

/Stärken

Flughafen München: Bericht 2014

Verbindung leben

M



/Stärken

Flughafen München: Bericht 2014

Verbindung leben



/Warum wir
erfolgreich
sind



5 Star Airport

/Warum wir erfolgreich sind



Stetig steigende Passagierzahlen und ein Stammplatz unter den Erstplatzierten bei den »World Airport Awards« beweisen, dass der Münchner Flughafen zu den besten der Welt gehört. Dass München so erfolgreich ist, liegt an vier entscheidenden Stärken: Kompetenz, Innovation, Partnerschaft und Verantwortung.

Kompetenz auf allen Feldern ist die wesentliche Voraussetzung für den Erfolg. Ständige Innovation bei Technik, Prozessen und Dienstleistungen sorgt dafür, dass der Münchner Flughafen einer vielversprechenden Zukunft entgegensteht. Faire Partnerschaft mit allen Stakeholdern bereitet den Boden für weitere Entwicklungen. Das gilt für die Kunden genauso wie für Gesellschafter, Mitarbeiter und Anwohner. Außerdem bestimmt Verantwortungsbewusstsein das Handeln des Flughafens.

Auf allen Gebieten sorgen ständige Anstrengung und Exzellenz für kontinuierlich herausragende Leistungen. »München kann Flughafen«. Ausgezeichnet sogar.

Inhalt

2	Integrierte Berichterstattung
4	Geschäftsführung
6	Vorwort
8	Rückblick
10	Unsere Stärken
20	Unternehmensporträt und Strategie
21	Unternehmensstruktur und Kurzprofil
24	Strategie und Management
30	Ausbauplanung
34	Leistungsportfolio
35	Aviation
40	Commercial Activities
44	Real Estate
46	Participations, Services & External Business
50	Dialog und gesellschaftliche Verantwortung
51	Dialog mit den Anspruchsgruppen
54	Partnerschaftliche Entwicklung
55	Wertschöpfung
59	Gesellschaftliches Engagement
60	Mitarbeiter und Arbeitswelt
61	Personalstrategie
63	Mitarbeiterzufriedenheit und Mitbestimmung
65	Ausbildung und Personalentwicklung
68	Verantwortungsvoller Arbeitgeber
72	Umwelt und Klimaschutz
73	Klimaschutzstrategie
80	Umgang mit Ressourcen
82	Lärmschutz
86	Biodiversität
88	Finanzbericht
89	Konzernlagebericht
113	Konzernjahresabschluss
160	Bericht des Aufsichtsrats
161	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
162	Nachhaltige Entwicklung
163	Nachhaltigkeitsprogramm
168	Nachhaltigkeitskennzahlen
182	GRI-Index
190	Berichtsprofil
192	Unabhängige Prüfbescheinigung
194	Glossar
197	Impressum

Integrierte Berichterstattung

Integrierte Berichterstattung – logische Konsequenz einer integrierten Strategie

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 nicht nur umfassend im Hinblick auf ökonomische, sondern auch auf ökologische und sozial-gesellschaftliche Belange dargestellt.

Integriertes Denken und Handeln schafft Werte

Das <IR>-Rahmenkonzept des International Integrated Reporting Council (IIRC) gilt als Standard für integrierte

Berichterstattung. Unternehmen sollen 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.

Berichterstattung nach höchsten Standards

Der Flughafen München fühlt sich der Transparenz gegenüber allen Stakeholder-Gruppen verpflichtet. Das Ziel des Berichts ist es daher, seine wesentlichen Geschäftsaktivitäten verständlich darzustellen.

Neben den Empfehlungen des IIRC setzt der Flughafen München auf weitere internationale Standards: Die

Abdeckung der IIRC-Inhaltselemente

Unternehmensstruktur und -umfeld

Geschäftstätigkeit	21 – 23, 89, 93
Rahmenbedingungen der Geschäftstätigkeit.....	21 – 33, 95 – 98

Governance

Leistungsorientierte Vergütung	26, 99 – 100, 145, 159
Beteiligungsstruktur	89, 92, 122 – 124, 140
Weitere Aspekte der Unternehmenssteuerung	24 – 26, 91, 163 – 167

Geschäftsmodell

Aviation.....	35 – 39
Commercial Activities.....	40 – 43
Real Estate	44 – 45
Participations, Services & External Business.....	46 – 49

Chancen und Risiken

Auswirkungen der Geschäftstätigkeit & Strategie 2025	24 – 25
Risikomanagementsystem	106
Risiken	107 – 111
Chancen	112 – 113

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 erfüllen die Anforderungen der GRI (Global Reporting Initiative) nach den Richtlinien GRI G4 Comprehensive. Zusätzlich werden freiwillige Regelungen wie der Deutsche Nachhaltigkeitskodex (DNK) oder der Deutsche Corporate Governance Kodex (DCGK) ganz oder in Teilen berücksichtigt.

Integriert darstellen, wie Werte geschaffen werden

Im <IR>-Rahmenkonzept sind unter anderem sogenannte Inhaltselemente (Content Elements) definiert, über die

ein Unternehmen im Rahmen einer integrierten Berichterstattung Auskunft geben sollte.

Die Übersicht unten stellt diesen integrierten Ansatz dar. Sie nimmt Bezug auf die Geschäftstätigkeit, die das Unternehmen betreffenden Rahmenbedingungen und das Geschäftsmodell (Unternehmensstruktur und -umfeld). Zusätzlich beschreibt die Organisationsstruktur die Fähigkeit, kurz-, mittel- und langfristige Werte zu schaffen (Governance). Welche spezifischen Chancen und Risiken damit einhergehen, wird ebenso gezeigt wie der Einsatz von Ressourcen (Strategie und Ressourcenallokation). Darüber hinaus beantwortet der Bericht die Frage, inwieweit die strategischen Ziele erreicht worden sind und welche Auswirkungen dies auf die Wertschöpfung des Unternehmens hat (Leistungen). Zuletzt folgt ein Überblick über die nächsten Herausforderungen (künftige Entwicklung).

Strategie und Ressourcenallokation

Strategie 2025: zentrale Handlungsfelder	24 – 25
Nachhaltigkeitsprogramm	163 – 167

Leistung

Finanzielle Unternehmensentwicklung	99 – 100
Nicht-finanzielle Leistungsindikatoren	26, 99 – 100
Nachhaltigkeitsprogramm	163 – 167
Nachhaltigkeitskennzahlen	168 – 181

Künftige Entwicklung

Ausbauplanung	30 – 33
Risikoanalyse	106 – 111
Strategischer Ausblick & Projekte	24 – 25

Berichtsgrundlage

Wesentlichkeitsprozess und -matrix	28 – 29
DRS 20 für den Lagebericht	89 – 113
IFRS für den Konzernabschluss und -anhang	114 – 159
GRI-Index	182 – 190
Berichtsprofil	190 – 191
Externe Prüfung	161, 190 – 193

/Geschäftsführung





Thomas Weyer
Geschäftsführer Finanzen
und Infrastruktur

Dr. Michael Kerkloh
Vorsitzender der Geschäftsführung
und Arbeitsdirektor

/Vorwort

Sie gilt Damen und Herren,

der Münchner Flughafen ist aus Sicht der Passagiere nicht nur der beste in Europa, sondern weltweit auch der einzige, der jetzt neben den asiatischen Airports in Hongkong, Seoul, Singapur und Tokio fünf Sterne hat. Nach einem langen Prüfungsverfahren hat das renommierte Londoner Beratungsinstitut Skytrax diese besondere Zertifizierung im März 2015 an uns vergeben. Sie freut mich besonders, denn sie zeichnet die hohe Qualität aus, die Passagiere in München bei der Infrastruktur, beim Service, bei den Einkaufsmöglichkeiten und bei der Abfertigung erfahren. Wie sehr die Fluggäste unseren Flughafen wertschätzen, haben sie im letzten Jahr auch anders bewiesen: 39,7 Millionen Menschen landeten oder starteten in München, mehr als je zuvor.

Für diese großartigen Ergebnisse möchte ich mich bei allen bedanken, die uns ihr Vertrauen schenken, vor allem ganz herzlich bei unseren Mitarbeitern. Jeder und jede von ihnen war unseren Fluggästen und Kunden an irgendeiner Stelle des Betriebs ein Stern. Mein Dank gilt aber auch unseren Geschäftspartnern, besonders den Fluggesellschaften, außerdem den Verantwortlichen in der Region und unseren Gesellschaftern für ihre Unterstützung im Jahr 2014. Erfolgreich kann der Flughafen München auf Dauer nur bleiben, wenn er sich allen seinen Anspruchsgruppen gleichermaßen verpflichtet fühlt.

Konzernumsatz und Ergebnis konstant

Das vergangene Jahr war zwar erneut vom enormen Wettbewerbsdruck in der Luftverkehrsbranche und von außergewöhnlich vielen Streiks geprägt. Die Anzahl der Flugbewegungen sank gegenüber dem Vorjahr leicht auf knapp 377.000 Starts und Landungen. Dennoch stieg der Konzernumsatz mit rund 1,2 Milliarden Euro leicht an. Als einer von nur wenigen Airports in Deutschland hat München auch im vergangenen Jahr deutlich profitabel gewirtschaftet und mit gut 100 Millionen Euro ein Jahresergebnis (EAT) ebenfalls etwas über Vorjahreshöhe erreicht. Für das Jahr 2014 werden wir 27,6 Millionen Euro Gewerbesteuer an die Gemeinden im Umland zahlen.

Vier Gründe für den Erfolg

Damit hat der Flughafen München ein weiteres Jahr sehr erfolgreich abgeschlossen. Dieser Erfolg basiert für mich auf vier entscheidenden Stärken, die unser Unternehmen auszeichnen und die wir deshalb auch im vorliegenden integrierten Unternehmensbericht thematisieren möchten: Kompetenz, Innovation, Partnerschaft und Verantwortung.

- Hochkompetente Leistung auf allen Feldern ist die wesentliche Voraussetzung für den Erfolg. Wir können Flughafen! Der beste Beweis für den gelebten Servicegedanken ist der fünfte Stern. Und wir können auch noch mehr davon, wenn wir den neuen Satelliten 2015 baulich fertigstellen und damit die Kapazität von Terminal 2 um rund 40 Prozent erhöhen. Wenn wir in einem nächsten Ausbauschritt einen dreistelligen Millionenbetrag in die Hand nehmen, um das Terminal 1 zu erweitern und zu modernisieren. Und wenn wir unsere Expertise nicht nur in München anbieten, sondern als Berater für Flughäfen weltweit.
- Ständige Innovation bei Technik, Dienstleistungen und Prozessen sorgt dafür, dass wir als zuverlässiger Geschäftspartner auch in Zukunft erfolgreich bleiben. So haben wir 2014 ein automatisiertes Passkontrollsystem am Münchner Flughafen eingeführt. Ein innovatives neues Internetportal zur Fluglärmüberwachung steht Anwohnern und Interessierten zur Verfügung, und Passagiere surfen nun in allen Terminals kostenlos im Internet.
- Faire Partnerschaft mit unseren Stakeholdern schafft Vertrauen und bereitet den Boden für weitere Entwicklungen. Ein wesentlicher Beitrag dafür war 2014 der Abschluss der neuen Rahmenvereinbarung mit den Fluggesellschaften über Start-, Lande- und sonstige Entgelte. Sie bringt für beide Seiten wertvolle Planungssicherheit. Besonders wichtig ist uns auch der ständige intensive Dialog mit den Flughafennachbarn und Mandatsträgern aus der Region.

- Verantwortungsbewusstsein kennzeichnet das Handeln des Flughafens München in der Welt und in der Gesellschaft, in der er tätig ist. Dazu gehört für uns auch die Selbstverpflichtung zu einem ressourcenschonenden Betrieb. Im Fokus steht dabei unter anderem der Klimaschutz. Unsere vielfältigen Aktivitäten, um das Wachstum bis 2020 klimaneutral zu bewerkstelligen, wurden 2014 vom Europäischen Flughafenverband ausgezeichnet, und beim CDP (Carbon Disclosure Project) haben wir als weltweit einziger Flughafenbetreiber den Sprung in den Carbon Performance Leadership Index geschafft. Verantwortung kennzeichnet aber auch unsere Personalpolitik. Denn engagierte und zufriedene Mitarbeiter sind der Schlüssel zum Unternehmenserfolg.

Stark bleiben

Bei allem Erfolg will ich nicht verhehlen, dass der Münchner Flughafen an einigen Stellen noch nicht so glänzt, wie wir es gern hätten. Eine Baustelle bleibt die landseitige Verkehrsanbindung, auch wenn 2014 mit dem Bau der Neufahrner Kurve begonnen werden konnte. Von einer Fertigstellung des Erdinger Ringeschlusses, der Express-S-Bahn in die Münchner Innenstadt oder gar einem ICE-Halt sind wir leider immer noch weit entfernt.

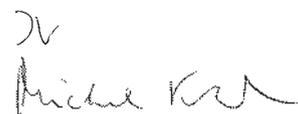
Ein sehr wichtiges Signal hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof im Februar 2014 gesetzt, indem er sämtliche Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss zur dritten Start- und Landebahn zurückgewiesen hat. Damit haben die Richter die behördliche Genehmigung zum Bau dieser Start- und Landebahn am Münchner Flughafen bestätigt. Einige Kläger haben gegen die Nichtzulassung der Revision Beschwerde eingelegt, sodass in nächster Instanz das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig über den Fall entscheiden wird. Sollte die Genehmigung für unser geplantes Ausbauprojekt damit endgültig rechtswirksam werden, stünde einer Realisierung der dritten Bahn, wenn sie von unseren Gesellschaftern beschlossen wird, nichts mehr im Wege. Für die mittel- und langfristige Fortsetzung der Erfolgsgeschichte des Münchner Flughafens ist diese Kapazitätserweiterung eine zwingende Voraussetzung, da der Airport in den Verkehrsspitzen schon heute an die Grenzen seiner Möglichkeiten stößt.

Optimistischer Ausblick

Für 2015 bleiben wir optimistisch. Die Zahl der Fluggäste dürfte noch weiter zunehmen und erstmals die 40-Millionen-Marke überschreiten. Für den Umsatz erwarten wir einen leichten Anstieg, und beim Ergebnis nach Steuern gehen wir sogar von einer deutlichen Steigerung aus. Bei der Zahl der Flugbewegungen erwarten wir eine Trendwende, die sich bereits in den letzten beiden Quartalen des Jahres 2014 angedeutet hat. In den letzten Jahren haben viele Fluggesellschaften massiv in größere Flugzeuge investiert, um mehr Passagiere mit weniger Jets befördern zu können. Da die neuen Flugzeuge viele Jahre im Dienst der Airlines bleiben, kann eine derartige Kapazitätsausweitung nicht beliebig wiederholt werden. Die Effekte der Flottenerneuerung werden abklingen, sodass wir für 2015 mit ein bis zwei Prozent Zuwachs bei den Starts und Landungen rechnen.

Das prognostizierte weitere Wachstum des Luftverkehrs und die damit verbundenen Herausforderungen werden die zentralen Themen für uns in den kommenden Jahren bleiben. Wie wir auf sie reagieren, wie wir sie handhaben, wie wir sie gestalten, wird über die Zukunftsfähigkeit des Münchner Flughafens und seine Bedeutung als Verkehrsdrehkreuz und Wirtschaftsfaktor entscheiden. Wir wissen, dass wir dafür die Akzeptanz aller unserer Stakeholder benötigen: unserer Kunden, Mitarbeiter, Gesellschafter und Anwohner. Dafür werden wir weiter arbeiten: mit Kompetenz, mit Innovationen, in Partnerschaft und im Bewusstsein unserer Verantwortung.

Wir freuen uns, wenn Sie uns dabei begleiten.



Dr. Michael Kerkloh

/Rückblick



Willkommensparty für Olympiamannschaft

Freunde und Anhänger der deutschen Olympiamannschaft begrüßen die Athleten am 24. Februar, einen Tag nach der Abschlussfeier der Winterspiele in Sotschi, im München Airport Center (MAC). Bundespräsident Joachim Gauck gratuliert Medaillengewinnern wie Doppel-Olympiasieger Felix Loch oder Gold- und Silbermedaillengewinnerin Maria Höfl-Riesch als Erster direkt auf dem Vorfeld.

Hohe Auszeichnung bei den »World Airport Awards«

Im März feiert der Flughafen München mit den Titeln Europameister und drittbester Airport der Welt große Erfolge bei den »World Airport Awards 2014«. Die Mitarbeiter werden darüber hinaus als beste Airport-Crew Europas ausgezeichnet. Im Vergleich zum Vorjahr kann der Airport damit seine Platzierung nochmals verbessern. An der Umfrage des unabhängigen Londoner Luftfahrtforschungsinstituts Skytrax hatten sich knapp 13 Millionen Passagiere aus 110 Ländern beteiligt.

Neue attraktive Fernreiseziele

Während der Sommersaison stehen Reisenden am Flughafen München 229 Ziele in weltweit 63 Ländern zur Auswahl. Neu im Angebot: Ab 3. April geht es mit Lufthansa fünfmal pro Woche nach Mexico City, ab 5. Juni siebenmal wöchentlich in die kanadische Wirtschaftsmetropole Toronto, United Airlines fliegt ab 25. April täglich nach Houston, Texas.

Töchter feiern Geburtstag

Am 5. Juni blicken die Flughafentöchter aerogate und Cargogate auf ihre 40-jährige Erfolgsgeschichte zurück. Heute sind bei den beiden Unternehmen rund 60 regelmäßig nach München fliegende Airlines sowie jährlich etwa 20 verschiedene Charter-Kunden unter Vertrag.

Riesenjubiläum bei Fußball-WM

Die 2.000 Plätze fassende Airport-Arena im Forum des München Airport Centers verwandelt sich beim Public Viewing während der WM in eine Jubel-Arena (Bild oben).

Start in den Beruf

Als »Botschafter des Flughafens« sehen sich die 89 neuen Auszubildenden der Flughafen München GmbH (FMG) und deren Tochtergesellschaften, die am 1. September ihre Lehrzeit am Airport beginnen. Allein 42 Nachwuchskräfte stellt die FMG in zehn verschiedenen Berufen ein. Weitere 47 Azubis gehen bei den Töchtern eurotrade, Allresto und aerogate in sieben verschiedenen Berufszweigen an den Start.

Happy Birthday, Airbräu!

Am 9. September feiert das Airbräu seinen 15. Geburtstag. Das Flughafenrestaurant mit eigener Brauerei und gemütlichem Biergarten richtet sich nicht nur an Passagiere und Mitarbeiter, sondern hat sich auch als attraktives Einkehrziel für die Besucher aus dem Umland etabliert. Mittlerweile zählt das Airbräu rund 1.800 Gäste täglich.



Flughafen München begrüßt 150 CityLiner

Zum 15. September verlegt Lufthansa CityLine ihre Verwaltung von Köln nach München. Rund 150 Verwaltungsmitarbeiter verstärken von nun an das 800-köpfige Team der CityLine in München. Bislang waren hier überwiegend Kabinen- und Cockpitcrews sowie Techniker stationiert. Die hundertprozentige Lufthansa-Tochter fliegt von München aus 64 Ziele an.

Verkehrsreichster Tag aller Zeiten

Über 140.000 Passagiere sind am Freitag, den 26. September, am Flughafen München unterwegs – so viele wie nie zuvor an einem Tag. Publikumsmagnet für Hunderttausende Geschäftsreisende und Touristen aus aller Welt ist das Oktoberfest in München – traditionell die verkehrstärkste Zeit des Jahres.

Flüge zu über 190 Zielen

Für die Winterperiode, die vom 26. Oktober 2014 bis 28. März 2015 dauert, haben die Airlines rund 145.000 Flüge angemeldet. Highlights: Neben zahlreichen Frequenzerhöhungen gibt es auch neue Ziele wie die Karibikinsel Guadeloupe und neue Fluggesellschaften wie die iranische Mahan Air, die mehrmals wöchentlich Teheran anfliegt.

Aus Kempinski wird Hilton

Nach einer Laufzeit von 20 Jahren endet der Vertrag für das Flughafenhotel mit der Hotelgruppe Kempinski zum 31. Dezember. Seit 1. Januar 2015 betreibt die Hilton-Worldwide-Gruppe das in unmittelbarer Nähe zum Terminal 2 gelegene Fünf-Sterne-Haus, das im Mai 1994 eröffnet wurde.



Ein Klavier im Anflug

Ende Juli landet der Pianist und Sänger Stefan Aaron mit einem »fliegenden Teppich« auf dem Vorfeld des Münchner Flughafens. Sein Konzert beinhaltet unter anderem den eigens für dieses Event komponierten Munich Airport Soca Song. Der Münchner Flughafen ist die vierte Station der »Orange Piano Tour«, die den Künstler in den letzten Jahren schon in die Schweizer Alpen, auf die Chinesische Mauer und zu einem norwegischen Fjord führte.

/Unsere Stärken



1. Schritt > Installieren

Laden Sie die appear2media App herunter. Sie ist im jeweiligen App Store für iOS- und Android-Smartphones und -Tablets kostenfrei verfügbar.

2. Schritt > Öffnen

Öffnen Sie die App, wählen Sie »Flughafen München« aus.

3. Schritt > Scannen

Halten Sie Ihr Gerät einfach über die Bilder auf den folgenden Seiten 12 bis 19 in diesem Bericht, sodass Sie jeweils das gesamte Motiv auf Ihrem Bildschirm sehen.





/Zuverlässiger Partner

Als innovativer Geschäftspartner zu agieren – diesen Anspruch erfüllt der Flughafen München täglich mit Leben. Gegenüber Fluggesellschaften, Kooperationsunternehmen, Auftraggebern, Mietern und Anrainern am Flughafen. **Innovationen** sind essenziell für die erfolgreiche Entwicklung des Unternehmens. Mit seiner langjährigen Erfahrung bietet der Flughafen München Orientierung und denkt immer einen Schritt voraus.



Scannen Sie diese Seite, um zum Film
»Zuverlässiger Partner« zu gelangen.
munich-airport.de/film/partner



Zuverlässiger Partner



Cargo

10:00 Uhr — Cargogate übernimmt den Umschlag und die Lagerung der Luftfracht sowie die Dokumentation und die Abwicklung der Zollformalitäten.



T1 und T2

11:30 Uhr — Attraktives Angebot für Besucher aus aller Welt. Für zahlreiche Handelsketten ist eine Filiale am Flughafen München ein Aushängeschild.



municon

14:15 Uhr — Im Tagungszentrum treffen sich Flughafenvertreter und Mieter zur Besprechung künftiger Investitionen.



MAC

17:00 Uhr — Ein großer Automobilhersteller nutzt die größte überdachte Fläche Europas zur Vorstellung des neuen Premiummodells.



Scannen Sie diese Seite, um zum Film
»Bester Service« zu gelangen.
munich-airport.de/film/service

/Bester Service

Umsteigen in kürzester Zeit – eine Stärke des Flughafens München. Kurze Wege zählen zu den vielen attraktiven Angeboten, die den Service am Airport auszeichnen. Vom S-Bahnhof zum Terminal, von einem Gate zum anderen. Logisch platzierte und verständliche Beschilderungen garantieren direkte Wege für die Passagiere. Kurze Wege gibt es ebenso für das Gepäck und bei den Leistungen für die Fluggesellschaften, zum Beispiel beim Reinigen, Betanken sowie Be- und Entladen. Der Servicegedanke repräsentiert eine der zentralen **Kompetenzen** – mit dem Fokus auf größtmögliche Passagierzufriedenheit.





/Nachhaltiges Engagement

Der Flughafen funktioniert nur im engen Zusammenspiel aller Leistungsträger. Eine dauerhafte Zusammenarbeit mit Nachbarn und Partnern ist deshalb das Herzstück des Geschäftsmodells. Im regelmäßigen Dialog mit den Anspruchsgruppen steht dabei das Kommunizieren sämtlicher umweltrelevanter Aspekte im Vordergrund. Diese **Partnerschaft** generiert Vertrauen und bildet die Basis sichtbaren Erfolgs.

Vorfeld



07:20 Uhr __ Ein mit dem »Blauen Engel« zertifizierter Bus befördert Fluggäste auf dem Vorfeld. Das Fahrzeug ist besonders lärm- und schadstoffarm.

Abflugbereich



16:00 Uhr __ Eine Befragung von Passagieren schafft Transparenz zwischen dem Flughafen München und seiner Anspruchsgruppe. Zur gleichen Zeit stehen Flughafenmitarbeiter bei einer Messe im Umland Rede und Antwort.

Terminals



18:30 Uhr __ Dämmerung: Vorfeldbeleuchtung basierend auf energiesparender LED-Technik schaltet sich ein.

Umland



19:00 Uhr __ Eine der 16 festen Messstellen zeichnet den Start eines Flugzeugs auf. 20 Minuten später steht das Messergebnis online.



Scannen Sie diese Seite, um zum Film »Nachhaltiges Engagement« zu gelangen.
munich-airport.de/film/engagement



/Begeisterte Mitarbeiter

Ein Unternehmen ist immer nur so gut wie die Mitarbeiter, die in ihm arbeiten. Der Flughafen München und seine Tochtergesellschaften legen großen Wert auf ein gutes Arbeitsklima, eine positive Unternehmenskultur und zufriedene Mitarbeiter. Sie tragen **Verantwortung** – ob für Weiterbildung, Gesundheit oder Balance zwischen Beruf und Familie. Denn es ist das Umfeld, das engagierte und begeisterte Mitarbeiter hervorbringt, die sich an ihr Unternehmen gebunden fühlen.



Scannen Sie diese Seite, um zum Film »Begeisterte Mitarbeiter« zu gelangen.
munich-airport.de/film/mitarbeiter

/Unternehmensporträt und Strategie

21 Unternehmensstruktur und Kurzprofil

24 Strategie und Management

30 Ausbauplanung



Unternehmensstruktur und Kurzprofil

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

Der Flughafen München Konzern ist in den Geschäftsfeldern Aviation, Commercial Activities, Real Estate und Participations, Services & External Business tätig. Zusätzlich zu seinem Kerngeschäft am Münchner Flughafen bietet der Konzern auch weltweit Beratungs- und Managementdienstleistungen an.

