosten						
Stand zum 01.01.2015	1.858.205	3.484.586	1.577.355	300.425	640.876	7.861.447
Zugänge	1.543	8.037	16.061	14.233	243.615	283.489
Abgänge	-2	-10.465	-6.954	-25.091	-1.877	-44.389
Umbuchungen/Umgliederungen	289	20.780	72.411	1.604	-95.420	-336
Stand zum 31.12.2015	1.860.035	3.502.938	1.658.873	291.171	787.194	8.100.211
Kumulierte Abschreibungen						
Stand zum 01.01.2015	15.035	1.815.749	1.008.554	243.888	0	3.083.226
Planmäßig	0	133.130	48.662	14.149	0	195.941
Abgänge	0	-9.459	-3.183	-24.971	0	-37.613
Umbuchungen/Umgliederungen	0	14	-32	18	0	0
Stand zum 31.12.2015	15.035	1.939.434	1.054.001	233.084	0	3.241.554
Buchwert zum 01.01.2015	1.843.170	1.668.837	568.801	56.537	640.876	4.778.221
Buchwert zum 31.12.2015	1.845.000	1.563.504	604.872	58.087	787.194	4.858.657
<hr/>						
TEUR	Grund und Boden	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaftungs- und Herstellungskosten						
Stand zum 01.01.2014	1.888.526	3.472.113	1.542.018	294.571	433.636	7.630.864
Zugänge	2.499	16.779	17.719	16.209	229.239	282.445
Abgänge	-3.337	-5.421	-3.923	-12.032	-3.233	-27.946
Umbuchungen/Umgliederungen	-29.483	1.115	21.541	1.677	-18.766	-23.916
Stand zum 31.12.2014	1.858.205	3.484.586	1.577.355	300.425	640.876	7.861.447
Kumulierte Abschreibungen						
Stand zum 01.01.2014	16.799	1.684.732	965.522	241.706	0	2.908.759
Planmäßig	0	135.696	44.358	14.325	0	194.379
Abgänge	-1.764	-4.679	-1.710	-11.759	0	-19.912
Umbuchungen/Umgliederungen	0	0	384	-384	0	0
Stand zum 31.12.2014	15.035	1.815.749	1.008.554	243.888	0	3.083.226
Buchwert zum 01.01.2014	1.871.727	1.787.381	576.496	52.865	433.636	4.722.105
Buchwert zum 31.12.2014	1.843.170	1.668.837	568.801	56.537	640.876	4.778.221

Die Umbuchungen und Umgliederungen beinhalten Umgliederungen in die Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht in Höhe von TEUR 55 [2014: TEUR 401].

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 TEUR 5.669 [31.12.2014: TEUR 5.669].

Von den Gebäuden der Tochterunternehmen der Flughafen München GmbH dienen TEUR 602.462 [31.12.2014: TEUR 635.359], von den technischen Anlagen und Maschinen der Tochterunternehmen dienen insgesamt TEUR 254.717 [31.12.2014: TEUR 221.266] 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 TEUR 136.878 [31.12.2014: TEUR 348.214].

Als Ausgleich für die Beschädigung oder den Verlust von Sachanlagen hat der Flughafen München TEUR 950 für Entschädigungen erhalten und hiervon TEUR 200 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 Fremdkapital-

kosten in Höhe von TEUR 4.960 [31.12.2014: TEUR 4.976] und Fremdkapitalkosten aus direkter Projektfinanzierung in Höhe von TEUR 12.934 [31.12.2014: TEUR 7.508]. Der Aktivierung allgemeiner Fremdkapitalkosten im Berichtsjahr liegt eine Kapitalisierungsquote von 2,80 % [2014: 3,55 %] zugrunde.

Die Betriebs- und Geschäftsausstattung beinhaltet Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing. Der Buchwert der Betriebs- und Geschäftsausstattung aus Finanzierungsleasing entwickelte sich wie folgt:

Entwicklung der Buchwerte der Betriebs- und Geschäftsausstattung aus Finanzierungsleasing

TEUR	Betriebs- und Geschäftsausstattung
Anschaffungs- und Herstellungskosten	
Stand zum 01.01.2015	2.429
Zugänge	0
Abgänge	-1.320
Stand zum 31.12.2015	1.109
Kumulierte Abschreibungen	
Stand zum 01.01.2015	1.761
Planmäßig	202
Abgänge	-1.320
Stand zum 31.12.2015	643
Buchwert zum 01.01.2015	668
Buchwert zum 31.12.2015	466

Weitere Angaben zu Finanzierungsleasingverhältnissen sind in Kapitel VII.15.d zu finden.

Die selbstgenutzten Grundstücke und Gebäude werden teilweise vermietet. Bei den Mietverhältnissen handelt es sich ausnahmslos um operatives Leasing. Der Buchwert der vermieteten Grundstücke und Gebäude entwickelte sich wie folgt:

TEUR	Betriebs- und Geschäftsausstattung
Anschaffungs- und Herstellungskosten	
Stand zum 01.01.2014	5.992
Zugänge	0
Abgänge	-3.563
Stand zum 31.12.2014	2.429
Kumulierte Abschreibungen	
Stand zum 01.01.2014	4.963
Planmäßig	328
Abgänge	-3.530
Stand zum 31.12.2014	1.761
Buchwert zum 01.01.2014	1.029
Buchwert zum 31.12.2014	668

Entwicklung der Buchwerte der vermieteten Grundstücke und Gebäude

TEUR	Grund und Boden	Gebäude	TEUR	Grund und Boden	Gebäude
Anschaffungs- und Herstellungskosten			Anschaffungs- und Herstellungskosten		
Stand zum 01.01.2015	106.649	572.304	Stand zum 01.01.2014	111.360	500.224
Zugänge	0	868	Zugänge	0	80.049
Abgänge	0	-3.245	Abgänge	-4.711	-8.126
Umbuchungen	0	668	Umbuchungen	0	157
Stand zum 31.12.2015	106.649	570.595	Stand zum 31.12.2014	106.649	572.304
Kumulierte Abschreibungen			Kumulierte Abschreibungen		
Stand zum 01.01.2015	0	250.062	Stand zum 01.01.2014	0	190.295
Planmäßig	0	33.231	Planmäßig	0	62.470
Abgänge	0	-2.100	Abgänge	0	-2.723
Umbuchungen	0	0	Umbuchungen	0	20
Stand zum 31.12.2015	0	281.193	Stand zum 31.12.2014	0	250.062
Buchwert zum 01.01.2015	106.649	322.242	Buchwert zum 01.01.2014	111.360	309.929
Buchwert zum 31.12.2015	106.649	289.402	Buchwert zum 31.12.2014	106.649	322.242

3. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Die Buchwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien entwickelten sich wie folgt:

Entwicklung der Buchwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien

TEUR	Grund und Boden	Gebäude	Gesamt	TEUR	Grund und Boden	Gebäude	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten				Anschaffungs- und Herstellungskosten			
Stand zum 01.01.2015	76.411	185.082	261.493	Stand zum 01.01.2014	59.875	183.566	243.441
Zugänge	2.268	453	2.721	Zugänge	219	1.550	1.769
Abgänge	-5	-1.238	-1.243	Abgänge	-1.799	-35	-1.834
Umbuchungen/Umgliederungen	-190	5	-185	Umbuchungen/Umgliederungen	18.116	1	18.117
Stand zum 31.12.2015	78.484	184.302	262.786	Stand zum 31.12.2014	76.411	185.082	261.493
Kumulierte Abschreibungen				Kumulierte Abschreibungen			
Stand zum 01.01.2015	690	70.451	71.141	Stand zum 01.01.2014	2.310	55.167	57.477
Planmäßig	0	15.319	15.319	Planmäßig	0	15.290	15.290
Wertminderungen	0	0	0	Wertminderungen	179	0	179
Abgänge	0	-1.236	-1.236	Abgänge	-1.799	-6	-1.805
Stand zum 31.12.2015	690	84.534	85.224	Stand zum 31.12.2014	690	70.451	71.141
Buchwert zum 01.01.2015	75.721	114.631	190.352	Buchwert zum 01.01.2014	57.565	128.399	185.964
Buchwert zum 31.12.2015	77.794	99.768	177.562	Buchwert zum 31.12.2014	75.721	114.631	190.352

Die Umbuchungen und Umgliederungen beinhalten Umgliederungen in die Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht in Höhe von TEUR 419 [2014: TEUR 4.813].

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 TEUR 14.174 [2014: TEUR 14.450] realisiert. Die Betriebsaufwendungen [einschließlich der Aufwendungen für Reparaturen und Wartung] betragen TEUR 2.284 [2014: TEUR 2.026].

Es bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und zur Errichtung von Erweiterungsbauten für als Finanzinvestition gehaltene Immobilien in Höhe von TEUR 70.464 [31.12.2014: TEUR 61.675].

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind zum Teil mit Rechten Dritter (unter anderem Erbbaurechten) belastet. Der Buchwert dieser Immobilien beträgt TEUR 7.641 [31.12.2014: TEUR 7.675].

Von den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien der Tochterunternehmen der Flughafen München GmbH dienen TEUR 42.345 [31.12.2014: TEUR 45.544] 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.6 dargelegt.

Der beizulegende Zeitwert aller als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien, welche sämtlich gemäß der jeweils höchsten und besten Verwendungsmöglichkeit eingesetzt werden, beträgt TEUR 251.539 [31.12.2014: TEUR 245.860]. Die Gesellschaft ermittelt die beizulegenden Zeitwerte selbst. Erläuterungen zu den Bewertungsmethoden und -parametern befinden sich in Kapitel IV.19.b.

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:

Beteiligung an der EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH

TEUR	31.12.2015		31.12.2014	
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	3.157		2.339	
Anteil der Flughafen München GmbH in %	49		49	
	Gesamt	Anteilig	Gesamt	Anteilig
Vermögenswerte kurzfristig	1.485	728	837	410
Vermögenswerte langfristig	11.339	5.556	11.660	5.713
Schulden kurzfristig	4.264	2.089	5.722	2.804
Schulden langfristig	2.118	1.038	2.001	980
Umsatzerlöse	26.686	13.076	21.084	10.331
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.243	1.589	1.842	903
Jahresergebnis [EAT]	2.318	1.136	1.299	637
Sonstiges Ergebnis	0	0	0	0
Gesamtergebnis	2.318	1.136	1.299	637
Ausschüttungen		319		948

Das Geschäftsjahr des assoziierten Unternehmens beginnt mit dem 1. Oktober und endet mit dem 30. September des Folgejahres. Aus Wesentlichkeitsgründen wird auf die Erstellung eines Zwischenabschlusses verzichtet. Der Abschluss wird mit abweichendem Stichtag nach Anpassung um Ergebnisse aus wesentlichen Geschäftsvorfällen zwischen dem 1. Oktober und dem 31. Dezember 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:

Buchwerte und Zeitwerte der langfristigen finanziellen Vermögenswerte

TEUR	Zu Handelszwecken		Zur Veräußerung verfügbar		Kredite und Forderungen		Gesamt	
	31.12.2015		31.12.2015		31.12.2015		31.12.2015	
	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾
Sonstige Forderungen	0	0	0	0	119	119	119	119
Forderungen	0	0	0	0	119	119	119	119
Originäre finanzielle Vermögenswerte	0	0	204	204	0	0	204	204
Derivative finanzielle Vermögenswerte	1.040	1.040	0	0	0	0	1.040	1.040
Sonstiges Finanzvermögen	1.040	1.040	204	204	0	0	1.244	1.244
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	1.040	1.040	204	204	119	119	1.363	1.363

¹⁾BW = Buchwert

²⁾MW = Marktwert

TEUR	Zu Handelszwecken		Zur Veräußerung verfügbar		Kredite und Forderungen		Gesamt	
	31.12.2014		31.12.2014		31.12.2014		31.12.2014	
	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾
Sonstige Forderungen	0	0	0	0	156	156	156	156
Forderungen	0	0	0	0	156	156	156	156
Originäre finanzielle Vermögenswerte	0	0	204	204	0	0	204	204
Derivative finanzielle Vermögenswerte	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstiges Finanzvermögen	0	0	204	204	0	0	204	204
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	0	0	204	204	156	156	360	360

¹⁾BW = Buchwert

²⁾MW = Marktwert

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.

Erläuterungen zu Derivaten 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:

Zuordnung aktiver und passiver latenter Steuern zu Bilanzposten

TEUR	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Immaterielle Vermögenswerte	122	1	-1.348	-786
Selbstgenutzte Sachanlagen	10.688	9.764	-462.404	-472.577
Als Finanzinvestition gehaltene Sachanlagen	0	0	-17.634	-20.472
Finanzielle Vermögenswerte	0	0	-208	0
davon Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	0	0	208	0
Vorräte	184	0	-435	-636
Übrige Vermögenswerte	1.530	1.514	-1.154	-1.191
Vermögenswerte	12.524	11.279	-483.183	-495.662
Finanzschulden	20.486	57.795	-10.939	-47.214
davon Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	17.047	22.063	0	0
Rückstellungen	9.827	8.926	-334	-830
Leistungen an Arbeitnehmer	6.797	6.123	0	-33
davon Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	6.405	6.080	0	0
Sonstige Schulden	4.493	2.431	-4.629	-4.806
Schulden	41.603	75.275	-15.902	-52.883
Konsolidierung	1.204	1.428	-4.822	-4.849
Verlustvorträge	3.135	2.376	0	0
Wertberichtigungen auf Verlustvorträge	-2.318	-1.781	0	0
Verlustvorträge	817	595	0	0
Gesamt	56.148	88.577	-503.907	-553.394
Saldierung	-44.045	-50.914	44.045	50.914
Ansatz	12.103	37.663	-459.862	-502.480

Die Auswirkungen der Veränderung aktiver und passiver latenter Steuern auf das Konzernjahresergebnis und das sonstige Ergebnis werden in folgender Übersicht dargestellt:

Auswirkung der Veränderung aktiver und passiver latenter Steuern auf das Konzernjahresergebnis und das sonstige Ergebnis

TEUR	2015	2014
Stand zum 01.01.	-464.817	-467.929
Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	-486	-2.784
Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	94	542
Übrige temporäre Differenzen	21.735	-2.691
Verlust- und Zinsvorträge	222	54
Ergebniswirksame latente Steuern	21.565	-4.879
Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	-4.738	6.690
Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	231	1.301
Ergebnisneutrale latente Steuern	-4.507	7.991
Stand zum 31.12.	-447.759	-464.817

Von den gewerbesteuerlichen Verlustvorträgen sind TEUR 6.510 (31.12.2014: TEUR 5.455) und von den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen TEUR 9.982 (31.12.2014: TEUR 7.394) nicht angesetzt worden. Die Verlustvorträge sind grundsätzlich unverfallbar.

Vom Buchwert der aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge entfallen TEUR 817 (31.12.2014: TEUR 595) 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.

TEUR 5.901 [31.12.2014: TEUR 3.960] der aktiven und TEUR 459.715 [31.12.2014: TEUR 502.480] der passiven latenten Steuern werden voraussichtlich mehr als zwölf Monate nach dem Abschlussstichtag realisiert.

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 § 8b 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:

Zusammensetzung des Buchwerts des Vorratsvermögens

TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	7.819	8.460
Fertige und unfertige Leistungen	24	241
Handelswaren	31.978	29.641
Buchwert der Vorräte	39.821	38.342

TEUR 602 [31.12.2014: TEUR 3.516] des Buchwerts entfallen auf Handelswaren, die mit dem Nettoveräußerungswert bewertet wurden.

Der Materialaufwand beinhaltet Aufwendungen aus Wertminderungen auf Handelswaren in Höhe von TEUR 70 [2014: TEUR 52]. Im Berichtsjahr wurden keine Wertaufholungen [2014: TEUR 1.216] gegen den Materialaufwand verrechnet. Die Wertaufholungen des Vorjahres betrafen im Wesentlichen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe. Der Waren- und Materialeinsatz betrug TEUR 121.561 [2014: TEUR 113.343].

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.

Zusammensetzung des Buchwerts der kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte

TEUR	Zu Handelszwecken		Kredite und Forderungen		Gesamt	
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	47.376	46.645	47.376	46.645
Sonstige Forderungen	0	0	12.059	9.995	12.059	9.995
Forderungen	0	0	59.435	56.640	59.435	56.640
Derivative finanzielle Vermögenswerte	5	0	0	0	5	0
Sonstiges Finanzvermögen	5	0	0	0	5	0
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	5	0	59.435	56.640	59.440	56.640

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 Wertberichtigungs-saldo hat sich wie folgt entwickelt:

Entwicklung des Wertberichtigungskontos

TEUR	01.01.2015	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	31.12.2015
	1.382	413	-91	-137	1.567

TEUR	01.01.2014	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	31.12.2014
	1.430	140	-87	-101	1.382

Anhand der folgenden Analyse wird das Kreditrisiko aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verdeutlicht:

Fälligkeitsanalyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

31.12.2015	Buchwert	Davon nicht fällig	Davon fällig und wertberichtigt	Davon fällig und nicht wertberichtigt nach Alter in Tagen			
				unter 30	30 bis 180	180 bis 360	über 360
TEUR							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	47.376	42.214	213	3.242	1.115	161	431

31.12.2014	Buchwert	Davon nicht fällig	Davon fällig und wertberichtigt	Davon fällig und nicht wertberichtigt nach Alter in Tagen			
				unter 30	30 bis 180	180 bis 360	über 360
TEUR							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	46.645	38.955	386	5.047	1.240	764	253

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. TEUR 975 [31.12.2014: TEUR 2.297] der Forderungen aus Mietverträgen sind durch Kauttionen in Höhe von TEUR 1.502 [31.12.2014: TEUR 1.238] gedeckt und durch Bürgschaften

in Höhe von TEUR 8.619 [31.12.2014: TEUR 8.329]. TEUR 4.308 [31.12.2014: TEUR 5.190] der Forderungen aus Abfertigungsleistungen sind durch Barsicherheiten und Bankbürgschaften in Höhe von TEUR 9.007 besichert [31.12.2014: TEUR 9.140].

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der Tochterunternehmen der Flughafen München GmbH wurden TEUR 651 [31.12.2014: TEUR 1.728] 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:

Zusammensetzung des Buchwerts der kurzfristigen sonstigen Forderungen

TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Lieferantenboni	3.106	3.225
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen und Beteiligungen	1.968	2.913
Forderungen aus Consulting	1.733	791
Debitorische Kreditoren	1.555	1.177
Forderungen gegen Kreditinstitute	531	259
Forderungen gegen Personal	518	1.011
Übrige	2.648	619
Gesamt	12.059	9.995

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 beziehungsweise Wertminderungen von untergeordneter Bedeutung erfasst.

Die kurzfristigen sonstigen Forderungen sind grundsätzlich 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 sind in Kapitel VII.16 zu finden.