➔ Web munich-airport.de/portraet

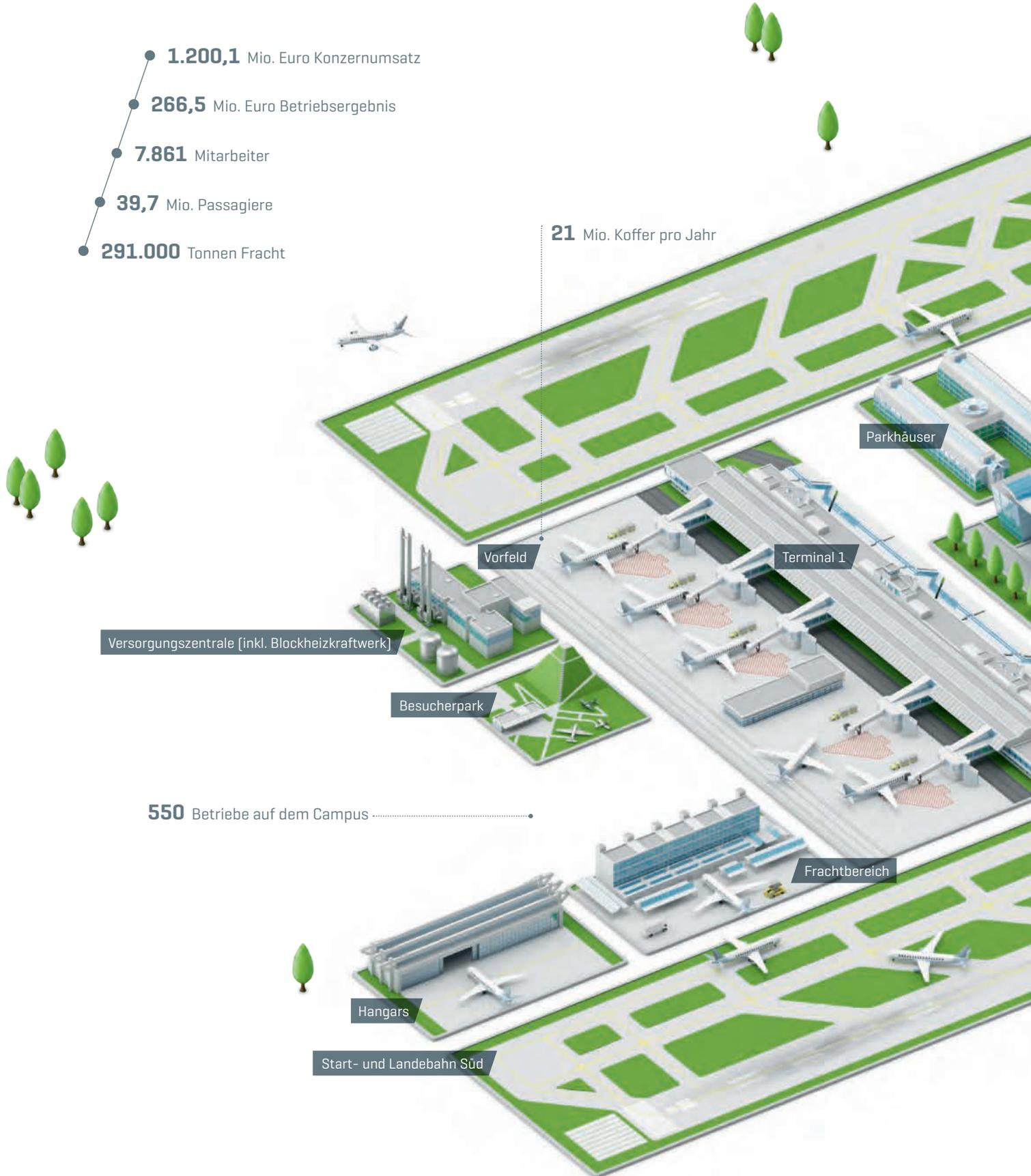
➔ Konzernlagebericht siehe Seite 92



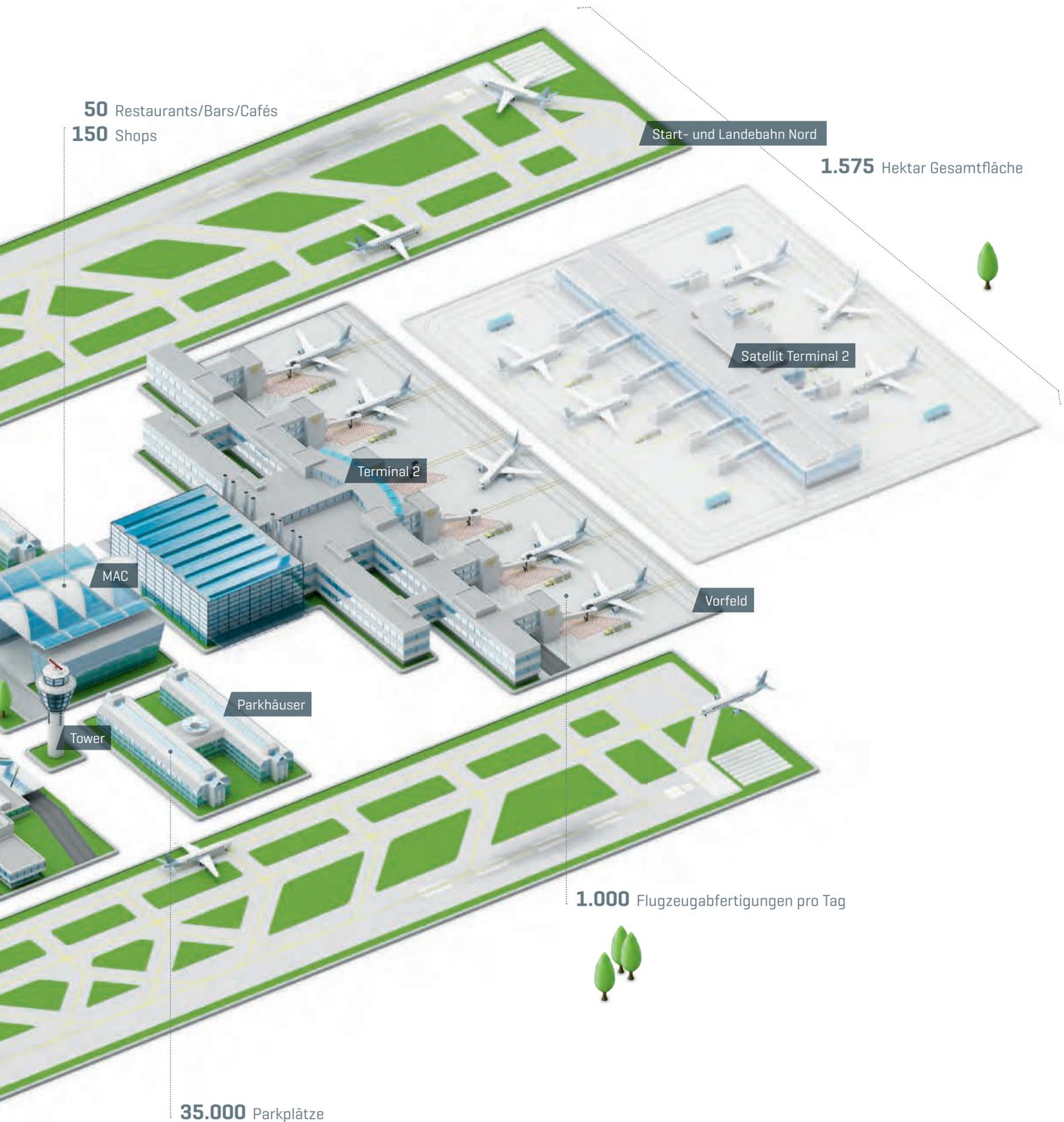
Der Flughafen München im Überblick



21 Mio. Koffer pro Jahr



550 Betriebe auf dem Campus



Für die Zukunft ist der Flughafen München
sehr gut aufgestellt. →

Strategie und Management

Einfluss der Geschäftstätigkeit und Strategie 2025

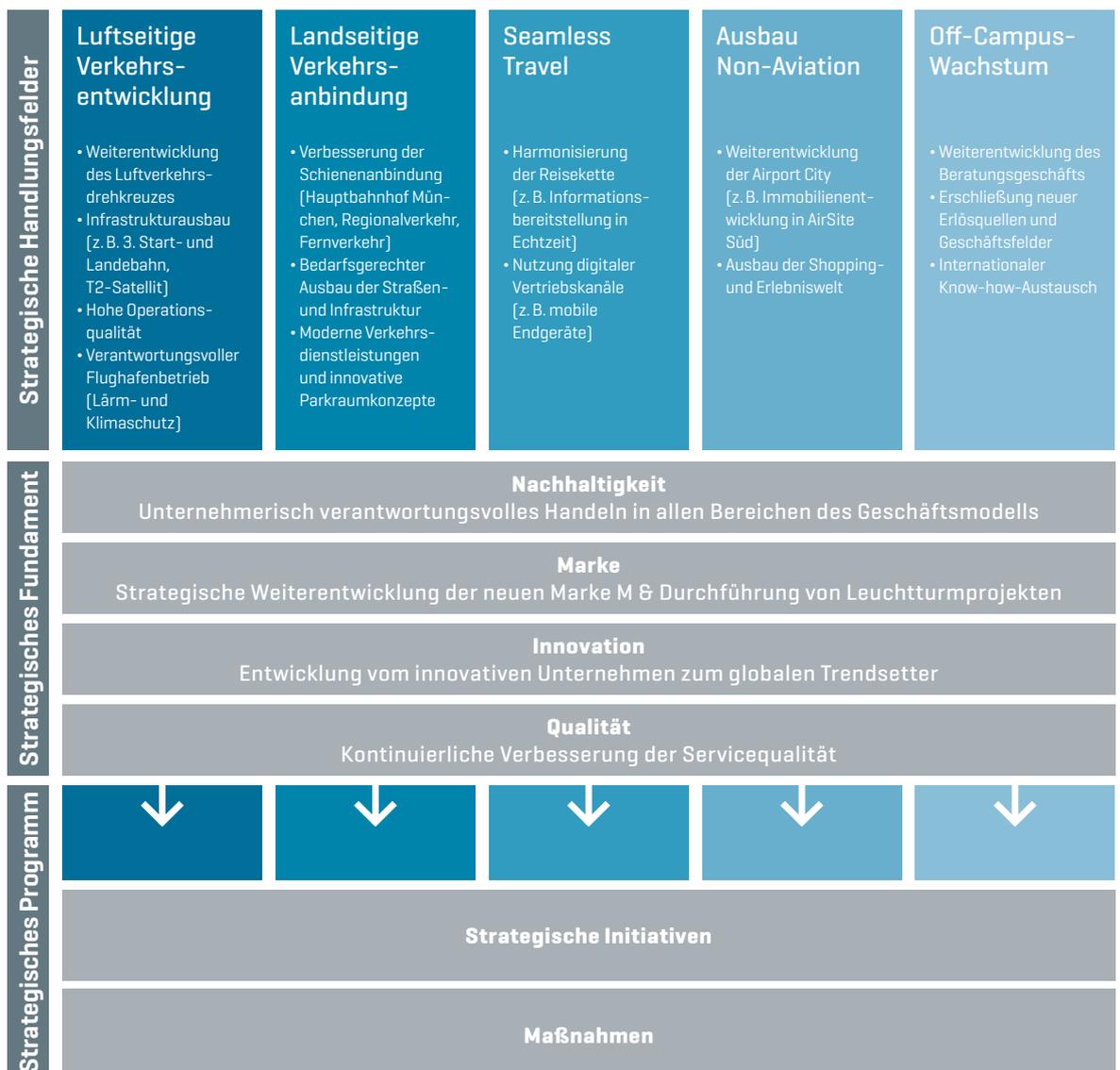
Als zentraler Mobilitätsknotenpunkt in Bayern hat der Flughafen München vielfältige Auswirkungen auf seine Stakeholder. Neben gesellschaftlichen und ökologischen Einflüssen haben vor allem ökonomische Effekte, wie neue Arbeitsplätze und die Ansiedlung zahlreicher Firmen in der Flughafenregion, einen maßgeblichen Einfluss auf die Mitarbeiter, das direkte Flughafen-umland sowie die Wirtschaftsstandorte München, Bayern und Deutschland.

Ziel der Unternehmensführung ist es, negative Auswirkungen des Flughafenbetriebs zu minimieren und positive zu fördern, um langfristig Werte für den Flughafen

München, seine Mitarbeiter, Kunden und die Region zu schaffen. Auf diesem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung baut die Konzernstrategie 2025 des Flughafens München auf. Sie adressiert die wichtigsten strategischen Chancen und Herausforderungen für den Flughafen München. So soll langfristig nachhaltiges Wachstum sichergestellt werden.

Strategische Handlungsfelder und strategisches Fundament

Zur Erreichung dieser Ziele wurden im Rahmen der Konzernstrategie 2025 fünf strategische Handlungsfelder abgeleitet und mit konkreten Inhalten hinterlegt. Diese stehen auf einem strategischen Fundament, das die





wichtigsten konzernübergreifenden Querschnittsthemen zusammenfasst. Das Fundament ist die Grundlage für alle strategischen Unternehmensentscheidungen sowie die künftige Entwicklung innerhalb der Handlungsfelder.

Strategisches Management und Unternehmenssteuerung

Die Umsetzung der Strategie reicht vom Zukunftsbild auf oberster Ebene bis hin zu den einzelnen Handlungsfeldern und den dazugehörigen strategischen Zielen. Diese werden den Bereichen zugeteilt und in Initiativen und Maßnahmen aufgeschlüsselt. Die Geschäftsführung verantwortet die Formulierung und Erreichung der strategischen Ziele. Die Führungskräfte der ersten und zweiten Ebene sind für die Umsetzung der aus den Zielen abgeleiteten Initiativen und Maßnahmen zuständig. Die Zielerreichung ist zudem die Basis für die variable erfolgsabhängige Vergütung. Dies trägt dazu bei, dass die strategischen einschließlich der nachhaltigkeitsrelevanten Themen in der alltäglichen Arbeit bereichsübergreifend umgesetzt werden. Mit einer internen Managementberichterstattung wird quartalsweise die Zielerreichung überprüft.

Projekte und Maßnahmen zur Erreichung der Strategieziele

Zur Erreichung der strategischen Ziele dienten 2014 zahlreiche Initiativen und Maßnahmen im gesamten Konzern. Wichtige Leuchtturmprojekte waren unter anderem:

- Verbesserung der Schienenanbindung: Der Spatenstich für die Neufahrner Kurve markierte am 27. Oktober 2014 im Handlungsfeld »Landseitige Verkehrsanbindung« einen Meilenstein für eine bessere regionale Schienenanbindung. Das Infrastrukturprojekt wird Passagieren aus Ostbayern eine schnelle und komfortable Erreichbarkeit des Münchner Flughafens ermöglichen. Ende 2018 soll die Strecke in Betrieb gehen.
- Entwicklung einer Digitalstrategie: Die fortschreitende Digitalisierung der Gesellschaft wirkt sich auch auf die Flughafenindustrie aus und hat gestiegene Erwartungen der Passagiere entlang der Reisekette zur Folge. Die FMG startete deswegen im August 2014 das konzernweite Projekt »Digitalstrategie«. Bis Ende 2014 wurden aus dem neu formulierten »Digitalen Zielbild« Handlungsfelder abgeleitet. Für 2015 ist die Umsetzung erster Projekte aus der Digitalstrategie heraus geplant.
- Verantwortung der Konzernentwicklung für die Marke M: Die Weiterentwicklung der Marke M ist seit Juli 2014 im Bereich Konzernentwicklung angesiedelt. Das unterstreicht einerseits die strategische Bedeutung der Marke für die Positionierung des Unternehmens und forciert gleichermaßen eine tiefe Verzahnung mit der Konzernstrategie und den Blick auf den Kunden. Ziel ist es, die neue Marke auf dem gesamten Flughafen-Campus und darüber hinaus weiter erlebbar zu machen, sie intensiv in der Unternehmenskultur zu verankern und neue Projekte und Maßnahmen zur Entwicklung und Stärkung des Markenprofils anzustoßen.

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



Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Neben den klassischen finanziellen Leistungsindikatoren EBIT und EBITDA steuert die FMG unter anderem nach den nicht-finanziellen Steuerungskennzahlen Airport Service Quality [ASQ], CO₂-Einsparungen und Mitarbeiterbindung. Dies unterstreicht die zentrale Bedeutung von Servicequalitätsverbesserungen, CO₂-neutralem Wachstum und Mitarbeiterbindung sowohl für die strategische Zielerreichung als auch für interne und externe Stakeholder.

→ Konzernlagebericht
siehe Seite 99

→ Wesentlichkeitsmatrix
siehe Seite 29

→ Glossar

→ Web
munich-airport.de/qualitaet

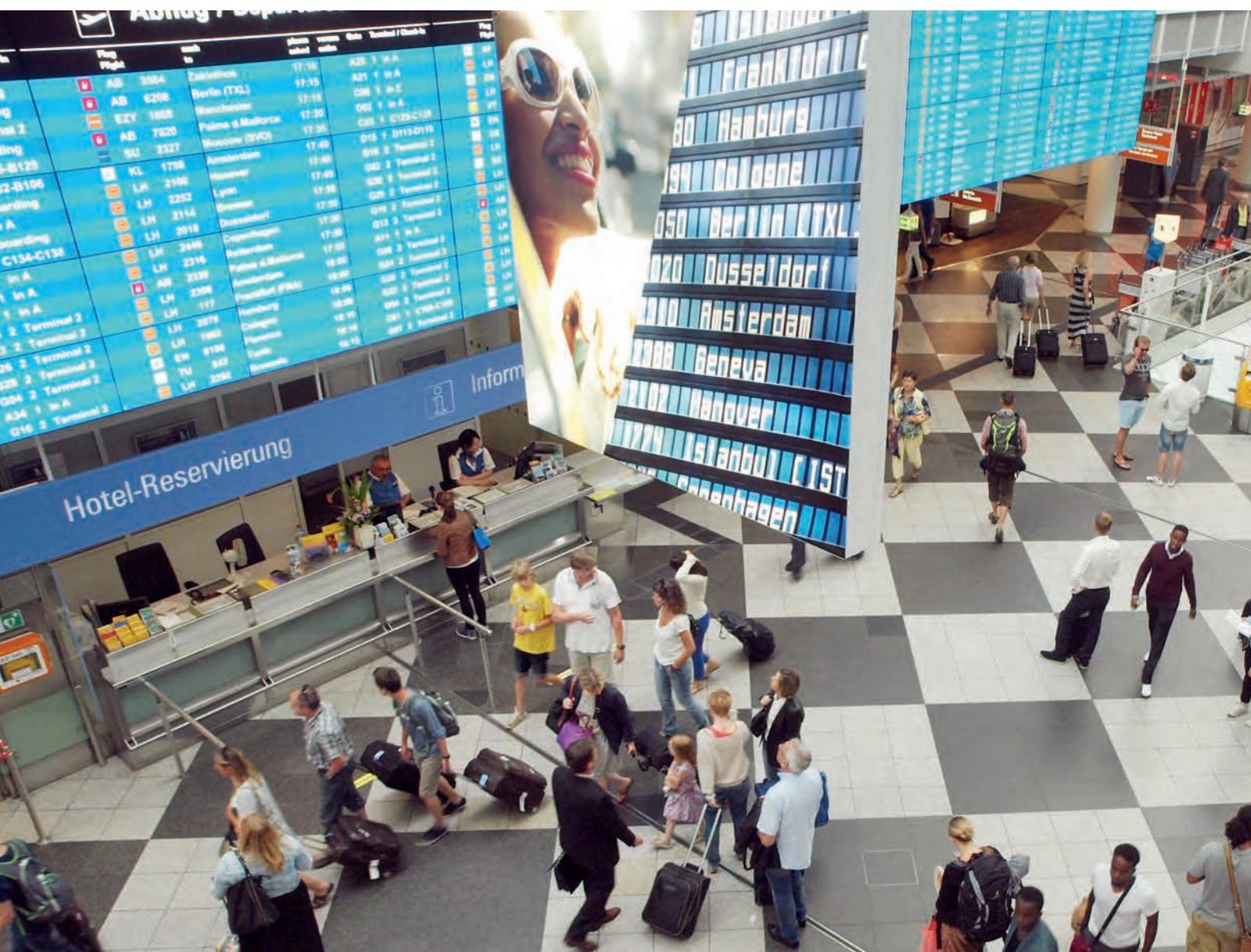
Qualitätsmanagement

Eine der zentralen Stärken des Münchner Airports ist die Qualität seiner Dienstleistungen. Der Qualitätsanspruch erstreckt sich dabei nicht nur auf das Aviation-Kerngeschäft, sondern auch auf alle anderen Bereiche, wie zum

Beispiel das Endkundengeschäft und die internen Prozesse.

Bedeutende Auszeichnungen für Servicequalität

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



Bei den Skytrax-»World Airport Awards« 2014 erzielte der Flughafen München seine bislang beste Wertung. Im weltweiten Ranking erreichte der Münchner Airport zum zweiten Mal nach 2006 den dritten Platz. Im Vergleich mit Flughäfen der Größenordnung zwischen 30 und 40 Millionen Passagieren schaffte es München weltweit sogar auf Platz 1. Im europäischen Ranking wurde der Flughafen München 2014 zum siebten Mal zum besten Flughafen Europas gekürt. Darüber hinaus belegte das bayerische Drehkreuz in den Einzelkategorien »Flughafen-Restaurants«, »Aufenthaltsqualität und Erlebniswert« sowie »VIP Terminals« im globalen Ranking jeweils den zweiten Platz. Zudem erhielt der Flughafen München die Auszeichnung für die besten Airport-Mitarbeiter in Europa. An der Umfrage von Skytrax hatten sich knapp 13 Millionen Passagiere aus 110 Ländern beteiligt. Dabei bewerten die Passagiere jedes Jahr internationale Flughäfen in rund 40 Kategorien.

Am Benchmarkprogramm »Airport Service Quality« [ASQ] des Flughafendachverbands ACI nehmen mittlerweile weltweit über 250 Airports teil. 2014 erreichte der Flughafen München bei der Kundenzufriedenheit nahezu das gleiche Rating wie im Vorjahr. Von einer maximal möglichen Punktzahl von 5 erhielt der Flughafen München den Wert 4,04 (2013: 4,06). Im Vergleich der europäischen Hub-Flughäfen liegt München damit gleichauf mit den Flughäfen Kopenhagen, London-Heathrow und Amsterdam hinter Zürich.

Seit Juli 2014 bietet der Münchner Flughafen seinen Passagieren und Besuchern das kostenfreie und zeitlich unbegrenzte Surfen im Internet an. Die Kunden honorierten diesen Beitrag zur Steigerung der Aufenthaltsqualität mit der höchsten Zufriedenheitssteigerung im ASQ-Benchmarkprogramm.

Erster 5-Sterne-Flughafen Europas

Im Frühjahr 2015 ist der Flughafen München zum ersten 5-Sterne-Flughafen Europas gekürt worden. Diese begehrte Auszeichnung gilt als der »Oscar der Luftfahrt«. Verliehen wurde sie vom renommierten Londoner Luftfahrtforschungsinstitut »Skytrax«. Über mehrere Monate hinweg stand der Münchner Flughafen im Rahmen des umfangreichen »5-Star-Programms« auf dem Prüfstand der Skytrax-Auditoren. Dabei wurden verschiedene Handlungsfelder in allen Bereichen des Flughafens analysiert, beurteilt und – falls nötig – optimiert.

Wie in der Hotellerie stehen fünf Sterne für Premium: vereinfachte Abläufe entlang der gesamten Reisekette sowie eine klare Beschilderung und Wegführung. Der Flughafen München hebt sich durch außergewöhnliche Servicequalität und Gastfreundschaft, ansprechendes, modernes Ambiente, Sauberkeit und großen Komfort von anderen Airports ab.



➔ Web
airportservicequality.aero

➔ Glossar



Ermittlung wesentlicher Themen

→ GRI 64-18
GRI 64-26

Wesentlichkeitsprozess

1. Identifizierung

Zur Identifizierung von wesentlichen Themen werden verschiedene Quellen und Prozesse eingesetzt. Die FMG führt jährlich eine Befragung durch, die mit der Veröffentlichung des integrierten Berichts verbunden ist und die die zentralen Stakeholder-Gruppen einbezieht. Die Stakeholder können schriftlich oder online die ermittelten Themen benennen und bewerten. Des Weiteren nutzt die FMG die Ergebnisse interner Szenarioanalysen, um das Geschäftsmodell des Flughafens München im breiteren Kontext einer nachhaltigen Entwicklung besser zu verstehen.