9. Sonstige Vermögenswerte

Der Buchwert der sonstigen Vermögenswerte setzt sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Buchwerts der sonstigen Vermögenswerte

TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Forderungen aus Steuern und sonstigen Abgaben	9.127	4.773
Übrige nicht finanzielle Forderungen	0	8
Nicht finanzielle Forderungen	9.127	4.781
Kosten in Zusammenhang mit dem Luftverkehr	4.571	5.660
Transaktionskosten zu Darlehensschulden	161	1.439
Wartungsleistungen	925	602
Versicherungsprämien	24	180
Übrige abgegrenzte Aufwendungen	778	400
Abgegrenzte Aufwendungen	6.459	8.281
Sonstige Vermögenswerte	15.586	13.062
davon kurzfristig	11.812	7.167
davon langfristig	3.774	5.895

10. Flüssige Mittel

Der Buchwert der flüssigen Mittel setzt sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Buchwerts der flüssigen Mittel

TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Geldanlagen	212.000	93.000
Sichteinlagen	4.052	7.183
Kassenbestand	1.271	1.347
Zahlungsmittelbestand	5.323	8.530
Gesamt	217.323	101.530

Zusammensetzung und Saldo des Zahlungsmittelbestands entsprechen dem Saldo des Zahlungsmittelfonds in der Kapitalflussrechnung.

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, darüber hinaus sind weitere bebaute und unbebaute Grundstücke für eine Veräußerung vorgesehen. Sowohl bei den Tauschgeschäften als auch bei den Veräußerungsgeschäften werden im folgenden Geschäftsjahr Abgänge zu Marktbedingungen erwartet.

12. Eigenkapital

Das Stammkapital der Flughafen München GmbH ist in drei Geschäftsanteile geteilt. Alle Geschäftsanteile sind voll eingezahlt.

Der Nennwert je Geschäftsanteil beträgt:

Zusammensetzung des Buchwerts des Stammkapitals

TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Freistaat Bayern	156.456	156.456
Bundesrepublik Deutschland	79.762	79.762
Landeshauptstadt München	70.558	70.558
Gesamt	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:

Zusammensetzung des Buchwerts der Rücklagen

TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Kapitalrücklage	102.258	102.258
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	-11.401	-10.550
Latente Steuern	3.164	2.933
Sonstige Gewinnrücklagen	33.525	1.984
Gewinnrücklagen	25.288	-5.633
Rücklagen	127.546	96.625

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 (AeroGround Flughafen München GmbH, CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH) und der Erfüllung von Anforderungen aus Darlehensverträgen (Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG). Über die Bildung und Auflösung dieser Rücklagen entscheiden die jeweiligen Gesellschafterversammlungen.

Das übrige Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Buchwerts des übrigen Eigenkapitals

TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Sicherungsrücklage	-79.964	-99.614
Latente Steuern	16.730	21.470
Ergebnisneutrale Bewertung	-63.234	-78.144
Erstmalige Anwendung der IFRS	1.194.886	1.194.886
Übrige einbehaltene Ergebnisse	465.571	389.341
Einbehaltene Ergebnisse	1.660.457	1.584.227
Übriges Eigenkapital	1.597.223	1.506.083

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.

Die Kapitalstruktur wird im Hinblick auf den aus dem Zielrating abgeleiteten Quotienten zwischen Net Debt und bereinigtem EBITDA gesteuert. Darüber hinaus wird dieser Quotient 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.

Der Quotient hat sich wie folgt entwickelt:

Verschuldung

TEUR	2015	2014
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	56.680	67.875
Sonstige Finanzschulden	2.482.926	2.423.929
Flüssige Mittel	-217.323	-101.530
Net Debt	2.322.283	2.390.274
EBITDA des Geschäftsjahres	489.117	478.713
Nicht wiederkehrende Effekte und Sondereffekte	0	0
Bereinigtes EBITDA	489.117	478.713
Net Debt/bereinigtes EBITDA	4,7	5,0

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 vorgegeben und überwacht. Diese Zielsetzungen werden im Rahmen der Bemessung variabler Vergütungsbestandteile der Führungskräfte berücksichtigt.

Bereinigtes EBIT und ROCE haben sich wie folgt entwickelt:

Ertragskraft

TEUR	2015	2014
Eigenkapital	2.026.676	1.906.972
Net Debt	2.322.283	2.390.274
Langfristige Leistungen an Arbeitnehmer	42.356	40.857
Eingesetztes Kapital [Capital Employed]	4.391.315	4.338.103
EBIT	274.839	266.507
Nicht wiederkehrende Effekte und Sondereffekte	0	0
Bereinigtes EBIT	274.839	266.507
ROCE:		
Bereinigtes EBIT/Capital Employed in %	6,3	6,1

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 §§ 122, 132 ff. HGB. Sie entspricht daher nicht den tatsächlich zu erwartenden Fristigkeiten.

Zusammensetzung des Buchwerts der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften

TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Buchwert	56.680	67.875
davon langfristig	56.680	40.854
davon kurzfristig	0	27.021

15. Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten

Buchwerte und Marktwerte der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten sind den in Kapitel IV.8.a beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen:

Buchwerte und Zeitwerte der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten

TEUR	Zu Handelszwecken		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Gesamt	
	31.12.2015		31.12.2015		31.12.2015	
	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	15.990	16.170	15.990	16.170
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	6.763	6.763	6.763	6.763
Verbindlichkeiten	0	0	22.753	22.933	22.753	22.933
Finanzschulden aus Darlehen	0	0	1.316.494	1.373.091	1.316.494	1.373.091
Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ³⁾	0	0	253	260	253	260
Originäre Finanzschulden	0	0	1.316.747	1.373.351	1.316.747	1.373.351
Derivative Finanzschulden	73.750	73.750	0	0	73.750	73.750
Sonstige Finanzschulden	73.750	73.750	1.316.747	1.373.351	1.390.497	1.447.101
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	73.750	73.750	1.339.500	1.396.284	1.413.250	1.470.034

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.

TEUR	Zu Handelszwecken		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Gesamt	
	31.12.2014		31.12.2014		31.12.2014	
	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	10.599	10.629	10.599	10.629
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	5.630	5.630	5.630	5.630
Verbindlichkeiten	0	0	16.229	16.259	16.229	16.259
Finanzschulden aus Darlehen	0	0	1.528.894	1.632.271	1.528.894	1.632.271
Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ³⁾	0	0	451	449	451	449
Originäre Finanzschulden	0	0	1.529.345	1.632.720	1.529.345	1.632.720
Derivative Finanzschulden	100.382	100.382	0	0	100.382	100.382
Sonstige Finanzschulden	100.382	100.382	1.529.345	1.632.720	1.629.727	1.733.102
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	100.382	100.382	1.545.574	1.648.979	1.645.956	1.749.361

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.

a) Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die langfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen Gewährleistungseinbehalte.

b) Langfristige sonstige Verbindlichkeiten

Der Buchwert der langfristigen sonstigen Verbindlichkeiten beinhaltet im Wesentlichen Depotzahlungen und Kauttionen.

Depotzahlungen und Kauttionen 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:

Wesentliche Konditionen der Darlehen mit fester Zinsbindung

31.12.2015	Buchwert	Restschuld	Zins	
	TEUR	TEUR	von in %	bis in %
Währung				
EUR	604.822	626.863	0,88	4,05
31.12.2014	Buchwert	Restschuld	Zins	
	TEUR	TEUR	von in %	bis in %
Währung				
EUR	563.368	580.688	1,25	5,10

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der Darlehen mit variabler Zinsbindung sind:

Wesentliche Konditionen der Darlehen mit variabler Zinsbindung

31.12.2015	Buchwert	Restschuld	Basiszins
	TEUR	TEUR	
Währung			
EUR	1.290.879	1.299.600	3M- und 6M-EURIBOR
31.12.2014	Buchwert	Restschuld	Basiszins
	TEUR	TEUR	
Währung			
EUR	1.254.030	1.261.500	3M- und 6M-EURIBOR

Der kurzfristige Anteil der Finanzschulden aus Darlehen ist 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:

Summe und Barwerte der in künftigen Geschäftsperioden zu leistenden Zahlungen aus Finanzierungsleasing

	31.12.2015			31.12.2014		
	Erwartete Zahlung	Abzinsung	Buchwert	Erwartete Zahlung	Abzinsung	Buchwert
TEUR						
≤ 1 Jahr	208	-2	206	416	-5	411
Kurzfristig	208	-2	206	416	-5	411
1 bis 5 Jahre	260	-7	253	477	-26	451
≥ 5 Jahre	0	0	0	0	0	0
Langfristig	260	-7	253	477	-26	451
Gesamt	468	-9	459	893	-31	862

Der kurzfristige Anteil der Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ist 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 sind nachfolgend unter 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:

Zusammensetzung des Buchwerts der derivativen Finanzinstrumente

TEUR	Vermögenswerte		Schulden	
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Bilanzierte Sicherungen				
Sicherung von Zahlungsmittelströmen				
Zinsswaps	1.040	0	84.194	102.261
Nicht bilanzierte Sicherungen				
Sicherung von Zahlungsmittelströmen				0
Devisentermingeschäfte	5	0	0	98
Gesamt	1.045	0	84.194	102.359

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:

Wesentliche Konditionen der Zinssicherungsgeschäfte

31.12.2015	Nominal	FMG zahlt		FMG erhält
		von in %	bis in %	
Währung	TEUR			
Swaps	1.062.000	0,28	4,24	3M- und 6M-EURIBOR
Forward starting swaps	10.000	0,60	0,60	3M- und 6M-EURIBOR
31.12.2014	Nominal	FMG zahlt	FMG erhält	
Währung	TEUR	von in %	bis in %	
Swaps	950.000	1,48	4,24	3M- und 6M-EURIBOR
Forward starting swaps	47.000	1,86	4,24	3M- und 6M-EURIBOR

Zur Begrenzung von Liquiditätsrisiken aus langfristigen Vertriebsverträgen in Fremdwährung setzt der Konzern Devisentermingeschäfte ein. Durch diese Geschäfte soll sichergestellt werden, dass der Umtausch der erwarteten Entgelte zu einem bestimmten Wechselkurs erfolgt.

Aufgrund der geringen Anzahl der Geschäfte und der unerheblichen Konsequenzen für das Konzernergebnis führt der Flughafen München für diese Sicherungen seit dem 1. Januar 2014 kein Hedge Accounting durch. Der Buchwert der Geschäfte wird unter den nicht bilanzierten Sicherungen ausgewiesen.

Der Buchwert der Derivate, die zur Sicherung von Zahlungsmittelströmen eingesetzt werden, hat sich wie folgt entwickelt:

Entwicklung des Buchwerts der Derivate, die zur Sicherung von Zahlungsmittelströmen eingesetzt werden

TEUR	Zinssicherung	Gesamt
Effektiver Anteil		
Stand 01.01.2015	99.614	99.614
Reklassifizierung	-27.721	-27.721
Neubewertung	8.071	8.071
Stand 31.12.2015	79.964	79.964
Ineffektiver Anteil		
Stand 01.01.2015	50	50
Neubewertung	15	15
Stand 31.12.2015	65	65
Nicht designierter Anteil		
Stand 01.01.2015	2.597	2.597
Nettoveränderung	528	528
Stand 31.12.2015	3.125	3.125
Buchwerte		
Stand 01.01.2015	102.261	
Stand 31.12.2015	83.154	
	Aktiv	Passiv
	1.040	84.194

Entwicklung des Buchwerts der Derivate, die zur Sicherung von Zahlungsmittelströmen eingesetzt werden

TEUR	Zinssicherung		Währungs- sicherung		Gesamt
	Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv	
Effektiver Anteil					
Stand 01.01.2014	63.562		-98		63.464
Reklassifizierung	-24.319		98		-24.221
Neubewertung	60.371		0		60.371
Stand 31.12.2014	99.614		0		99.614
Ineffektiver Anteil					
Stand 01.01.2014	47		-1		46
Neubewertung	3		1		4
Stand 31.12.2014	50		0		50
Nicht designierter Anteil					
Stand 01.01.2014	1.555		-1		1.554
Nettoveränderung	1.042		1		1.043
Stand 31.12.2014	2.597		0		2.597
Buchwerte					
Stand 01.01.2014	65.164		-99		
Stand 31.12.2014	102.261		0		
	Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv	
	0	102.261	0	0	

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:

Erwartete Umgliederung aus der Sicherungsrücklage in die Konzernergebnisrechnung

31.12.2015	2017		
	2016	bis 2020	Nach 2020
TEUR			
Erwartete Umgliederung in den Zinsaufwand	9.869	21.397	48.698

31.12.2014	2016		
	2015	bis 2019	Nach 2019
TEUR			
Erwartete Umgliederung in den Zinsaufwand	1.757	27.049	70.808

b) Nicht bilanzierte Sicherungen

Der Buchwert der nicht bilanzierten Sicherungen resultiert aus Devisentermingeschäften, die zur Begrenzung von Liquiditätsrisiken aus langfristigen Vertriebsverträgen in Fremdwährung eingesetzt werden. Durch diese Geschäfte wird sichergestellt, dass der Umtausch der erwarteten Entgelte zu einem bestimmten Wechselkurs erfolgt.

Aufgrund der geringen Anzahl der Geschäfte und der unerheblichen Konsequenzen für das Konzernergebnis hat der Flughafen München beschlossen, die Bilanzierung derartiger Sicherungen per 1. Januar 2014 bis auf Weiteres einzustellen.

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale dieser Devisentermingeschäfte sind:

Wesentliche Konditionen der Währungssicherungsgeschäfte

31.12.2015	Nominal	FMG zahlt	FMG erhält	Kurs von	Kurs bis
				EUR/USD	EUR/USD
Art	TEUR				
Devisentermingeschäfte	3.137	USD	EUR	1,08	1,12

31.12.2014	Nominal	FMG zahlt	FMG erhält	Kurs von	Kurs bis
				EUR/USD	EUR/USD
Art	TEUR				
Devisentermingeschäfte	2.460	USD	EUR	1,25	1,31

17. Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer

Die Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer beinhalten:

Zusammensetzung des Buchwerts der Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer

TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Pensionszusagen	28.809	28.413
Medizinische Versorgungsleistungen	3.157	2.863
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	31.966	31.276
Dienstzeitjubiläen	1.450	1.434
Altersteilzeitvereinbarungen	6.276	5.417
Sonstige langfristige Leistungen an Arbeitnehmer	7.726	6.851
Leistungen anlässlich der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	3.516	2.730
Variable Vergütungsbestandteile	3.750	2.693
Gleitzeitguthaben	13.782	10.827
Ausstehende Lohn- und Gehaltszahlungen	3.031	2.268
Übrige Leistungen	1.814	5.013
Sonstige kurzfristige Leistungen an Arbeitnehmer	22.377	20.801
Leistungen an Arbeitnehmer	65.585	61.658
davon langfristig	42.356	40.857
davon kurzfristig	23.229	20.801

a) Verpflichtungen aus Pensionszusagen

Verpflichtungen aus Pensionszusagen bestehen gegenüber Geschäftsführern, Prokuristen und deren Hinterbliebenen. Sie umfassen insgesamt 30 (31.12.2014: 30) Anspruchsberechtigte, davon vier (31.12.2014: 4) aktive Mitarbeiter und 26 (31.12.2014: 26) Pensionäre, Hinterbliebene und sonstige Anwärter. 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:

Entwicklung des Buchwerts der Rückstellungen für Verpflichtungen aus Pensionszusagen

TEUR	2015	2014
Verpflichtung zum 01.01.	28.413	24.372
Laufender Dienstaufwand	533	416
Zinsaufwand	554	779
Pensionszahlungen	-1.353	-1.349
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	662	4.195
Verpflichtung zum 31.12.	28.809	28.413
Erwarteter Pensionsaufwand	1.138	1.086
Erwartete Pensionszahlungen	-1.369	-1.353
Erwartete Verpflichtung zum 31.12. des Folgejahres	28.578	28.146

Die Veränderung des Saldos versicherungsmathematischer Verluste ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

Ursachen für die Veränderung des Buchwerts der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Verpflichtungen aus Pensionszusagen

TEUR	2015	2014
Stand zum 01.01.	9.629	5.434
Änderung von Finanzparametern	0	4.345
Erfahrungsbedingte Anpassungen	662	-150
Stand zum 31.12.	10.291	9.629

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen beruht auf den folgenden Annahmen:

Annahmen für die Bewertung der Rückstellungen für Verpflichtungen aus Pensionszusagen

%	31.12.2015	31.12.2014
Diskontsatz	2,0	2,0
Gehaltstrend	3,0	3,0
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 damit wie im Vorjahr 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.

Sensitivitätsanalyse zum Buchwert der Rückstellungen für Verpflichtungen aus Pensionszusagen

31.12.2015	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
%		+	-
Diskontsatz	1,0	-12,0	14,9
Gehaltstrend	1,0	1,7	-1,6
Rententrend	1,0	12,1	-10,2

31.12.2014	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
%		+	-
Diskontsatz	1,0	-12,1	15,1
Gehaltstrend	1,0	1,8	-1,7
Rententrend	1,0	13,0	-10,9

Die Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Änderung jeweils einer Annahme unter Beibehaltung aller übrigen Bewertungsparameter. Die Berechnung der Sensitivität erfolgt nach der für die Folgebewertung von 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 [31.12.2014: 44] Anspruchsberechtigte, davon 19 [31.12.2014: 20] aktive Mitarbeiter und 25 [31.12.2014: 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:

Entwicklung des Buchwerts der Rückstellungen für Verpflichtungen aus medizinischen Versorgungsleistungen

TEUR	2015	2014
Verpflichtung zum 01.01.	2.863	2.332
Laufender Dienstzeitaufwand	187	82
Zinsaufwand	56	75
Beihilfezahlungen	-138	-113
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	189	487
Verpflichtung zum 31.12.	3.157	2.863
Erwartete Zuführung	238	243
Erwartete Beihilfezahlungen	-144	-138
Erwartete Verpflichtung zum 31.12. des Folgejahres	3.251	2.968

Die Veränderung des Saldos versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

Ursachen für die Veränderung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Verpflichtungen aus medizinischen Versorgungsleistungen

TEUR	2015	2014
Stand zum 01.01.	921	434
Änderung von Finanzparametern	0	457
Erfahrungsbedingte Anpassungen	189	30
Stand zum 31.12.	1.110	921

Die Bewertung der Beihilfeverpflichtungen beruht auf den folgenden Annahmen:

Annahmen für die Bewertung der Verpflichtungen aus medizinischen Versorgungsleistungen

%	31.12.2015	31.12.2014
Diskontsatz	2,0	2,0
Fluktuation	0,0	0,0
Kostentrend	3,0	3,0
Durchschnittliche Versicherungsprämie TEUR	7,9	6,6

Als Rechnungsgrundlage werden unverändert die Richttafeln 2005 G von Klaus Heubeck unter Ansatz einer monatlich vorschüssigen Zahlungsweise verwendet.

Die durchschnittliche Duration beträgt 14 Jahre (31.12.2014: 12 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:

Sensitivitätsanalyse zum Buchwert der Rückstellungen für Verpflichtungen aus medizinischen Versorgungsleistungen

31.12.2015	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
%		+	-
Diskontsatz	1,0	-12,7	16,1
Kostentrend	1,0	14,8	-12,0

31.12.2014	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
%		+	-
Diskontsatz	1,0	-12,7	16,2
Kostentrend	1,0	13,8	-11,2

Die Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Änderung jeweils einer Annahme unter Beibehaltung aller übrigen Bewertungsparameter. Die Berechnung der Sensitivität erfolgt nach der für die Folgebewertung von Beihilfeverpflichtungen angewandten Methode (Anwartschaftsbarwertverfahren).

Berechnungsmethoden und Art der Annahmen sind mit dem Vorjahr identisch.

c) Altersversorgung über die Zusatzversorgungskasse bayerischer Gemeinden

Alle nach den Bestimmungen des Tarifvertrages für den öffentlichen Dienst (TVöD) beschäftigten Arbeitnehmer des Flughafens München erhalten eine Betriebsrente. Sie sind über ihren jeweiligen Arbeitgeber in der Zusatzversorgungskasse der bayerischen Gemeinden (ZVK) versichert. Die ZVK leistet für alle Beschäftigten ihrer Mitglieder eine Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenversorgung.

Die Finanzierung der Kasse erfolgt über die Umlagen und Zusatzbeiträge ihrer Mitglieder aus der Vermögensanlage

und aus Rückstellungen. Die Ermittlung der Umlage erfolgt auf Basis einer jährlich aktualisierten aktuarischen Berechnung des Finanzierungsbedarfs der Kasse über den jeweils gültigen Planungshorizont (maximal zehn Jahre). Der Umlagesatz beträgt derzeit 4,0 %. Daneben erhebt die Kasse einen Zusatzbeitrag zum Aufbau eines Kapitalstocks in Höhe von derzeit 3,75 %. Wird die Mitgliedschaft gekündigt, hat das ausscheidende Unternehmen einen Ausgleichsbeitrag in Höhe des Barwerts aller gegenüber den versicherten Arbeitnehmern des Unternehmens bestehenden Verpflichtungen aus der Altersversorgung zu leisten.

Bei der betrieblichen Altersversorgung über die ZVK handelt es sich um eine gemeinschaftlich getragene Pensionszusage mehrerer Unternehmen. Die Mitglieder der ZVK tragen die finanziellen und biometrischen Risiken aus der Altersversorgung gemeinschaftlich. Die – theoretisch mögliche – Vermögenszuordnung ergibt sich für jedes Mitglied nicht aus den insgesamt jeweils gezahlten Beiträgen, sondern rein rechnerisch aus den insgesamt jeweils eingebrachten versicherungstechnischen Risiken. Darüber hinaus ist der Flughafen München bezüglich der umlagegedeckten Verpflichtungskomponente den versicherungsmathematischen Risiken der aktiven und früheren Arbeitnehmer der anderen, außenstehenden Mitglieder ausgesetzt. Eine verlässliche Überleitung des Vermögens und eine eindeutige Zuordnung der Verpflichtung sind nicht möglich. Die Altersversorgung wird daher als beitragsorientierte Leistungszusage bilanziert. Die Beitragszahlungen werden sofort aufwandswirksam erfasst.

Fehlbeträge oder Vermögensüberdeckungen der Zusatzversorgungskasse sowie der Umfang der Beteiligung anderer Unternehmen sind dem Flughafen München nicht bekannt.

Für das Geschäftsjahr 2016 rechnet der Flughafen München mit Beitragszahlungen in Höhe von TEUR 15.719. Im Geschäftsjahr 2015 wurden Beitragszahlungen in Höhe von TEUR 15.743 abgeführt.

18. Sonstige Rückstellungen

Der Buchwert der sonstigen Rückstellungen hat sich wie folgt entwickelt:

Entwicklung des Buchwerts der sonstigen Rückstellungen

TEUR	Belastende Verträge	Umlandfonds	Sanierung	Übrige	Gesamt
Stand 01.01.2015	3.679	93.021	10.714	9.283	116.697
Zuführungen	2.421	0	5.516	4.564	12.501
Verbräuche	0	-1.836	-2.541	-682	-5.059
Auflösungen	-1.630	0	0	-1.496	-3.126
Aufzinsungen	0	190	3	4	197
Zinsänderungen	0	288	1	5	294
Stand 31.12.2015	4.470	91.663	13.693	11.678	121.504
davon kurzfristig	2.100	1.000	4.740	9.854	17.694
davon langfristig	2.370	90.663	8.953	1.824	103.810

Die Rückstellungen für belastende Verträge beinhalten erwartete Unterdeckungen aus Verträgen über die Erbringung von Bodenverkehrsdiensten. Die Höhe der Unterdeckung hängt von der konkreten Ergebnissituation im jeweiligen Geschäftsjahr ab. Es bestehen Unsicherheiten hinsichtlich des Zeitpunkts und der Höhe der Unterdeckungen.

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 TEUR 10.000 für Straßenbauprojekte in den Landkreisen Freising und Erding verpflichtet. Von diesen Mitteln wurden bis zum Geschäftsjahr 2015 TEUR 6.204 abgerufen. Der ver-

bleibende Betrag wird voraussichtlich bis zum Jahr 2018 ausbezahlt. Weiter stehen den umliegenden Gemeinden zusätzlich TEUR 40.000 für Verkehrsinfrastrukturprojekte und TEUR 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 TEUR 10.000 abgerufen werden. Höhe und Zeitpunkt des Mittelabrufs 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:

Erwartete Auszahlungen aufgrund sonstiger Rückstellungen

TEUR	In einem Jahr	In 2 bis 5 Jahren	Nach 5 Jahren
31.12.2015			
Belastende Verträge	2.100	2.370	0
Umlandfonds	1.000	32.800	59.995
Sanierungen	4.739	8.953	0
Übrige	9.855	827	1.025
Gesamt	17.694	44.950	61.020
31.12.2014			
Belastende Verträge	1.630	2.049	0
Umlandfonds	1.201	24.500	69.930
Sanierungen	3.088	7.627	0
Übrige	7.487	822	1.027
Gesamt	13.406	34.998	70.957

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:

Zusammensetzung des Buchwerts der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten

TEUR	Zu Handelszwecken		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Gesamt	
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	54.838	49.718	54.838	49.718
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	47.214	44.017	47.214	44.017
Verbindlichkeiten	0	0	102.052	93.735	102.052	93.735
Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern	0	0	502.573	503.310	502.573	503.310
Finanzschulden aus Darlehen	0	0	579.207	288.504	579.207	288.504
Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ¹⁾	0	0	206	411	206	411
Originäre sonstige Finanzschulden	0	0	1.081.986	792.225	1.081.986	792.225
Derivative sonstige Finanzschulden	10.443	1.977	0	0	10.443	1.977
Sonstige Finanzschulden	10.443	1.977	1.081.986	792.225	1.092.429	794.202
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	10.443	1.977	1.184.038	885.960	1.194.481	887.937

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:

Zusammensetzung des Buchwerts der kurzfristigen sonstigen Verbindlichkeiten

TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Ausstehende Rechnungen	28.209	25.004
Verbindlichkeiten Marketing	10.834	12.926
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	1.370	1.187
Übrige Verbindlichkeiten	6.801	4.900
Gesamt	47.214	44.017

b) Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern

Von den Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern entfallen TEUR 130.482 (31.12.2014: TEUR 130.674) auf die Bundesrepublik Deutschland, TEUR 255.947 (31.12.2014: TEUR 256.322) auf den Freistaat Bayern und TEUR 116.144 (31.12.2014: TEUR 116.314) 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 TEUR 10.660 (2014: TEUR 11.398).

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:

Zusammensetzung des Buchwerts der sonstigen Schulden

TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten aus Steuern und sonstigen Abgaben	8.153	6.290
Übrige sonstige Schulden	1.231	665
Sonstige nicht-finanzielle Schulden	9.384	6.955
Schulden in Zusammenhang mit dem Luftverkehr	12.875	13.229
Vorauszahlungen auf Mieten	3.977	4.094
Vorauszahlungen auf Erbbaurechte	16.000	8.000
Übrige abgegrenzte Erlöse	8.249	4.590
Abgegrenzte Erlöse	41.101	29.913
Gesamt	50.485	36.868
davon kurzfristig	31.914	17.833
davon langfristig	18.571	19.035

21. Eventualschulden

Zum 31. Dezember 2015 sind wie im Vorjahr keine Eventualschulden vorhanden.

22. Betriebsgenehmigung

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat der Flughafen München GmbH am 9. Mai 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 auf-

grund 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 des Innern, für Bau und Verkehr. Die Airlines werden im Rahmen eines Konsultationsverfahrens in den Genehmigungsprozess einbezogen. Im Geschäftsjahr 2014 hatte der Flughafen München eine Entgeltrahmenvereinbarung mit einheitlichen Bestimmungen für alle Luftfahrtgesellschaften getroffen, die die Entwicklung der Luftverkehrsentsgelte bis 2020 absichert.

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 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 variabler Zinsbindung. In geringerem Umfang beeinflussen Wechselkursrisiken Zahlungsmittelströme aus dem internationalen Beratungsgeschäft.

Der Flughafen München begegnet Marktrisiken durch den Abschluss derivativer Finanzinstrumente. Sicherungsgeschäfte werden ausschließlich zu Sicherungszwecken erworben und hauptsächlich zur Absicherung gegen Schwankungen von Zahlungsmittelströmen eingesetzt.

Zur Sicherung von Zahlungsmittelströmen gegen Zinsschwankungen setzt der Flughafen München Zinsswaps ein. Schwankungen von Zahlungsmittelströmen aus Wechselkursschwankungen werden durch Devisentermingeschäfte

eliminiert. 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 plus 100 Basispunkte beziehungsweise minus 25 Basispunkte 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 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.

Unter den oben genannten Annahmen mindert beziehungsweise erhöht eine Parallelverschiebung der Zinsstrukturkurve um plus 100 beziehungsweise minus 25 BP das Gesamt-, Jahres- und sonstige Ergebnis wie folgt:

Zinssensitivitätsanalyse

TEUR	31.12.2015		31.12.2014	
	+100 BP	-25 BP	+100 BP	-25 BP
Gesamtergebnis	27.710	-38.403	42.428	-10.593
davon sonstiges Ergebnis	38.429	-41.083	40.096	-10.023
davon Jahresergebnis	-10.719	2.680	2.332	-570

Die Sensitivitätsanalyse beruht auf den gleichen Annahmen und Methoden wie im Vorjahr.

Wesentliche Wechselkursrisiken resultieren aus Schwankungen des Euro gegenüber dem Omanischen Rial [OMR] und dem US-Dollar [USD]. Aus Wesentlichkeitsgründen wird auf eine Währungssensitivitätsanalyse verzichtet.

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. Dazu 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. Bodenabfertigungsleistungen 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 TEUR 276.143 [31.12.2014: TEUR 158.530].

Eine Konzentration von Kreditrisiken aus Geschäftsbeziehungen mit einzelnen 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 TEUR 464.399 [2014: TEUR 429.569]. Der Flughafen München konnte auf freie Kreditlinien in Höhe von TEUR 213.786 [31.12.2014: TEUR 257.285] zugreifen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die vertraglich vereinbarten Zins- und Tilgungszahlungen der originären und der derivativen Finanzschulden.

Liquiditätsanalyse

31.12.2015	Summe	2016		2017 bis 2020		Nach 2020	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
TEUR							
Personengesellschaften	156.677	0	29	0	0	0	156.648
Gesellschafter	502.573	10.660	491.913	0	0	0	0
Kreditinstitute	2.143.195	24.847	562.083	112.042	485.170	82.399	876.654
Leasingvereinbarungen	468	0	208	0	260	0	0
Lieferungen und Leistungen	72.852	0	54.838	0	18.014	0	0
Sonstige Finanzschulden	54.376	0	47.614	0	6.762	0	0
Originäre Finanzschulden	2.930.141	35.507	1.156.685	112.042	510.206	82.399	1.033.302
Derivative Finanzinstrumente	86.054	27.639	0	51.820	0	6.595	0
Derivative Finanzschulden	86.054	27.639	0	51.820	0	6.595	0

31.12.2014	Summe	2015		2016 bis 2019		Nach 2019	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
TEUR							
Personengesellschaften	161.556	0	27.020	0	29	0	134.507
Gesellschafter	503.311	11.398	491.913	0	0	0	0
Kreditinstitute	2.113.704	32.993	260.278	141.026	638.782	77.492	963.133
Leasingvereinbarungen	893	0	416	0	477	0	0
Lieferungen und Leistungen	60.925	0	49.718	0	11.207	0	0
Sonstige Finanzschulden	49.682	0	44.052	0	5.630	0	0
Originäre Finanzschulden	2.890.071	44.391	873.397	141.026	656.125	77.492	1.097.640
Derivative Finanzinstrumente	107.137	26.870	655	53.433	0	26.179	0
Derivative Finanzschulden	107.137	26.870	655	53.433	0	26.179	0

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:

Zahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit

TEUR	2015	2014
Gesamtergebnis	149.704	67.211
Ergebnisneutrale latente Steuern	4.507	-7.991
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	851	4.682
Absicherung von Zahlungsmittelströmen	-19.650	36.150
Jahresergebnis (EAT)	135.412	100.052
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	-1.136	-637
Ertragsteuern	53.669	65.971
Finanzergebnis	86.894	101.121
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	274.839	266.507
Abschreibungen	214.278	212.206
Zuschreibungen	0	-1.206
Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen ¹⁾	4.670	8.813
Zu-/Abnahme der Vorräte	-1.479	-1.577
Zu-/Abnahme der kurzfristigen Forderungen	-2.795	25.635
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten	14.841	6.218
Zu-/Abnahme der Leistungen an Arbeitnehmer	2.252	748
Zu-/Abnahme der Rückstellungen	4.316	-8.336
Zu-/Abnahme der anderen Aktiva und Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	25.698	17.780
Bruttozahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	536.620	526.788
Saldo aus gezahlten und erhaltenen Ertragsteuern	-72.221	-97.219
Nettozahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	464.399	429.569

¹⁾ Davon Umgliederungen in Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht
TEUR 5.222 (2014: TEUR 5.214)

Im Geschäftsjahr 2014 sind die Gesellschaften MFG Flughafen Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. ALPHA KG, MFG Flughafen Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. BETA KG und MFG Flughafen Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Gamma KG, im Vorjahr ist die Malto Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG aus dem Konsolidierungskreis abgegangen (Kapitel III.3.a). Aufgrund der Entkonsolidierung minderte sich der Bestand an Zahlungsmitteln um TEUR 6.751. Die übrigen Vermögenswerte gingen um TEUR 1.480 und die übrigen Schulden um TEUR 1.474 zurück. Insgesamt ging das Konzernnettovermögen um TEUR 6.757 zurück.

Der Flughafen München erwirbt Immobilien teilweise durch Tauschgeschäfte. Im Geschäftsjahr 2015 wurden Grundstücke und Gebäude mit einem Restbuchwert von TEUR 0 (2014: TEUR 975) als Tauschobjekte für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden mit einem Zugangsbuchwert von TEUR 0 (2014: TEUR 147) hingegeben. Der Ausgleich der Wertdifferenz erfolgte in bar.

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 (Kapitel VII.12). 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 Geschäftsbeziehungen mit Behörden resultierenden Umsätze und Aufwendungen sind für den Konzernabschluss 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). Transaktionen mit diesen Kreditinstituten resultieren aus Finanzschulden (Darlehen) und Derivaten (Zinsswaps).

Transaktionen mit Kreditinstituten, die als nahestehende Unternehmen einzustufen sind

TEUR	2015	2014
Originäre Finanzschulden		
Zinszahlungen	-32.789	-30.903
Tilgungen	-31.064	-114.720
Ziehungen	84.100	108.357
Derivative Finanzschulden		
Zinszahlungen	-20.341	-10.862

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.

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.

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 MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH und die Tochterunternehmen FMV – Flughafen München Versicherungsvermittlungsgesellschaft mbH sowie Munich Airport International Beteiligungs-GmbH 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:

Transaktionen mit Behörden, die als nahestehende Unternehmen einzustufen sind

TEUR	31.12.2015	31.12.2014
Forderungen	1.968	2.913
Verbindlichkeiten	1.370	1.187
Erlöse aus Nutzungsüberlassung	5.847	5.526
Sonstige Erlöse	3.762	3.384
Sonstige Erträge	24	79
Gesamtleistung	9.633	8.989
Materialaufwand	8.945	8.804
Sonstige Aufwendungen	394	362
Aufwendungen	9.339	9.166

Die sonstigen Erlöse betreffen vor allem IT-Leistungen und Instandhaltungen von beweglichen Wirtschaftsgütern. Der Materialaufwand resultiert 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:

Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung

2015	Festgehalt	Tantieme	Gesamt
TEUR			
Dr. Michael Kerkloh	319	170	489
Thomas Weyer	261	142	403
Gesamt	580	312	892

In dem Festgehalt von Dr. Michael Kerkloh sind TEUR 8 Nachzahlung und TEUR 5 Nachzahlung Tantieme für das Jahr 2014 enthalten.

Zusätzlich zu diesen Bezügen erhielten die Mitglieder der Geschäftsführung Sachbezüge, sonstige vertragliche Nebenleistungen sowie eine Einmalzahlung in Höhe von insgesamt TEUR 19 (2014: TEUR 16).

Geschäftsführer erhalten eine betriebliche Rente. Die Rückstellungen für Pensionszusagen an Geschäftsführer betragen TEUR 4.719 (31.12.2014: TEUR 3.910).

Für ehemalige Geschäftsführer und Hinterbliebene sind Rückstellungen für Pensionszusagen in Höhe von TEUR 10.741 (31.12.2014: TEUR 11.093) angesetzt. Die Pensionszahlungen betragen TEUR 753 (2014: TEUR 746).

An die Mitglieder des Aufsichtsrats wurde eine Gesamtvergütung in Höhe von TEUR 24 (2014: TEUR 16) gezahlt.

München, den 20. April 2016

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 in seinen Sitzungen und den Sitzungen seiner Ausschüsse alle wichtigen Angelegenheiten der Gesellschaft beraten und im Rahmen seiner satzungsmäßigen Zuständigkeit die ihm obliegenden Entscheidungen getroffen.

Der von der Geschäftsführung vorgelegte Jahresabschluss zum 31. Dezember 2015 und der Lagebericht der FMG 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 FMG und den Konzernabschluss. Er schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresabschluss der FMG festzustellen und den Konzernabschluss zu billigen.

Den Geschäftsführern und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern spricht der Aufsichtsrat Dank und Anerkennung für die im Geschäftsjahr 2015 geleistete erfolgreiche Arbeit aus.

München, Juni 2016
Für den Aufsichtsrat



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 2015 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 20. April 2016

Deloitte & Touche GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dorn
Wirtschaftsprüfer

ppa. Hehl
Wirtschaftsprüfer

NACHHALTIGE ENTWICKLUNG



Langfristig denken, verantwortungsvoll handeln, transparent kommunizieren: Der Flughafen München berichtet nach höchsten Standards über seine Nachhaltigkeitsleistung.