2. Priorisierung

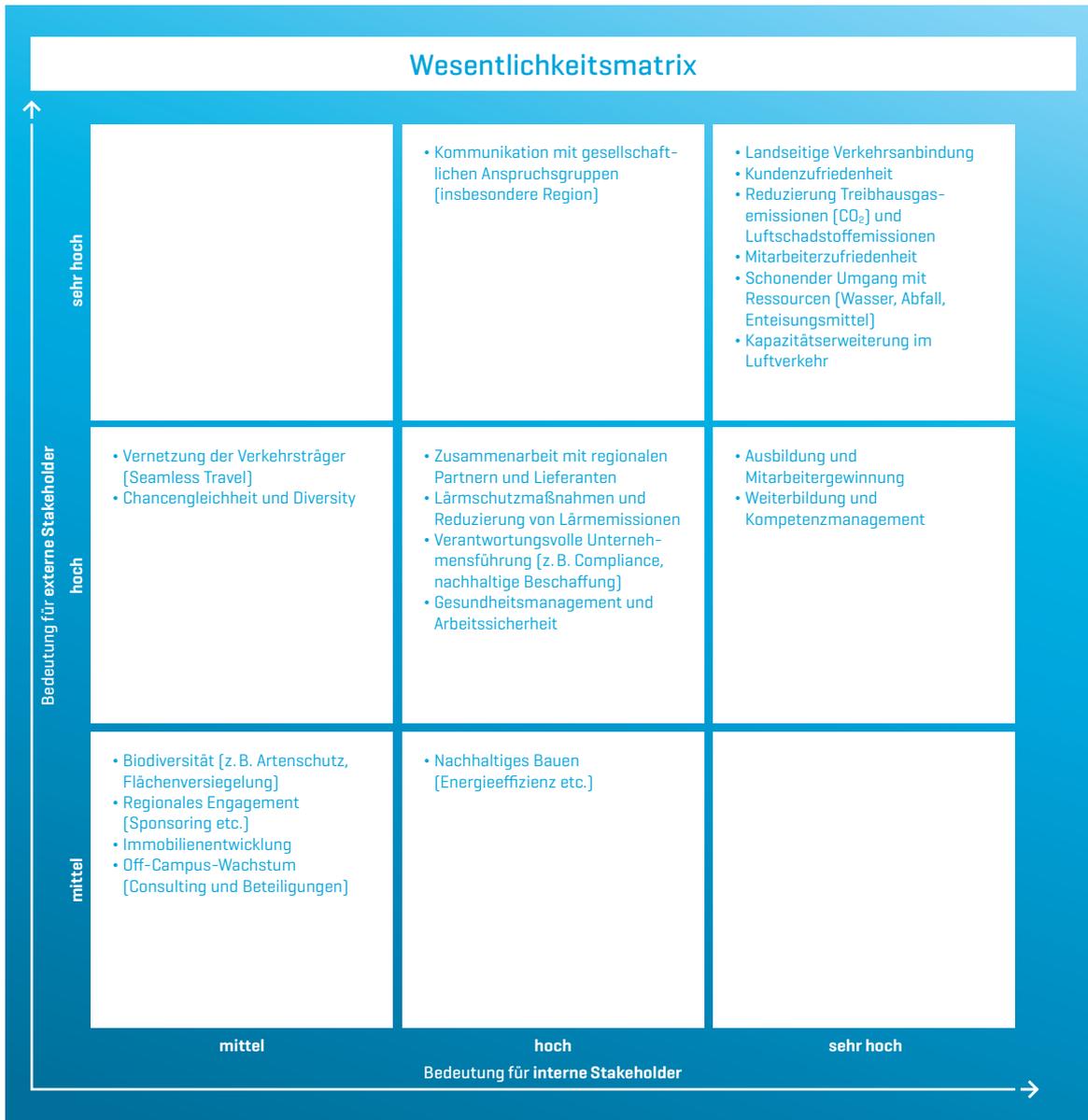
Die jährliche Stakeholder-Befragung dient der Priorisierung der ermittelten Themen. Die Befragungsergebnisse werden in einer Wesentlichkeitsmatrix mit zwei gleichwertigen Achsen dargestellt, welche die Bedeutung einzelner Themen für interne und externe Stakeholder abbilden. Diese Themen werden dann mit den Experten im Unternehmen diskutiert und inhaltlich den strategischen Handlungsfeldern zugeordnet. Dabei werden die Auswirkungen in den vier Geschäftsfeldern [Aviation, Commercial Activities, Real Estate, Participations, Services & External Business] in der Diskussion berücksichtigt. Zudem finden die Themen Eingang in den Zieleprozess. Nachhaltigkeit ist damit zentraler Bestandteil der strategischen Entwicklung des Flughafens München. Ausgehend davon legt der Flughafen München auch Themenschwerpunkte für die Berichterstattung fest.

3. Validierung

Im Rahmen des jährlichen strategischen Zieleprozesses werden die relevanten Themen intern mit den Führungskräften der FMG diskutiert. Zusätzlich dazu wird im Rahmen der Stakeholder-Befragung externes Feedback zu den Inhalten des integrierten Berichts eingeholt. So können Themenfelder und Ziele angepasst, ergänzt oder neu aufgenommen werden.

→ Strategische
Handlungsfelder
siehe Seite 24





→ GRI G4-18
GRI G4-19
GRI G4-26

→ Nachhaltigkeitsprogramm
siehe Seite 163

Strategisches Nachhaltigkeitsmanagement

Nachhaltigkeit ist für den Flughafen München zentraler Bestandteil der Konzernstrategie. Organisatorisch ist das Nachhaltigkeitsmanagement wegen seiner breit gefächerten Themen in der Konzernentwicklung verankert. Zielgerichtetes und effektives Nachhaltigkeitsmanagement basiert auf den wesentlichen Themen des Geschäftsmodells, berücksichtigt die für verschiedene relevante Anspruchsgruppen wichtigsten Themen und integriert sie konsequent in die strategische Planung und operative Umsetzung.

Ein zentrales Instrument für den Flughafen München ist die konzernweite Wesentlichkeitsanalyse. Ziel der Analyse ist es, die wichtigsten Themen für das strategische

Nachhaltigkeitsmanagement und die integrierte Berichterstattung abzuleiten. Auf dieser Grundlage kann die Geschäftsführung über zentrale Weichenstellungen für eine nachhaltige Entwicklung entscheiden.

Die Wesentlichkeitsanalyse orientiert sich an den von der Global Reporting Initiative [GRI] formulierten Grundsätzen Nachhaltigkeitskontext, Wesentlichkeit, Vollständigkeit und Einbeziehung von Stakeholdern. Die Identifizierung und Priorisierung wichtiger Themen erfolgt im kontinuierlichen Dialog mit den Stakeholdern. Bereits bestehende interne Prozesse und Methoden werden für die Identifizierung, Priorisierung und Validierung der Themen genutzt. Der Flughafen München strebt an, die Prozesse, insbesondere hinsichtlich der Einschätzung und Messbarkeit von internen und externen Auswirkungen, kontinuierlich zu verbessern.

→ GRI G4-18
GRI G4-26
Strategisches Nachhaltigkeitsmanagement

→ Glossar

→ Berichtsprofil
siehe Seite 190

→ Dialog mit den Anspruchsgruppen
siehe Seite 51

→ Web
munich-airport.de/konzern-nachhaltigkeit

Ausbauplanung

Die dritte Start- und Landebahn

Zukunftssicherung für den Wirtschaftsstandort Bayern

➤ Web
muc-ausbau.de

→ Glossar

Aufgrund seiner zentralen geografischen Lage in Europa, der ausgezeichneten Attraktivität und Qualität seiner Dienstleistungen und der zunehmenden Mobilitätsnachfrage ist am Flughafen München auch in Zukunft mit steigenden Passagierzahlen zu rechnen. Um den Airport für das prognostizierte Wachstum zu rüsten, wurden die Weichen schon gestellt. So wird der sich aktuell im Bau befindliche Satellit für das Terminal 2 die Kapazität um rund elf Millionen Passagiere erhöhen.

Daneben liegen für weitere Ausbaumaßnahmen, die für die künftige Leistungsfähigkeit des Flughafens von zentraler Bedeutung sind, die erforderlichen behördlichen Genehmigungen vor. Dazu zählen neben dem Bau der dritten Start- und Landebahn wichtige Infrastrukturprojekte zur Verbesserung der Verkehrsanbindung des Flughafens an das Schienen- und Straßennetz.

Insbesondere die dritte Start- und Landebahn ist eine einmalige strategische Chance, die Standortqualität Bayerns und Deutschlands im globalen Wettbewerb zu sichern. Nur mit der dritten Bahn können die bereits heute bestehenden Engpässe in Spitzenzeiten beseitigt und durch die Erhöhung der Kapazität von jetzt 90 auf mindestens 120 Flugzeugbewegungen pro Stunde langfristige Entwicklungsperspektiven eröffnet werden. Wenn der Münchner Airport seine Funktion als Drehkreuz von europäischem Rang auch in Zukunft wahren will, ist der Bau der dritten Start- und Landebahn unerlässlich.



Überblick: die Historie der 3. Start- und Landebahn

10 Jahre Dialog, Bürgerbeteiligung und Transparenz

● **Freitag, 26. Juli 2005**
Die Flughafen München GmbH informiert den Aufsichtsrat über absehbare Kapazitätsengpässe. Das Gremium beauftragt die FMG daraufhin, mit den Planungen einer dritten Start- und Landebahn zu beginnen.

● **Jahresbilanz 2006**
Erstmals verzeichnet der Flughafen München über 30 Millionen Passagiere und über 400.000 Flugbewegungen pro Jahr.

● **11. November 2008 bis 31. März 2009**
Im BallhausForum Unterschleißheim werden die Anliegen betroffener Bürger ausführlich erörtert. Die Debatte geht über insgesamt 59 Anhörungstage. Fast 700 Redner sprechen zu allen relevanten Themen.

● **2. Februar 2012**
Die Flughafen München GmbH erklärt gegenüber dem BayVGH, dass sie bis zur Hauptsacheentscheidung keinen Gebrauch von ihrem Recht auf Sofortvollzug macht.

Bedarfsprognose bis 2025

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



Passagieraufkommen – Entwicklung und Prognose
Gewerbliche Passagiere in Millionen



Quelle: Flughafen München, Januar 2015; Intraplan Consult GmbH, März 2010

Montag, 29. Juli 2005

Der Flughafen informiert die Bürgermeister und Landräte der Region über die Ausbaupläne.

20. September 2005

Ein Nachbarschaftsbeirat wird gegründet. Die Vertreter der Region werden dort frühzeitig und umfassend über Pläne und Gutachten informiert. Das Gremium begleitet den gesamten Planungsprozess. Noch bevor das Verfahren beginnt, tagt der Nachbarschaftsbeirat zwölfmal.

20. September 2005

31 mögliche Bahnlagen werden geprüft, sechs kommen in die engere Auswahl.

31. August 2006

Die FMG beantragt das »Raumordnungsverfahren« für die Erweiterung der Start- und Landebahnpkapazität. Sämtliche eingereichten Unterlagen konnten im Internet unter www.muc-ausbau.de eingesehen werden.

21. Februar 2007

Die Regierung von Oberbayern beurteilt die Bahnlage 5b als landesplanerisch positiv. Das Raumordnungsverfahren ist damit abgeschlossen.

24. August 2007

Die FMG reicht bei der Regierung von Oberbayern den Antrag auf Planfeststellung der Bahnlage »5b« ein.

5. November bis 4. Dezember 2007

47 Aktenordner mit über 10.000 Seiten Planunterlagen werden in den Umlandgemeinden ausgelegt und im Internet veröffentlicht. Daraufhin gehen 59.191 Einwendungen ein – davon rund 97 Prozent Masseneinwendungen. 123 Stellungnahmen kommen von betroffenen Landkreisen und Gemeinden sowie Fachbehörden und Verbänden.

29. Juli 2008

Die Gesellschafter der FMG geben grünes Licht für einen vom Nachbarschaftsbeirat geforderten »Umlandfonds«: 100 Mio. Euro stellt der Flughafen freiwillig zur Verfügung, um Sonderfälle und Härten, die durch die dritte Start- und Landebahn im Umland entstehen, abzumildern. Wer wie viel bekommt, entscheidet der Nachbarschaftsbeirat.

12. April bis 11. Mai 2010

Ergänzende Unterlagen werden zur Einsicht öffentlich ausgelegt; etwa die überarbeitete Luftverkehrsprognose und neue Berechnungen zum Fluglärm. Daraufhin gehen erneut über 20.000 Einwendungen ein, zu denen Experten des Flughafens Stellung nehmen.

5. Juli 2011

Die Regierung von Oberbayern erlässt den Planfeststellungsbeschluss zum Bau einer dritten Start- und Landebahn. Damit verbunden ist das Recht auf Sofortvollzug.

4. November 2011

Die Frist für Klagen und Anträge läuft ab. Insgesamt gehen 22 Klagen beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) ein.

Jahresbilanz 2011

Mit fast 38 Millionen Passagieren verzeichnet der Flughafen München einen neuen Rekord. Insgesamt wurden 409.956 Flugbewegungen registriert.

17. Juni 2012

Bürgerentscheid in der Stadt München: Eine Million Münchner sind zur Stimmabgabe aufgerufen, es beteiligen sich aber nur 32,8 Prozent. Das Ergebnis ist knapp, aber eindeutig: Rund 180.000 (54,3 Prozent) lehnen den Bau ab, 150.000 stimmen mit »Ja«.

2012 – 2013

Der Bürgerentscheid bindet die Stadt München rechtlich ein Jahr lang. Vertreter des Freistaates Bayern und der Bundesrepublik Deutschland betonen nach wie vor, dass sie den Ausbau des Flughafens für unverzichtbar halten.

März 2013 bis Februar 2014

Der BayVGH verhandelt in 41 Sitzungen und fünf Ortsterminen über die Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss. Am 19. Februar 2014 weist das Gericht die aufgerufenen Klagen zurück.

November 2014

Eine Arbeitsgruppe des ADV mit Vertretern deutscher Flughäfen, darunter München, präsentiert Leitlinien für eine optimale Bürgerbeteiligung bei Ausbauprojekten.

Ausblick 2015

Zu einem späteren Zeitpunkt entscheidet das Gericht über die verbliebenen sechs Beschwerden von Privatpersonen und dem Bund Naturschutz Bayern e. V.

4. März 2015

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig weist die Beschwerden von sechs Kommunen gegen die Nichtzulassung der Revision zurück.

Kapazitäten T2 und Satellit im Vergleich

	T2	Satellit
Kapazität	25 Mio.	11 Mio.
Bruttogeschossfläche	271.400 m ²	125.800 m ²
Länge	980 m	609 m
Breite	30 m	53 m
Loungebereiche	4.680 m ²	4.100 m ²
Retail und Gastronomie	16.400 m ²	9.270 m ²
Gates	112	52
Gebäudepositionen	24	27
Sicherheitskontrollstellen	31	20
Passkontrollstellen	54	44
Transferschalter	44	24
Warterraumfläche	28.500 m ²	17.930 m ²



→ GRI G4-26
GRI G4-27
Interessen
der Anwohner
im Blick

Wichtige Entscheidung vor Gericht

Das Berichtsjahr 2014 brachte für die Ausbauplanung des Flughafens München eine wichtige juristische Entscheidung: Am 19. Februar wies der Bayerische Verwaltungsgerichtshof alle Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern für die dritte Start- und Landebahn zurück. Das Gericht hat nach fast einem Jahr Verfahrensdauer entschieden, dass der Bau einer dritten Bahn planerisch gerechtfertigt ist und die damit verfolgten Ziele – die Bewältigung der künftigen Verkehrsnachfrage sowie die Stärkung von Wirtschaft und Beschäftigung – von solch großem Gewicht sind, dass sie widerstreitende öffentliche und private Belange [zum Beispiel Umwelt oder Lärmschutz] überwiegen. Die Planungsbehörde habe ihre Befugnisse und ihren Ermessensspielraum nicht überschritten, so das Gericht. Das Urteil ist für den Ausbau des Flughafens ein wichtiger Meilenstein. Einige Kläger haben gegen die Nichtzulassung der Revision Beschwerde eingelegt, sodass in nächster Instanz das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig über den Fall entscheiden wird.

Interessen der Anwohner im Blick

Entscheidend für die Akzeptanz von Ausbauprojekten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur ist es, die Betroffenen frühzeitig in die Planungen einzubeziehen. Die berechtigten Interessen der Anwohner gilt es wirksam zu schützen. Um größtmögliche Transparenz herzustellen, sucht der Flughafen München seit Langem intensiv den Dialog mit der Flughafenregion und erklärt gegenüber der Politik und der Öffentlichkeit alle wesentlichen Aspekte der Ausbaumaßnahme.

Neben den ausführlichen Diskussionen während der seit Jahren dauernden behördlichen und gerichtlichen Verfahren hat sich der Flughafen München in einer Reihe unterschiedlicher Foren den Fragen der Bürgerinnen und Bürger gestellt und eigene Informationsangebote entwickelt, zum Beispiel die Ergebnisse der ständigen Lärm- und Luftgütemessungen. In verschiedenen Gremien, wie der Fluglärmkommission, dem Nachbarschaftsbeirat oder dem Abwasserzweckverband, werden laufend Themen des Flughafens mit dem Umland diskutiert. In vielen



Millionen Fluggäste im Jahr und 27 direkte Gate-Positionen. Die Bauarbeiten liegen im Plan: Fast ein Jahr nach dem Richtfest wurden 2014 die Glasfassade und das Dach geschlossen. Zuvor hatten sich die Arbeiten verstärkt ins Innere verlagert, wo nach und nach die Service-Einrichtungen der Lufthansa und ein breit gefächertes Gastronomie- und Retail-Angebot entstehen. Im Winter 2014/2015 wurde mit dem Einhängen der Fluggastbrücken begonnen. Anfang 2015 wurden die ersten Fahrzeuge für das Passagier-Transport-System zwischen Terminal 2 und Satellit geliefert. Die bauliche Fertigstellung des neuen Abfertigungsgebäudes ist für das dritte Quartal 2015 geplant.

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

Großer Schritt für Umbau des Terminals 1

Das nächste große Bauvorhaben der FMG hat 2014 eine wichtige Hürde genommen. Der Aufsichtsrat erteilte im Dezember die Freigabe zur vertiefenden Planung der T1-Optimierung. Das Ziel ist, durch eine Erweiterung des T1-Gebäudes die Attraktivität für Passagiere und Airlines im Non-Schengen-Segment deutlich zu steigern. Das Bauvorhaben erhöht die Kapazität des Terminals 1, schafft neue Retail- und Gastronomie-Angebote sowie Loungeflächen und verbessert die Passagier-abfertigungsprozesse.

→ GRI G4-26
GRI G4-27

→ Glossar

→ Glossar

Der geplante neue Flugsteig besteht aus einem dreigeschossigen Kernbauwerk und einem zweigeschossigen Pier im nördlichen Bereich des Terminals. Er ist als eigenständiges Ensemble vorgesehen, das mittels einzelner Verbindungsbrücken die Betriebsstraße überspannt und an das vorhandene Terminal 1 andockt. Auch hier gilt die gleiche Prämisse wie beim Satelliten: Der Einsatz innovativer baulicher und technischer Systeme soll den Energiebedarf und damit auch den CO₂-Ausstoß des neuen Gebäudes so gering wie möglich, jedoch mindestens 40 Prozent niedriger als im bestehenden Terminal halten. Der Baubeginn ist für 2017 vorgesehen.

Fällen konnten bereits Vereinbarungen mit Grundstückseigentümern über die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke durch den Flughafen einvernehmlich abgeschlossen werden.

Zudem brachte sich der Flughafen München in eine Arbeitsgruppe des Flughafenverbandes Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) mit ein. Im November 2014 wurden in Berlin Leitlinien für eine optimale Bürgerbeteiligung bei Ausbauprojekten an deutschen Flughäfen präsentiert. Damit stellen sich die Flughäfen der Herausforderung, einen nachhaltigen Ausgleich zwischen Einzelinteressen und dem Gemeinwohl zu schaffen.

Der T2-Satellit: wichtige Baufortschritte

Das Satellitengebäude für das Terminal 2 entsteht in einer Kooperation der FMG und der Deutschen Lufthansa. Es bietet zusätzliche Abfertigungskapazitäten für elf

/Leistungsportfolio

- 35 Aviation
- 40 Commercial Activities
- 44 Real Estate
- 46 Participations,
Services & External
Business



Aviation

Der Flughafen München Konzern bietet zahlreiche Leistungen in allen Bereichen des Airport-Managements an. Die vier Geschäftsfelder Aviation, Commercial Activities, Real Estate sowie Participations, Services & External Business leisteten auch 2014 jeweils einen wichtigen Beitrag zum umfangreichen Leistungsportfolio.

Der FMG-Geschäftsbereich Aviation umfasst die gesamte Abwicklung des Luftverkehrs auf dem Flughafengelände mit Ausnahme des Be- und Entladens der Flugzeuge. Er erstellt die Flugpläne und Flugplanprognosen und steuert den Betrieb der Start- und Landebahnen sowie sämtliche Vorgänge auf den Vorfeldern und an den Gates. Dazu gehören neben Fluggastbrücken und Gepäckförderanlagen auch alle Services in den Terminals. Des Weiteren fallen die Marketingaktivitäten für die weitere Luftverkehrsentwicklung und die Generierung neuer Verbindungen in die Verantwortung dieses Bereichs.

Fast 40 Millionen Passagiere

Das Jahr 2014 war geprägt von einem weiteren Passagierrekord. 39,7 Millionen Fluggäste starteten oder landeten am Münchner Flughafen und unterstrichen damit seine Bedeutung als attraktives Drehkreuz ebenso wie seine herausragende Qualität: Als einziger europäischer Flughafen schaffte es München neben Singapur und Seoul im Ranking des Luftfahrtforschungsinstituts Skytrax unter die drei besten Flughäfen weltweit. Im europäischen Vergleich behauptete der Flughafen München Rang 7 unter den passagierstärksten Flughäfen.

Aber 2014 stand auch wieder im Zeichen der fortgesetzten Konsolidierung in der Luftfahrtbranche. Die etablierten Fluggesellschaften befinden sich in einem harten Wettbewerb mit den neuen Anbietern aus dem arabischen Raum sowie Low-Cost-Carriern. Sie haben daher in den letzten Jahren stark in moderne, größere Flugzeuge investiert, was in München 2014 erneut zu einer Steigerung der Passagierzahl um knapp drei Prozent führte, bei einem leichten Rückgang der Flugbewegungen. Die Flughafen München GmbH erwartet für 2015 allerdings eine Trendumkehr und eine wieder steigende Zahl der Starts und Landungen. Insgesamt geht die deutsche Bundesregierung von einem Wachstum des Flugverkehrs von knapp 60 Prozent bis 2030 aus.

München im europäischen Vergleich 2014

Passagierzahlen in Millionen



→ Web
munich-airport.de/statistik

→ Web
munich-airport.de/aviation

→ Konzernlagebericht
siehe Seite 97

Stand: 31. Dezember 2014
Quelle: Airports Council International (ACI)

Bedarfsgerechtes Angebot für Airlines

Für Planungssicherheit auf beiden Seiten sorgt die 2014 nach langen Verhandlungen abgeschlossene neue Entgelt-rahmenvereinbarung zwischen der Flughafen München GmbH und den Fluggesellschaften. Sieben Jahre lang regelt sie die Start- und Landeentgelte sowie die Preise für weitere Leistungen. Noch mehr Kundenorientierung bringt die organisatorische Neuaufstellung des Aviation-Marketingbereichs: Alle Prozesse wurden überprüft und konsequent auf die Bedürfnisse der Kunden ausgerichtet. Ziel ist es, weitere Strecken und Fluggesellschaften für den Münchner Flughafen zu gewinnen.

→ Web
worldairportawards.com

Im Jahr 2014 ist das Streckennetz des Flughafens München erneut dichter geworden. So bieten etwa die Lufthansa und United neue Langstreckenverbindungen nach Mexico City, Miami und Houston an. Weiteres Potenzial sieht der Flughafen für Verbindungen nach Südamerika, auf die Philippinen und in einige Städte Chinas. Wegen nahezu ausgeschöpfter Kapazitäten insbesondere zu den verkehrsstarken Zeiten kann der Flughafen jedoch schon jetzt nicht mehr genügend Slots anbieten. Weiteres Wachstum wird in München daher nur möglich sein, wenn die geplante dritte Start- und Landebahn gebaut werden kann.

Ziele im regelmäßigen Verkehr¹⁾

68 Regelmäßig von München angeflogene Länder

240 Ziele gesamt

91 Fluggesellschaften



¹⁾Linien- und Pauschalreiseverkehr – nur Passagierdienste

Flughafen als Drehkreuz: Knoten im globalen Verkehrssystem



Beispielhafte Darstellung ökologischer und ökonomischer Vorteile eines Hub-Systems (rechts) – deutlich geringere Fluganzahl

Highlights Aviation 2014



Erneuter Passagierrekord:
39,7 Millionen Fluggäste

Neue Langstreckenverbindungen
nach Mexico City, Miami und Houston

Neue Rahmenvereinbarung mit
Fluggesellschaften über Entgelte
am Münchner Flughafen

Sicherheit hat Priorität

Das Thema Sicherheit ist für einen internationalen Verkehrsflughafen von übergeordneter Bedeutung. Neben der allgemeinen Sicherheit (Airport Security) hat der sichere Betrieb von Flugzeugen und deren Abfertigung (Airport Safety) oberste Priorität. Gerade vor dem Hintergrund steigender Verkehrszahlen liegt das Augenmerk von Airport Safety darauf, Unfälle und Gefahrensituationen zu vermeiden sowie Fehlerpotenzial zu erkennen. Gemäß den gesetzlichen Vorschriften des Luftverkehrs gelten folgende Zuständigkeiten:

Zuständige Instanzen	Aufgabenbereiche
FMG, CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH	<ul style="list-style-type: none"> • Personal-, Mitarbeiter- und Zugangskontrollen • Bauliche und technische Gestaltung des Flughafens • Schulung des Personals • Allgemeine Sicherheit des Flughafenbetriebs
Luftfahrtunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Eigensicherung des Betriebs der Airline • Sicherungsmaßnahmen bei Passagieren, Gepäck, Post und Fracht • Sicherung eigener Luftfahrzeuge • Schulung des Personals
Bundespolizei	<ul style="list-style-type: none"> • Passkontrollen bei der Ein- und Ausreise, diverse Sicherungsaufgaben
Zoll	<ul style="list-style-type: none"> • Ein- und Ausfuhrkontrollen der mitgeführten Waren

Der Flughafen München wird von der bayerischen Luftaufsichtsbehörde überwacht. Neben kontinuierlichen Qualitätskontrollen bei nationalen und EU-Sicherheitsinspektionen hat die FMG ein eigenes Qualitätsmanagementsystem im Bereich Security.

➔ Web
munich-airport.de/sicherheit

Neue Technik erhöht Sicherheit im Flugbetrieb

Die Verkehrsdienste des Aviation-Bereichs haben 2014 mit technischen Neuerungen die Sicherheit im Flugbetrieb weiter erhöht. So führten sie, um die ICAO-Empfehlungen zu erfüllen, zum 1. Oktober eine sogenannte »aktive Erkennungspflicht« ein. Diese gilt für alle Fahrzeuge und Geräte, die sich während des Betriebs der Start- und Landebahnen im Rollfeldbereich (Bahn und Parallelrollwege) bewegen. Die von rund 200 Fahrzeugen ausgesendeten Informationen können mit den Daten des Bodenradars abgeglichen und zur eindeutigen Identifikation der Fahrzeuge genutzt werden. Insbesondere bei eingeschränkter Sicht ist diese Methode eine große Unterstützung für die Bodenverkehrsführung der Flugzeuge.

➔ Glossar

Nebel kann die Anzahl der Flugbewegungen am Standort beeinflussen. Mittels Kameras wird nun an einer wichtigen Stelle, dem Startbahnkopf Nord-Ost, der Nebelauf- und -abzug aus Richtung Osten beobachtet – dank Langzeitbelichtung sogar nachts. Diese optische Unterstützung soll es dem Deutschen Wetterdienst ermöglichen, seine Prognosen zur Sichtweite zu bestätigen oder zu korrigieren. Dies wiederum hat direkten Einfluss auf die von der Deutschen Flugsicherung in Kraft gesetzten Regulierungen und somit auf die Kapazität.