- 157** Nachhaltigkeitskennzahlen
- 170** GRI G4-Content-Index
- 178** Berichtsprofil
- 180** Unabhängige Prüfbescheinigung



➤ [Download Nachhaltigkeitsprogramm
munic-airport.de/NHprogramm](https://munic-airport.de/NHprogramm)

Nachhaltigkeitskennzahlen

G4-EC1 / Wertschöpfung Ermittlung

Konzern in Mio. €	2015	2014	2013
Umsatzerlöse	1.249,3	1.200,1	1.184,4
Sonstige Erträge	61,4	54,6	46,7
Gesamtleistung	1.310,7	1.254,7	1.231,1
./. Sachaufwendungen	-420,1	-401,0	-413,1
./. Abschreibungen	-214,3	-212,2	-208,9
= Wertschöpfung	676,3	641,5	609,1

G4-EC1 / Wertschöpfung Verteilung

Konzern in Mio. €	2015	2014	2013
Mitarbeiter	400,3	374,3	348,4
Darlehensgeber (saldiert)	86,9	101,1	107,1
Öffentliche Hand	53,7	66,0	55,0
Flughafen München Konzern	135,4	100,1	98,6
= Wertschöpfung	676,3	641,5	609,1

Die Wertschöpfungsrechnung nach IFRS 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 des Konzerns an die öffentliche Hand beinhalten Steuern. Die Zinsen für die Gesellschafterdarlehen sind in der Empfängergruppe Darlehensgeber enthalten. Die sonstigen Erträge beinhalten das Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen. Die Sachaufwendungen umfassen den Materialaufwand und die sonstigen Aufwendungen.

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

A01, A02, A03 / Verkehrszahlen Luftfahrt

	2015	2014	2013
Passagieraufkommen gesamt	40.998.553	39.716.877	38.689.954
Summe gewerblicher Verkehr ¹⁾	40.981.522	39.700.515	38.672.644
Linien- und Charterverkehr	40.961.424	39.679.338	38.650.732
Sonstiger gewerblicher Verkehr ¹⁾	20.098	21.177	21.912
Nicht-gewerblicher Verkehr ¹⁾	17.031	16.362	17.310
Flugzeugbewegungen gesamt	379.911	376.678	381.951
Summe gewerblicher Verkehr ¹⁾	370.348	367.599	372.010
Linien- und Charterverkehr	360.009	357.295	361.779
Sonstiger gewerblicher Verkehr ¹⁾	10.339	10.304	10.231
Allgemeine Luftfahrt (nicht-gewerblicher Verkehr) ¹⁾	9.563	9.079	9.941
Sitzplatzauslastung in %	76,6	75,9	75,2
Cargo-Umschlag			
Geflogene Fracht und Luftpost in t	336.162	309.361	287.809
Verkehrseinheiten [VE] gewerblicher Verkehr	44.234.684	42.686.633	41.432.238

¹⁾ Begriffsdefinitionen siehe Statistischer Jahresbericht 2015, S.41/42

➔ Glossar

A01 / Passagierzahlen (nur gewerblicher Verkehr)

	2015			2014			2013		
	Gesamt	Inland	International	Gesamt	Inland	International	Gesamt	Inland	International
Summe gewerblicher Verkehr	40.981.522	9.585.642	31.395.880	39.700.515	9.356.210	30.344.305	38.672.644	9.379.605	29.293.039
Ankunft	20.474.755	4.771.295	15.703.460	19.832.302	4.660.409	15.171.893	19.296.481	4.659.092	14.637.389
Abflug	20.398.313	4.805.150	15.593.163	19.760.723	4.684.878	15.075.845	19.257.666	4.706.653	14.551.013
Transitpassagiere ¹⁾	108.454	9.197	99.257	107.490	10.923	96.567	118.497	13.860	104.637
Anzahl O&D-Passagiere ²⁾ in Mio.	26,2	-	-	25,0	-	-	23,5	-	-
Anzahl Umsteiger in Mio.	14,8	-	-	14,7	-	-	15,0	-	-
Umsteigeranteil in % ³⁾	36,0	-	-	37	-	-	39	-	-

¹⁾ Transitpassagiere sind Passagiere, die am Flughafen ankommen und ihre Reise mit demselben Flugzeug fortsetzen. Transitpassagiere werden nur bei der Landung gezählt.

²⁾ Origin & Destination-Passagiere sind Passagiere, die ihre Reise am Flughafen beginnen oder beenden.

³⁾ Der Umsteigeranteil wird aus der Fluggastbefragung (abfliegende Passagiere) errechnet.

➤ Web

Detaillierte Angaben zu den Nachtflugbewegungen in den monatlichen Immissionsberichten: munich-airport.de/immissionen

Detaillierte Angaben zur Nachtflugregelung unter: munich-airport.de/nachtflug

A02 / Flugbewegungen ¹⁾

	2015			2014			2013		
	Gesamt	Ankunft	Abflug	Gesamt	Ankunft	Abflug	Gesamt	Ankunft	Abflug
Passagierflüge Linie/Charter	355.565	177.689	177.876	353.326	176.548	176.778	358.019	178.859	179.160
Inland	85.115	42.571	42.544	85.934	42.957	42.977	88.634	44.227	44.407
International	270.450	135.118	135.332	267.392	133.591	133.801	269.385	134.632	134.753
Frachtflüge Linie/Charter	4.001	1.990	2.011	3.507	1.734	1.773	3.298	1.639	1.659
Inland	1.475	772	703	1.426	761	665	1.309	754	555
International	2.526	1.218	1.308	2.081	973	1.108	1.989	885	1.104
Postflüge Linie/Charter	443	222	221	462	230	232	462	231	231
Inland	443	222	221	462	230	232	462	231	231
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Allgemeine Luftfahrt	19.902	10.062	9.840	19.383	9.826	9.557	20.172	10.244	9.928
Inland	8.669	4.395	4.274	8.381	4.219	4.162	9.085	4.694	4.391
International	11.233	5.667	5.566	11.002	5.607	5.395	11.087	5.550	5.537
Summe	379.911	189.963	189.948	376.678	188.338	188.340	381.951	190.973	190.978

¹⁾ Militärflüge werden nicht erhoben.

A03 / Frachttonnage (gewerblicher Umschlag)

In t	2015			2014			2013		
	Frachtumschlag	Ankommende Fracht	Abfliegende Fracht	Frachtumschlag	Ankommende Fracht	Abfliegende Fracht	Frachtumschlag	Ankommende Fracht	Abfliegende Fracht
Reine Frachtflüge	55.668	16.922	38.746	42.264	15.179	27.085	34.459	14.408	20.051
Beiladefracht auf Passagiermaschinen	261.719	108.863	152.856	249.211	103.763	145.447	235.521	99.526	135.995
Summe nach Flügen	317.387	125.785	191.602	291.475	118.942	172.533	269.980	113.934	156.046

Die Anzahl der Beschwerdegründe ist im Vergleich zu 2014 von 1.802 auf 1.807 gestiegen. Bei der Berücksichtigung des Passagierzuwachses um über 1,2 Millionen zeigt sich, dass die ergriffenen Maßnahmen eine positive Wirkung erzielten. Während 2014 auf eine Million Passagiere 45,38 Beschwerden kamen, war im Jahr 2015 ein Rückgang auf 44,09 [-2,8 Prozent] zu verzeichnen. Als Folge von aus dem Dialogmanagement abgeleiteten Optimierungsmaßnahmen reduzierten sich 2015 die kritischen Anregungen bei immer wiederkehrenden Themen. Insbesondere im Bereich Parken ist eine sehr positive Entwicklung zu sehen. Aufgrund der Einrichtung eines eigenen Service Centers für Parkangelegenheiten sind die Beschwerden um 36 Prozent zurückgegangen. In den Bereichen Personen- und Dokumentenkontrolle sowie Wartezeiten ergeben sich wegen des überproportionalen Verkehrswachstums im Terminal 1 noch Handlungsfelder für künftige Verbesserungen. Kurz- und langfristige Ausbauprojekte wie beispielsweise zusätzliche Sicherheitskontrollen oder Terminalerweiterungen sollen dort Abhilfe schaffen.

G4-PR5 / Dialogmanagement

Anzahl der Nennungen	2015	2014	2013
Beschwerden gesamt	1.677	1.450	1.418
Anzahl Beschwerdegründe ¹⁾	1.807	1.802	1.723
Anzahl der Beschwerden bei Top-Themen			
Airline-Angelegenheiten	290	383	351
Wartezeiten	274	234	209
Personenkontrolle	236	187	167
Freundlichkeit Personal	196	190	154
Gepäck	194	187	176
Parken	172	269	290

¹⁾ Eine Beschwerde (= ein Beschwerdeführer) beinhaltet häufig mehrere Beschwerdegründe. Daher ist die Anzahl der Beschwerdegründe höher als die Beschwerdezahl.

G4-PR3 / Einsatzzahlen der Feuerwehr

	2015	2014	2013
Alarmierungen gesamt	3.891	3.587	3.514
Fehlalarme	658	648	754
Anzahl Einsätze	3.233	2.939	2.760
Technische Hilfsleistungen	1.970	1.839	1.754
Sicherheitswachen ¹⁾	1.149	977	902
Brandeinsätze	114	123	104
First-Responder-Einsätze ²⁾	123	859	483

¹⁾ Bereitschaftsdienst, den die Feuerwehr bei bestimmten, besonders gefährlichen Anlässen vor Ort leistet, um beim Eintritt dieser Gefahren sofort eingreifen zu können

²⁾ Erste Hilfe bis zum Eintreffen des öffentlichen Rettungsdienstes

G4-S01 / Spenden und Sponsoring¹⁾

Anteil am Gesamtetat in %	2015	2014	2013
Sport	36	36	33
Soziales	30	31	35
Bildung	17	13	15
Kultur	17	20	17

¹⁾ Das jährliche Sponsoring-Budget ist an den Außenumsatz der FMG gekoppelt.

➔ Web
munich-airport.de/sponsoring

G4-11 / Mitarbeiter mit Tarifverträgen

	2015		2014		2013	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Mitarbeiter mit Tarifverträgen gesamt	8.139	4.191	7.673	4.147	7.430	4.090
Anteil der Gesamtbelegschaft in % ¹⁾	91,40	96,81	89,31	96,89	89,09	96,83

¹⁾ Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Summe der Gesamtbeschäftigten inklusive Auszubildenden, geringfügig Beschäftigten, Leiharbeitnehmern und Praktikanten.

G4-LA12 / Altersstruktur der Mitarbeiter

Konzern	2015						2014		2013	
	Frauen	Anteil in % ²⁾	Männer	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Altersstruktur Mitarbeiter¹⁾										
Unter 30 Jahre	582	7,26	677	8,45	1.259	15,71	1.126	14,83	1.167	15,86
30 bis 50 Jahre	1.577	19,67	2.845	35,49	4.422	55,16	4.168	54,88	4.200	57,08
Über 50 Jahre	544	6,79	1.791	22,34	2.335	29,13	2.301	30,30	1.991	27,06
Gesamt	2.703	33,72	5.313	66,28	8.016	100	7.595	100	7.358	100

FMG	2015						2014		2013	
	Frauen	Anteil in % ²⁾	Männer	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Altersstruktur Mitarbeiter¹⁾										
Unter 30 Jahre	192	4,67	191	4,64	383	9,31	357	8,78	330	8,24
30 bis 50 Jahre	521	12,66	1.710	41,56	2.231	54,22	2.308	56,78	2.344	58,56
Über 50 Jahre	160	3,89	1.341	32,59	1.501	36,48	1.400	34,44	1.329	33,20
Gesamt	873	21,22	3.242	78,78	4.115	100	4.065	100	4.003	100

¹⁾ Stichtag: 31.12.; ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter und ohne Praktikanten

²⁾ Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach ¹⁾.

G4-LA12 / Führungskräfte

Konzern	2015		2014		2013	
		Anteil in %		Anteil in %		Anteil in %
Führungskräfte gesamt	674	8,41¹⁾	637	8,39¹⁾	621	8,44¹⁾
Frauen	169	2,11 ¹⁾	158	2,08 ¹⁾	149	2,03 ¹⁾
Männer	505	6,30 ¹⁾	479	6,31 ¹⁾	472	6,41 ¹⁾
Altersstruktur Führungskräfte						
Unter 30 Jahre	26	3,86 ²⁾	28	4,40 ²⁾	26	4,19 ²⁾
30 bis 50 Jahre	376	55,79 ²⁾	351	55,10 ²⁾	349	56,20 ²⁾
Über 50 Jahre	272	40,36 ²⁾	258	40,50 ²⁾	246	39,61 ²⁾
FMG						
		Anteil in %		Anteil in %		Anteil in %
Führungskräfte gesamt	395	9,60¹⁾	391	9,62¹⁾	377	9,42¹⁾
Frauen	55	1,34 ¹⁾	54	1,33 ¹⁾	44	1,10 ¹⁾
Männer	340	8,26 ¹⁾	337	8,29 ¹⁾	333	8,32 ¹⁾
Altersstruktur Führungskräfte						
Unter 30 Jahre	6	1,52 ²⁾	5	1,28 ²⁾	7	1,86 ²⁾
30 bis 50 Jahre	195	49,37 ²⁾	201	51,41 ²⁾	196	51,99 ²⁾
Über 50 Jahre	194	49,11 ²⁾	185	47,31 ²⁾	174	46,15 ²⁾

¹⁾ Stichtag 31.12.; Anteil der Führungskräfte (bis 4. Führungsebene) an der Anzahl der Gesamtbeschäftigten

²⁾ Anteil der Führungskräfte im Verhältnis zu deren Gesamtzahl

G4-LA3 / Inanspruchnahme von Elternzeit¹⁾

Konzern	2015			2014	2013	FMG	2015			2014	2013
	Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt		Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt
Inanspruchnahme Elternzeit	89	90	179	140	147	Inanspruchnahme Elternzeit	33	55	88	69	54
Inanspruchnahme Elternzeitzeit	26	9	35	10	28	Inanspruchnahme Elternzeitzeit	24	8	32	6	21

¹⁾Zahl der Beschäftigten, die ihre Elternzeit im betreffenden Jahr angetreten haben. Daten ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer und ohne Praktikanten.

G4-LA1 / Mitarbeiterfluktuation: Einstellungen und Austritte¹⁾

Konzern	2015				2014		2013		FMG	2015				2014		2013	
	Einstellungen	Anteil in % ²⁾	Austritte	Anteil in % ²⁾	Einstellungen	Austritte	Einstellungen	Austritte		Einstellungen	Anteil in % ²⁾	Austritte	Anteil in % ²⁾	Einstellungen	Austritte	Einstellungen	Austritte
Einstellungen und Austritte nach Altersklassen								Einstellungen und Austritte nach Altersklassen									
Unter 30 Jahre	650	52,38	414	47,15	478	303	468	300	Unter 30 Jahre	117	56,52	50	28,74	85	43	89	53
30 bis 50 Jahre	491	39,56	302	34,40	370	284	322	240	30 bis 50 Jahre	82	39,61	46	26,44	92	45	69	55
Über 50 Jahre	100	8,06	162	18,45	81	189	69	128	Über 50 Jahre	8	3,86	78	44,83	9	104	9	74
Gesamt	1.241	100	878	100	929	776	859	668	Gesamt	207	100	174	100	186	192	167	182
Einstellungen und Austritte nach Geschlecht								Einstellungen und Austritte nach Geschlecht									
Männlich	790	63,66	490	55,81	499	433	459	373	Männlich	152	73,43	126	72,41	118	155	109	139
Weiblich	451	36,34	388	44,19	430	343	400	295	Weiblich	55	26,57	48	27,59	68	37	58	43

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

²⁾Alle Prozentsätze beziehen sich jeweils auf die Gesamtzahl der Einstellungen beziehungsweise Austritte der Beschäftigten nach ¹⁾.

G4-LA1 / Fluktuationsquote¹⁾

In %	2015		2014		2013	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Fluktuationsquote	10,70	4,14	9,86	4,61	9,15	4,41

¹⁾Die Fluktuationsquote spiegelt das Verhältnis der Austritte zu den Beschäftigten (inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer und ohne Praktikanten) zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres wider.

G4-LA9 / Durchschnittliche Weiterbildungsstunden¹⁾

	2015		2014		2013	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Anzahl der durchschnittlichen Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter	15,01	11,21	13,97	10,20	12,45	7,93
Pro männlichem Mitarbeiter	16,48	12,62	15,01	11,00	12,85	8,56
Pro weiblicher Mitarbeiterin	12,08	5,99	12,15	7,26	9,59	5,41
Pro Führungskraft ²⁾	17,67	7,58	10,59	8,03	15,15	11,7
Pro Mitarbeiter (ohne Führungsverantwortung)	18,47	11,59	18,09	10,47	15,58	7,54

¹⁾Durchschnittliche Fortbildungs-, Schulungs- und Seminarstunden (exklusive Luftsicherheitsschulung) pro Beschäftigtem (ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer und ohne Praktikanten) zum Stichtag 31. Dezember, exklusive Terminal 2 oHG

²⁾Führungskräfte der 2. bis 4. Ebene

G4-LA6, G4-LA7 / Arbeitssicherheit und Gesundheit

Konzern ¹⁾	2015	2014	2013
Unfallstatistik²⁾			
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	235	177	231
Dadurch Ausfalltage	4.778	4.443	4.703
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0
1.000-Mann-Quote ³⁾	31,44	24,82	33,19
Mitarbeiter in der Bodenabfertigung⁴⁾			
Unfallstatistik²⁾			
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	106	89	113
Dadurch Ausfalltage	2.688	2.791	2.900
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0
1.000-Mann-Quote ³⁾	52,49	49,88	62,71

FMG ¹⁾	2015	2014	2013
Unfallstatistik²⁾			
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	84	78	105
Dadurch Ausfalltage	2.492	2.533	2.455
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0
1.000-Mann-Quote ³⁾	21,98	20,73	28,55

Ein Schwerpunkt der Arbeitssicherheitsmaßnahmen liegt beim Flughafen München auf dem Bereich Flugzeugabfertigung am Boden. Daher veröffentlicht die FMG eine zusätzliche Unfallstatistik für Mitarbeiter, die in der Flugzeugabfertigung tätig sind.

¹⁾ Inklusive Auszubildenden, geringfügig Beschäftigten, Leiharbeitnehmern und 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 Arbeitsunfälle * 1.000 / tatsächlich geleistete Mitarbeiterkapazitäten (MAK) im Jahresdurchschnitt

⁴⁾ Mitarbeiter in der Bodenabfertigung mit Betriebszugehörigkeit FMG, Beschäftigte der AeroGround sowie bei AeroGround beschäftigte Leiharbeitnehmer

G4-LA6 / Krankenstand¹⁾

Konzern ²⁾	2015			2014	2013
	Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt
In %					
Krankheitsquote ³⁾	6,89	8,05	7,71	6,74	5,51

FMG	2015			2014	2013
	Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt
In %					
Krankheitsquote ³⁾	5,62	8,83	8,22	7,03	7,42

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

²⁾ Daten bis 2014 exklusive CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH

³⁾ Krankstunden im Verhältnis zu den zu leistenden Sollstunden, inklusive Reha, Kur, Heilverfahren etc.; bezieht sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach¹⁾.

G4-LA6, G4-LA7 / Berufskrankheiten^{1),2)}

In %	2015		2014		2013	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Anzeige von Berufskrankheiten	5	5	7	6	9	7

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

²⁾ Daten bis 2014 exklusive CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH

G4-LA12 / Beschäftigung behinderter Mitarbeiter

Konzern	2015	2014	2013	FMG	2015	2014	2013
	Anzahl beschäftigter Mitarbeiter mit Einschränkung ¹⁾	644	634		585	Anzahl beschäftigter Mitarbeiter mit Einschränkung ¹⁾	483
Schwerbehindertenquote in % ²⁾	7,06	8,35	7,96	Schwerbehindertenquote in % ²⁾	11,39	11,83	11,67

¹⁾ Grad der Behinderung mindestens 30 im Sinne der Gleichstellung gemäß Sozialgesetzbuch IX

²⁾ Anteil von Mitarbeitern mit Einschränkung nach¹⁾ an den durchschnittlichen Gesamtbeschäftigten inklusive Auszubildenden, inklusive geringfügig Beschäftigten, exklusive Leiharbeitnehmern und exklusive Praktikanten

G4-LA12 / Nationalitäten¹⁾

Konzern	2015				2014		2013		FMG	2015				2014		2013	
	Frauen	Männer	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾		Frauen	Männer	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Verteilung nach Nationalitäten gesamt			8.285		7.861		7.624		Verteilung nach Nationalitäten gesamt			4.261		4.209		4.153	
Deutsche Staatsangehörigkeit	2.349	4.426	6.775	81,77	6.539	83,18	6.406	84,02	Deutsche Staatsangehörigkeit	891	2.915	3.806	89,32	3.755	89,21	3.689	88,83
Ausländische Staatsangehörigkeit	498	1.012	1.510	18,23	1.322	16,82	1.218	15,98	Ausländische Staatsangehörigkeit	50	405	455	10,68	454	10,79	464	11,17
Verteilung der am meisten vertretenen ausländischen Nationalitäten									Verteilung der am meisten vertretenen ausländischen Nationalitäten								
Türkei	38	394	432	5,21	412	5,24	415	5,44	Türkei	1	269	270	6,34	272	6,46	287	6,91
Italien	30	78	108	1,30	91	1,16	84	1,10	Österreich	7	24	31	0,73	28	0,67	29	0,70
Rumänien	40	37	77	0,93	53	0,67	33	0,43	Italien	7	22	29	0,68	29	0,69	30	0,72
Griechenland	20	46	66	0,80	49	0,62	48	0,63	Griechenland	3	14	17	0,40	16	0,38	15	0,36
Österreich	21	44	65	0,78	58	0,74	57	0,75	Kosovo	0	11	11	0,26	11	0,26	10	0,24

¹⁾ Stichtag: 31.12.: Gesamtbeschäftigte inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter und ohne Praktikanten

²⁾ Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach ¹⁾.

G4-10, G4-LA1 / Wohnsitz der Beschäftigten¹⁾

Landkreise	2015				2014		2013	
	Konzern	Anteil in % ²⁾	FMG	Anteil in % ²⁾	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Freising	2.077	25,07	845	19,83	1.892	809	1.857	798
Erding	1.809	21,83	1.052	24,69	1.716	1.035	1.696	1.044
München	1.702	20,54	716	16,80	1.605	717	1.486	687
Landshut	1.168	14,10	649	15,23	1.120	656	1.056	635
Pfaffenhofen	141	1,70	87	2,04	175	87	126	83
Anderer Landkreis	1.388	16,75	912	21,40	1.353	905	1.403	906
Gesamt	8.285	100	4.261	100	7.861	4.209	7.624	4.153

¹⁾ Anzahl der Gesamtbeschäftigten inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter und ohne Praktikanten, die im jeweiligen Landkreis zum Stichtag 31. Dezember ihren Wohnsitz hatten.

²⁾ Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach ¹⁾.

G4-EN1, G4-EN2, A06 / Eingesetzte Enteisungsmittel¹⁾

	2014/2015	2013/2014	2012/2013
Betriebsflächenenteiser in t ²⁾	3.067	1.097	5.251
Flugzeugenteisungsmittel [Safewing Typ I] in m ³	4.107	1.959	7.762
Flugzeugenteisungsmittel [Safewing Typ IV] in m ³	919	391	2.215
Recyclingquote des verwendeten Enteisungsmittels Typ I in %	68	59	71
Einsatztage Winterdienst	57	38	72

¹⁾ Datenbasis saisonbedingt/Schwankungen im Jahresvergleich gehen einher mit der Wetterlage im Winter.

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, 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.

G4-EN1, G4-EN3, G4-EN4, G4-EN6, G4-EN15, G4-EN16, G4-EN17, G4-EN30 / Energieverbrauch und Emissionen¹⁾

	2015			2014			2013		
	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	601.146	166.985	33.352	706.119	196.144	39.168	717.271	199.242	39.665
Erdgas Gas-Otto-Aggregate BHKW	608.234	168.954	33.745	466.906	129.696	25.899	440.250	122.292	24.346
Erdgas Heizkesselanlage	11.956	3.321	663	11.059	3.072	613	8.491	2.359	470
Heizöl Gas-Diesel-Aggregate	62.086	17.246	4.601	75.841	21.067	5.620	78.416	21.782	5.811
Heizöl Kesselanlage	140	39	11	113	31	8	105	29	8
Flüssiggas	3.956	1.099	256	4.041	1.123	262	4.039	1.122	261
Heizöl Notstromaggregate	1.958	544	145	1.582	439	117	1.359	377	101
Erdgasverbrauch EFM ²⁾	9.943	2.762	552	3.702	1.028	205	14.437	4.010	798
Diesel- und Ottokraftstoff	154.764	42.990	11.503	141.296	39.249	10.446	160.690	44.636	11.894
Gesamt Scope 1	1.454.184	403.940	84.826	1.410.660	391.850	82.339	1.425.057	395.849	83.353
Scope 2: Indirekter Energieverbrauch/Emissionen³⁾									
Stromfremdbezug ⁴⁾	292.421	81.228	49.468	299.600	83.222	49.517	319.796	88.832	53.388
Fernwärmebezug ⁵⁾	128.527	35.702	3.802	86.458	24.016	2.558	129.899	36.083	3.843
Erdgasbezug ⁶⁾	34.160	9.489	1.895	6.070	1.686	337	8.485	2.357	469
Stromlieferung an externe Unternehmen ⁷⁾	-207.407	-57.613	-35.086	-209.260	-58.128	-34.586	-214.316	-59.532	-35.779
Wärmelieferung an externe Unternehmen	-139.057	-38.627	-7.054	-138.630	-38.508	-7.311	-159.796	-44.388	-8.232
Kältelieferung an externe Unternehmen	-21.380	-5.939	-725	-17.821	-4.950	-589	-10.869	-3.019	-362
Erdgaslieferung an externe Unternehmen	-34.160	-9.489	-1.895	-6.070	-1.686	-337	-8.485	-2.357	-469
Stromfremdbezug Durchleitung ⁸⁾	37.865	10.518	6.406	38.415	10.671	6.349	23.747	6.596	3.964
Gesamt Scope 2^{3a)}	9)	9)	16.811	9)	9)	15.938	9)	9)	16.822
Scope 3: Anderer indirekter Energieverbrauch/Emissionen (durch Dritte)	10)	10)		10)	10)		10)	10)	
Strombezug externer Unternehmen	-	-	35.086	-	-	34.586	-	-	35.779
Wärmebezug externer Unternehmen	-	-	7.054	-	-	7.311	-	-	8.232
Kältebezug externer Unternehmen	-	-	725	-	-	589	-	-	362
Erdgasbezug externer Unternehmen	-	-	1.895	-	-	337	-	-	469
Kraftstoffe für externe Unternehmen	-	-	6.806	-	-	7.135	-	-	7.458
Zwischensumme	9)	9)	51.565			49.958			52.301
Summe des jährlich beeinflussbaren CO₂-Ausstoßes¹¹⁾			153.202			148.234			152.476
Flugverkehr (LTO-Zyklus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Take-off (Start)	-	-	52.614	-	-	51.052	-	-	48.838
Climb-out (Steigflug)	-	-	89.241	-	-	87.605	-	-	85.020
Idle (Fahrten auf dem Vorfeld)	-	-	152.431	-	-	145.124	-	-	150.354
Approach (Landeansatz)	-	-	108.362	-	-	105.430	-	-	101.901
APU	-	-	42.256	-	-	41.592	-	-	40.129
Triebwerksprobeläufe	-	-	640	-	-	997	-	-	1.400
Zubringerverkehr ¹²⁾	-	-	40.176	-	-	39.247	-	-	39.732
Gesamt Scope 3			537.285			521.005			519.675

¹⁾ Erhebung und Ausweis auf Basis des GHG-Protokolls WRI/WBCSD Greenhouse Gas Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard. Anwendung des Prinzips operativer Kontrolle. Umrechnungsparameter, wie insbesondere Heizwerte und Emissionsfaktoren, soweit sie dem Emissionshandel unterliegen, werden gemäß den Vorgaben der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) ermittelt. Übrige Umrechnungsparameter basieren auf den entsprechenden aktuellsten Veröffentlichungen des Umweltbundesamts (UBA).

²⁾ EFM: Gesellschaft für Enteisfen und Flugzeugschleppen am Flughafen München; assoziiertes Unternehmen

³⁾ Ausweis der Scope 2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance (2015) nach der Methode »Location based« auf Basis von BRD-Inlandsverbrauchs-, Strommix- und Fernwärmemix-Emissionsfaktoren. Netto-Scope-2-Emissionen mit spezifischen Emissionsfaktoren betragen für Strom 0,609 kg/kWh und für fossile Fernwärme 0,213 kg/kWh (50% Biomasse-Anteil). Der gesamte Fernwärmebezug besteht zu 50% aus fossiler Fernwärme und zu 50% aus Fernwärme aus Biomasse mit dem spezifischen Emissionsfaktor von 0 kg/kWh.

⁴⁾ 27,8% Strom aus erneuerbaren Energien (Stand 2014 nach §42 EnWG)

⁵⁾ 50% der Fernwärme wird aus Biomasse direkt aus dem Biomasse-Heizwerk am Standort Zolling bezogen.

⁶⁾ Reiner Erdgasbezug (Bezugsjahr 2015), keine erneuerbaren Energien

⁷⁾ Inklusive Durchleitungsmengen an externe Unternehmen

⁸⁾ Gesamte Durchleitungsmengen an externe Unternehmen und Töchter. Es wurde der gleiche spezifische Emissionsfaktor verwendet, der auch beim Stromfremdbezug angewendet wird.

⁹⁾ Aus physikalischen Gründen ist es nicht sinnvoll, Wärme, Kälte und Strom in Energieeinheiten zu addieren. Die Summe ist nur sehr eingeschränkt aussagekräftig.

¹⁰⁾ Keine Angabe, da Werte nicht für alle Positionen ausweisbar sind

¹¹⁾ Summe aus Scope 1, Scope 2 und der Zwischensumme Scope 3a; dieser Wert ist der Vergleichswert für den Richtwert aus dem Basisjahr von 2005 mit 162.046 Tonnen. Trotz der Ausbaupläne und des zu erwartenden Wachstums darf der CO₂-Richtwert nicht überschritten werden.

¹²⁾ Zubringerverkehr umfasst den durch Passagiere, Besucher und Mitarbeiter verursachten Straßenverkehr. Der Wert wurde mit LASPORT-Berechnungen unter Ansatz des LTO-Zyklus ermittelt.

¹³⁾ Scope 2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance (2015) nach der Methode »Market based« ergeben 11.608 t CO₂. Basis ist der Emissionsfaktor von 0,451 kg/kWh für das Netz im Flughafen München. Die anderen Emissionsfaktoren bleiben unverändert gegenüber Fußnote 3.

**G4-EN7, G4-EN15, G4-EN16, G4-EN19 /
Stromerzeugung und -bezug**

Der Flughafen München produziert rund 80 Prozent seiner benötigten Jahresheizwärme im konzerneigenen Blockheizkraftwerk. Bis auf eine minimale Menge, die in Spitzenkesseln erzeugt wird, bezieht der Flughafen den restlichen Bedarf an Heizwärme bei der Fernwärmeversorgung Freising. 50 Prozent dieser zugekauften Fernwärme – also etwa 18 Gigawattstunden [GWh] – werden seit Anfang 2011 von einem Biomasse-Heizkraftwerk am Standort Zolling bezogen. Der Bezug ist über eine langfristige Option für die nächsten Jahre gesichert. Diese aus Biomasse gewonnene Fernwärme ist regenerativ sowie klimaneutral und senkt den CO₂-Ausstoß um rund 3.800 Tonnen pro Jahr.

→ Glossar

→ Glossar

G4-EN5 / Energieintensitätskoeffizient¹⁾

In kWh/Passagier	2015	2014	2013
Stromverbrauch	5,42	5,59	5,95

¹⁾ Der Stromverbrauch ist für mehr als 2/3 der gesamten CO₂-Emissionen verantwortlich, die durch energieinduzierte Prozesse des Flughafens verursacht werden (ohne Emissionen der Airlines). Außerdem ist er nur sehr schwach an die Klimabedingungen geknüpft. Daher ist der Strombedarf pro Passagier die aussagekräftigste energetische Kennzahl am Flughafen München. Als Stromverbrauch wird der gesamte Stromverbrauch aller Gebäude und Anlagen inklusive durchgeleiteter Strommengen gezählt, die auf dem Campus des Flughafens betrieben werden. Eingeschlossen sind dabei die Verbräuche der FMG und ihrer Töchter, die Verbräuche externer Unternehmen sowie alle Verluste auf der Niederspannungsebene.

G4-EN18 / Intensität der Treibhausgasemissionen²⁾

In kg/Passagier	2015	2014	2013
CO ₂ -Emissionen	3,74	3,73	3,94

²⁾ Die CO₂-Emission pro Passagier ermöglicht eine physikalisch sinnvolle Addition der verschiedenen Formen von Primär- und Sekundärenergien, die am Flughafen eingesetzt werden, in Relation zu den Passagierzahlen. Es werden die CO₂-Emissionen von Scope 1 und 2 addiert, sowie die Verbräuche von Strom, Wärme, Kälte, Erdgas und Kraftstoffe externer Unternehmen. Die Bilanz umfasst damit alle Emissionen, die durch die Vorgabe des CO₂-neutralen Wachstums nicht überschritten werden dürfen.

G4-EN17, G4-EN20, G4-EN30 / Andere Treibhausgasemissionen¹⁾

SF ₆ , CH ₄ , N ₂ O in CO ₂ -Äquivalent [t]	2015	2014	2013
LTO-Zyklus	4.061	3.849	3.818
Zubringerverkehr ²⁾	389	383	331
APU ³⁾	426	412	397
Triebwerksprobelauf ³⁾	6	10	13
Kleingeräte in Gebäuden	409	189	78
Mobile Anlagen [Kfz]	149	42	62

¹⁾ Bei einem Schaden in einer Schaltanlage sind 1,1 kg Schwefelhexafluorid teilweise oder vollständig verbrannt entwichen.

²⁾ Zubringerverkehr umfasst den durch Passagiere, Besucher und Pendler im Flughafenbereich verursachten Verkehr.

³⁾ Zahlen geschätzt

G4-EN21, A05 / Gemessene Schadstoffkonzentrationen

In µg/m³	Aktueller gesetzlicher Jahresgrenzwert	2015	2014	2013
		NO ₂ -Konzentration (Stickstoffdioxid)	20	22
SO ₂ -Konzentration (Schwefeldioxid) ¹⁾	20	2	2	3
PM ₁₀ -Konzentration (Feinstaub)	40	15	15	16
PM _{2,5} -Konzentration	25	11	11	13

¹⁾Für SO₂ gibt es keinen gesetzlichen Jahresgrenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Der Immissionswert der Verwaltungsvorschrift TA Luft zum Schutz der menschlichen Gesundheit beträgt 50µg/m³, ist also höher als der hier angegebene gesetzliche Grenzwert für den Schutz der Vegetation. Dieser Grenzwert ist streng genommen nur abseits von Ballungsräumen oder großen Verkehrsanlagen anwendbar. Solange sowohl dieser Wert wie auch der Grenzwert der TA Luft unterschritten werden, besteht im Sinne einer Worst-Case-Abschätzung auch keine Gefahr für die menschliche Gesundheit.

G4-EN21, G4-EN30, A05 / Emittierte Luftschadstoffe

In t	2015	2014	2013
	NO _x – Luftverkehr (LTO-Zyklus)	1.450,3	1.401,0
NO _x – Zubringerverkehr ¹⁾	91,3	92,0	107,9
SO _x – Luftverkehr (LTO-Zyklus)	102,1	99,0	97,9
SO _x – Zubringerverkehr ¹⁾	0,2	0,2	0,2
PM ₁₀ – Luftverkehr (LTO-Zyklus)	11,8	11,5	12,0
PM _{2,5} – Zubringerverkehr ¹⁾	1,5	1,5	2,3

¹⁾Zubringerverkehr umfasst den durch Passagiere, Besucher und Pendler im Flughafenbereich verursachten Verkehr.

G4-EN8 / Gesamt-Frischwasserverbrauch^{1), 2)}

	2015	2014	2013
Menge des vom Wasserversorger bezogenen Wassers in m³	1.042.166	991.575	1.000.558
Wasserverbrauch pro 1.000 Verkehrseinheiten in l	23,6	23,2	24,1

¹⁾ Enthalten sind alle Unternehmen am Campus.

²⁾ Herleitung der Werte: Wasserzählung in m³ gemessen an den Trinkwassereinspeisestellen (Übergabestellen) vom Zweckverband an den Flughafen München

G4-EN22 / Gesamt-Abwassereinspeisung^{1), 2)}

	2015	2014	2013
Gesamt-Abwassereinspeisung des Flughafens München in die Kläranlage in m³	2.344.085	1.963.719	2.464.802
Abwasserverbrauch pro 1.000 Verkehrseinheiten in l	53,0	46,0	59,5

¹⁾ Enthalten sind alle Unternehmen am Campus.

²⁾ Das in die Kläranlage eingespeiste Abwasser setzt sich aus häuslichem Abwasser, Enteisierungswasser und Regenwasser zusammen.

G4-EN8, G4-EN9 / Wasserquellen

Das für den Münchner Flughafen benötigte Trinkwasser wird vom Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain über sieben 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.