➤ Web
munich-airport.de/vogelschlag

München gestaltet europäische Standards mit

➔ Glossar

Das europäische Forschungsprojekt SESAR [Single European Sky ATM Research] will mit standardisierten Verfahren und Technologien den Rollverkehr an europäischen Flughäfen vereinheitlichen. Zusammen mit den Flughäfen London-Heathrow, Zürich, Amsterdam, Frankfurt sowie Aéroports de Paris beteiligte sich auch München 2014 aktiv am SESAR-Projekt.

➤ Web
munich-airport.de/biotope

➔ Glossar

Bei der Entwicklung innovativer Konzepte für die Rollführung von Flugzeugen hat die FMG inzwischen eine Führungsposition innerhalb von SESAR eingenommen. Mit dem sogenannten »Follow-the-Greens«-Verfahren sollen Piloten zukünftig den Weg zur Zielposition dank Bodenlampen und einer intelligenten Steuerung erkennen. Die FMG wird dieses Konzept 2015 in einer einwöchigen Validierungsphase abschließend überprüfen. Diese Simulation wird zeigen, inwiefern das neue Verfahren Prozesse bei schlechtem Wetter verbessert und Arbeitsabläufe der Lotsen vereinfacht.

Flughafenfeuerwehr: unverzichtbar für die Sicherheit

➤ Web
munich-airport.de/feuerwehr

Die Flughafenfeuerwehr am Münchner Airport erfüllt die Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO nach der höchsten Kategorie 10. Dies bedeutet, dass jeder Punkt auf den Start- und Landebahnen innerhalb von 180 Sekunden nach Auslösen eines Alarms erreicht und innerhalb dieser Frist auch mit der Brandbekämpfung begonnen werden muss. Um den hohen Sicherheitsstandards am Flughafen München gerecht zu werden, gibt es deshalb zwei Feuerwachen. Neben den Brandschutzaufgaben ist die Flughafenfeuerwehr auch im Rettungsdienst tätig.

2014 wurde auf dem Übungsplatz der Münchner Flughafenfeuerwehr Deutschlands modernste Anlage zur Flugzeugbrandbekämpfung errichtet. Deren Form entspricht der Größe und dem Aufbau einer Boeing 747. Moderne computergesteuerte Technik ermöglicht es, die Wirkung verschiedener Löschmittel zu simulieren.

Vogelschlag vermeiden

Kollisionen von Flugzeugen mit Vögeln gefährden die Sicherheit des Luftverkehrs. Deshalb steht die FMG mit den zuständigen Institutionen, insbesondere mit den Airlines, der Deutschen Flugsicherung, regionalen und übergeordneten Behörden sowie dem DAVVL [Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e. V.], in einem intensiven Kontakt und Dialog. Speziell geschulte Mitarbeiter der FMG nehmen während der gesamten Betriebszeit die Bird-Control-Aufgaben auf dem Flughafengelände wahr und wehren aktiv mögliche Gefahren durch Vögel ab. Der Münchner Airport setzt aber nicht nur auf die Vertreibung von Vögeln, die für den Flugbetrieb gefährlich sind. Vielmehr liegt der Schwerpunkt auf einem speziellen, den lokalen Verhältnissen angepassten Biotopmanagement. Dabei wird auf dem Flughafengelände und in seinem Umfeld darauf hingewirkt, dass flugsicherheitsrelevante, also schwergewichtige oder schwarmbildende Vögel erst gar nicht angelockt werden.

Weiterhin niedrige Vogelschlagrate

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 aus. Die Vogelschlagrate liegt unter 0,7 Vogelschlagmeldungen pro 10.000 Flugbewegungen im Innenbereich des Flughafens beziehungsweise unter 0,2 Meldungen im sogenannten Umgebungsbereich.

	Vogelschlagrate im Innenbereich	Vogelschlagrate in der Umgebung
München im Jahr 2013	0,65	0,19
Deutsche Verkehrsflughäfen im Jahr 2013 im Durchschnitt	2,50	0,72

Quelle: Vogelschlagstatistik DAVVL

Für das Jahr 2014 lagen bei Redaktionsschluss noch keine Vergleichswerte vor.



Ein »Jumbo« als Brandsimulationsanlage für Feuerwübungen

Einsatzzahlen der Feuerwehr

	2014	2013
Alarmierungen gesamt	4.446	3.997
Davon Fehlalarme	648	754
Anzahl Einsätze	3.798	3.243
Davon technische Hilfsleistungen	1.839	1.754
Davon Sicherheitswachen	977	902
Davon Brandeinsätze	123	104
Davon First-Responder-Einsätze ¹⁾	859	483

¹⁾Erste Hilfe bis zum Eintreffen des öffentlichen Rettungsdienstes





Commercial Activities

→ Glossar

→ Web
airport-media-muc

→ Konzernlagebericht
 siehe Seite 98

Der FMG-Geschäftsbereich Commercial Activities spricht mit seinen Dienstleistungen vor allem den Endkunden an und beeinflusst daher, wie Passagiere, Abholer, Bringer sowie Besucher ihren Aufenthalt am Flughafen wahrnehmen. Der Geschäftsbereich ist für folgende Leistungen verantwortlich: Handel und Gastronomie im Rahmen des Centermanagements, die Services rund ums Parken sowie Werbung und Events auf dem Flughafengelände.

Bayerische Identität und starke Marken

Das größte Feld von Commercial Activities umfasst die Entwicklung, Vermarktung und Verwaltung von Einzelhandel und Gastronomie in den Terminals sowie im München Airport Center (MAC). Die Herausforderung bei der Vermarktung dieser Flächen besteht darin, ein stimmiges Verhältnis von Verkehrs- und Verkaufsfläche sowie die richtige Branchen- und Markenmischung zu finden. Der Münchner Flughafen folgt dabei dem Ziel, eine eigene, bayerische und damit spezielle Identität zu fördern und gleichzeitig auf international starke Marken zu setzen.

→ Web
munich-airport.de/shopping

Neue Shopkonzepte

154 Shops und Serviceeinrichtungen sowie 50 gastronomische Einheiten stehen am Flughafen München Passagieren, Mitarbeitern und Besuchern zur Verfügung. Das Retailgeschäft des Münchner Airports verteilt sich auf rund 18.400 Quadratmeter gastronomische Flächen und 22.000 Quadratmeter Einzelhandels- und Serviceflächen.

→ Web
munich-airport.de/parken

Im Terminal 2 wurde Ende 2014 im Non-Schengen-Bereich auf Ebene 05 im internationalen Abflugbereich eine größere Umbaumaßnahme erfolgreich abgeschlossen. Neue, luxuriöse Marken auf der zentralen Plaza, wie zum Beispiel GUCCI, Bottega Veneta, Mulberry, TOD's, Rolex oder Salvatore Ferragamo, werden der Konsumnachfrage der internationalen Fluggäste gut gerecht. Weitere Höhepunkte im Berichtsjahr waren die Neueröffnungen von Läden der Marken Hallhuber, Olymp, Falke, Max Mara und Marc Cain sowie der Umbau des Hugo-Boss-Shops im MAC. Nach und nach ersetzen die neuen »Cee'U«-Shops die früheren »checkout«-Läden in Terminal 1 und 2. Sie bieten Passagieren nicht nur ein breites Sortiment an Reisebedarf, sondern sind auch architektonisch und konzeptionell neuartig gestaltet.

Die Bauarbeiten am Satellitengebäude schreiten weiter voran, sodass dort 2014 auch im kommerziellen Bereich wichtige Fortschritte möglich waren. Die Vermarktung der zusätzlichen rund 8.000 Quadratmeter Einzelhandels- und Gastronomieflächen ist nahezu abgeschlossen. Hier werden sowohl im Einzelhandel als auch im gastronomischen Bereich neue Marken und Highlights die Einkaufswelt am Flughafen München optimal ergänzen und abrunden.

Mehr Parkkomfort

Für den Erfolg des Geschäftsbereichs sind die Services rund ums Parken sehr wichtig. 10,1 Millionen Fahrzeuge nutzten 2014 die 35.000 Stellplätze am Flughafen München, verteilt auf 14 Parkhäuser und weitere Parkflächen. Dies entspricht einer Steigerung von 8,6 Prozent

gegenüber dem Vorjahr. Zu den Kunden zählen neben Geschäftsreisenden und Urlaubern auch Besucher und Mieter sowie Flughafenmitarbeiter. Die seit 2014 praktizierte Neuausrichtung unter dem Aspekt »Full Service« bietet dem Kunden deutlich mehr Parkkomfort, sei es durch die Möglichkeit des Onlinebuchens, zusätzliche Angebote auf dem Campus oder das Kundenservice-Center als erste Anlaufstelle für jegliche Parkfragen. Zum Portfolio zählen auch das Mietwagencenter, für das die Vertragsabwicklung, Abrechnung und Kundenbetreuung vor Ort übernommen werden, sowie die Betreuung des Taxi- und Shuttle-Services und sämtliche Außenparkflächen, die zum Terminal 1 und Terminal 2 gehören.

Flughafen mit zentralem Marktplatz

Ein weiteres Betätigungsfeld des Geschäftsbereichs sind die Vermarktung der Werbeflächen und die Veranstaltung von Events auf dem Flughafengelände. Wegen der hohen Passagier- und Besucherzahlen kann der Flughafen Werbekunden sehr attraktive Angebote mit hohen Kontaktzahlen und differenziertem Zielgruppenprofil machen. Die Zahl der Werbeflächen wird bewusst begrenzt und damit exklusiv gehalten, um sie hochwertig, mit innovativen Formaten und häufig auch unter medialer Aufmerksamkeit vermarkten zu können. Beispiele dafür sind die Großflächenwerbung auf der Fassade von Terminal 2, die Inszenierung kompletter Räume und Exponatflächen durch Werbekunden in den Terminals sowie besonders das MAC-Forum als größte überdachte Freifläche Europas. Mit diesem Marktplatz im Zentrum des Flughafens verfügt München über ein Alleinstellungsmerkmal und kann dort mit Veranstaltungen den Flughafen als Erlebnis-Standort inszenieren und zusätzliche Besucher anziehen.

Das Eventjahr am Flughafen München stand 2014 ganz im Zeichen des Sports. Vom 14. bis 26. April wurden im MAC-Forum die Tennisschläger geschwungen. Im Rahmen einer Partnerschaft mit den BMW Open bot der Flughafen München im Vorfeld des ATP-Turniers Passagieren, Besuchern und Mitarbeitern auf zwei Tenniscourts die Möglichkeit, ihre sportlichen Qualitäten zu demonstrieren.

Während der Fußballweltmeisterschaft vom 12. Juni bis 13. Juli verwandelte sich ein Teil des MAC-Forums in ein Ministadion mit zahlreichen Public-Viewing-Veranstaltungen. Das Event Surf & Style fand im Sommer zum vierten Mal in Folge mit der weltweit größten »stehenden Welle« an einem Airport wieder großen Anklang bei Einsteigern

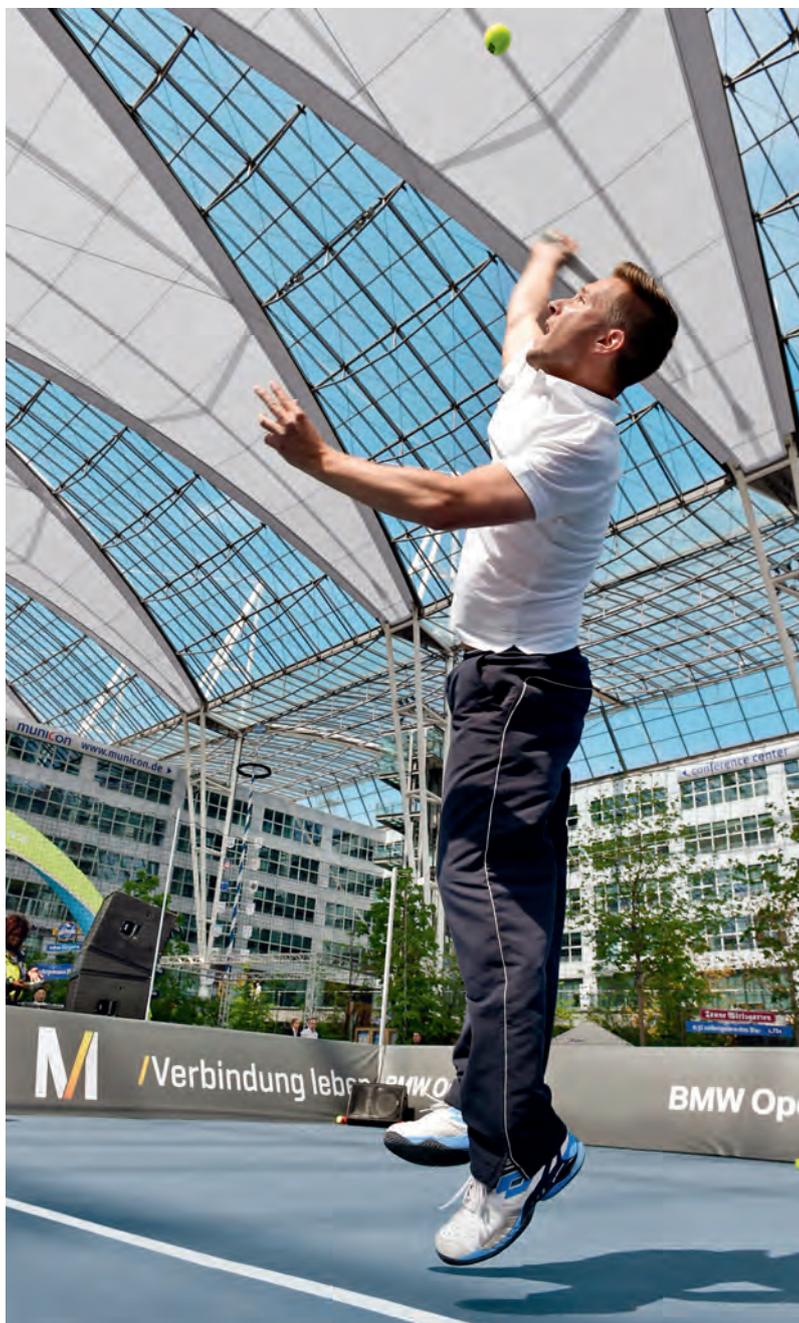
Highlights Commercial Activities 2014



Neue **Marken auf zentraler Plaza** im Terminal 2

»**Full Service**«-Parken

Erstes Tennisturnier im MAC-Forum



eurotrade: 2014 in Zahlen



Neue gastronomische Rekorde bei Allresto

Der Flughafen München ist bekannt für sein ausgezeichnetes gastronomisches Angebot. Mehrfach landete die Münchner Flughafengastronomie bei den Skytrax World Airport Awards auf den vorderen Plätzen. Die Allresto Flughafen München Hotel und Gaststätten GmbH [Allresto], eine hundertprozentige FMG-Tochter, betreibt am Münchner Airport rund 85 Prozent aller gastronomischen Einrichtungen. Zu ihrem Erfolg tragen die drei Geschäftsbereiche Restaurants, Mitarbeiterkantinen und Hotel bei. Sehr beliebt bei Passagieren und Besuchern sind die in Eigenregie bewirtschafteten Restaurants mit internationaler, deutscher und bayerischer Küche. Außerdem ist die Allresto für Bistros, Cafés und Bars in den beiden Terminals, für ein Fast-Food-Restaurant und für das Konferenzzentrum municon zuständig. Die fünf Mitarbeiterkantinen und das Kempinski Hotel Airport München³⁾ werden auf Basis eines Managementvertrages von dem Caterer Eurest Deutschland GmbH beziehungsweise bis Ende 2014 von Kempinski und danach von Hilton betrieben.

Weitere Digitalisierung und Vernetzung der Angebote

Eine wichtige Herausforderung für den Geschäftsbereich Commercial Activities in den kommenden Jahren wird die weitere Digitalisierung sämtlicher Werbeformen sein, wie sie im neuen Satellitengebäude bereits umgesetzt ist. Der Bereich arbeitet auch an neuen Mobilitätsangeboten und der dafür erforderlichen Infrastruktur. Der wesentliche Treiber für neue Angebote ist die weitere Verknüpfung, Personalisierung und mobile Kommunikation aller Angebote für den Passagier von der Anreise bis zum Abflug.

Innovationsmanagement hat Kunden im Fokus

Das Innovationsmanagement der FMG hat sich 2014 neu ausgerichtet. Sogenannte Innovationssuchfelder, eine Kombination von Trends und Kundenbedürfnissen, schärfen den Blick für das, worauf sich der Flughafen München konzentrieren will. Die Endkunden stehen nun noch stärker im Fokus der Bemühungen, den Münchner Airport zu einem der führenden Flughäfen der Welt zu entwickeln.

³⁾Seit 01.01.2015 Hilton Munich Airport

➤ Web
munich-airport.de/allresto

und professionellen Surfern. Die Profis konnten sich erneut bei der Europameisterschaft im »Stationary Wave Riding« messen.

Der Wintermarkt des Flughafens München mit seinen zahlreichen Ständen bot seinen Besuchern zum Jahresende Highlights wie eine Eisrutsche, ein Open-Air-Kino, eine im Vergleich zum Vorjahr größere Eisfläche oder ein attraktives Bühnenprogramm.

Kunden aus aller Welt schätzen das Angebot der eurotrade

➤ Web
eurotrade.org

Die eurotrade Flughafen München Handels-GmbH [eurotrade], eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der FMG, betreibt am Flughafen München 67 Retail-Stores in den Verkaufsbereichen Duty-free/Travel Value, Presse und Souvenirs, Fashion, Uhren, Schmuck und Accessoires sowie kleine gastronomische Einheiten. Darüber hinaus betreibt die eurotrade einen Duty-free-/Travel-Value-Shop am Flughafen Friedrichshafen. Um auf die Wünsche der internationalen Kunden optimal einzugehen, richtet die eurotrade ihr Produktportfolio speziell anhand ihrer Zielgruppen aus und bietet am Münchner Airport weltweit angesagte, renommierte Marken an.

➔ GRI G4-27
Innovationsmanagement hat Kunden im Fokus



Beispielhafte Innovationen 2014:

- »Tablets bei Dallmayr«: Die digitalisierte Speisekarte des Restaurants Dallmayr im Terminal 2 steht nun in acht Sprachen zur Verfügung und zeigt neben Bildern der Speisen auch Inhalte des Informationssystems InfoGate. Rabattaktionen in Kooperation mit dem Duty-Free-Anbieter eurotrade ergänzen das Angebot. Nach dem erfolgreichen Pilotprojekt soll nun die Nutzung von Tablets am Flughafen auf verschiedene Bereiche ausgeweitet werden.
- 360°-Ansichten des Terminalinneren: Zusammen mit dem Start-up-Unternehmen NavVis aus München arbeitet die FMG daran, eine Orientierung bereits von zu Hause aus zu ermöglichen. Für 2015 sind eine virtuelle Begehung des Flughafeninneren mit zusätzlichen Shopping-Informationen und eine metergenaue Positionsbestimmung per App geplant.

Servicequalität weiter gestiegen

Der Flughafen München verfolgt das Ziel, die Servicequalität stetig zu verbessern. Dazu zählt zum Beispiel ein erweitertes WLAN-Angebot. Seit August 2014 können

Passagiere und Besucher am Münchner Airport mit ihren Laptops, Tablets und Smartphones gratis und zeitlich unbegrenzt im Internet surfen. Bisher war der Internetzugang über WLAN auf 30 Minuten beschränkt.

→ GRI G4-27

Auch an den Grenzkontrollen gibt es am Flughafen München eine wichtige Serviceinnovation. Seit Februar 2014 läuft der Probetrieb für das automatisierte Grenzkontrollsystem »EasyPASS«. Damit entfällt an sechs Kontrollschleusen bei der Ausreise die Überprüfung der Personalien durch Beamte der Bundespolizei.

Weitere Verbesserungen entlasten Passagiere mit eingeschränkter Mobilität. So wurde für Rollstuhlfahrer ein abgesenkter Schalter an der Hauptinformation eingerichtet, damit sie auf Augenhöhe mit dem Infopersonal kommunizieren können. Sehbehinderten Passagieren dienen ein Bodenleitsystem sowie ein Übersichtsplan in deutscher und englischer Brailleschrift an der Hauptinformation zur Orientierung in den Terminals. München ist zudem der erste deutsche Flughafen, der über eine technisch hochwertig ausgestattete Sanitäreinrichtung für Menschen mit reduzierter Mobilität verfügt: Eine 14 Quadratmeter große barrierefreie Toilette bietet unter anderem eine höhenverstellbare Liege mit Seitengitter sowie einen Deckenlifter.

→ Web
navis.com

Real Estate

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

Das Immobiliengeschäft des Flughafens München hat sich zu einem Kerngeschäft mit guten Zukunftsaussichten entwickelt. Als wachsendes Drehkreuz wird der Flughafen München zunehmend interessant für Unternehmen mit Bezug zum Luftverkehr, die sich auf dem Gelände ansiedeln wollen.

Verantwortlich für alle Immobilienprojekte ist der FMG-Geschäftsbereich Real Estate. Seine Aufgabe ist die wirtschaftliche, am Lebenszyklus der Immobilien ausgerichtete Betreuung und Entwicklung der Flughafen-Infrastruktur sowie aller auf dem Campus und auch außerhalb liegender Immobilien und Grundstücke. Derzeit betreibt Real Estate auf dem 1.575 Hektar großen Flughafengelände 450 Immobilien mit 200.000 Quadratmetern Bürofläche. Zahlreiche Gebäude des 1992 eröffneten Flughafens müssen in den nächsten Jahren erneuert werden, darunter auch das Terminal 1.

Immobilienstrategie für den Flughafen München

In der im Jahr 2014 erarbeiteten Immobilienstrategie betont der Flughafen München die zunehmende Attraktivität des Standorts: Rund 100.000 Passagiere, über 32.000 Beschäftigte und zahlreiche Besucher passieren täglich den Flughafen, in seinem erweiterten Einzugsgebiet leben 26 Millionen Menschen. Dieses enorme Potenzial sowie die stetig wachsenden Passagier- und Frachtzahlen ziehen zunehmend ergänzendes Geschäft an – eine Entwicklung, die vergleichbar ist mit der an anderen europäischen Airports.

Flächenpotenziale systematisch untersucht

Die Flughafen München GmbH hat im Zuge dieser Immobilienstrategie 2025 systematisch Flächenpotenziale auf dem Campus untersucht. Erfasst wurde, welche Flächen für die Entwicklung des Luftverkehrs benötigt oder für weitere Immobilienprojekte geeignet sind und welche neuen Produkte am Immobilienmarkt künftig nachgefragt

werden. Mit seiner neuen Strategie verfolgt der Geschäftsbereich Real Estate vier Ziele:

- die langfristige immobilienwirtschaftliche Absicherung des Kerngeschäfts Luftverkehr
- die optimale Ausnutzung der kommerziell genutzten Flächen
- das Erwirtschaften substanzieller Erlöse
- die Berücksichtigung der Interessen im Umfeld des Flughafens

Neue Immobilienmarke »AirSite«

Die Immobilienstrategie sieht die planmäßige Entwicklung neuer Immobilienprojekte in den nächsten Jahren vor. Dafür wurden vier Bereiche definiert, die aufgrund ihrer Lage und Erreichbarkeit zwar einen eigenen Charakter aufweisen, aber unter der einheitlichen Marke »AirSite« vermarktet werden sollen. Ein Beispiel dafür ist der



nördliche Teil der »AirSite West«, die Fläche westlich von Terminal 1 entlang der Zubringerstraße. Sie soll im Jahr 2015 städtebaulich neu geordnet werden, damit dort weitere Bürogebäude, Hotels und eine neue Anbindung an den zentralen Flughafenzubringer entstehen können.

Immobilienprojekte in Abstimmung mit der Region

Entscheidend für den Erfolg von »AirSite« ist es, die Vorhaben eng mit den benachbarten Gemeinden abzustimmen. Neue Immobilienprojekte sollen dabei eng im Zusammenhang mit dem Luftverkehr und dem Passagierwachstum stehen. Damit stellen sie keine Konkurrenz für Betriebe oder Gewerbeflächen in der Region dar. Aufgrund des Preisniveaus dürften sich auch mittel- oder langfristig nur Unternehmen am Flughafen ansiedeln, die auf die vielfältigen Möglichkeiten des Flughafens angewiesen sind. Wettbewerber des Flughafens als Immobilienstandort sind somit nicht das unmittelbare Flughafenumland, sondern der städtische Ballungsraum sowie andere europäische Flughäfen.

Highlights Real Estate 2014



Vertiefende Planung der Optimierung von Terminal 1, Investitionen von 270 Millionen Euro in den nächsten Jahren

Bau des Satellitengebäudes von Terminal 2 im laufenden Betrieb

Verabschiedung der Erweiterung des Hotels beim Terminal 2 um 162 Betten

Einheitliche Marke »AirSite« als Konsequenz aus der neuen Immobilienstrategie

→ Konzernlagebericht
siehe Seite 94



Participations, Services & External Business

AeroGround: Bodenverkehrs- dienstleistungen aus einer Hand

➤ Web
aeroground.de

Die AeroGround Flughafen München GmbH, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der FMG, ist Marktführer im Bereich der Bodenverkehrsdienstleistungen am Flughafen München. Die AeroGround arbeitet mit den Schwestergesellschaften aerogate und Cargogate in der Ground-Handling-Gruppe zusammen und bietet alle land- und luftseitigen Leistungen rund um die Flugzeug-, Passagier- und Fracht-
abfertigung übergreifend aus einer Hand an. Rund 2.000 Mitarbeiter fertigen täglich bis zu 300 Flugzeuge ab. Die AeroGround war auch 2014 äußerst verlässlich: 98 Prozent der von ihr abgefertigten Flugzeuge flogen pünktlich ab.

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

Die durchgängig hohe Abfertigungsqualität und das umfangreiche Leistungsangebot sind die Stärken der AeroGround. 2014 gelang es ihr, Kundenverluste zu vermeiden und mit mehr als 25 Airline-Kunden bestehende Abfertigungsverträge langfristig zu verlängern sowie neue Verträge abzuschließen. Zu den wichtigsten Erfolgen zählten 2014 die Neuabschlüsse mit Thai Airways, LOT, Adria Airways und Aegean Airlines im Terminal 2. Sogenannte Full Handling-Pakete, die sowohl die Flugzeug- und Gepäckabfertigung der AeroGround als auch die Passagierabfertigung der aerogate im Terminal 1 beinhalten, wurden unter anderem mit Emirates, Etihad und Air Europa vereinbart.

Tarom Romanian Air Transport und die Frachtairline AirBridgeCargo unterzeichneten Verträge, die zusätzlich auch den Frachtumschlag der Schwestergesellschaft Cargogate umfassen.