➤ Web
moosrain.de/verband/daten-fakten

G4-EN26, A04 / Gewässerproben

Nach den Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses muss der Flughafen München die bestehenden wasserwirtschaftlichen Verhältnisse im Umgriff des Flughafens untersuchen. Die Beweissicherung des Grundwassers in quantitativer (Wasserstand) und qualitativer (Wasserqualität) Hinsicht ist dabei von besonderer Bedeutung. Die FMG ermittelt den Wasserstand kontinuierlich an über 300 Grundwasser- und 17 Oberflächen-gewässermessstellen. Die Qualitätsbestimmung erfolgt an 18 Grundwassermessstellen und an elf Oberflächen-gewässermessstellen. Alle durchgeführten Maßnahmen werden in einem Bericht zusammengefasst dargestellt, bewertet und der Wasserbehörde vorgelegt.

➤ Web
azv-em.de

G4-EN23, G4-EN28 / Abfall¹⁾

In t	2015	2014	2013	Ort der Entsorgung und Verwertung
Recycling				
Papier, Pappe, Kartonagen (PPK) aus Flugzeugen ²⁾	-	-	-	Sortieranlagen, Papierfabrik München/ Schrobenhausen (Altpapierrecycling)
Papier, Pappe, Kartonagen (PPK) aus Gebäuden	1.653	1.673	1.589	
Gemischte Wertstoffe/Abfall zur Verwertung aus Gebäuden	2.993	3.003	2.981	
Mischglas	165	168	169	
Holz	294	241	267	Sortieranlagen, Recyclingfachbetriebe Eitting, Schwaig, Moosburg, München (Recycling)
Sperrmüll	407	489	400	
Metallschrott mit Elektroschrottanteil	279	282	286	
Restliche Wertstoffe ³⁾	189	180	111	
Summe Recycling	5.980	6.036	5.803	
Sonstige Verwertung (stoffliche/energetische Verwertung)				
Speisereste ⁴⁾	843	872	836	Biogasanlage (Energiegewinnung)
Abfall aus der Flugzeugkabineninnenreinigung ⁵⁾	-	-	-	
Abfall zur Beseitigung/unzulässige Flüssigkeiten (Terminalbereiche)	167	171	179	Heizkraftwerk München Nord (Energiegewinnung)
Abfall zur Beseitigung aus Gebäuden	513	553	533	
Bauschutt/Betonabbruch	703	810	1.026	Verwertungs-/Entsorgungsfachbetrieb (stoffliche Verwertung/Grubenverfüllung)
Gefährliche Abfälle (nur FMG-Anteil, ohne Mineralwolle)	276	278	305	Verwertungs-/Entsorgungsfachbetriebe (stoffliche Verwertung) beziehungsweise GSB-Sonderabfallent- sorgung München, Ebenhausen (Energiegewinnung, Sekundärbrennstoffe)
davon unterliegen ADR (=Gefahrgut) ⁶⁾	186	190	254	
Restliche Abfallstoffe ⁷⁾	429	275	260	
Summe stoffliche Verwertung	2.931	2.959	3.139	
Entsorgung in Deponie				
Dämmstoffe (Mineralwolle) ⁸⁾	186	23	5	Deponie Spitzlberg, Landshut
Summe Deponie	186	23	5	
Gesamtmenge	9.097	9.018	8.947	

¹⁾ Alle Mengenangaben beziehen sich ausschließlich auf die von der FMG-Abfallwirtschaft organisierten Entsorgungsprozesse. Das bezieht sich auf die ausgewiesene Gesamtsumme (2015: 9.097 t).

²⁾ Die Entsorgungsleistung erfolgt nicht mehr durch die FMG-Abfallwirtschaft. Die Entsorgungs- und Transportleistungen wurden im April 2011 an einen externen Entsorgungsbetrieb übergeben.

³⁾ Zum Beispiel Folien, Leichtverpackungen

⁴⁾ Ohne Allresto (Ausnahme: im Terminal 2)

⁵⁾ Die Abfallmengen aus der Flugzeugkabineninnenreinigung sowie dem Cateringrücklauf werden entsprechend EG-Verordnung 1069/2009 von einem Entsorgungsfachbetrieb in der Müllverbrennungsanlage/im Heizkraftwerk München Nord beseitigt. Die Entsorgungsleistung liegt nicht mehr im Verantwortungsbereich der FMG und wird seit Januar 2011 von einem Entsorgungsfachbetrieb im Namen und Auftrag des Zweckverbands Tierkörperbeseitigung Erding durchgeführt.

⁶⁾ ADR [Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route]: Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

⁷⁾ Zum Beispiel Startbahnabrieb, Kehricht, Altreifen. Mengensteigerung zu Vorjahren aufgrund von Gebäude-/Dachsanierungsarbeiten (Glasbauelemente, Asphalt)

⁸⁾ Dämmstoffe, die beim beauftragten Entsorgungsfachbetrieb im Auftrag des Landkreises Freising gesammelt und der fachgerechten Beseitigung (Deponie) zugeführt wurden. Mengensteigerung aufgrund von Gebäude-/Dachsanierungsarbeiten (Mineralwolle)

G4-EN25 / Gefahrgut: Kontrollen und Schulungen

Am Flughafen München fallen betriebsbedingt wasser- und umweltgefährdende Stoffe an, die abtransportiert werden müssen und dann als Gefahrgut deklariert werden. 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. Im Berichtsjahr 2015 wurden insgesamt 186 Tonnen Abfall (Vorjahr: 190 Tonnen) als deklariertes Gefahrgut zur Entsorgung transportiert.

A07, G4-EN30 / Gemessener Lärm¹⁾

In dB[A]	2015		2014		2013	
	Nacht ²⁾	Tag	Nacht ²⁾	Tag	Nacht ²⁾	Tag
Messstelle [nächstgelegene Gemeinde]						
Brandstahl [Gde. Hallbergmoos]	49	58	49	58	49	58
Pallhausen [Stadt Freising]	44	55	44	55	43	55
Reisen [Gde. Eitting]	48	56	49	56	49	55
Viehlaßmoos [Gde. Berglern]	45	55	46	55	44	55

¹⁾ Dauerschallpegel Leq3 der sechs verkehrsreichsten Monate an vier, jeweils an den Hauptabflugrichtungen gelegenen Fluglärmmessstellen in dB[A]

²⁾ Zeitraum von 22 bis 6 Uhr

G4-S011 / Lärmbeschwerden

	2015	2014	2013
Eingegangene telefonische Lärmbeschwerden	174	338	442
Beschwerdeführer	94	110	97

A07 / Bevölkerungsentwicklung in den angrenzenden Gemeinden¹⁾

Anzahl Einwohner	2014	2013	2012
Stadt Freising [Landkreis Freising]	45.857	45.806	45.227
Marzling [Landkreis Freising]	3.142	3.094	3.031
Oberding [Landkreis Erding]	5.975	5.838	5.695
Hallbergmoos [Landkreis Freising]	10.364	10.084	9.765

¹⁾ Stichtag ist jeweils der 31.12.

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung – Statistikatlas Bayern. Die Daten für 2015 lagen zum Zeitpunkt der Drucklegung des Berichts noch nicht vor.

G4-9, G4-EN11, G4-EN13 / Flughafen-»Ökoflächen«¹⁾ außerhalb des Flughafenzauns

In ha	2015	2014	2013
Zusätzliche »Ökoflächen« gesamt	746	745	728
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Zone III	374	370	353
Flughafenrandzone, Zone II	250	250	250
Ökokonto für zukünftige Ausbaumaßnahmen	122	125	125

¹⁾ Grünflächen der Zone II und III, die von der Flughafen München GmbH naturschutzfachlich entwickelt oder gepflegt werden (im Gegensatz zu landwirtschaftlichen Pachtflächen oder sonstigen Immobilien)

→ Lärmmessstellen
Seite 76

G4-PR3 / Verteilung der Betriebsrichtungen West und Ost

	Richtung Westen 2015		Richtung Osten 2015	
	Starts	Landungen	Starts	Landungen
Flugbewegungen gesamt¹⁾, absolut	242.200		134.670	
Flugbewegungen gesamt¹⁾, in %	64		36	
Nordbahn	53.489	66.270	32.391	35.004
Südbahn	67.443	54.998	35.106	32.169

¹⁾ Ohne Hubschrauber

Quelle: Immissionsberichte Januar bis Dezember 2015

Die Verteilung der Betriebsrichtung, also die Entscheidung, ob die Flugzeuge in Richtung Westen oder Osten starten und landen, hängt von den Windverhältnissen ab. Denn Starts und Landungen erfolgen immer gegen die vorherrschende Windrichtung. Außerdem achtet die FMG bei der Nutzung des Bahnsystems darauf, dass Nord- und Südbahn zu gleichen Teilen ausgelastet sind.

GRI G4-Content-Index



Legende

Externe Prüfung

- ✓ KPMG: betriebswirtschaftliche Prüfung bezüglich ausgewählter Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung durch KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
- ✓ Intechnica Cert: Prüfung durch Intechnica Cert GmbH im Rahmen der Validierung der Umwelterklärung

DNK

Bestandteil des Deutschen Nachhaltigkeitskodex

Allgemeine Standardangaben		Seitenverweise	Kommentare und Online-Ergänzungen	Externe Prüfung
Strategie und Analyse				
G4-1	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden	8-9		-
G4-2	Auswirkungen der Geschäftstätigkeit sowie Chancen und Risiken	24-25, 28, 97-105		-
Organisationsprofil				
G4-3	Name der Organisation		Flughafen München GmbH (FMG), Flughafen München Konzern	-
G4-4	Wichtigste Marken, Produkte beziehungsweise Dienstleistungen	11, 34-45, 85-87		-
G4-5	Hauptsitz der Organisation		München, Deutschland	-
G4-6	Länder der Geschäftstätigkeit		Deutschland	-
G4-7	Eigentümerstruktur und Rechtsform	81		-
G4-8	Märkte	34-45	Informationen zu Flugbewegungen auch im statistischen Jahresbericht unter: munich-airport.de/statistik	-
G4-9	Größe der Organisation	2, 4-5, 36, 51, 94, 165	Zielflughäfen und Luftfahrtgesellschaften, die den Flughafen München im Berichtsjahr angefliegen haben, werden im statistischen Jahresbericht veröffentlicht unter: 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 Angaben zur Minimum Connecting Time: munich-airport.de/de/consumer/fluginfo/transit/easyOrient	-
G4-10	Mitarbeiterstruktur	160, 164		✓
G4-11	Mitarbeiter mit Tarifverträgen	57-58, 161		✓
G4-12	Beschreibung der Liefer- und Leistungsbeziehungen	52-54		-
G4-13	Wesentliche Veränderungen der Größe, Struktur, Eigentumsverhältnisse	53, 83-84		-
G4-14	Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips	37-38, 84-85, 99-104		-
G4-15	Extern entwickelte Vereinbarungen, Prinzipien und Initiativen	10, 69-70, 178-179, 182-183		-
G4-16	Mitgliedschaften	27, 47-51	munich-airport.de/de/company/dialog/partner/mitgliedschaften	-

Allgemeine Standardangaben		Seitenverweise	Kommentare und Online-Ergänzungen	Externe Prüfung
Wesentlichkeit und Berichtsgrenzen				
G4-17	Liste konsolidierter Unternehmen	84		-
G4-18	Verfahren zur Festlegung der Berichtsinhalte	28-29, 47, 178		✓ 180-181
G4-19	Wesentliche Aspekte	28, 178		✓ 180-181
G4-20	Wesentliche Aspekte innerhalb der Organisation	178		✓ 180-181
G4-21	Wesentliche Aspekte außerhalb der Organisation	178		✓ 180-181
G4-22	Auswirkungen durch neue Darstellung von Informationen	179		-
G4-23	Änderungen des Umfangs, der Berichtsgrenzen oder der verwendeten Messmethoden	179		-
Dialog und Anspruchsgruppen				
G4-24	Übersicht der Anspruchsgruppen	47	munich-airport.de/stakeholder	-
G4-25	Identifizierung der Anspruchsgruppen	47	munich-airport.de/stakeholder	-
G4-26	Einbeziehung der Anspruchsgruppen	28, 46-47, 57	munich-airport.de/stakeholder	✓ 180-181
G4-27 DNK	Berücksichtigung zentraler Anliegen der Anspruchsgruppen	27, 77	munich-airport.de/stakeholder	✓ 180-181
Berichtsparameter				
G4-28	Berichtszeitraum		Kalenderjahr 2015	-
G4-29	Veröffentlichung des letzten Berichts		August 2015	-
G4-30	Berichtszyklus		jährlich	-
G4-31	Ansprechpartner	185		-
G4-32	GRI G4-Content-Index	170-177, 178		-
G4-33	Externe Prüfung	155, 180-181	munich-airport.de/de/company/umwelt/management/emas/index.jsp	-
Governance				
G4-34	Führungsstruktur der Organisation	81-82, 99-100		-
G4-35	Prozess der Bevollmächtigung für Nachhaltigkeitsthemen	24-25, 27-29, 81-82	munich-airport.de/NHprogramm	-
G4-36	Position mit Verantwortung für Nachhaltigkeitsthemen	27-29	munich-airport.de/NHprogramm	-
G4-37	Mechanismen für Empfehlungen von Anteilseignern und Mitarbeitern an das höchste Leitungsorgan	27-28, 47, 57, 81-82		-
G4-38	Zusammensetzung des höchsten Leitungsorgans	81-82		-
G4-39	Unabhängigkeit des Aufsichtsratsvorsitzenden	81-82		-

Allgemeine Standardangaben		Seitenverweise	Kommentare und Online-Ergänzungen	Externe Prüfung
G4-40	Auswahlverfahren der Mitglieder des höchsten Leitungsorgans	81-82	Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der FMG ergibt sich aus den Bestimmungen des MitbestG. Die Mitglieder des Aufsichtsrats setzen sich zur Hälfte aus Vertretern der Gesellschafter und zur Hälfte aus Arbeitnehmervertretern zusammen. Die Gesellschafter bestimmen ihre Vertreter unter Berücksichtigung von Zuständigkeit und Fachbezug sowie der gesetzlichen Bestimmungen des AktG, MitbestG und der Satzung der FMG. Die Arbeitnehmervertreter werden in einem Verfahren entsprechend den Bestimmungen des MitbestG gewählt. Die Mitglieder der Geschäftsführung werden in einem transparenten Verfahren nach objektiven Kriterien und fachlicher Eignung vom Aufsichtsrat ausgewählt.	-
G4-41	Mechanismen zur Vermeidung von Interessenkonflikten	153	Bei allen Mitgliedern des Aufsichtsrats und der Leitungsebene der FMG werden regelmäßig Abfragen zu Geschäften mit nahestehenden Personen durchgeführt. Sollten sich hierbei Interessenkonflikte ergeben, sind diese aufzulösen.	-
G4-42	Rolle der Führungskräfte bei Nachhaltigkeitsstrategie, -leitlinien, -zielen	24-25, 27-29		-
G4-43	Ausbau der Kenntnisse zu Nachhaltigkeitsthemen		Dem Aufsichtsrat wird gemäß § 90 AktG regelmäßig über die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der Unternehmensplanung, aktuelle fachliche und rechtliche Entwicklungen der Luftverkehrsbranche und zu Maßnahmen und Aktivitäten des Unternehmens in Bezug auf Nachhaltigkeit und Verantwortung berichtet.	-
G4-44	Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des höchsten Leitungsorgans	81-82, 92		-
G4-45	Verfahren des höchsten Leitungsorgans zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung	25, 27-28, 92	Die Geschäftsführung berät sich regelmäßig mit den Bereichsleitern, die die nachhaltigkeitsrelevanten Themen verantworten. munich-airport.de/NHprogramm	-
G4-46	Prüfung der Effektivität des Risikomanagements	99-104		-
G4-47	Häufigkeit der Überprüfung der Nachhaltigkeitsleistung	27-28	Die FMG führt die Wesentlichkeitsanalyse jährlich durch. munich-airport.de/NHprogramm	-
G4-48	Formelle Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts	179		-
G4-49	Mitteilungsverfahren kritischer Anliegen	84-85	Gemäß der Satzung der FMG werden dem Aufsichtsrat neben den gesetzlich vorgeschriebenen Tatbeständen Rechtsgeschäfte und Maßnahmen zur Zustimmung vorgelegt, die für die FMG von hoher geschäftspolitischer (zum Beispiel Ausbauprojekte, Infrastrukturinvestitionen, strategische Ausrichtungen) oder besonderer wirtschaftlicher Bedeutung (Gegenstandssumme, Volumen, Laufzeit) sind. Daneben werden dem Aufsichtsrat regelmäßig der Risikobericht und einmal jährlich die Jahresberichte Compliance und der Internen Revision vorgelegt. Die Gesamtanzahl der vorgelegten Fälle unterliegt der Vertraulichkeit.	-
G4-50	Kritische Anliegen	84-85		-
G4-51 DNK	Vergütungspolitik	25, 81-82, 92, 139, 153		-
G4-52	Festlegung der Vergütung	57-58, 81-82		-
G4-53	Meinungsäußerungen zur Vergütung	58, 81-82		-
G4-54 DNK	Vergütungsverhältnis	57-58	Informationen zu Gehältern werden vertraulich behandelt. Daher erfolgt keine Offenlegung, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht.	-
G4-55	Verhältnis der Vergütungssteigerung			-
Ethik und Integrität				
G4-56 DNK	Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien	84	Markenwerte: munich-airport.de/de/company/konzern/marke	-
G4-57	Beratungsmechanismen zu Compliance-Themen	84-85		-
G4-58	Meldung von Compliance-Verstößen	84-85		-