Zur Absicherung des Standorts München und zur Nutzung von Wachstumspotenzialen im Luftverkehr verfolgt die AeroGround eine Expansionsstrategie auch außerhalb des Flughafens München. Neben dem Ausbau von internationalen Consultingaktivitäten in Zusammenarbeit mit der FMG beabsichtigt die AeroGround, Bodenabfertigungslizenzen



an anderen Flughäfen zu erhalten. So hat die AeroGround erfolgreich am Vergabeverfahren für eine Abfertigungslizenz am Flughafen Berlin-Schönefeld beziehungsweise am neuen Flughafen BER teilgenommen.

Der Aufbau eines europäischen Ground-Handling-Netzwerks ist ein weiterer Bestandteil der Expansionsstrategie der AeroGround. Als Alternative zu den Global Playern auf dem Markt für Bodenverkehrsdienste haben sich die AeroGround, die griechische Goldair Handling und die AAS Airline Assistance Switzerland zu einer strategischen Allianz unter dem Namen »ground.net« zusammengeschlossen. Ziel dieser Kooperation ist es, dass die Airline-Kunden einerseits von der lokalen und regionalen Expertise der Kooperationspartner profitieren und andererseits auch die Vorteile von standortübergreifenden Netzwerken nutzen können. Die griechische Fluggesellschaft Aegean Airlines ist der erste gemeinsame Kunde, der nun an den verschiedenen Standorten von den Netzwerk-Partnern abgefertigt wird. Für das Jahr 2015 ist beabsichtigt, die Allianz um zwei bis drei weitere Ground-Handling-Unternehmen in Zentral-europa auszuweiten und dadurch ein flächendeckendes europäisches Ground-Handling-Netzwerk zu etablieren.

aerogate: Passagierabfertigung expandiert weiter

Die aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH ist eine hundertprozentige Tochter der FMG und 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. Im hart umkämpften Segment der Passagierabfertigung kann aerogate im Terminal 1 einen Marktanteil von knapp 60 Prozent vorweisen. Im Jahr 2014 fertigten rund 400 Mitarbeiter über 30.600 Flüge und mehr als 3,7 Millionen Passagiere ab. Zu den rund 60 Kunden der aerogate im Terminal 1 zählen Linienfluggesellschaften wie airberlin, Iberia und EL AL, touristische Fluggesellschaften wie TUIfly sowie Langstreckenkunden wie Emirates, Etihad, Saudi Arabian Airlines, Oman Air und Delta Air Lines. Seit 2014 werden auch für Qatar Airways und American Airlines/US Airways Leistungen erbracht.

Ground-Handling-Gruppe: 2014 in Zahlen



Im Terminal 2 ist die aerogate in erster Linie in den Bereichen Ticketing und Supervision für einige Fluggesellschaften der Star Alliance, unter ihnen Thai Airways, TAP Portugal und ANA, tätig. Mit 26 Auszubildenden zu Servicekaufleuten im Luftverkehr ist die aerogate der größte Ausbilder in diesem Beruf am Standort.

➔ Web
ground.net

Cargogate stellt sich neu auf

Die Cargogate Flughafen München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH, eine hundertprozentige FMG-Tochter, betreibt seit 1975 Frachthandling am Flughafen München. Mit rund 220 Mitarbeitern ist die Cargogate für den Umschlag und die Lagerung der Luftfracht sowie die Dokumentation und die Abwicklung von Zollformalitäten zuständig. Über 60 Prozent der Luftfrachtkunden, die den Flughafen München anfliegen, werden von dem Unternehmen abgefertigt. Dies entspricht knapp einem Drittel der am Standort ankommenden beziehungsweise von München abgehenden Luftfracht.

➔ Web
aerogate.de

➔ Web
cargogate.de

Um die Wettbewerbsposition der Cargogate am Markt zu stärken, startete im Juli 2014 das Projekt »Future Cargogate« mit dem Ziel, die vorhandene Infrastruktur durch nachhaltiges Tonnage-Wachstum besser auszulasten sowie die Aufbau- und Ablauforganisation effizient und kundenorientiert auszurichten.

Einer der größten Neukunden war 2014 AirBridgeCargo, eine russische Frachtairline, die seit Mai 2014 wöchentlich mit einer Boeing 747 in der Frachtversion auf der Strecke zwischen Moskau und München fliegt. Seit November 2014 hat AirBridgeCargo die Frequenz erhöht, wodurch die Carogate wieder Tonnage-Wachstum verbuchen und die Kundenabgänge des letzten Jahres kompensieren konnte. Die neuen Frachtflüge trugen ebenso wie die im Sommer eröffneten zusätzlichen Langstrecken im Passagierverkehr dazu bei, dass der Luftfrachtumschlag am Münchner Flughafen 2014 um 8,0 Prozent anstieg.

→ Nachhaltigkeitskennzahlen siehe Seite 168

EFM: rangieren und enteisen

Die EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH ist mit rund 140 Mitarbeitern für das Rangieren, Enteisen und Klimatisieren von Flugzeugen zuständig. Sie ist ein assoziiertes Unternehmen, an dem die Flughafen München GmbH zu 49 Prozent beteiligt ist. Die zum Lufthansa-Konzern gehörende GGG Service for Airlines GmbH hält die verbleibenden 51 Prozent an dem Unternehmen. Im Geschäftsjahr 2013/2014 führte die EFM rund 178.000 Rangiervorgänge und witterungsbedingt nur 5.700 Enteisungen durch. Die Vorjahreswerte 2012/2013 lagen bei 170.000 Rangier- und 14.700 Enteisungsvorgängen. 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.

→ Web efm.aero

→ Web medicare-m.de

InfoGate: bereits 50 Standorte am Flughafen

Die hundertprozentige FMG-Tochter InfoGate Information Systems GmbH vermarktet seit 2011 das gleichnamige, eigenentwickelte System »InfoGate«. Es bietet eine mehrsprachige videobasierte Kundenkommunikation sowie etliche digitale Informations-, Buchungs- und Navigationsservices. InfoGate-Kommunikationsterminals standen 2014 bereits an rund 50 Stellen auf dem gesamten Münchner Flughafen-Campus zur Verfügung. Die Servicedichte mit persönlichen Ansprechpartnern hat sich dabei im Vergleich zu 2010 nahezu verdreifacht. Passagiere und Besucher finden neben personenbesetzten Informationsschaltern auch InfoGate-Counter vor, an denen ihnen per Live-Videokonferenz kompetente Flughafenmitarbeiter Auskunft geben. Daneben können sich die Passagiere und Besucher an einem der vielen InfoGate-Touchscreens über

→ Web infogate-systems.de

das Serviceangebot am Münchner Flughafen informieren oder erhalten beispielsweise eine individuelle Wegeführung zum gewünschten Gate oder Restaurant.

Die InfoGate vermarktet das Informationssystem erfolgreich auch außerhalb des Flughafens. Zum Kundenstamm gehören führende, europaweit agierende Unternehmen aus dem Marktsegment Handel und Projektentwicklung oder dem Hotelgewerbe. Neben neuen Standorten in Einkaufszentren und dem Aufbau von Pilotgeräten im deutschen Airport-Sektor gewann die InfoGate zur Jahresmitte 2014 ein campusweites Rolloutprojekt für einen neuen Flughafen im arabischen Raum. Mit der Inbetriebnahme des Systems im Jahr 2015 erhofft man sich im Zuge des neu gewonnenen Referenzkunden im Nahen Osten eine Reihe von Folgeaufträgen in der dortigen Region. 2015 wird darüber hinaus mit weiteren Installationen in den Bereichen Finanzdienstleistung, Hotel und Gesundheitswesen gerechnet.

MediCare: weiter auf Wachstumskurs

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. Die MediCare betreibt außerdem die AirportClinic M, ein medizinisches Kompetenzzentrum mit den Fachgebieten Orthopädie, Gynäkologie und Urologie. Gesellschafter des Unternehmens sind die Flughafen München GmbH mit 51 Prozent und die MAHM GmbH, ein Zusammenschluss von niedergelassenen Ärzten, mit 49 Prozent.

Internationales Geschäft

Die Stabsstelle »Internationales Geschäft« koordiniert gemeinsam mit der Tochtergesellschaft Munich Airport International Beteiligungs-GmbH [MAIB] alle internationalen Aktivitäten der Flughafen München GmbH und bietet weltweit Beratungs- und Managementleistungen an. Ihre erfolgreiche Geschäftstätigkeit von mehr als 20 Jahren macht den Flughafen München zu einem attraktiven Beratungspartner für Kunden aus aller Welt. Bis heute unterstützte die FMG mehr als 30 internationale Großprojekte in mehr als 20 Ländern.

Aktivitäten im internationalen Geschäft



2014 berieten die FMG-Experten unter anderem folgende Flughäfen:



Muskat und Salalah, Oman

.....
Doha, Katar

.....
Jeddah und Riad, Saudi-Arabien

.....
Belo Horizonte, Brasilien

.....
Ashgabat, Turkmenistan



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

/Dialog und gesellschaftliche Verantwortung

51 Dialog mit den Anspruchsgruppen

54 Partnerschaftliche Entwicklung

55 Wertschöpfung

59 Gesellschaftliches Engagement



Dialog mit den Anspruchsgruppen

Ständiger Austausch mit allen Interessengruppen

Gesellschaftliche Akzeptanz ist für Flughäfen ein wesentlicher strategischer Erfolgsfaktor. Das gilt speziell für Ausbauprojekte wie die geplante dritte Start- und Landebahn. Daher misst die Flughafen München GmbH dem sogenannten Stakeholder-Dialog eine große Bedeutung bei. Mit allen Anspruchsgruppen, deren Interessen durch systematische Interviews erfasst werden, ist der Flughafen auch 2014 gemäß einem dreistufigen Konzept in den Dialog getreten.

Umfassende Information als Basis des Dialogs

Auf der ersten Stufe geht es dabei um die Information der verschiedenen Gruppen. Dazu wurden auf die jeweiligen Interessen zugeschnittene Kommunikationsinhalte definiert und -formate entwickelt. Unter den Maßnahmen sticht der integrierte Unternehmensbericht hervor, den die FMG für das Geschäftsjahr 2014 bereits zum fünften Mal veröffentlicht. Er vereint die Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung in einer zentralen Publikation und spricht alle Zielgruppen gleichermaßen an.

Meinung der Stakeholder gefragt

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 in Zukunft noch wichtiger werden, da die sozialen Medien inzwischen jedem die Möglichkeit geben, Informationen und Meinungen unmittelbar zu publizieren. Wenn also der Flughafen Stakeholder gezielt befragt und ihre Meinung bei offenen Fragen berücksichtigt, schafft er die Basis für Vertrauen und langfristige Akzeptanz. Dies entspricht auch den Leitlinien der Global

Reporting Initiative (GRI), wonach Unternehmen ihre Stakeholder benennen und erläutern müssen, inwiefern sie auf deren Erwartungen und Interessen eingehen. Der Flughafen 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.

Stakeholder-Dialog bestimmt unternehmerisches Handeln

Auf der dritten Stufe berücksichtigt der Flughafen München die Anregungen und Rückmeldungen seiner Stakeholder für die Geschäftstätigkeit. Seine Anspruchsgruppen konfrontieren ihn häufig mit neuen relevanten Themen und wirken so für das Unternehmen wie ein Spiegel der Gesellschaft. Auf diese Weise können Themen und Trends rechtzeitig erkannt, fremdes Know-how genutzt, eigene Positionen vermittelt und Konflikte entschärft werden. Als »Corporate Citizen«, das heißt als ein in der Gesellschaft bewusst verantwortlich handelnder Akteur, 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.

→ GRI G4-18
GRI G4-24
GRI G4-25
Ständiger Austausch mit allen Interessengruppen

➤ Web
munich-airport.de/stakeholder

Die Rolle der Unternehmenskommunikation

Die Unternehmenskommunikation des Flughafens München ist für den Dialog mit der Öffentlichkeit, den Medien und den Mitarbeitern verantwortlich. Um Vertrauen für die Ziele und das Handeln des Konzerns zu schaffen, informiert sie alle wichtigen Anspruchsgruppen über zahlreiche Kanäle.

→ GRI G4-26
Die Rolle der Unternehmenskommunikation



→ GRI G4-26

Crossmediales Themenmanagement

2014 hat sich die Unternehmenskommunikation mit einem crossmedialen Themenmanagement neu aufgestellt: Sogenannte Themenmanager bilden die Schnittstelle zu den Fachabteilungen und bereiten ein Thema für mehrere Kommunikationskanäle wie zum Beispiel das Internet, das Intranet und die Flughafenzeitung auf. Ein Kanalmanager steht dem Themenmanager zur Seite. Er hilft, die Inhalte zielgruppengerecht zu formulieren und zu platzieren. Das Themenmanagement ist auf die strategischen Zukunftsthemen des Flughafens München zugeschnitten. Von zentraler Bedeutung sind beispielsweise die Themen Nachhaltigkeit, Innovation, Off-Campus-Wachstum, die luftseitige Verkehrsentwicklung und die landseitige Verkehrsanbindung.

→ Strategie und Management
siehe Seite 24

Positive mediale Präsenz und Reputation

Eine wichtige Anspruchsgruppe der FMG sind die Medien. Die Presseabteilung informiert zeitnah über alle bedeutenden Ereignisse am Münchner Airport. Das herausragende Medienereignis im Berichtsjahr war die Jahrespressekonferenz am 21. März 2014, bei der die Finanz- und Verkehrszahlen des Unternehmens präsentiert und wichtige Branchentrends thematisiert wurden. Die Jahrespressekonferenz rief auch 2014 ein weitgefächertes und positives Echo hervor. Der Pressetermin bezüglich des Satellitengebäudes am 22. Oktober 2014 fand ebenfalls eine breite Resonanz in zahlreichen Medien. Darüber hinaus stellte die Presseabteilung 2014 das Kommunikationscontrolling neu auf und erweiterte es um neue Kennzahlen und Analysemöglichkeiten. In der Medienanalyse schnitten sowohl die mediale Präsenz als auch die mediale Reputation des Flughafens München sehr gut ab.

Rasanten Wachstum bei den sozialen Medien

Die Aktivitäten des Flughafens München in den sozialen Medien wurden auch 2014 intensiviert. Die LinkedIn-Präsenz

wurde ausgebaut und ein Instagram-Profil entwickelt. Der Facebook-Auftritt gewinnt immer mehr Anhänger. Ende 2014 betrug die Zahl der Facebook-Fans, die Beiträge positiv kommentierten, Geschichten des Flughafens München in den sozialen Medien teilten oder Bilder und Kommentare veröffentlichten, bereits 86.400. Die Summe der »digitalen Freunde« des Münchner Airports hat sich damit im Vergleich zu Anfang 2012 fast vervierfacht.

Flughafenwelt erleben

Den Flughafen für jeden aus nächster Nähe erlebbar machen: Dies ermöglichen die Angebote der FMG-Öffentlichkeitsarbeit. Nachvollziehbar und authentisch informierte das Team von Public Affairs seine Gäste aus erster Hand und gewährte ihnen einen Blick hinter die Kulissen der Flughafenwelt. Das Interesse an den Airport-Touren und anderen Angeboten im Besucherpark war auch 2014 ungebrochen groß. Allein vom Besucherhügel aus betrachteten rund 160.000 Besucher das Geschehen auf den Vorfeldern sowie den Start- und Landebahnen. Außerhalb des Flughafen-Campus war das Team der Öffentlichkeitsarbeit mit seinem historischen Flughafen-VW-Bus viel unterwegs. Eine gesteigerte Präsenz auf Regionalmessen und zahlreiche weitere Publikumsveranstaltungen in Bayern erlaubten den unmittelbaren Dialog mit den Anspruchsgruppen der FMG.

2015 wird auf dem Gelände des Besucherparks, neben einer neu konzipierten Airport-Ausstellung, Schritt für Schritt der neue große Themenspielplatz entstehen. Die einzelnen Kontinente laden dann die kleinen Besucher mit Spielgeräten im jeweils landestypischen Design zu einer Entdeckungsreise von München in die Welt ein. Mit der Kinderrutsche in Gestalt eines rund sechs Meter hohen, originalgetreu nachgebauten Towers steht seit Sommer 2014 schon das »Wahrzeichen« der neuen Erlebniswelt.

Wichtigste Stakeholder-Maßnahmen 2014

- **Stakeholder-Befragung** anlässlich der Veröffentlichung des integrierten Berichts
- **Dialog** mit den Gemeinden der Region vor den Kommunalwahlen
- **Politikbrief** als Newsletter über aktuelle politische Entwicklungen
- **Jahrespressekonferenz** und Pressetermin am Satellitengebäude



Kontinuierlicher Dialog mit der Politik

Wichtige Anspruchsgruppen für den Flughafen München sind aber auch Ministerien und Behörden, Politik und Verbände. Die Stabsstelle »Politische Angelegenheiten« vertritt die Interessen des Münchner Airports schwerpunktmäßig auf europäischer, nationaler und bayerischer Ebene. Im Fokus stehen Institutionen der Europäischen Union, der Bundesregierung und des Bundestags, der Bayerischen Staatsregierung und des Bayerischen Landtags, aber auch des Münchner Stadtrats. Neben der kontinuierlichen Kontaktpflege finden regelmäßig Veranstaltungen in Brüssel, Berlin und München statt. Darüber hinaus veröffentlicht die Flughafen München GmbH zwei- bis dreimal pro Jahr einen Politikbrief, der aktuelle Themen und Hintergrundinformationen rund um den Flughafen enthält.

Aufgrund ihrer engen Zusammenarbeit mit den Branchenverbänden, vor allem mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) und dem Airports Council International (ACI) Europe, hat die FMG Zugang zu aktuellen Informationen aus der Luftverkehrswirtschaft und wirkt an einer gemeinsamen Interessenvertretung mit. Außerdem unterstützt die Stabsstelle »Politische Angelegenheiten« den Vorsitzenden der FMG-Geschäftsführung, Dr. Michael Kerkloh, bei der Ausübung seiner Präsidentschaft in der ADV. Darüber hinaus betreut die Stabsstelle am Flughafen München das Thema Fördermittel und berät dazu die entsprechenden Fachbereiche.

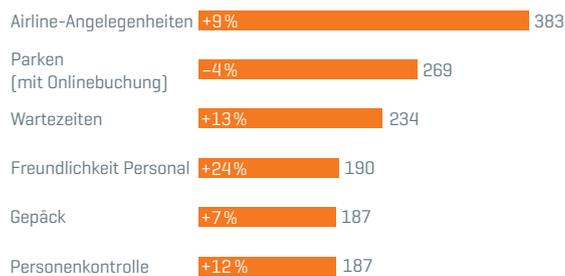
Kundenfeedback als wichtige Informationsquelle

Seit über 20 Jahren pflegt der Flughafen München ein Feedbacksystem für Flughafennutzer. Sämtliche Kundenanregungen oder -beschwerden werden vom zentralen Kundenmanagement des Flughafens München zeitnah und

individuell beantwortet, systematisch erfasst und analysiert, um daraus Serviceverbesserungen abzuleiten. 2014 verzeichnete das Kundenmanagement 1.450 Anregungen zu über 1.800 Einzelthemen. Etwa 40 Prozent dieses Kundenfeedbacks liegen nicht im direkten Verantwortungsbereich des Flughafen München Konzerns wie beispielsweise Airline-Angelegenheiten (Annullierungen, Flugverspätungen oder Services der Airlines), behördliche Kontrollen, öffentliche Verkehrsmittel sowie Serviceleistungen von Fremdbaufertigungsfirmen. In Abstimmung mit den zuständigen Partnern bemüht sich die FMG auch bei diesen Themen um Verbesserungen.

Häufigste Beschwerden nach Thema

Anzahl der Nennungen/Veränderung zum Vorjahr



Als Folge von Optimierungsmaßnahmen entwickelte sich 2014 das Kundenfeedback positiv, insbesondere hinsichtlich der Flugsuche im Internet, der Ausstattung der Sanitäranlagen und der telefonischen Erreichbarkeit des Fundbüros. Auch das Onlinebuchungstool zum Reservieren von Parkplätzen fand nach einer Nachjustierung einen noch größeren Anklang und präsentiert sich nun mit klarer Benutzerführung wesentlich anwenderfreundlicher. Das überproportionale Verkehrswachstum im Terminal 1 führte 2014 zu vermehrter Kritik an den Wartezeiten beim Check-in, den Pass- und Sicherheitskontrollen und der Gepäckausgabe. Eine alternative Wegeführung sowie zusätzliche Sicherheitskontrollstellen schufen dort Abhilfe.

→ GRI G4-26
Kontinuierlicher Dialog mit der Politik

→ Web
munich-airport.de/feedback

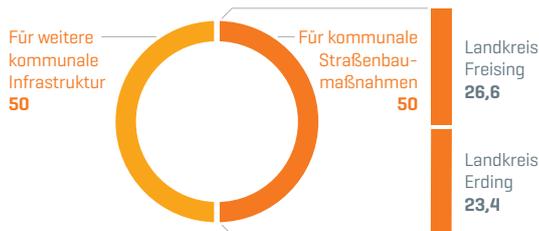
→ Download Politikbrief
munich-airport.de/publikationen

→ GRI G4-26
GRI G4-27
Kundenfeedback als wichtige Informationsquelle

Partnerschaftliche Entwicklung

Umlandfonds

in Mio. €/Fondsvolumen: 100 Mio. €



Regionalbüro: Bindeglied zwischen Flughafen und Region

Eine gute Zusammenarbeit mit der Region ist für den Erfolg des Flughafens München unerlässlich. Dafür schaffte der Münchner Airport bereits vor zwölf Jahren mit seinem Regionalbüro die notwendigen Voraussetzungen. Es ist als Stabsstelle direkt der Geschäftsführung zugeordnet und versteht sich als Brücke zwischen dem Flughafen und der Region. Das Jahr 2014 stand für das Regionalbüro ganz im Zeichen der Kommunalwahlen. Der Regionalbeauftragte besuchte alle wieder- und neu gewählten Bürgermeister sowie Landräte der Anrainer- und Nachbargemeinden, um die seit Jahren bestehende vertrauensvolle Regionalarbeit auch in der neuen Legislaturperiode fortzusetzen. Gelegenheit zum Austausch mit den Politikern gab es auch beim Regionalemphang im Juni. 350 Gäste aus der Region, darunter auch Wirtschaftsvertreter und Sponsoringpartner, folgten der Einladung des Münchner Airports.

Förderung von Tourismus und Infrastrukturprojekten

Eine enge Kooperation besteht mit dem »Tourismusregion Erding e.V.«. Der Flughafen München ist seit 2012 Mitglied des Vereins und engagiert sich für den Tourismus in der Region.

2014 trat der Flughafen München der Initiative »PRO B15neu« bei. Sie setzt sich für eine zügige und umweltgerechte Fertigstellung der Bundesstraße B15neu ein. Diese Bundesstraße ist eines der wichtigsten landseitigen Infrastrukturprojekte in der Flughafenregion.

Bereits seit 2005 ist der Nachbarschaftbeirat ein wichtiges Informations- und Dialogforum zwischen Flughafen und Umland. Auf Anregung des Nachbarschaftbeirats richteten die Gesellschafter der FMG 2008 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. Nach der bisherigen Beschlusslage stehen aus dem Umlandfonds für kommunale Straßenverkehrsprojekte im Landkreis Erding 23,4 Millionen Euro und im Landkreis Freising 26,6 Millionen Euro zur Verfügung. Daraus werden die Nordumfahrung Erding und – auf 13,5 Millionen Euro begrenzt – die Westtangente Freising gefördert. Darüber hinaus wurde beschlossen, eine Straßenverbindung zwischen Berglern und Eitting im Landkreis Erding und – mit einem Höchstbetrag von vier Millionen Euro – die Westtangente Moosburg zu fördern.



Wertschöpfung

Bedeutender Arbeitgeber in der Region

Mit seinen 7.861 Mitarbeitern¹⁾ ist der Flughafen München Konzern nach der Deutschen Lufthansa AG der zweitgrößte Arbeitgeber am Standort. Der benachbarte Arbeitsagenturbezirk Freising, zu dem auch die Landkreise Dachau, Ebersberg und Erding gehören, weist seit vielen Jahren eine der niedrigsten Arbeitslosenquoten Deutschlands auf. Die durchschnittliche Freisinger Quote in Höhe von 2,3 Prozent, die nahezu einer Vollbeschäftigung entspricht, unterstreicht auch im Jahr 2014 die große Bedeutung des Flughafens München auf dem regionalen Arbeitsmarkt.

Ökonomischer Nutzen

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

Effekte durch den Betrieb des Flughafens

Zu den direkten Auswirkungen des Flughafens zählen Sach- und Personalausgaben, Investitionen sowie Einkommen und Arbeitsplätze. Unter indirekten Effekten sind jene zu verstehen, die durch Aufträge der am Flughafen ansässigen Betriebe an Unternehmen in der

Region generiert werden, wie etwa Beschäftigungseffekte. Induzierte Effekte sind die durch den Konsum der Flughafenmitarbeiter und indirekt Beschäftigten ausgelösten Effekte wie Wertschöpfung, Beschäftigung und Einkommen.

Ausgaben der Unternehmen am Flughafen

Im Jahr 2012 wurden geschätzte 2,8 Milliarden Euro durch alle am Flughafen München ansässigen Unternehmen ausgegeben. Rund zwei Drittel dieser Summe fließen an Unternehmen im Flughafenumland. Allein die Flughafen München GmbH (ohne Tochterunternehmen) tätigte im Jahr 2014 Ausgaben in den Landkreisen Erding, Freising und Landshut in Höhe von 41,0 Millionen Euro, in der Landeshauptstadt München waren es sogar 54,9 Millionen Euro.