Spezifische Standardangaben		Seitenverweise	Kommentare und Online-Ergänzungen	Externe Prüfung
Managementansätze				
G4-DMA	Allgemeiner Managementansatz	24-25, 28, 178	munich-airport.de/NHprogramm	-
Managementansätze wesentlicher Aspekte				
G4-DMA	Energie & Emissionen	24-25, 28, 64-67, 178	munich-airport.de/NHprogramm	✓
G4-DMA	Beschäftigung	24-25, 28, 56-57, 178	munich-airport.de/NHprogramm	✓
G4-DMA	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	24-25, 28, 62, 178	munich-airport.de/NHprogramm	✓
G4-DMA	Aus- und Weiterbildung	24-25, 28, 59-60, 178	munich-airport.de/NHprogramm	✓
G4-DMA	Vielfalt und Chancengleichheit	24-25, 28, 61, 178	munich-airport.de/NHprogramm	✓
G4-DMA	Kennzeichnung von Produkten und Dienstleistungen	24-28, 39, 159, 178	munich-airport.de/NHprogramm	✓
G4-DMA	Verkehrszahlen Luftfahrt/Materialeinsatz	24-25, 28, 34-37, 73, 178	munich-airport.de/NHprogramm	✓
G4-DMA	Biodiversität	24-25, 28, 77-79, 169, 178	munich-airport.de/NHprogramm	✓
G4-DMA	Lärm	24-25, 28, 75-77, 169, 178	munich-airport.de/NHprogramm	✓
Ökonomische Leistungsindikatoren				
G4-EC1 DNK	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	11, 51-54, 106, 157		-
G4-EC2	Finanzielle Folgen des Klimawandels		In Anlehnung an das Risikomanagement werden im Rahmen des CDP-Reportings klimawandelbedingte Folgen untersucht und bewertet. Dabei setzt sich die FMG jährlich mit möglichen physikalischen, regulatorischen sowie weiteren relevanten Risiken und Chancen auseinander.	-
G4-EC3	Deckung der Pensionsverpflichtungen	126, 144-146		-
G4-EC4	Finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand		Im Berichtszeitraum sind keine wesentlichen Zuschüsse der öffentlichen Hand an die FMG erfolgt.	-
G4-EC5	Verhältnis der Standard-Eintrittsgehälter zum lokalen Mindestlohn	57-58, 161	Der Sitz der Gesellschaft ist München. 89 Prozent der Konzernmitarbeiter unterliegen Tarifverträgen.	-
G4-EC6	Standortbezogene Personalauswahl		Nicht wesentlich	-
A01	Passagierzahlen	35-37, 157-158		✓
A02	Flugbewegungen	35-36, 157-158		✓
A03	Frachttonnage	35, 157, 159		✓
G4-EC7	Infrastrukturbezogene Investitionen und Dienstleistungen, die vorrangig in öffentlichem Interesse erfolgen	29-32, 40-42, 50-51, 55		-
G4-EC8	Wesentliche indirekte wirtschaftliche Auswirkungen	29-33, 51-53		-
G4-EC9	Standortbezogene Auswahl von Zulieferern	52-54		-
Ökologische Leistungsindikatoren				
G4-EN1 DNK	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	71-73, 164-165		-

Spezifische Standardangaben		Seitenverweise	Kommentare und Online-Ergänzungen	Externe Prüfung
G4-EN2	Anteil von Recyclingmaterial am Gesamtmaterialeinsatz	71-74, 164		-
G4-EN3	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	66-67, 165		✓
DNK				
G4-EN4	Energieverbrauch außerhalb der Organisation	66-67, 165		✓
G4-EN5	Energieintensität	166		✓
G4-EN6	Verringerung des Energieverbrauchs	64-67, 165		✓
DNK				
G4-EN7	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	64-67, 166		✓
G4-EN8	Gesamtwasserentnahme nach Quellen	71, 73, 167		✓
DNK				
A04	Qualität des Niederschlagswassers	71, 73, 167		-
G4-EN9	Wasserquellen, die wesentlich von der Wasserentnahme betroffen sind	71, 73, 167		-
G4-EN10	Anteil an rückgewonnenem und wiederverwendetem Wasser	71, 73-74		-
G4-EN11	Grundstücke in oder angrenzend an Schutzgebiete	77-79, 169		✓
G4-EN12	Auswirkungen auf die Biodiversität in Schutzgebieten	77-79		✓
G4-EN13	Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume	77-79, 169		✓
G4-EN14	Auswirkungen auf gefährdete Arten	77-79		✓
G4-EN15	Direkte Treibhausgasemissionen Scope 1	66-67, 165, 166		✓
DNK				
G4-EN16	Indirekte Treibhausgasemissionen Scope 2	66-67, 165, 166		✓
DNK				
G4-EN17	Weitere indirekte Treibhausgasemissionen Scope 3	66-67, 165, 166		✓
DNK				
G4-EN18	Intensität der Treibhausgasemissionen	166		✓
G4-EN19	Reduzierung der Treibhausgasemissionen	64-67, 166		✓
DNK				
A05	Luftqualität	68-70, 167		✓
G4-EN20	Ozonabbauende Stoffe	68-70, 166		✓
G4-EN21	NO _x , SO _x und andere Luftemissionen	68-70, 167		✓
G4-EN22	Gesamte Abwassereinleitung	71, 73-74, 167		✓
G4-EN23	Abfallmenge	71-72, 168		✓
DNK				
A06	Eingesetzte Enteisungsmittel	73, 164		✓
G4-EN24	Wesentliche Freisetzungen		Im Berichtszeitraum gab es keine vom Flughafen München Konzern zu verantwortenden gemeldeten Fälle von Freisetzungen eines gefährlichen Materials. Es gab im Berichtszeitraum keine Unfälle im Umgang mit Gefahrstoffen, wie beispielsweise mit Ölen, Brennstoffen und Chemikalien.	✓
G4-EN25	Transport von gefährlichen Abfällen	168	Transport, Import, Export oder Behandlung des gefährlichen Abfalls erfolgt nicht durch FMG-Abfallwirtschaft.	-
G4-EN26	Signifikante Auswirkungen von Abwässern auf Gewässer	71, 73-74, 164		-
G4-EN27	Initiativen zur Minimierung von Umweltauswirkungen	30-31, 64-79		-
G4-EN28	Wiederverwertung von Verpackungsmaterial	71-72, 168		✓
G4-EN29	Strafen für Nichteinhaltung der Rechtsvorschriften im Umweltbereich		Für das Berichtsjahr sind keine Strafen für Nichteinhaltung der Rechtsvorschriften im Umweltbereich bekannt.	-

Spezifische Standardangaben		Seitenverweise	Kommentare und Online-Ergänzungen	Externe Prüfung
G4-EN30	Wesentliche Umweltauswirkungen durch den Transport von Produkten, Gütern und Materialien sowie durch die Mobilität von Mitarbeitern	65-67, 165-166, 169		✓
A07	Anzahl und prozentuale Veränderung der Anwohner in unmittelbarer Flughafennähe	169		✓
G4-EN31	Umweltschutzausgaben		Die Kosten werden derzeit auf Projekt- und Investitionsbasis ermittelt. Eine monetäre Gesamtquantifizierung erfolgt nicht.	-
G4-EN32	Überprüfung neuer Lieferanten anhand von ökologischen Kriterien	52-54	Bereits bei der Ausschreibung von Leistungen wird sichergestellt, dass sämtliche Lieferanten die für den jeweiligen Auftrag zentralen Kriterien einhalten.	-
G4-EN33	Ökologische Auswirkungen in der Lieferkette	52-54	Für das Berichtsjahr sind keine erheblichen negativen ökologischen Auswirkungen in der Lieferkette bekannt.	-
G4-EN34	Beschwerden zu ökologischen Auswirkungen	31-33	Beschwerden über ökologische Auswirkungen werden unterteilt in förmlich eingereichte Beschwerden durch Interessenverbände (zum Beispiel zu Ausbauprojekten) und Beschwerden in Bezug auf ökologische Auswirkungen durch Einzelpersonen. Die Anzahl dieser telefonischen Beschwerden lag im Berichtsjahr im einstelligen Bereich.	-
Arbeitsbedingungen				
G4-LA1	Mitarbeiterfluktuation	162		✓
G4-LA2	Betriebliche Leistungen für Vollzeitbeschäftigte	61-63	Betriebliche Leistungen stehen auch Teilzeitbeschäftigten zur Verfügung.	-
G4-LA3	Elternzeit	162		✓
G4-LA4	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 so weit 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.	-
G4-LA5	In Arbeitsschutz-Ausschüssen vertretene Mitarbeiter	58, 62	Mitglieder des Betriebsrats sind ständige Vertreter im Arbeitsschutz-Ausschuss.	-
G4-LA6 DNK	Verletzungen, Berufskrankheiten und Arbeitsunfälle	44, 62-63, 163	Die FMG unterscheidet im Management von Berufskrankheiten nicht nach Geschlecht. Daher werden die Berufskrankheiten nicht nach Geschlecht differenziert ausgewiesen.	✓
G4-LA7	Mitarbeiter mit hohem Erkrankungsrisiko	62, 163		✓
G4-LA8 DNK	Arbeits- und Sicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften	62	Mitglieder des Betriebsrats sind ständige Vertreter im Arbeitsschutz-Ausschuss. Die Schwerbehindertenvertretung ist Ansprechpartner für persönliche und arbeitsrechtliche Angelegenheiten von (schwer-)behinderten oder gesundheitlich eingeschränkten Mitarbeitern.	-
G4-LA9 DNK	Aus- und Weiterbildung	59-60, 162		✓
G4-LA10	Wissensmanagement und lebenslanges Lernen	59-62		-
G4-LA11	Leistungsbeurteilung und Entwicklungsplanung	57	Regelmäßige Mitarbeitergespräche dienen der Leistungsbeurteilung.	-
G4-LA12 DNK	Zusammensetzung der Führungsgremien und Mitarbeiterstruktur	160-161, 163-164		✓
G4-LA13	Lohnunterschiede nach Geschlecht	57	Da in nahezu allen Unternehmen des Flughafen München Konzerns Tarifverträge existieren, gibt es keine Gehaltsunterschiede zwischen Männern und Frauen in vergleichbaren Tätigkeiten.	-
G4-LA14	Überprüfung neuer Lieferanten hinsichtlich Arbeitspraktiken	52-54	Bereits bei der Ausschreibung von Leistungen wird sichergestellt, dass sämtliche Lieferanten die für den jeweiligen Auftrag zentralen Kriterien einhalten.	-
G4-LA15	Auswirkungen auf Arbeitspraktiken in der Lieferkette	52-54	Für das Berichtsjahr sind keine erheblichen negativen Auswirkungen auf Arbeitspraktiken in der Lieferkette bekannt.	-
G4-LA16	Beschwerden zu Arbeitspraktiken	58, 85	Eingehende Beschwerden in Bezug auf Arbeitspraktiken werden vom Betriebsrat bearbeitet und gelöst.	-

Spezifische Standardangaben		Seitenverweise	Kommentare und Online-Ergänzungen	Externe Prüfung
Menschenrechte				
G4-HR1 DNK	Investitionsvereinbarungen, die unter Menschenrechtsaspekten geprüft wurden		Der Flughafen München Konzern übt seine Geschäftstätigkeit in Deutschland 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.	-
G4-HR2	Schulungen zu Menschenrechten	61, 84-85	Die im Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz geregelte permanente Information erfolgt bei der FMG über das Intranet und die Führungskräfte. Insbesondere die Führungskräfte erhalten regelmäßige Schulungen in diesem Themenkreis.	-
G4-HR3 DNK	Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen	61, 63	Im Berichtszeitraum gab es keine gemeldeten Fälle von Diskriminierung.	-
G4-HR4	Einschränkung der Vereinigungsfreiheit und des Rechts auf Kollektivverhandlungen	58	Es gab im Berichtszeitraum keine Einschränkungen der Versammlungsfreiheit oder Verletzungen gegen das Recht der Kollektivvereinbarungen. Der Flughafen München fördert aktiv die Gestaltung der betrieblichen Mitbestimmung. Die Grundlagen dafür sind unter anderem im Betriebsverfassungsgesetz [BetrVG] geregelt.	-
G4-HR5	Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit	52-54	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.	-
G4-HR6	Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit	52-54	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.	-
G4-HR7	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 Luftamts 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.	-
G4-HR8	Verletzung der Rechte von Ureinwohnern		Nicht wesentlich	-
G4-HR9 DNK	Überprüfung von Geschäftseinheiten auf Menschenrechtsverletzungen		Nicht wesentlich	-
G4-HR10 DNK	Anteil Lieferanten, die unter Menschenrechtsaspekten geprüft wurden	52-54	Bereits bei der Ausschreibung von Leistungen wird sichergestellt, dass sämtliche Lieferanten die für den jeweiligen Auftrag zentralen Kriterien einhalten.	-
G4-HR11 DNK	Menschenrechtliche Auswirkungen in der Lieferkette	52-54	Für das Berichtsjahr sind keine negativen menschenrechtlichen Auswirkungen in der Lieferkette bekannt.	-
G4-HR12	Anzahl der formell eingereichten Menschenrechtsbeschwerden		Im Berichtszeitraum gab es im Flughafen München Konzern keine gemeldeten Fälle von Menschenrechtsbeschwerden.	-
Gesellschaft				
G4-S01	Maßnahmen zur Einbindung lokaler Gemeinschaften	28, 33, 47, 49-50, 75-79, 159		-
A08	Anzahl zu entschädigender Personen aufgrund des Flughafenausbaus	29-33		-

Spezifische Standardangaben		Seitenverweise	Kommentare und Online-Ergänzungen	Externe Prüfung
G4-S02	Geschäftstätigkeiten mit negativen Auswirkungen auf die Gemeinden/Regionen	29-33, 68-70, 75-77	munich-airport.de/fluglaerm	-
G4-S03 DNK	Auf Korruptionsrisiken untersuchte Geschäftseinheiten	84-85		-
G4-S04	Anteil der bezüglich Antikorruption geschulten Mitarbeiter	84-85		-
G4-S05 DNK	Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen	84-85		-
G4-S06 DNK	Zuwendungen an Parteien oder Politiker		Grundsätzlich leistet die Flughafen München GmbH keinerlei finanzielle Zuwendungen an Politiker, politische Parteien oder damit verbundene Institutionen.	-
G4-S07	Klagen aufgrund wettbewerbswidrigen Verhaltens		Klagen aufgrund wettbewerbswidrigen Verhaltens, Kartell- oder Monopolbildung im Berichtszeitraum waren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichts nicht bekannt. ¹⁾	-
G4-S08 DNK	Strafen wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften		Strafen wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften waren im Berichtszeitraum zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichts nicht bekannt. ¹⁾	-
G4-S09	Überprüfung neuer Lieferanten hinsichtlich Auswirkungen auf die Gesellschaft	52-54	Bereits bei der Ausschreibung von Leistungen wird sichergestellt, dass sämtliche Lieferanten die für den jeweiligen Auftrag zentralen Kriterien einhalten.	-
G4-S010	Auswirkungen auf die Gesellschaft in der Lieferkette	52-54	Für das Berichtsjahr sind keine signifikanten negativen Auswirkungen auf die Gesellschaft in der Lieferkette bekannt.	-
G4-S011	Beschwerden bezüglich Auswirkungen auf die Gesellschaft	75-79, 169		✓
Produktverantwortung				
G4-PR1	Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus	37-38		-
G4-PR2	Nichteinhaltung von Vorschriften bezüglich Gesundheit und Sicherheit		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. ¹⁾	-
A09	Vorfälle Vogelschlag	38		-
G4-PR3	Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte und Dienstleistungen	37-38, 159, 169	Flughafenbenutzungsordnung unter: munich-airport.de/aviation	-
G4-PR4	Verstoß gegen die 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. ¹⁾	-
G4-PR5	Ergebnisse aus Umfrage(n) zur Kundenzufriedenheit	26-27, 159		✓
G4-PR6	Verkauf verbotener und umstrittener Produkte		Der Flughafen München verkauft nur Produkte im gesetzlich zugelassenen Rahmen.	-
G4-PR7	Verstöße gegen Werbe- und 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⁾	-
G4-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.	-
G4-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.

- GRI G4-18
- GRI G4-19
- GRI G4-20
- GRI G4-21

Berichtsprofil

- Integrierte
Berichterstattung
Seite 10

Inhalte des Berichts

Mit »Mehr Gewinner« veröffentlicht die Flughafen München GmbH (FMG) ihren sechsten integrierten Bericht. Neben dem Jahresabschluss, zu dem der Konzern gesetzlich verpflichtet ist, umfasst der integrierte Bericht Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung. Die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen wurden auf Basis einer Wesentlichkeitsanalyse ermittelt. Grundlage für die Berichterstattung über

die Nachhaltigkeitsleistung sind die Grundsätze und Standardangaben der G4-Leitlinien zur Nachhaltigkeitsberichterstattung der Global Reporting Initiative (GRI). Die für die Berichterstattung wesentlichen Themen sind zugleich zentrale Inhalte für das strategische Nachhaltigkeitsmanagement. Die Tabelle verdeutlicht, in welchen Bereichen diese Themen relevant sind und wie sie die FMG

steuert. Für alle aufgeführten Themen gilt die Prämisse, dass der Flughafen München sie in den betroffenen Geschäftsfeldern (Aviation, Commercial Activities, Real Estate, Participations, Services & External Business) aktiv beeinflussen kann. Im Nachhaltigkeitsprogramm wird aufgezeigt, mit welchen Initiativen und Maßnahmen die FMG die wesentlichen Themen steuert.

- Nachhaltigkeitsprogramm
munich-airport.de/NHprogramm

- Wesentlichkeitsprozess, Wesentlichkeitsmatrix und NH-Management
Seite 28 und 29

Wesentliche Themen (G4-19, G4-20, G4-21)

Themen der Wesentlichkeitsmatrix in alphabetischer Reihenfolge	Wesentlich für Geschäftsfelder				Wesentlich außerhalb der Organisation	Themen in Wesentlichkeitsmatrix in alphabetischer Reihenfolge	Wesentlich für Geschäftsfelder				Wesentlich außerhalb der Organisation
	AV	CA	RE	PA			AV	CA	RE	PA	
Ausbildung und Mitarbeitergewinnung	✓	✓	✓	✓		Lärmemissionen und Lärmschutz	✓				✓
Biodiversität	✓		✓		✓	Luftverkehrsentwicklung	✓				✓
Chancengleichheit und kulturelle Vielfalt	✓	✓		✓	✓	Mitarbeiterzufriedenheit	✓	✓	✓	✓	
CO ₂ - und Luftschadstoffemissionen	✓		✓		✓	Nachhaltige Beschaffung	✓	✓	✓		✓
Compliance und Corporate Governance	✓	✓	✓	✓		Off-Campus-Wachstum				✓	✓
Digitalisierung	✓	✓			✓	Schonender Umgang mit Ressourcen	✓	✓	✓		✓
Gesundheitsmanagement und Arbeitssicherheit	✓			✓		Sicherheit im Luftverkehr	✓		✓		✓
Infrastrukturentwicklung und nachhaltiges Bauen	✓	✓	✓		✓	Verantwortungsvolle Unternehmensführung	✓	✓	✓	✓	✓
Kommunikation mit gesellschaftlichen Anspruchsgruppen	✓	✓	✓	✓	✓	Vernetzung der Verkehrsträger [Seamless Travel]	✓	✓			✓
Kundenorientierung	✓	✓	✓	✓		Weiterbildung und Kompetenzmanagement	✓	✓	✓	✓	
Landseitige Verkehrsanbindung					✓	Zusammenarbeit mit regionalen Partnern					✓

- Legende**
 AV = Aviation
 CA = Commercial Activities
 RE = Real Estate
 PA = Participations, Services & External Business

Grundlagen der Berichterstattung

Integrierte Berichterstattung: Bei der integrierten Berichterstattung folgt die FMG als Teilnehmer des <IR> Business Networks dem prinzipienbasierten Ansatz des International Integrated Reporting Councils (IIRC), der Basis des <IR>-Frameworks ist. Sie orientiert sich an den zentralen Grundsätzen [»Guiding Principles«] und den geforderten Berichtselementen [»Content Elements«] des IIRC.

Nachhaltigkeitsangaben: Die FMG engagiert sich seit einigen Jahren in der Global Reporting Initiative (GRI), unter anderem als Mitglied in Arbeitsgruppen. Der vorliegende Bericht wurde »In Übereinstimmung« mit den GRI-G4-Leitlinien »Comprehensive«-Option inklusive Sector Disclosures für Flughafenbetreiber erstellt. »Mehr Gewinner« ist der zweite Bericht des Flughafens München, der anhand der G4-Leitlinien erstellt wurde. Der Bericht

enthält – soweit anwendbar und wesentlich – alle allgemeinen und spezifischen Standardangaben der G4-Leitlinien. Im GRI G4-Content-Index wird auf die entsprechenden Berichtsinhalte verwiesen und angegeben, ob beziehungsweise wie diese geprüft wurden. Als Unterzeichner des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) verweist die FMG im GRI G4-Content-Index auch auf die im Kodex geforderten Transparenzkriterien.

Angaben im Finanzbericht: 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 2015 wurde nach den Anforderungen des Deutschen Rechnungslegungsstandards DRS 20 erstellt.

Berichtsparameter

Der integrierte Bericht erscheint jährlich. Der letzte integrierte Bericht wurde am 4. August 2015 veröffentlicht. Der Berichtszeitraum umfasst das Geschäftsjahr 2015, das vom 1. Januar bis zum 31. Dezember reicht.

Die Leiter der Konzernbereiche Unternehmenskommunikation sowie Konzernentwicklung sind verantwortlich für den integrierten Bericht. Die Geschäftsführung prüft und bewilligt ihn.

Die ermittelten Daten beziehen sich in der Regel auf den oben genannten Zeitraum oder auf den Stand am Ende der Berichtsperiode. Falls einzelnen Informationen andere Zeiträume zugrunde liegen, wird dies explizit angegeben. Sofern nicht anders vermerkt, beziehen sich die Informationen und Kennzahlen im vorliegenden Bericht auf den gesamten Konzern einschließlich der Beteiligungsgesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung der FMG. Abweichende Konsolidierungskreise werden entsprechend erläutert.

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 Website des Flughafens München finden sich 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. Änderungen sind durch entsprechende Fußnoten kenntlich gemacht.

Die Personaldaten werden 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 Ermittlung der Treibhausgasemissionen orientiert sich an 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. Die im Bericht veröffentlichten Daten bilden die Grundlage für die jährliche Teilnahme am CDP.

Alle Zukunftsaussagen in diesem Bericht berücksichtigen Risiken und Unsicherheiten und gehen von verfügbaren Informationen und Prognosen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung aus. Auch wenn die zukunftsbezogenen Aussagen sehr sorgfältig erarbeitet wurden, können Abweichungen durch vielfältige, zum Erscheinungstermin nicht vorhersehbare Einflussgrößen entstehen.

Die im Bericht erfassten Kennzahlen sind kaufmännisch gerundet. Rundungen können in Einzelfällen dazu führen, dass sich Werte nicht exakt zur angegebenen Summe aufaddieren. Dies gilt auch für Prozentangaben.

Externe Prüfung und Zertifizierung

Die Prüfung des Konzernlageberichts und des Konzernjahresabschlusses 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 20. April 2016 abgeschlossen und hat zu keinen Einwendungen geführt.

Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft führte eine betriebswirtschaftliche Prüfung mit begrenzter Sicherheit [»limited assurance«] von ausgewählten, für die FMG wesentlichen Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung durch. Die Prüfung erfolgte unter Anwendung des »International Standard on Assurance Engagements« [ISAE] 3000. Angaben und Kennzahlen im Umfang der betriebswirtschaftlichen Prüfung sind im GRI G4-ContentIndex in der Spalte »Externe Prüfung« mit folgendem Symbol gekennzeichnet: ✓

Im Rahmen der jährlichen Umwelterklärung wurden Angaben zum Umweltmanagementsystem nach EMAS 1221/2009 und ISO 14001 + Cor.1: 2009 durch den akkreditierten Umweltgutachter Dr. Reiner Beer [DE-V-0007] der Intechnica Cert GmbH [DE-V-0279] validiert. Die durch die Intechnica Cert GmbH zusätzlich geprüften Angaben sind im GRI G4-Content-Index in der Spalte »Externe Prüfung« mit folgendem Symbol gekennzeichnet: ✓

Der Bericht wurde für den GRI Materiality Disclosures Service eingereicht und GRI hat die Richtigkeit der Position der G4 Materiality Disclosures bestätigt [G4-17 – G4-27].

→ GRI G4-22
GRI G4-23

→ Bestätigungsvermerk
des Abschlussprüfers
Seite 155

→ GRI G4-Content-Index
Seite 170

→ Web
[munich-airport.de/de/
company/umwelt/
management/emas](http://munich-airport.de/de/company/umwelt/management/emas)

theirc.org

[deutscher-
nachhaltigkeitskodex.de](http://deutscher-nachhaltigkeitskodex.de)

cdp.net

[munich-airport.de/
publikationen](http://munich-airport.de/publikationen)

Unabhängige Prüfbescheinigung

An die Geschäftsführung der Flughafen München GmbH, München

Wir haben auftragsgemäß eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erreichung einer begrenzten Prüfungssicherheit (limited assurance) durchgeführt bezüglich der Angaben zu Wesentlichkeit, Berichtsgrenzen und Dialog mit Anspruchsgruppen, für die Angaben zu den Managementansätzen in den wesentlichen Aspekten (Energie & Emissionen; Beschäftigung; Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz; Aus- und Weiterbildung; Vielfalt und Chancengleichheit; Kennzeichnung von Produkten und Dienstleistungen; Verkehrszahlen Luftfahrt/Materialeinsatz; Lärm; Biodiversität) einschließlich der Kennzahlen und anderen Angaben zu diesen wesentlichen Aspekten, sowie den Angaben und Kennzahlen zu Mitarbeiterstruktur und Mitarbeitern mit Tarifverträgen im integrierten Bericht (im Folgenden »der Bericht«) für das Geschäftsjahr 2015 der Flughafen München GmbH, München (im Folgenden »Flughafen München«).

Diese ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung im Umfang unserer betriebswirtschaftlichen Prüfung sind im GRI G4-Content-Index im Bericht mit folgendem Symbol gekennzeichnet: ✓

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Bericht

Die gesetzlichen Vertreter des Flughafens München sind verantwortlich für die Aufstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien. Der Flughafen München wendet die in den G4-Leitlinien zur Nachhaltigkeitsberichterstattung der Global Reporting Initiative genannten Grundsätze und Standardangaben sowie den Corporate Accounting and Reporting Standard (Scope 1

und 2) vom World Resources Institute/World Business Council for Sustainable Development in Verbindung mit internen Richtlinien als Berichtskriterien an.

Die Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst zum einen die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Zum anderen umfasst die Verantwortung die Konzeption, Implementierung und Aufrechterhaltung von Systemen und Prozessen, um die Aufstellung einer Nachhaltigkeitsberichterstattung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bei der Durchführung des Auftrags haben wir die Anforderungen an die Unabhängigkeit sowie die weiteren berufsrechtlichen Vorschriften des IESBA Code of Ethics for Professional Accountants, der auf den fundamentalen Grundsätzen der Integrität, Objektivität, beruflichen Kompetenz und angemessenen Sorgfalt, Verschwiegenheit sowie berufswürdigen Verhaltens basiert, eingehalten.

Das Qualitätssicherungssystem der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft basiert auf den vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Quality Control 1 »Quality Control for Audit, Assurance and Related Service Practices« (ISQC 1) sowie ergänzend auf den nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen, insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und

vereidigte Buchprüfer sowie der Gemeinsamen Stellungnahme der WPK und des IDW: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (VO 1/2006).

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise eine Beurteilung der ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung abzugeben, die im GRI G4-Content-Index mit folgendem Symbol gekennzeichnet sind: ✓

Art und Umfang der betriebswirtschaftlichen Prüfung

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): »Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information« sowie des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3410: »Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements«, herausgegeben vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB), durchgeführt. Danach haben wir den Auftrag so zu planen und durchzuführen, dass bei kritischer Würdigung mit einer begrenzten Prüfungssicherheit ausgeschlossen werden kann, dass die oben genannten Angaben und Kennzahlen in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien aufgestellt worden sind. Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Prüfungssicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Prüfungssicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine geringere Prüfungssicherheit gewonnen wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen

des Wirtschaftsprüfers. Dies beinhaltet die Beurteilung von Risiken wesentlicher falscher Angaben im Bericht unter Einbezug der Berichtskriterien.

Im Rahmen unseres Auftrags zum Erreichen einer begrenzten Prüfungssicherheit haben wir unter anderem folgende Prüfungshandlungen durchgeführt:

- Beurteilung der Vorgehensweise zur Bestimmung wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen und entsprechender Berichtsgrenzen, einschließlich der Ergebnisse aus dem Stakeholder Engagement
- Eine Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung des Flughafens München in der Berichtsperiode
- Befragungen der Führungsebene und von Mitarbeitern des Flughafens München, die für das Management der als wesentlich definierten Aspekte verantwortlich sind
- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Kontrolle der im Prüfungsumfang enthaltenen ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung, einschließlich der Konsolidierung der Daten
- Befragungen von Mitarbeitern auf Konzernebene, die für die Ermittlung und Konsolidierung sowie die Durchführung der internen Kontrollhandlungen bezüglich der Daten verantwortlich sind
- Beurteilung interner und externer Dokumente, um zu bestimmen, ob die Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung durch ausreichende Nachweise hinterlegt sind
- Analytische Beurteilung der Daten und Trends, welche zur Konsolidierung auf Konzernebene von Tochtergesellschaften des Flughafens München gemeldet wurden

- Einschätzung der Gesamtdarstellung der ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung im Bericht

Der Flughafen München setzt für die Messung von Fluglärm Schallpegelmesser der Klasse 1, welche regelmäßig kalibriert und geeicht werden, ein. Die Berechnungen zur Verdichtung dieser Messungen zu den berichteten Dauerschallpegeln erfolgt mit Hilfe des Systems Topsonic TsReporting des Anbieters Topsonic Systemhaus GmbH, Würselen, welches eine für dieses Anwendungsgebiet branchenübliche Software darstellt. Die Berechnungen der verschiedenen akustischen Kenngrößen folgen grundsätzlich der DIN 45643:2011 »Messung und Beurteilung von Fluggeräuschen«. Die Softwarefirma verfügt über ein gültiges ISO DIN 9001:2008 Zertifikat. Eine Überprüfung der eingesetzten Software in Bezug auf die hinterlegten Übersetzungs- und Rechenverfahren war nicht Gegenstand dieser betriebswirtschaftlichen Prüfung.

Urteil

Auf Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise zur Erlangung einer begrenzten Prüfungssicherheit sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die im Prüfungsumfang enthaltenen Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung, im GRI G4-Content-Index gekennzeichnet mit ✓, für das Geschäftsjahr 2015 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien aufgestellt worden sind.

Empfehlung

Ohne unser oben beschriebenes Ergebnis einzuschränken, empfehlen wir die Weiterentwicklung von Methoden und Prozessen für den systematischen Dialog mit Stakeholdern.

Wir erstellen diese Bescheinigung auf Grundlage des mit dem Flughafen München geschlossenen Auftrags. Die betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Prüfungssicherheit wurde für Zwecke des

Flughafens München durchgeführt und die Bescheinigung ist nur zur Information für den Flughafen München über das Ergebnis der betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Prüfungssicherheit bestimmt. Die Bescheinigung ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein dem Flughafen München gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung.

München, den 25. Mai 2016

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Simone Fischer
Wirtschaftsprüferin

ppa.
Christian Hell

Glossar

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.

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.

Covenants

Bestimmte Klauseln oder (Neben-)Abreden in Kreditverträgen oder Anleihebedingungen. Es sind vertraglich bindende Zusicherungen des Kreditnehmers oder Anleiheschuldners während der Laufzeit eines Kredits.

Dauerschallpegel Leq3

Grundlegendes Bewertungsmaß des novellierten Fluglärmsgesetzes für die am Immissionsort eingestrahlte 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.

Deutscher Corporate Governance Kodex (DCGK)

Regelwerk für börsennotierte Gesellschaften, das eine gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung fördert und dafür international und national anerkannte Standards in Form von Empfehlungen und Anregungen enthält

Deutsche Rechnungslegungsstandards (DRS)

Die DRS werden vom Deutschen Standardisierungsrat (DSR) des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee (DRSC) entwickelt. Der seit Dezember 2012 im Bundesanzeiger veröffentlichte DRS 20 konkretisiert aktuell die (Konzern-)Lageberichterstattung in Deutschland. 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, formuliert.

Earnings Before Interest and Taxes (EBIT)

Gewinn vor Zinsen und Steuern und gegebenenfalls außerordentlichem Ergebnis. Wird auch als operatives Ergebnis oder Betriebsergebnis bezeichnet.

Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)

Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

European Aviation Safety Agency (EASA)

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit ist die Flugsicherheitsbehörde der Europäischen Union für die zivile Luftfahrt mit Sitz in Köln.

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.

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. Die neueste Richtlinie GRI G4 wird für alle Berichte verbindlich, die nach dem 31.12.2015 erscheinen.

Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol)

Weltweit anerkanntes und genutztes Instrument zur Quantifizierung und zum Management von Treibhausgasemissionen. Es macht Vorgaben für organisationsweite Berechnungen von Treibhausgasemissionen sowie für die Durchführung von Projekten zur Emissionsreduzierung.

Hilfsturbine oder Auxiliary Power Unit (APU)

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 die Stromversorgung am Boden ermöglicht.

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.

Kapitel-2/3-Flugzeug

Auch Kapitel-2/3-Flugzeug. Diese Flugzeuge verdanken ihre Bezeichnung den Lärmbestimmungen der ICAO, Annex 16, Volume 1. Sie dürfen seit dem 01.04.2002 aufgrund ihrer Lautstärke innerhalb der EU nicht mehr eingesetzt werden. Besonders leise Kapitel-3-Flugzeuge werden vom Bundesverkehrsministerium in der sogenannten Bonusliste erfasst. Flugzeuge, die nach dem 01.01.2006 zugelassen wurden, müssen mittlerweile den neuen Grenzwerten nach ICAO, Annex 16, Chapter 4 entsprechen.

Landing-and-Take-off-Cycle (LTO-Zyklus)

Der Landing-and-Take-off-Zyklus bezeichnet den CO₂-Ausstoß der Flugzeuge am Boden sowie beim Starten und Landen unterhalb 3.000 Fuß [914 Meter]. Bis zu dieser international definierten Höhe werden die Treibhausgase aus den Flugzeugturbinen den Flughäfen zugerechnet. 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.

Der LTO-Zyklus besteht aus vier Phasen:

- Anflug (bis zum Aufsetzen) auf dem Flughafen
- Rollen der Flugzeuge von der Landebahn zur Abfertigungsposition und von der Abfertigungsposition bis zur Startbahn

- Beschleunigung bis zum Abheben (Take-off)
- Steigflug

MTOM

Maximum Take-off Mass, das maximale Startgewicht von Luftfahrzeugen

Natura 2000

Offizielle Bezeichnung für ein zusammenhängendes Netz von Schutzgebieten, das innerhalb der Europäischen Union nach den Angaben der Richtlinie 92/43/EWG (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) errichtet wird. Ziel 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.

Return on Capital Employed (ROCE)

Betriebswirtschaftliche Kennzahl für die Rentabilität des eingesetzten Kapitals. Sie ergibt sich aus dem Quotienten aus dem Betriebsergebnis vor oder nach Steuern und dem Gesamtkapital abzüglich kurzfristiger Verbindlichkeiten und liquider Mittel.

Schengen/Non-Schengen

Abflug- und Ankunftsgebiete für Passagiere aus Mitgliedstaaten des Schengener Abkommens, die direkt aus diesen Staaten kommen oder in diese einreisen wollen. Grenz- und Passkontrollen entfallen. Non-Schengen bezeichnet Bereiche für Passagiere, die nicht aus den Schengen-Staaten einreisen. In diesem Fall erfolgt eine Pass- und Zollkontrolle.

Single European Sky ATM Research (SESAR)

SESAR ist eine von der Europäischen Kommission und EUROCONTROL ins Leben gerufene pan-europäische Initiative zur Vereinheitlichung, Harmonisierung und Synchronisierung der Dienste im Rahmen des europäischen Flugverkehrsmanagements.

Verkehrseinheit (VE)

Messzahl für die gemeinsame Erfassung des gesamten gewerblichen Personen- und Güterverkehrs. Die VE wird dabei gleichgesetzt mit einem Fluggast, der mit Handgepäck (insgesamt 100 Kilogramm) auf einem Flughafen eingetroffen oder abgeflogen ist, oder 100 Kilogramm umgeschlagener Luftfracht beziehungsweise Luftpost oder einer Kombination von Fluggastaufkommen (Ankunft und Abflug) und dem örtlichen Luftfracht- sowie Luftpostaufkommen (Aus- und Einladung).

Zahlungsmittelfluss (Cashflow) aus der betrieblichen Tätigkeit

Wirtschaftliche Messgröße, die den aus der Geschäftstätigkeit erzielten Nettozufluss liquider Mittel während einer Periode darstellt

Impressum





Herausgeber

Flughafen München GmbH
Postfach 23 17 55
85326 München

Verantwortlich

Hans-Joachim Bues
Leiter Unternehmenskommunikation
Jörg Ebbighausen
Leiter Konzernentwicklung

Fachliche Leitung

Petra Röhlein
Leiterin Corporate Media
Dr. Monica Streck
Leiterin Strategisches
Nachhaltigkeitsmanagement

Redaktion

Helene Hergt, Johannes Endler
Corporate Media
Claudia Scharf, Vera Stelkens
Strategisches Nachhaltigkeitsmanagement

Fotos

Flughafen München GmbH
Armin Brosch Fotografie

S. 78 oben [Schmetterling]: OhWeh, Wikimedia Commons, lizenziert unter: Creative-Commons-Lizenz by-sa-2.5, <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.5/legalcode>

Die Models auf den Fotos sind mehrheitlich Mitarbeiter des Flughafen München Konzerns.

Grafiken

Flughafen München GmbH
Publicis Pixelpark, München [Seite 2]

Beratung und Design

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

Druck

Druckerei Vogl GmbH Co. KG, Zorneding

Papier

MultiOffset
FSC-zertifiziert

Nehmen Sie Kontakt auf

Fragen zum integrierten Bericht beantworten gerne Mitglieder des Redaktionsteams:

Johannes Endler

Telefon: +49 89 975 413 50

Claudia Scharf

Telefon: +49 89 975 340 52

E-Mail: bericht@munich-airport.de

Weitere Informationsangebote

Mehr Informationen zum Unternehmen sind auch auf der Website abrufbar:

➤ munich-airport.de/unternehmen



Den Bericht als PDF finden Sie unter:

➤ munich-airport.de/bericht



Facebook: facebook.com/flughafenmuenchen

Twitter: twitter.com/muc_airport

App für iPhone und Android: MUC Airport