Gehaltszahlungen der Unternehmen am Flughafen weiter gestiegen

Einem dreijährigen Turnus folgend fand Ende 2012 erneut eine Arbeitsstättenerhebung statt. Danach zahlten im Jahr 2012 alle Arbeitgeber am Flughafen München insgesamt rund 1,4 Milliarden Euro an Löhnen und Gehältern an ihre Mitarbeiter. Davon entfielen 976 Millionen Euro auf die im Flughafenumland wohnenden Mitarbeiter. Das Gehalt der insgesamt 32.250 Flughafenbeschäftigten – einschließlich der Teilzeit- und geringfügig Beschäftigten – ist seit der letzten Erhebung 2009 weiter deutlich gestiegen. Ein

- GRI G4-26
Regionalbüro:
Bindeglied zwischen
Flughafen und Region
- Nachhaltigkeitskennzahlen
siehe Seite 168

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

- Web
erding-tourist.de

- Web
nachbarschaftsbeirat.de



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

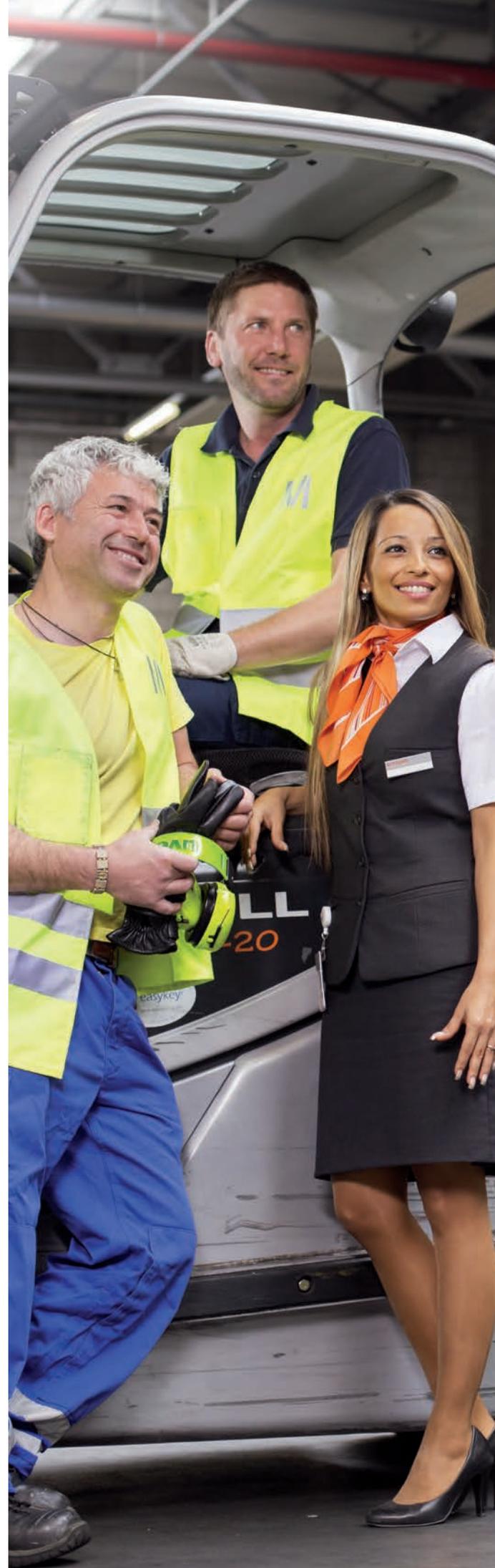
Mitarbeiter am Campus verdient durchschnittlich 42.965 Euro pro Jahr. Damit hat sich das Jahresgehalt von 2009 bis 2012 um rund 16 Prozent erhöht. Ebenfalls bedeutsam sind die Auswirkungen, die sich für die öffentlichen Haushalte ergeben. Allein die von der Flughafen München GmbH als einem von rund 550 Unternehmen am Standort im Jahr 2014 abgeführte Lohnsteuersumme betrug über 34 Millionen Euro und ist damit ein klares Indiz für die wirtschaftliche Bedeutung des Airports.

Wertschöpfung für das Flughafenumland

2012 wurde am Flughafen-Campus eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 2,48 Milliarden Euro generiert. Zusammen mit der dadurch ausgelösten indirekten und induzierten Bruttowertschöpfung beträgt die Gesamtbruttowertschöpfung für Deutschland sogar 4,87 Milliarden Euro. Rund 85 Prozent davon entfallen auf Bayern.

Effekte durch die Nutzung des Luftverkehrs

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



Die Warengruppenstruktur der Flughafen München GmbH



Im Folgenden werden zwei bedeutende katalytische Effekte mit ihren Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation exemplarisch dargestellt.

Unternehmerische Ansiedlungseffekte

International agierende Unternehmen legen bei ihrer Standortentscheidung großen Wert auf eine gut funktionierende Luftverkehrsanbindung. Nach einer Studie des European Center for Aviation Development (ECAD) ist die Anbindung an den Luftverkehr sogar der vierwichtigste Aspekt für Unternehmen, sich in der Region München niederzulassen. Mehr als die Hälfte dieser Firmen hätte bei einer unzureichenden Luftverkehrsanbindung einen anderen Standort im In- oder Ausland gewählt.

Wertschöpfung durch Tourismus

Doch nicht nur auf die Ansiedlung von Unternehmen, auch auf den Tourismus wirkt sich der Flughafen München positiv aus. Laut einer Studie betragen die Ausgaben der ausländischen Übernachtungsgäste, die mit dem Flugzeug angereist waren und in der Region München übernachtet hatten, im Jahr rund 1,8 Milliarden Euro. Diese Ausgaben wiederum generierten in der Region München eine Wertschöpfung von 978 Millionen Euro und sicherten somit über 44.000 Arbeitsplätze.

➤ [Web
munich-airport.de/de/
company/dialog/oeko-
nom/studiekat/index.jsp](http://munich-airport.de/de/company/dialog/oekonom/studiekat/index.jsp)

Zentrale Beschaffung von Waren

Der Flughafen München hat keine klassische Lieferkette, sondern beschafft als Infrastrukturdienstleister eine Vielfalt an Produkten und Dienstleistungen, die für den Betrieb eines internationalen Drehkreuzflughafens nötig sind. Das Spektrum der Warengruppen des Flughafens München ist dabei mit dem Bedarf einer Kleinstadt zu vergleichen. Die insgesamt 139 Warengruppen reichen von Bürobedarf über Straßenbau bis hin zu Fahrzeugen und Gebäuden. 2014 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.

➤ [Download Flyer
Liefer- und Leistungs-
beziehungen
munich-airport.de/
publikationen](http://munich-airport.de/publikationen)



→ Rechtliche Grundlage
§ 98 Nr. 6 GWB

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

Rechtliche Vorgaben bei der Beschaffung

Die FMG ist als öffentlicher Auftraggeber im Sektor des Personenverkehrs tätig. Daher richtet sich die Beschaffung nach dem Vergaberecht. Bei öffentlichen Aufträgen – hierzu zählen Bau- und Lieferaufträge sowie gewerbliche und freiberufliche Dienstleistungen – erfolgt die Ausschreibung, abhängig vom ausgeschriebenen Auftragswert, entweder national oder europaweit. Je nach Auftragsart gelten unterschiedliche gesetzliche Schwellenwerte.

Lieferantenstruktur

Rund 4.000 Lieferanten sind für die Flughafen München GmbH tätig. Die Lieferantenstruktur ist 2014 im Vergleich zum Vorjahr relativ konstant geblieben. 98 Prozent der Unternehmen, die den Flughafen München beliefern, haben ihren Sitz in Deutschland. Davon wiederum kommen 64 Prozent aus Bayern und 32 Prozent aus München und dem Flughafenumland.

Lieferantenmanagement

Im Rahmen des Lieferantenmanagements beurteilt die Flughafen München GmbH jährlich etwa 150 Rahmenvertragspartner. Bewertet wurden dabei auch 2014 wieder Kriterien wie die Produktqualität beziehungsweise die Qualität der erbrachten Dienstleistung, die Liefertreue sowie die Service- und Preisentwicklung, aber auch die Zertifizierung der Unternehmen nach Qualitäts- und Umweltstandards. Bei schwachen Ergebnissen erhalten die Anbieter bei Lieferantenaudits die Chance, vorliegende Mängel zu beheben.

Nachhaltige Aspekte

Oberstes Ziel bei einer Beauftragung ist es, vergaberechtlich konforme Vereinbarungen zu treffen, die ökologische, soziale und ökonomische Aspekte erfüllen. Der Bieter muss bei der Angebotsabgabe die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben bestätigen, um Gründe auszuschließen, die gegen eine Teilnahme am Vergabeverfahren sprechen, zum Beispiel Kinder- und Zwangsarbeit. Zudem müssen die Bieter, soweit vergaberechtskonform, verschiedene Nachweise über die Einhaltung von Qualitätssicherungs- und Umweltmanagementnormen erbringen. Bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen müssen explizit Energieverbrauch und Umweltauswirkungen beachtet werden.

Die FMG wird hauptsächlich von Geschäftspartnern aus der Region beliefert, was Transportwege und CO₂-Emissionen reduziert. Sie vergibt Aufträge nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit und legt insbesondere Wert auf den Einsatz von langlebigen und verbrauchsarmen

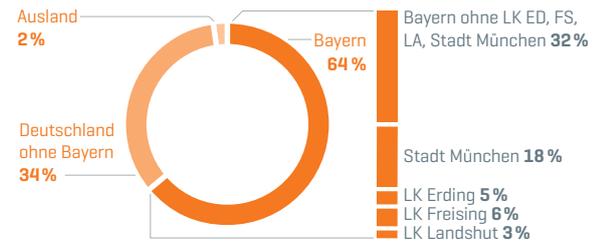
→ Rechtliche Grundlage
§ 21 SektVO

→ Rechtliche Grundlage
§ 7 SektVO

Geschäftspartner der FMG

ohne Tochterunternehmen

Prozentuale Verteilung der Umsätze insgesamt bzw. in der Region

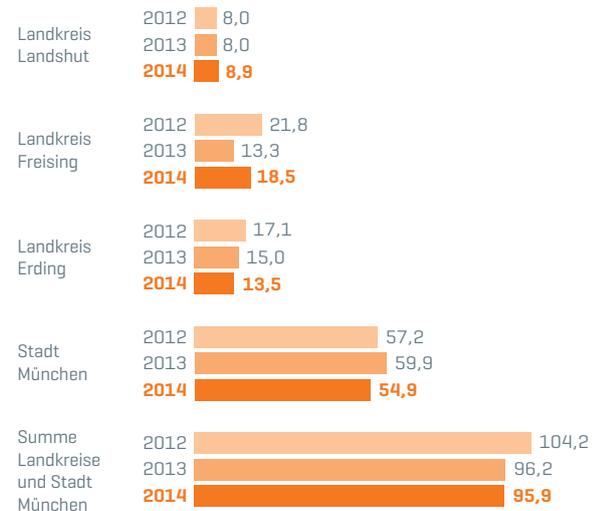


LK = Landkreis

Liefer- und Leistungsbeziehungen der FMG

ohne Tochterunternehmen

Umsätze in der Region in Mio. €



Materialien und Produkten. Bei der Beschaffung von Investitionsgütern werden bei Bedarf Folgekosten für Wartung und Instandhaltung [Life Cycle Costs] berücksichtigt. Die Zentralisierung der Beschaffung vermeidet Doppelbeauftragungen und erzielt Einsparungen durch Mengeneffekte.

Gesellschaftliches Engagement

Unterstützung für vielfältige Projekte in der Region

Als verantwortungsvoller Nachbar engagiert sich die FMG seit mehr als zwei Jahrzehnten mit Sponsoringaktivitäten in der Region – über Finanz- oder Sachmittel. Gefördert werden mehr als 500 Projekte aus den Bereichen Sport, Soziales, Bildung und Kultur. Dazu zählt beispielsweise die Aktion »Vorfeldlampen für Sportplätze«. Nicht länger am Flughafen eingesetzte Vorfeldlampen wurden kostenlos an mehr als 40 Sportvereine aus der Region übergeben, die damit ihre Sportplätze beleuchten können. Hintergrund ist der Austausch der Vorfeldbeleuchtung am Flughafen gegen energiesparende LED-Leuchten. Ein weiteres Beispiel ist die Unterstützung von Hospizvereinen und Palliativteams in der Flughafenregion, die schwerstkranke Menschen professionell betreuen.

➤ Web
munich-airport.de/sponsoring

➤ Download
Sponsoringbericht
munich-airport.de/publikationen

Viele helfende Hände im Flughafenverein

Ob Hochwasser in Serbien oder in Not geratene Mitarbeiter vor Ort – der Flughafenverein hat auch 2014 in vielen Fällen schnell und unbürokratisch geholfen. Im Mai 2014 organisierte der Verein für die Opfer des Hochwassers in Serbien und Bosnien-Herzegowina einen Spendenaufruf und eine Hilfsaktion. Für die Sammlung von Sachspenden stellte die FMG-Tochtergesellschaft eurotrade spontan Lagerflächen bereit. Außerdem gab es ein Sonderkonto für die Flutopfer. Zum Erfolg der Serbienhilfe trugen auch die Mitarbeiter der FMG-Tochtergesellschaft Allresto bei. Zusammen mit der eurotrade sammelte der Flughafenverein im Herbst 2014 über zwölf Tonnen Hilfsgüter für die Region Jēkabpils in Lettland, darunter Kleidung, Bettwäsche und Decken für hilfsbedürftige Familien, Rentner, Menschen mit reduzierter Mobilität und Krankenhäuser. Ein Projekt in der Ukraine wurde von prominenter Seite angestoßen: Boxweltmeister Wladimir Klitschko stiftete von ihm und seinem Bruder Vitali signierte Boxhandschuhe, die vom Flughafenverein für diesen guten Zweck versteigert wurden.

➤ Web
flughafenverein.de
facebook.com/Flughafenverein



/Mitarbeiter und Arbeitswelt

61 Personalstrategie

63 Mitarbeiterzufriedenheit und Mitbestimmung

65 Ausbildung und Personalentwicklung

68 Verantwortungsvoller Arbeitgeber

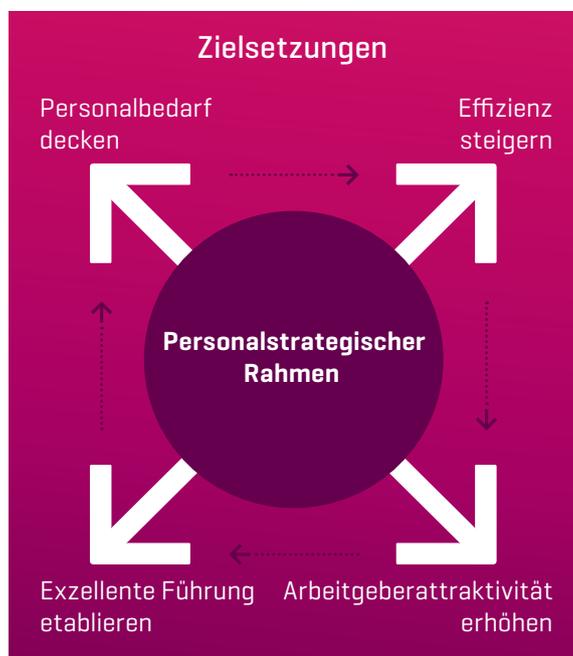


Personalstrategie

Dynamisches Wachstum, starke Partnerschaften, wegweisende Innovationen: Der Flughafen München zählt zu den erfolgreichsten Airports der Welt. Verantwortlich dafür sind die insgesamt 7.861 Mitarbeiter¹⁾ im Konzern. 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.

Konkrete Ziele im Personalmanagement

Wesentlicher Faktor für eine positive Entwicklung des Unternehmens ist eine erfolgreiche und strategische Personalarbeit. Das langfristig ausgerichtete Personalkonzept orientiert sich an der Unternehmensstrategie, an der aktuellen Geschäftssituation sowie an gesellschaftlichen Megatrends wie demografischem Wandel, Diversity, Individualisierung, Mobilität, Gesundheit oder Bildung.



Die Personalstrategie legt wichtige Ziele für das Personalmanagement fest, die jährlich überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Personalbedarf decken

Eine qualitativ-quantitative Personalplanung führte zu dem Ergebnis, dass von 2012 bis 2017 im Flughafen München Konzern circa 2.500 neue Mitarbeiter benötigt werden, vor allem in den Tätigkeitsbereichen IT, Engineering, Gebäudemanagement, Safety, Einzelhandel, Gastronomie und Sicherheit. Etwa die Hälfte dieser Stellen sind Nachbesetzungen, die andere Hälfte Arbeitsplätze, die neu geschaffen werden. Bis Ende 2014 wurden von den geplanten neuen Arbeitsplätzen bereits etwa 850 Stellen besetzt. Der Personalbereich überprüft permanent die Berufsausbildung und passt das Ausbildungsportfolio jedes Jahr an diese Entwicklung an. So wurden im Jahr 2014 der neue Ausbildungsberuf »Fachkraft für Schutz und Sicherheit«, der duale Studiengang »Bachelor Mechatronik« und ein eineinhalbjähriges Consulting-Traineeprogramm eingeführt. Für die nächsten Jahre sind weitere neue Ausbildungsberufe und Studiengänge geplant.

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

→ Nachhaltigkeitsprogramm
siehe Seite 166

Effizienz steigern

Die Senkung des Krankenstandes bleibt ein wichtiger Faktor für mehr Effizienz. Die Intensivierung arbeitsmedizinischer Leistungen sowie ein breites Angebot von Aktivitäten rund um die Themen betriebliches Eingliederungsmanagement, Betriebssport und Prävention sind Beispiele für Maßnahmen, die derzeit umgesetzt werden. Neben der jährlichen Überprüfung der tariflichen Regelungen und Betriebsvereinbarungen auf Optimierungspotenzial stellt auch die intensive Einbindung der Tochtergesellschaften in die Personalmanagementprozesse der Muttergesellschaft ein wichtiges Ziel zur Effizienzsteigerung dar.

Arbeitgeberattraktivität erhöhen

Der Konzernbereich Personal sieht sich der zentralen Herausforderung gegenüber, attraktive Bedingungen für die Mitarbeiter zu schaffen und so nachhaltig Beschäftigung zu sichern. Die FMG muss sich dabei erfolgreich in einem umkämpften Arbeitsmarkt positionieren, um vor dem

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

Hintergrund des demografischen Wandels sowie der sehr niedrigen Arbeitslosenquoten in den Landkreisen Erding und Freising im Wettbewerb um zusätzliche Arbeitskräfte zu bestehen. Viele Aktivitäten trugen im Jahr 2014 dazu bei, die Attraktivität der FMG als Arbeitgeber zu erhöhen, zum Beispiel die Teilnahme am INQA-Audit (Initiative Neue Qualität der Arbeit) »Zukunftsfähige Unternehmenskultur«. Ziel dieses Audits war es, die betrieblichen Akteure bei der Weiterentwicklung ihrer Personalpolitik sowie der Unternehmenskultur zu unterstützen. Einen finanziellen Anreiz bot 2014 die Prämie für das im Jahr 2013 erwirtschaftete Ergebnis, die alle Beschäftigten der FMG als Anerkennung für ihr erfolgreiches Engagement erhielten. Das Budget betrug 4,8 Millionen Euro inklusive Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung. In Summe bekam jeder Mitarbeiter mit einem tariflichen Arbeitsvertrag bei der FMG mindestens 1.100 Euro. Für Teilzeitbeschäftigte und

während des Jahres eingetretene Mitarbeiter wurde die Ergebnisbeteiligung zeitanteilig gewährt. Auszubildende erhielten 425 Euro. Außerdem setzt die FMG kontinuierlich die mit dem Betriebsrat zum Jahresbeginn 2014 getroffene Vereinbarung zur Reduzierung der Leiharbeit im Geschäftsfeld Ground Handling um: Demnach soll ab 1. Juli 2015 eine Leiharbeitnehmerhöchstquote von maximal fünf Prozent gelten. Zur Erreichung der Quote bekommen Leiharbeitnehmer seit Jahresbeginn verstärkt Übernahmeangebote.

Exzellente Führung etablieren

Das bewährte Leadership-Excellence-Programm wurde mit neuen Qualifizierungs- und Impulsmodulen weiter ausgebaut. Mitarbeitergespräche sind seit 2014 fest in der Führungskultur verankert und dienen Führungskräften als entscheidendes Führungsinstrument.

→ Mitarbeiter und Arbeitswelt
Leadership Excellence
siehe Seite 67



Mitarbeiterzufriedenheit und Mitbestimmung

Mitarbeiterbefragung setzt Folgeprozess in Gang

Mit den Ergebnissen der Mitarbeiterbefragung (MAB) aus dem Jahr 2013 wurde im Berichtsjahr intensiv weitergearbeitet. Zusammengefasst war eine überaus positive Tendenz zu verzeichnen: eine Verdopplung der Beteiligung bei den Konzernmitarbeitern sowie eine deutliche Verbesserung bei den Themen Bindung an den Arbeitgeber und Zufriedenheit mit der eigenen Führungskraft. In einem strukturierten Folgeprozess stellten die Führungskräfte ihren Mitarbeitern die Ergebnisse der Befragung vor, legten gemeinsam mit ihnen Handlungsfelder fest und leiteten geeignete Maßnahmen ab. Die einzelnen Bereiche und Teams sowie die Tochterunternehmen vereinbarten über 1.000 Maßnahmen, an deren Umsetzung direkt »vor Ort« gearbeitet wurde.

Im Oktober 2014 erfolgte mit dem sogenannten »MAB Quick Check« die Probe aufs Exempel. Diese Kurzbefragung genau ein Jahr nach der konzernweiten Mitarbeiterbefragung diente dazu, den Erfolg des MAB-Folgeprozesses zu messen und dem weiteren Prozess neue Impulse zu verleihen. Die Auswertung bestätigte, dass mit den Ergebnissen aus der Mitarbeiterbefragung intensiv gearbeitet wird. In einigen Bereichen gibt es bei der Umsetzung noch Handlungsbedarf. Die nächste MAB findet 2016 statt.

→ GRI G4-27
Mitarbeiterbefragung setzt Folgeprozess in Gang



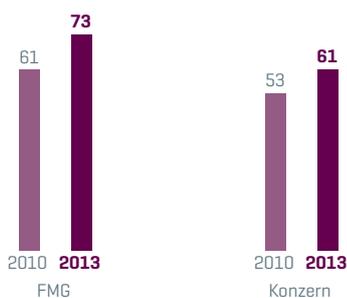
Personalaufwand und übertarifliche Leistungen

Die Flughafen München GmbH ist als Mitglied im kommunalen Arbeitgeberverband an den Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) gebunden. Im Frühjahr 2014



Entwicklung Mitarbeiterbindung

2010–2013/Mitarbeiterbindungsindex in Prozent



Der Mitarbeiterbindungsindex wird alle drei Jahre erhoben und ist eine Kennzahl für die Mitarbeiterzufriedenheit.

haben sich die Tarifparteien auf zwei wesentliche Anpassungen geeinigt: Zum einen wurde die Anzahl der Urlaubstage für alle Mitarbeiter harmonisiert. Ständen Arbeitnehmern bis zum 54. Lebensjahr bisher 29 Tage und älteren Mitarbeitern 30 Tage Urlaub zu, beträgt der Urlaubsanspruch nun unabhängig vom Alter 30 Tage. Praktikanten und Auszubildende haben künftig 28 Urlaubstage. Zum anderen gab es eine Erhöhung der Gehälter: Rückwirkend zum 1. März 2014 wurden die Tabellenentgelte für FMG-Mitarbeiter um drei Prozent, mindestens aber um 90 Euro, angehoben. Ab dem 1. März 2015 erfolgte dann eine weitere Erhöhung um 2,4 Prozent. Da in nahezu allen Unternehmen des Flughafen München Konzerns Tarifverträge existieren, gibt es keine Unterschiede zwischen Männern und Frauen in vergleichbaren Tätigkeiten.

Das Durchschnittsgehalt der Beschäftigten der FMG – von tariflich bezahlten Mitarbeitern über leitende Angestellte bis hin zu geringfügig Beschäftigten und Teilzeitkräften – betrug 45.991 Euro im Jahr 2014. Damit lag es deutlich über dem Bundesdurchschnitt des Wirtschaftszweigs Verkehr und Lagerei, der für die FMG relevant ist. Der Gesamtpersonalaufwand des Flughafen München Konzerns belief sich im Jahr 2014 auf 374,3 Millionen Euro. Davon entfielen 245,3 Millionen Euro auf die Flughafen München GmbH. In dieser Summe enthalten sind Löhne und Gehälter – inklusive der Aufwendungen für Fahrtkostenerstattungen und Essensgeldzuschüsse – in Höhe von 196,5 Millionen Euro sowie Sozialabgaben und Aufwendungen für Altersvorsorge und Unterstützung mit 48,8 Millionen Euro. Neben dem tariflich vereinbarten Entgelt erhalten alle Beschäftigten übertarifliche Zusatzleistungen, wie beispielsweise Jahressonderzahlungen oder eine Betriebsrente.

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

Gelebte Mitbestimmung

Die Flughafen München GmbH motiviert ihre Beschäftigten zur aktiven Mitbestimmung in ihrem Unternehmen. Die Grundlagen dafür sind unter anderem im

Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) geregelt. Den Mitarbeitern stehen zahlreiche Möglichkeiten offen, sich in den gesetzlich vorgeschriebenen Gremien wie dem Betriebsrat, dem Aufsichtsrat, der Jugend- und Auszubildendenvertretung und der Schwerbehindertenvertretung einzubringen oder darüber hinaus in Arbeitsgruppen wie »Frauen in der FMG«, im betrieblichen Gesundheitsmanagement, dem Betriebssportverein und dem betrieblichen Vorschlagswesen.

Betriebsrat

Im Jahr 2014 fand turnusgemäß nach vier Jahren wieder eine Betriebsratswahl statt. Der Betriebsrat mit seinen 31 Mitgliedern vertritt die Interessen der Beschäftigten und achtet auf die Einhaltung der Tarifverträge, der gesetzlichen Regelungen und Bestimmungen sowie der geltenden Betriebsvereinbarungen. Wichtige Betriebsvereinbarungen gibt es unter anderem für das betriebliche Gesundheitsmanagement, die Suchtprävention, die Integrationsvereinbarung für Schwerbehinderte und ihnen gleichgestellte Mitarbeiter, das betriebliche Eingliederungsmanagement und die zahlreichen Arbeitszeitmodelle.

Jugend- und Auszubildendenvertretung

Die Interessen der Auszubildenden nimmt die Jugend- und Auszubildendenvertretung (JAV) wahr, die von der Unternehmensführung bei allen Fragen zu diesem Thema eingebunden wird. Im Betriebsrat hat dieses Gremium bei JAV-relevanten Angelegenheiten ein Stimm- und Vetorecht auf Aussetzung eines Beschlusses. In der JAV, die im Zwei-Jahres-Rhythmus – das letzte Mal im Jahr 2014 – von allen Auszubildenden gewählt wird, engagieren sich derzeit sieben Mitglieder und zwei Ersatzmitglieder.

Ideenpool

Der Ideenpool – ein klassisches Instrument des betrieblichen Vorschlagswesens – ermöglicht den Mitarbeitern, mit Einfallsreichtum und Fachwissen Firmenabläufe zu gestalten oder zu verbessern und Einfluss auf die Zukunftssicherung der Firma zu nehmen. Neben einer höheren Motivation, Wertschätzung und Identifikation der Mitarbeiter mit dem Konzern resultiert daraus auch eine gesteigerte wirtschaftliche Effizienz des Unternehmens. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf innovativen und patentierbaren Ideen.

Ausbildung und Personalentwicklung

Ausbildung am Flughafen ist gefragt

Der Flughafen München Konzern ist einer der größten Ausbildungsbetriebe der Region. Interessierte Schulabsolventen können aus 20 verschiedenen Ausbildungs- und dualen Studienmöglichkeiten wählen. Zum 1. September 2014 starteten 89 Auszubildende ihre berufliche Laufbahn beim Flughafen München. Damit befanden sich zum Stichtag 31. Dezember konzernweit 266 Jugendliche in der Ausbildung. Mehr als 2.200 Bewerbungen gingen für den Ausbildungsbeginn im Jahr 2015 ein, dies entspricht einer Steigerung um 35 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Ein Großteil der Ausbildungs- und Studienplätze wurde bereits Ende 2014 vergeben.

Auch 89 Schüler- und 127 Hochschulpraktikanten erhielten einen ersten Einblick in die Flughafenwelt und verfassten 35 projektbezogene Bachelor- und Masterarbeiten. Zum 1. Oktober 2014 begann darüber hinaus ein 18-monatiges »International Consulting Trainee Program« mit dem Ziel, Nachwuchsberater mit spezifischem Know-how im Fach- und Projektmanagement auszubilden. Die für die

Bereiche IT, Technik und Aviation eingestellten Trainees sollen zukünftig bei Beratungsaufgaben am Flughafen München und weltweit eingesetzt werden.

➤ Web munich-airport.de/karriere

➤ Film munich-airport.de/filme-ausbildung

➤ Web munich-airport.de/auszubildende

Partner für Schul- und Bildungsprojekte

Seine Rolle als wichtiger Partner für Schul- und Ausbildungsthemen unterstrich der Flughafen München zum Beispiel als Gastgeber der Auszeichnung »MINT¹⁾-freundliche Schulen«, der Regionaltagung des Arbeitskreises »SchuleWirtschaft« sowie des Regionalwettbewerbs »Jugend forscht/Schüler experimentieren«. Über 100 Schüler und Schülerinnen besuchten den Flughafen im Rahmen der bundesweiten Aktion »Girls' Day/Boys' Day«. Bei der dritten Auflage der »Nacht der Ausbildung« – übrigens mit dem ersten Auftritt der FMG-eigenen Azubi-Band – präsentierten sich im München Airport Center 27 Betriebe, die rund 70 Ausbildungs- und Studienberufe anbieten.

¹⁾MINT steht für Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik.

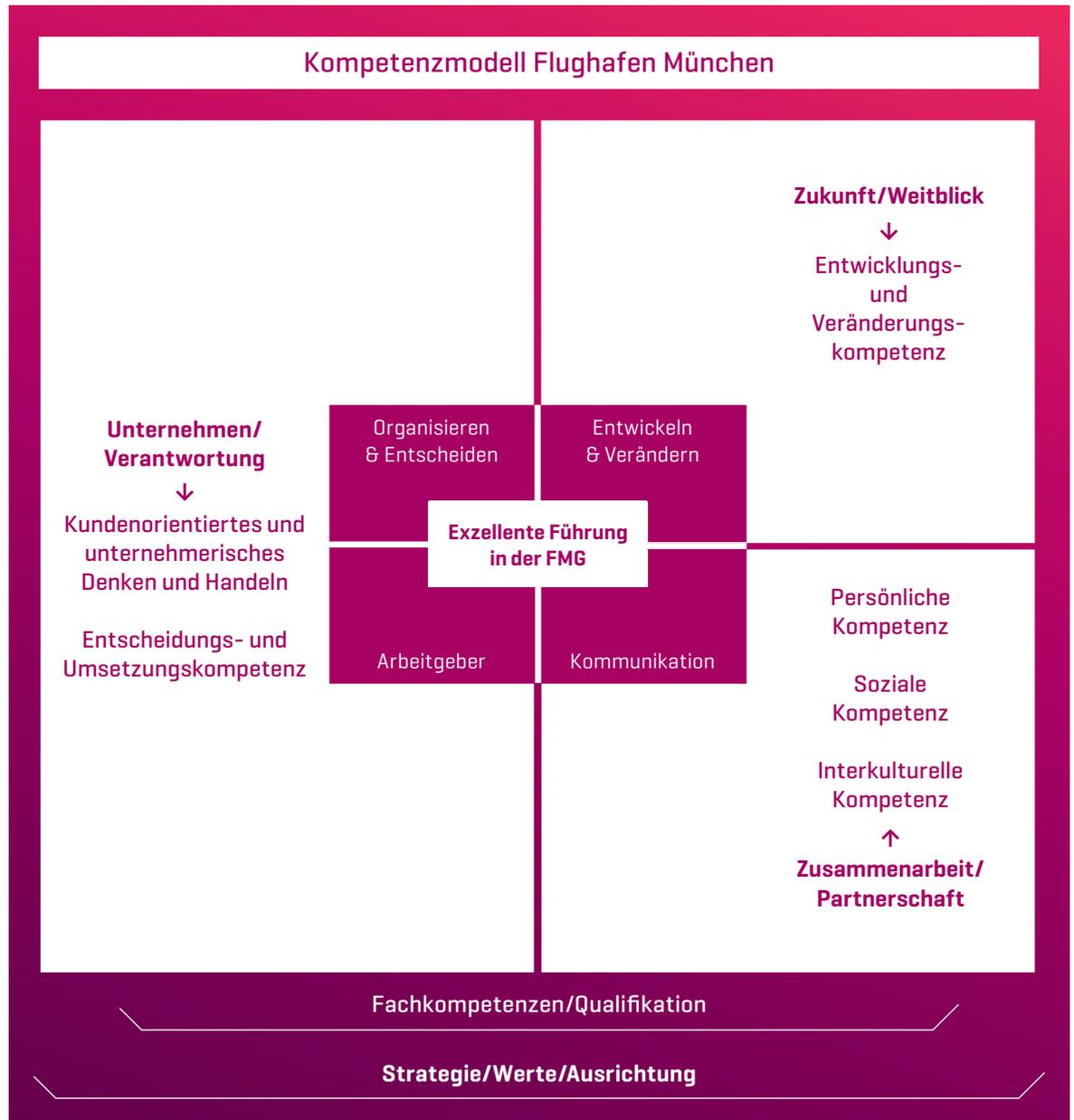


Airport Academy: breites Bildungsangebot

Der Flughafen München betreibt mit der Airport Academy ein konzerneigenes Bildungszentrum mit knapp 50 Mitarbeitern. Das Angebot der Airport Academy reicht vom Leadership-Excellence-Programm für Führungskräfte über Aviation Training bis hin zum Security Training für die Qualifikation von Luftsicherheitskontrollkräften. Besonders hervorzuheben ist die Veranstaltung »Willkommen am Flughafen«, die neuen Mitarbeitern den Einstieg in das Unternehmen erleichtert, da sie dabei das Zusammenspiel aller Akteure am Flughafen sowie Geschichte, aktuelle Themen

und zukünftige Ausrichtung des Airports kennenlernen. Im Jahr 2014 wurde eine Service-Akademie etabliert, die alle Weiterbildungsaktivitäten zum Thema Service und Hospitality bündelt. Über 30.000 Teilnehmertage dokumentieren das große Interesse aller Unternehmensbereiche an der Airport Academy. Ein verstärktes Bildungscontrolling hilft, die eingesetzten Mittel nicht nur finanziell zielgerichtet einzusetzen, sondern auch am Bildungsbedarf der Mitarbeiter und des Unternehmens auszurichten. Die hohe Qualität der Aktivitäten der Academy fand auch in der Zertifizierung als zugelassener Träger nach dem Recht der Arbeitsförderung durch den TÜV Süd ihren Niederschlag.

➔ Web munich-airport.de/academy





Wissensaustausch mit anderen Airports

Um ihre fachliche und soziale Kompetenz zu erweitern und neue Ideen für die eigene Tätigkeit zu erhalten, nahmen 2014 erneut Auszubildende, Mitarbeiter und Führungskräfte an nationalen und internationalen Austauschprogrammen teil. 21 Auszubildende besuchten im Rahmen des europäischen Mobilitätsprogramms »Erasmus+« die Partnerflughäfen in Athen, Istanbul, Malta oder Wien. Außerdem vertieften einige Fach- und Führungskräfte ihr Know-how beim Besuch eines Schwesterflughafens (Airports of Thailand – Bangkok, Centrair International Airport – Japan). Die gewonnene Auslandserfahrung fördert sowohl die persönliche Weiterentwicklung der Mitarbeiter als auch die unternehmerische Entwicklung des Flughafens München.

Leadership Excellence im gesamten Konzern etabliert

Seit fast drei Jahren trägt das Leadership-Excellence-Programm dazu bei, die Führungskompetenz aller Führungskräfte des Flughafens München kontinuierlich zu optimieren. Im Jahr 2014 wurden über 200 Führungskräfte in 25 Leadership-Excellence-Modulen zu sechs Führungsthemen qualifiziert. Darüber hinaus nahmen rund 800 Führungskräfte an 49 sogenannten Impulsmodulen, dreistündigen Schulungseinheiten zu elf ergänzenden Themen, teil. Als Grundlage dafür diente das seit 2002 bestehende Kompetenzmodell, das sich nach einigen Anpassungen an die aktuellen Anforderungen in fast allen Personalentwicklungsinstrumenten sowie bei der Personalauswahl wiederfindet. Hierauf baut auch das Instrument Führungskräfte-Feedback auf, das zusammen mit acht Beteiligungsunternehmen konzipiert wurde. Beim 180-Grad-Feedback bekommen die Führungskräfte – zusätzlich zu ihrem Selbstbild – eine Einschätzung ihres Führungsverhaltens durch ihre direkten Mitarbeiter. Dieses Instrument kann ab 2015 von allen Führungskräften im Konzern genutzt werden.

Verantwortungsvoller Arbeitgeber

Diversity

➔ Web
munich-airport.de/diversity

Als international ausgerichtetes Unternehmen profitiert der Flughafen München von der sozialen Vielfalt seiner Mitarbeiter, ihren unterschiedlichen Sichtweisen und kulturellen Hintergründen. Als Arbeitgeber übernimmt die FMG Verantwortung für alle Mitarbeiter und ermöglicht Chancengleichheit und Perspektiven auf allen Ebenen.

➔ Nachhaltigkeitskennzahlen
siehe Seite 170

1.322 der insgesamt 7.861¹⁾ Konzernmitarbeiter kommen aus mehr als 50 verschiedenen Nationen. Dies schafft kulturellen Austausch und erhöht die Kompetenzvielfalt im Konzern. Fester Bestandteil der Personalarbeit ist ebenso die Förderung von Frauen in Führungspositionen. 20 Prozent der Führungskräfte in den Leitungsebenen 1 und 2 waren Ende 2014 weiblich. Dieser Anteil soll in den nächsten Jahren kontinuierlich gesteigert werden. Denn heterogene Führungsteams erhöhen die Kreativität und Innovationskraft im Unternehmen. 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, Demografie und Personalführung erarbeitet. Die Umsetzung der daraus resultierenden Maßnahmen steht in den kommenden zwei Jahren an.

➔ Web
munich-airport.de/gelebte-vielfalt

➔ Web
inqa.de

In diesem Zusammenhang beteiligt sich der Flughafen München derzeit an einem Forschungsprojekt der Hochschule Landshut. Als Ergebnis sollen notwendige Rahmenbedingungen und Maßnahmen für eine lebensphasenorientierte Personalpolitik aufgezeigt werden. Der Flughafen München steht der Wissenschaft hierbei als Praxispartner zur Seite und erhält dadurch innovative Ansätze für die eigene Personalarbeit.

Familie und Gesundheit im Fokus

Im Flughafen München Konzern ist die Mehrheit der Mitarbeiter in flexiblen Arbeitszeitmodellen beschäftigt, denn eine individuelle Gestaltung der Arbeitszeit ist ein

wesentlicher Faktor für die Attraktivität des Arbeitgebers. Zu den besonderen Angeboten zählt die im September 2013 neu eröffnete Betriebskindertagesstätte »Airport-Hopser« für Mitarbeiterkinder bis zu vier Jahren. Sie ist mittlerweile voll ausgelastet und findet bei Eltern und Kindern großen Anklang – auch bei Mitarbeitern und Familien von externen Partnern wie Deutsche Flugsicherung und Deutsche Lufthansa.

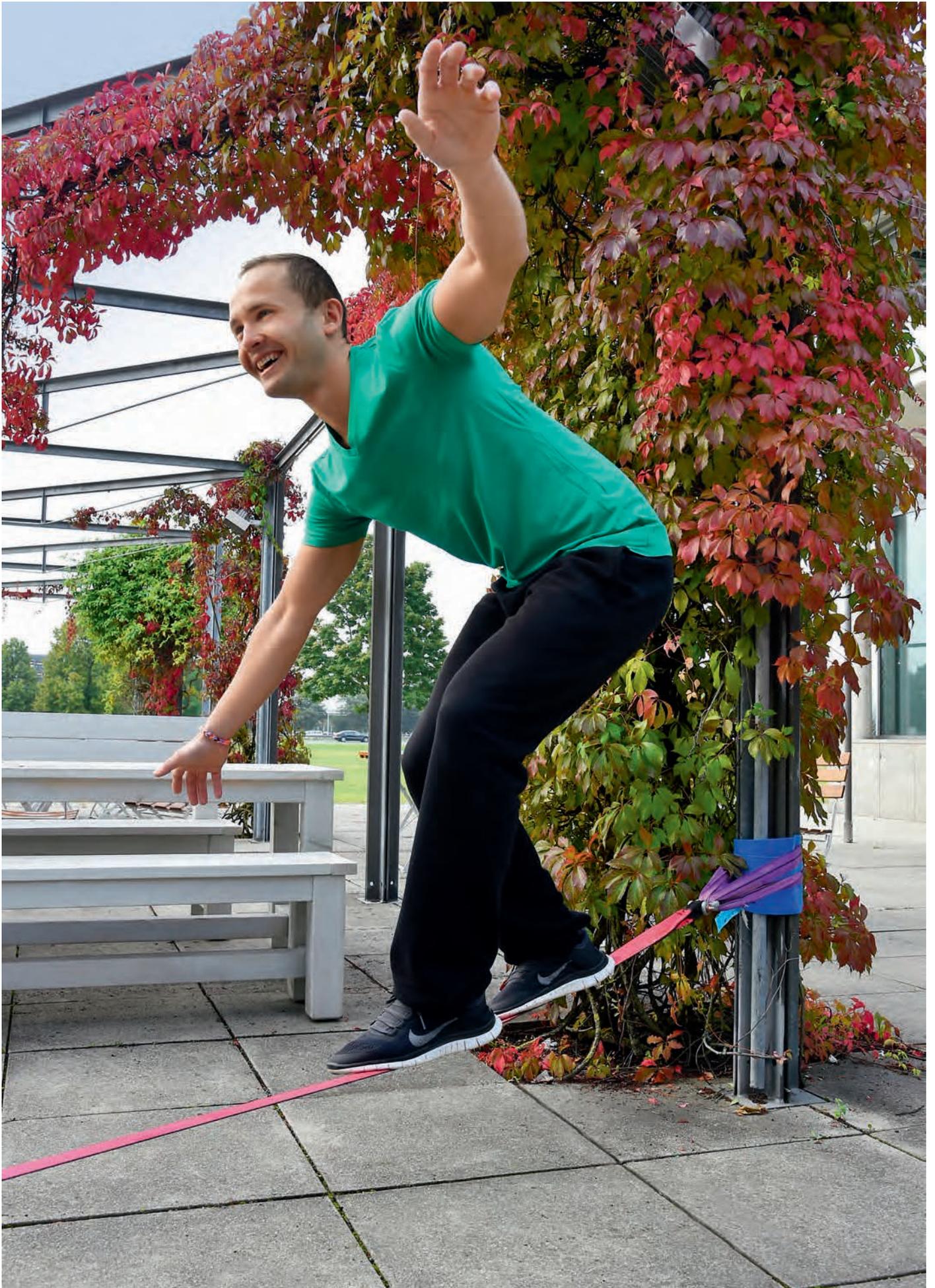
Weitere Zusatzleistungen der FMG:

- 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 Reisestelle mit vergünstigten Reiseangeboten

Perspektiven für gesundheitlich eingeschränkte Mitarbeiter

Ein zentrales Anliegen der Personalpolitik besteht darin, soziale Verantwortung zu zeigen und geeignete Stellen und Aufgaben für schwerbehinderte Mitarbeiter zu schaffen. 8,35 Prozent der Mitarbeiter im Flughafen München Konzern sind derzeit schwerbehindert oder gleichgestellt – insgesamt 634 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 am Airport betrifft, ist das Engagement groß: In Zusammenarbeit mit der Lebenshilfe Freising erhielten zwei Langzeitpraktikanten eine Festanstellung in der Fahrzeugpflege am Flughafen.

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



Konsequente Weiterentwicklung des Arbeitsschutzes

Der Arbeits- und Gesundheitsschutz in der Flughafen München GmbH kann einen Erfolg vermelden: Die Anzahl der Arbeitsunfälle reduzierte sich 2014 um mehr als 25 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Eine Reihe von Maßnahmen hat zu diesem Ergebnis beigetragen:

- Die Beratung und Unterstützung der Fachbereiche, insbesondere hinsichtlich Planung und Bau, wurde erweitert.
- Das Team der Sicherheitsfachkräfte intensivierte sowohl die Zusammenarbeit mit den internen Stellen als auch mit den staatlichen und berufsgenossenschaftlichen Aufsichtsbehörden, um einen aktiven Arbeitsschutz zu erreichen.
- Sicherheitsbegehungen in allen Unternehmensbereichen führten zu zahlreichen Maßnahmen, die anschließend auf ihre Wirksamkeit überprüft wurden.

Im Mittelpunkt stand dabei stets eine zielorientierte und vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Akteure im Unternehmen (Mitarbeiter, Sicherheitsbeauftragte, Führungskräfte, Betriebsrat, arbeitsmedizinischer Dienst, Gesundheitsmanagement und Fachkräfte für Arbeitssicherheit). Sie alle verfolgen gemeinsam das Ziel, die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Beschäftigten zu gewährleisten und zu verbessern, Unfälle zu verhüten, arbeitsbedingten Gesundheitsgefährdungen vorzubeugen und gesicherte arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse zur adäquaten Arbeitsgestaltung umzusetzen.

Weiterer Fortschritt: Ein neu aufgesetztes Arbeitsschutzmanagement-System steht kurz vor der Einführung. Im Jahr 2015 wird es vollständig umgesetzt und in die Organisation der FMG überführt. Zu diesem Zweck wurden bereits alle relevanten Prozesse untersucht und optimiert sowie Richtlinien erstellt. Parallel dazu werden mit einem neuen IT-Tool Gefährdungsbeurteilungen systematisiert und Maßnahmen verfolgt. In einem nächsten Schritt wird das Arbeitsschutzmanagement dafür sorgen, einen systematischen und kontinuierlichen Verbesserungsprozess in allen Unternehmensbereichen zu initiieren.

Gesundheits- und sozialrelevante Themen in professioneller Hand

Nach einer mehrjährigen Phase der Umorganisation steht nun das Leistungsspektrum des Betrieblichen Gesundheits- und Sozialmanagements (BGM) fest: die Integration und Weiterentwicklung der in diesem Bereich verantworteten vielfältigen Themenfelder, wie zum Beispiel Arbeitsmedizin, Mitarbeiterverpflegung, Fall- und Ergonomieberatung. Um bei der FMG eine optimale Betreuung von Menschen mit spezifischen Problemstellungen zu erreichen, werden ab 2015 dort auch das betriebliche Eingliederungsmanagement und das Themenfeld Schwerbehinderung unter dem Begriff Inklusion zusammengeführt und weiterentwickelt. Der Bereich steuert diese Aufgaben mit dem Ziel einer optimalen Vernetzung sowie des Erhalts und der Verbesserung der Beschäftigungsfähigkeit der Konzernmitarbeiter.

Der 2013 erstmals veranstaltete Gesundheitstag für alle Auszubildenden, der ganz im Zeichen von Bewegung, gesunder Ernährung und Entspannung stand, wurde aufgrund der großen Nachfrage 2014 auf zwei Tage ausgedehnt. 2015 soll nach dem gleichen Konzept ein Gesundheitstag für Konzernmitarbeiter stattfinden. Des Weiteren sind für 2015 die Gestaltung von Räumen für Gesundheitsangebote und -kurse geplant, ebenso wie ein spezielles Muskel-Skelett-Programm zur Prävention und Linderung von Beschwerden. Die Neugestaltung der fünf Kantinen mit dem Fokus auf eine gesündere Verpflegung soll zwischen 2015 und 2017 umgesetzt werden.

Sozialfonds zeugt von sozialer Verantwortung

Mitarbeiter der FMG und deren Familien profitierten im Jahr 2014 erstmals mit maximal 10.000 Euro vom Sozialfonds, wenn sie wegen eines Schicksalsschlags, zum Beispiel eines Todesfalls oder einer plötzlichen schweren Erkrankung, unverschuldet in eine Notlage geraten sind. Zusätzlich flossen Mittel des Sozialfonds in eine Knochenmarktypisierung sowie in diverse soziale Einrichtungen im Umland.

Prävention und Rehabilitation als Gesamtansatz



/Umwelt und Klimaschutz

73 Klimaschutzstrategie

80 Umgang mit Ressourcen

82 Lärmschutz

86 Biodiversität



Klimaschutzstrategie

Effizientes Klimaschutzmanagement

Großflughäfen finden in der politischen und gesellschaftlichen Diskussion um Klimaschutz große Beachtung, da ihre Emissionen in etwa denen einer Kleinstadt entsprechen. Umso wichtiger ist ein effizientes Klimaschutzmanagement, wie es der Flughafen München bereits seit 2008 betreibt. Damit setzt er eine Umwelt- und Klimaschutzstrategie um, deren ehrgeiziges Ziel es unter anderem ist, sämtliches weitere Wachstum klimaneutral zu bewerkstelligen. Grundlage für diese Selbstverpflichtung ist ein gemeinsames Klimaschutzpapier, auf das sich 2008 neben der Flughafen München GmbH der Betreiber des Frankfurter Flughafens, Fraport AG, die Deutsche Lufthansa AG und die Deutsche Flugsicherung GmbH verständigt hatten. Damit gehen die Unterzeichner bereits heute deutlich über die Ziele der Branche weltweit hinaus, die erst ab 2020 klimaneutral wachsen soll.

CO₂-Ausstoß seit neun Jahren gedeckelt

Für den Flughafen München bedeuten diese Ziele, dass weder der erwartete Anstieg des Verkehrsaufkommens noch die derzeitigen Erweiterungen oder Ausbaupläne die CO₂-Emissionen erhöhen. Das Unternehmen hat daher seit 2008 ambitionierte Maßnahmen eingeleitet, die dazu führten, dass der dem Flughafen zugerechnete CO₂-Ausstoß des Jahres 2005 von rund 162.000 Tonnen auf rund 148.000 Tonnen im Jahr 2014 gesunken ist. Gegenüber 2013 konnten 4.242 Tonnen oder drei Prozent CO₂ eingespart werden. Der Ausstoß von Treibhausgasen pro Passagier ist auf dem Münchner Flughafen in den letzten neun Jahren demnach um mehr als 34 Prozent gesunken. Ohne die mehr als 150 Einzelmaßnahmen wäre der CO₂-Ausstoß des Münchner Flughafens um rund 20.000 Tonnen gestiegen, bis 2020 würde er sogar um 50.000 bis 70.000 Tonnen ansteigen im Vergleich zum Basisjahr 2005. Erforderlich ist daher auch in den nächsten Jahren eine Steigerung der Energieeffizienz um mindestens den Faktor, um den der Energieverbrauch aufgrund des Verkehrswachstums steigen würde.

Insgesamt hat die Flughafen München GmbH 2014 zwei Millionen Euro in Maßnahmen investiert, die zur Reduzierung des Treibhausgas-Ausstoßes beitragen, aber sich

zum Teil erst in den kommenden Jahren auswirken werden. Außerdem unterstützt der Flughafen laufend seine Kunden – Fluggesellschaften sowie Unternehmen auf dem Gelände – bei ihren Bemühungen, die Energieeffizienz weiter zu steigern.

Footprint erfasst alle Emissionen

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

Grundlage für alle Klimaschutzmaßnahmen ist daher zunächst die zuverlässige und international vergleichbare Erfassung aller Emissionen. Der sogenannte CO₂-Footprint, das heißt die Aufschlüsselung des gesamten Treibhausgas-Ausstoßes, der einem Flughafen zugerechnet wird, setzt sich nach dem internationalen Standard »Greenhouse Gas Protocol« aus drei unterschiedlichen Quellen (Scopes) zusammen. Zum einen werden die Emissionen des Flughafens selbst ermittelt. Das sind in einem ersten Bereich (Scope 1) alle direkten Emissionen aus der Erzeugung von Energie (Strom, Wärme, Kälte) sowie aus dem Transport von Menschen und Gütern. Dazu kommen (Scope 2) die indirekten Emissionen der vom Flughafen zugekauften Energie. Schließlich werden dem Flughafen aber auch Emissionen seiner Nutzer hinzugerechnet (Scope 3): der Fluggesellschaften, der Hotels und Läden, des öffentlichen und privaten Verkehrs.

In Zahlen ausgedrückt macht am Flughafen München Scope 1 etwa 14 Prozent der gesamten Emissionen aus, Scope 2 rund zwei Prozent, Scope 3 hingegen 84 Prozent. 63 Prozent der Emissionen von Flughafenutzern in Scope 3 wiederum verursacht der sogenannte 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.



→ Glossar

➤ Web munich-airport.de/klimaschutz

➤ Web munich-airport.de/umweltmanagement

→ Glossar

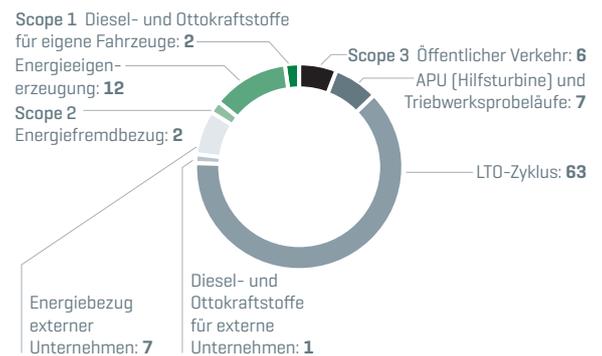
Die Emissionen der startenden und landenden Flugzeuge kann der Flughafen kaum beeinflussen, wenngleich er in Zusammenarbeit mit der Flugsicherung und den Fluggesellschaften immer wieder Optimierungen beim Landeanflug oder auf dem Rollfeld vornimmt. Die dafür wesentlichen Faktoren jedoch – Wetter, Verkehrssituation, Flugzeuggrößen und -auslastung – liegen außerhalb des Einflussbereichs des Münchner Flughafens. Umso wichtiger sind daher wirksame Klimaschutzmaßnahmen in den Bereichen, in denen der Flughafen unmittelbar tätig werden kann.

Scope 1

2014 lag ein Hauptaugenmerk auf der Erneuerung des flughafeneigenen Blockheizkraftwerks (BHKW), das etwa die Hälfte des Stroms sowie – durch Kraft-Wärme-Kopplung – rund 70 Prozent des Wärme- und Kältebedarfs erzeugt. Nach dem Beschluss des Bundeskabinetts im Januar 2014, Eigenstromversorgungsanlagen ab 2015 nicht mehr vollständig von der EEG-Umlage [EEG: Erneuerbare-Energien-Gesetz] zu befreien, stand die Entscheidung an, ob die für 2015 geplante Erneuerung des BHKWs noch innerhalb dieser sehr kurzen Frist bis Ende 2014 realisiert

CO₂-Footprint des Flughafens München

Prozentuale Verteilung



Umweltmanagementsystem im Konzern 2014

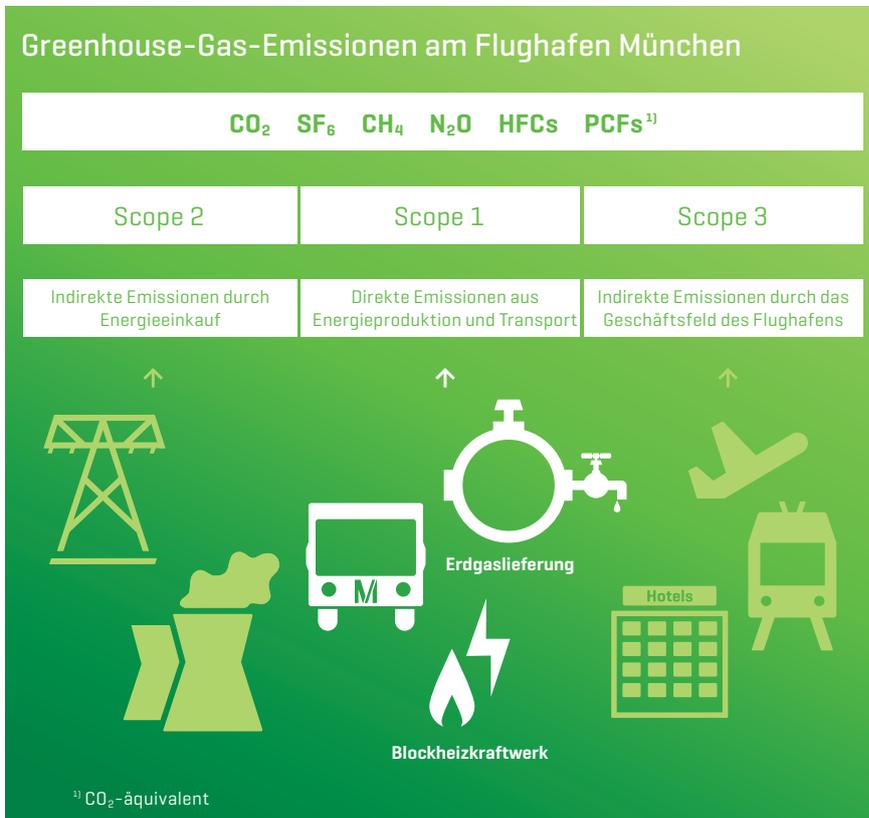
Flughafen München GmbH	Rezertifizierung	EMAS
Allresto	Erfolgreiches Überwachungsaudit	EMAS
aerogate	Erfolgreiches Überwachungsaudit	EMAS
Cargogate	Erfolgreiches Überwachungsaudit	EMAS
AeroGround	Einführung	

Zertifizierungen nach dem Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) und DIN ISO 14001



oder ob aus wirtschaftlichen Gründen doch die alte Anlage saniert werden soll. Die erheblich umweltschonendere moderne Technik eines Neubaus mit der Möglichkeit, zukünftig weitere 10.000 Tonnen CO₂ im Jahr einzusparen, gab schließlich den Ausschlag, Beschleunigungskosten in Höhe von circa drei Millionen Euro zu investieren und in weniger als sieben Monaten eine BHKW-Anlage mit 17 Megawatt elektrischer Leistung zu bauen. In den ersten beiden Dezemberwochen lieferten die vier neuen BHKW-Blöcke bereits Strom und Wärme für den Flughafenbetrieb, nachdem sie sukzessive in Betrieb gegangen waren.

Der Flughafen München überprüft darüber hinaus fortlaufend Energieeinsparpotenziale in allen Bereichen des Betriebs, der Infrastruktur sowie des Verkehrs auf dem Flughafengelände. So wurde 2014 die Beleuchtung auf allen Vorfeldern sowie in Hangar 2 auf die moderne LED-Technik umgestellt, die nur rund halb so viel Strom verbraucht wie die früheren Leuchten. Zusammen werden so künftig rund 1.360 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart. Weitere rund 150 Tonnen bringt die Verkürzung der Nachlaufzeiten bei den Gepäckbändern.



➤ Download Broschüre Umwelterklärung 2014 munich-airport.de/publikationen



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

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

→ Web
dgnb.de

Eine wichtige Maßnahme, die sich in den nächsten Jahren auswirken wird, ist die anstehende Sanierung einiger der inzwischen fast 25 Jahre alten Flughafengebäude, da Neubauten nach dem heutigen technischen Stand rund 40 Prozent energieeffizienter sind als Gebäude aus den achtziger Jahren. Dies gilt zum Beispiel für das Terminal 1, das in den kommenden Jahren erweitert und renoviert wird. Da die Flughafen München GmbH dem Thema »nachhaltiges Bauen« große Bedeutung beimisst, ist sie Mitglied bei der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen [DGNB].

Im Rahmen seines Klimaschutzprogramms setzt der Münchner Flughafen alternative Treibstoffe aus regenerativen Energien in seinem Fuhrpark ein. Neben Kraftstoffen aus nachwachsenden Rohstoffen wie Pflanzenöl und Bioethanol werden mittlerweile 22 Pkws auch mit Biogas betrieben. Seit 2013 tragen 32 Vorfelddbusse das Umweltzeichen »Blauer Engel«, was sie als besonders lärm- und schadstoffarm ausweist. Außerdem laufen auf dem Gelände mehrere Tests mit Elektronutzfahrzeugen. Drei solche »Stromer« fahren bereits im Normalbetrieb und verbrauchen durchschnittlich 20 Kilowattstunden, was umgerechnet zwei Litern Benzin entspricht und nur 70 Gramm CO₂ erzeugt. In den Parkhäusern des Flughafens gibt es inzwischen 29 Ladestellen für Elektrofahrzeuge.

Scope 2

Rund die Hälfte des am Münchner Flughafen verbrauchten Stroms wird von einem externen Netzbetreiber zugekauft, sodass dem Airport dafür die Emission des Energiemixes im deutschen Stromnetz zugerechnet

wird. Zwar nimmt der Anteil regenerativer Energien in Deutschland seit Jahren stark zu, allerdings steigt auch der Beitrag der Braun- und Steinkohle für die Stromerzeugung. Die Klimabilanz der vom Flughafen München zugekauften Energie hat sich deswegen in den Jahren 2011 bis 2013 verschlechtert. 2014 ist die Menge an zugekauftem Strom sowie dessen spezifischer Emissionsfaktor zum Vorjahr allerdings wieder leicht gesunken. Daher hat sich die Klimabilanz um circa 4.000 Tonnen verbessert. Das ist mehr als viermal so viel wie die neue LED-Beleuchtung auf den Vorfeldern eingespart hat. Die Flughafen München GmbH setzt weiterhin auf den verstärkten Zukauf von regenerativ erzeugtem Strom.

Scope 3

Im Bereich der von den Nutzern des Flughafens verbrauchten Energie hat die Flughafen München GmbH 2014 gemeinsam mit den Fluggesellschaften und der Flugsicherung weitere Klimaschutzmaßnahmen entwickelt. Erheblich investiert hat der Flughafen 2014 in Pre-Conditioned-Air-Anlagen, die bei stehenden Flugzeugen am Terminal komplett die Versorgung mit Wärme oder Kälte übernehmen, sodass die Piloten die dafür vorgesehenen Hilfsturbinen an den Maschinen künftig nicht einschalten müssen. Die neuen stationären Anlagen werden 2015 in Betrieb gehen und dann bis zu 23.500 Tonnen Treibhausgas pro Jahr einsparen. Weitere Treibstoffeinsparungen wurden durch verbesserte Anflugabfolgen, die sogenannten **Continuous Descent Operations (CDO)**, und kürzere durchschnittliche Standzeiten auf den Rollwegen erreicht.

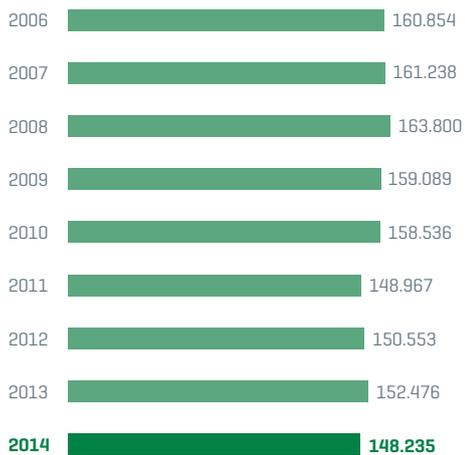
→ Glossar

Ausgewählte Beispiele aus dem CO₂-Sparprogramm 2014

Thema	Maßnahme	Einsparung CO ₂	Umsetzungsgrad
Energieerzeugung	Ertüchtigung eines BHKW-Aggregats durch einen neuen, effizienteren Motor	760 t	Abgeschlossen
Beleuchtung	Umrüstung des Hangars 3 Ost auf LED-Beleuchtung	513 t	Abgeschlossen
	Weiterführung des Projekts »Umrüstung der Vorfeldbeleuchtung auf LED-Technik«	674 t	Teilprojekt abgeschlossen, Gesamtprojekt wird 2015 abgeschlossen
Raumlufttechnik	Umbau der Luftfilter im München Airport Center	113 t	Abgeschlossen
Fahrzeuge	Optimierter Einsatz von effizienten Fahrzeugen	943 t	Abgeschlossen
Steuerung	Einsatz einer neuen Gebäudesteuerung im Verwaltungsgebäude Technik	154 t	Umsetzung abgeschlossen, Testbetrieb läuft
	Steuerung der Hauptlüftungsanlagen im T2 mit luftqualitätsabhängigem Umluftanteil	354 t	Abgeschlossen
	Reduzierung der Nachlaufzeiten der elektrischen Antriebe der Gepäckförderung im T1	150 t	Abgeschlossen

CO₂-Emissionen am Flughafen München

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



Spezifische CO₂-Emissionen

■ Spezifische Emissionen in kg CO₂ pro Passagier

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



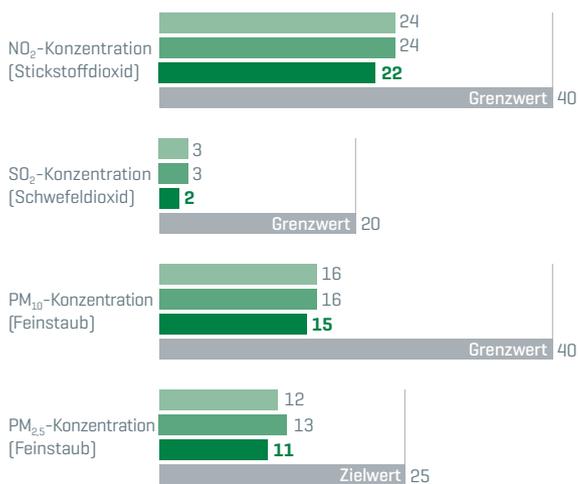
¹⁾ Die Klimabereinigung korrigiert die Effekte von wärmeren oder kälteren Jahren auf den Heizenergiebedarf und macht dadurch die Zahlen besser vergleichbar.



Gemessene Schadstoffkonzentrationen an der Hauptmessstelle

Jahresmittelwerte in µg/m³

■ 2012 ■ 2013 ■ 2014 ■ Grenzwert



Luftschadstoffbelastung: Grenzwerte eingehalten

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 2014 wie schon in den Vorjahren überwiegend niedrige bis mittlere Werte auf. Die Stickstoffdioxid-Werte am Flughafen München entsprechen damit in etwa den Werten, wie sie auch in Städten mittlerer Größenordnung wie zum Beispiel Ingolstadt, Bamberg oder Würzburg auftreten. Neben Feinstaub und Stickstoffdioxid werden auch die Schadstoffe Ozon, Stickstoffmonoxid, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol, Toluol, Xylol und Staubbiederschlag gemessen. Die geltenden gesetzlichen Grenzwerte wurden für alle diese Schadstoffe eingehalten.

Ausführliche und aktuelle Darstellungen der Messergebnisse werden monatlich in den Immissionsberichten der FMG veröffentlicht.

Flughafen München mit eigener mobiler Luftmessstation

→ GRI G4-27
GRI-Index
siehe Seite 182

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 unter anderem auch gezielten Untersuchungen in den Umlandgemeinden. Die Messung und gutachterliche Bewertung dieser immissionsrelevanten Luftschadstoffe nimmt ein externer und unabhängiger Gutachter vor.

Die mobile Luftgütemessstation kann folgende Parameter erfassen:

- Feinstaubpartikel (PM₁₀, PM_{2,5})
- Stickstoffoxide (NO, NO₂)
- Ozon (O₃)
- Benzol, Toluol, Xylol (BTX)
- Benzo[a]pyren (BaP)
- Kerosinbestandteile (n-Alkane)
- Meteorologie

Anfragen richten die Kommunen an die Fluglärmkommission oder direkt an die Umweltabteilung des Flughafens München. Ein geeigneter Standort wird in Abstimmung zwischen der Kommune, dem Bayerischen Landesamt für Umwelt und der Flughafen München GmbH ausgewählt. Nach Abschluss der in der Regel sechs Monate andauernden Messungen werden die Ergebnisse in der Kommune und den Sitzungen der Fluglärmkommission vorgestellt sowie im Internet veröffentlicht.

→ G4-EN21, G4-A05
Nachhaltigkeitskennzahlen
siehe Seite 168

Emissionsabhängige Landeentgelte

Die Flughafen München GmbH erhebt schadstoff- und lärmabhängige Landeentgelte und leistet damit einen aktiven Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in der Umgebung des Flughafens. Triebwerkshersteller und Flugzeugbauer erhalten so einen langfristigen Anreiz, in die Entwicklung von schadstoffärmerem Fluggerät zu investieren und die Emissionen aus den Flugzeugtriebwerken zu verringern.

→ Web munich-airport.de/immissionen
→ Web munich-airport.de/luft

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. Die Abfallwirtschaft des Flughafens setzt entsprechend dem Kreislaufwirtschaftsgesetz zunächst darauf, Abfälle zu vermeiden. Erst danach kommen in absteigender Hierarchie Aufbereitung, Recycling, energetische Verwertung und Beseitigung. Anfallende Wertstoffe aus allen Bereichen des Flughafenbetriebs werden daher bereits am Entstehungsort in unterschiedlichen Trennsystemen gesammelt, zertifizierten Fachbetrieben im nahen Umkreis des Flughafens übergeben, in Sortieranlagen aufbereitet und anschließend recycelt. Ein besonderes Augenmerk lag im Jahr 2014 auf einer weiteren Steigerung beim Einsatz von Recyclingpapier. Die Flughafengesellschaft selbst strebt für das Jahr 2015 eine Quote von 100 Prozent an.

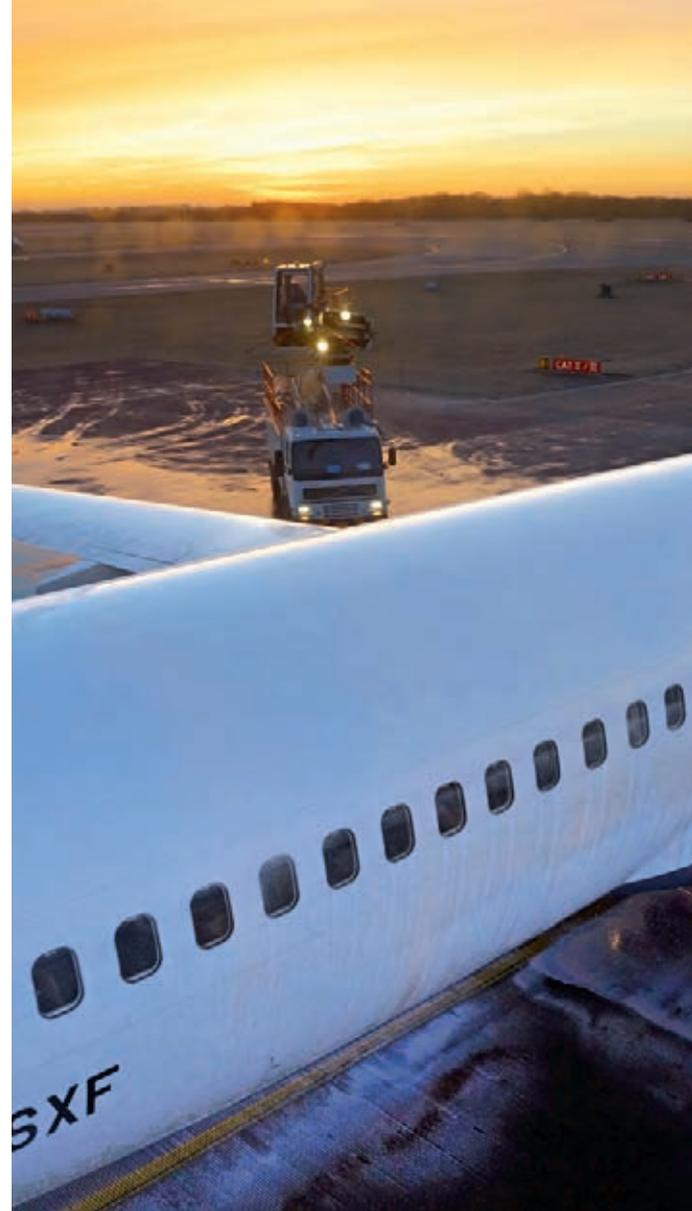
Hohe Wiederverwertungsquoten

In der Summe werden von den am Münchner Flughafen anfallenden Abfällen rund 57 Prozent stofflich wiederverwertet (Folien, Glas, Holz, Metall), dazu kommen 22 Prozent der Abfälle, die als Altpapier in einer Papierfabrik verarbeitet werden. Rund elf Prozent aller Abfälle sind Speisereste, aus ihnen wird in Biogasanlagen wertvoller Brennstoff. Die verbleibenden zehn Prozent aller Abfälle werden im Heizkraftwerk München Nord zu Strom und Wärme verarbeitet. In Ergänzung zu den Sammelsystemen, in die Mitarbeiter auch von zu Hause mitgebrachte Batterien und Leuchtmittel einwerfen können, sind weitere für alte Handys (wertvolle Metalle) sowie für CDs und DVDs (Polycarbonat) in Planung.

Sparsamer Umgang mit Trinkwasser

Ziel des Wassermanagements am Münchner Flughafen ist es, alle Einwirkungen durch Gewässerbewirtschaftung, Entwässerung sowie Trink- und Löschwasserversorgung auf ober- und unterirdische Gewässer so schonend zu gestalten, dass der Wasserhaushalt so wenig wie möglich beeinflusst wird. Die entscheidenden Handlungsfelder dabei sind die Reduzierung des Trinkwasserverbrauchs sowie ein ausgefeiltes Abwassermanagement.

Der Trinkwasserverbrauch des Münchner Flughafens ist im Jahr 2014 gegenüber 2013 leicht um circa ein Prozent gefallen, von 1.000.558 auf 991.557 Kubikmeter.

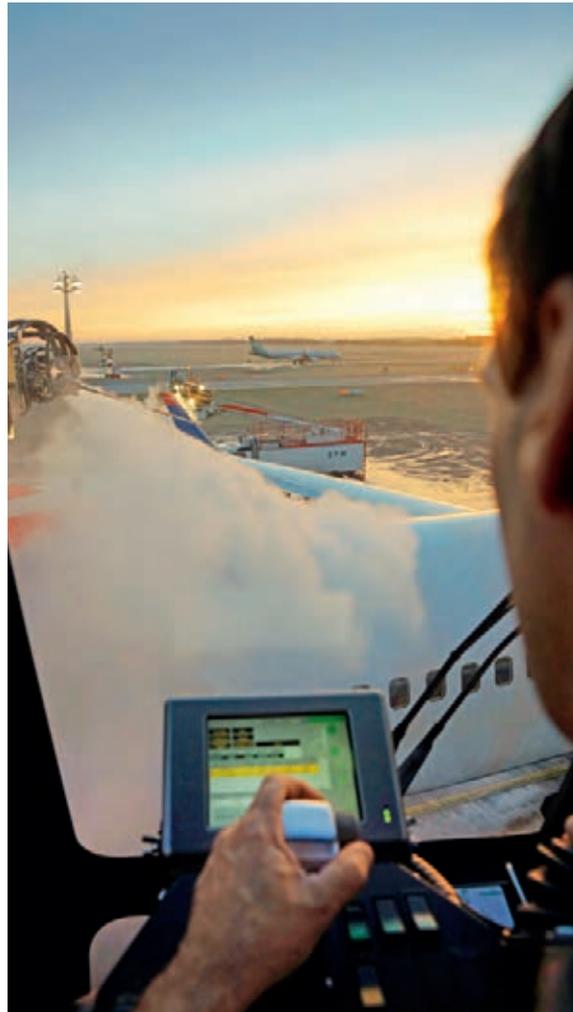


Pro Verkehrseinheit (ein Passagier beziehungsweise 100 Kilogramm Luftfracht) wurde um circa drei Prozent weniger Trinkwasser verbraucht: 23,2 statt noch 24,1 Liter im Jahr 2013.

Obwohl in der Region München ausreichend Trinkwasser zur Verfügung steht, hat der Flughafen München auch 2014 seine Anstrengungen fortgesetzt, den Verbrauch einzuschränken. Eine wichtige Maßnahme ist die Kühlung der Kältemaschinen sowie der Aggregate des neuen Blockheizkraftwerks mit quartärem Grundwasser aus einem acht Meter tiefen neuen Brunnen – anstatt mit hochwertigem Trinkwasser, das der Zweckverband Moosrain aus einer Tiefe von 150 Metern gewinnt. Für die neue Energiezentrale Ost wurde 2014 ein weiterer Brauchwasserbrunnen gebohrt, der gemeinsam mit dem Gebäude 2015 in Betrieb genommen werden soll.

Ausgefeiltes Abwassermanagement

Dem Schutz des Grund- und Trinkwassers in der Umgebung des Flughafens dient ein ausgefeiltes Abwassermanagement. Das gesamte Kanalnetz ist rund 300 Kilometer lang und erfasst das Abwasser differenziert in separaten



Systemen, je nachdem, ob es sich um häusliches Abwasser, zum Beispiel aus den Abfertigungsbereichen, Büros oder Personaleinrichtungen, um gewerbliches Abwasser aus Küchen, Kantinen und Cateringbetrieben, um Abwasser aus der Flugzeugwäsche oder um Mischwasser aus Schmutz- und Niederschlagswasser etwa von den Vorfeldern, Dächern, Straßen und Parkplatzflächen handelt. Nach dem Verschmutzungsgrad wird das Abwasser in einer flughafeneigenen Anlage vorbehandelt oder direkt der modernen und leistungsfähigen Kläranlage Eitting zugeführt.

Bodenfilter schützen Grundwasser

Auch der Schutz des Grundwassers entlang der Bahnen erfordert besondere Maßnahmen, darunter derzeit den Neubau von Bodenfilteranlagen rund um die vier Startbahnköpfe. Diese verhindern, dass Enteisungsmittel, die vom Wind verweht werden, über Grünbereiche ins Grundwasser gelangen und dieses belasten. Die Bodenfilter bestehen aus unterirdischen, abgedichteten und mit Kies gefüllten Speicherräumen. Sie reinigen das Niederschlagswasser, das mit Enteisungsmitteln belastet sein kann, und dienen zugleich als Rückhalte-einrichtungen. Die Qualität des Wassers wird permanent

gemessen, sodass es je nach Ergebnis in ein Gewässer oder – bei strengen Wintern mit hohem Enteisungsmittel-einsatz – zur Kläranlage geleitet wird. Der Bodenfilter am Startbahnkopf Nordwest ist bereits in Betrieb, sein Pendant im Nordosten soll zum Winter 2015/2016 fertiggestellt werden.

Recyclingquote bei rund 60 Prozent

Der Umgang mit Ressourcen im Bereich Enteisung ist am Flughafen München weltweit einmalig. Auf Flächen nahe der Startbahnköpfe befreien Enteisungsfahrzeuge die Flugzeuge im Winter vor dem Start von Eis und Schnee. Das von den Flugzeugen bei diesem Vorgang abtropfende Enteisungsmittel gelangt über Schlitzrinnen und Kanäle in eigens dafür vorgesehene unterirdische Auffangbecken. In der flughafeneigenen Recyclinganlage wird es anschließend mechanisch/chemisch behandelt, destilliert und durch Zugabe von Zusatzstoffen wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt. Mit diesem Recyclingverfahren wurden im Winter 2013/2014 circa 58,7 Prozent der eingesetzten Flugzeug-Enteisungsmittel aufbereitet und wiederverwendet. Die Recyclingquote hängt stark von den Witterungsverhältnissen ab und schwankt somit.

→ Nachhaltigkeitsprogramm
siehe Seite 166

Lärmschutz

Regelungen zum Lärmschutz

Strenge Lärmgrenzwerte für Flugzeuge

Der Lärm, den Flugzeuge verursachen, wird streng überwacht. So verlangt die internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) beispielsweise ein fundiertes Lärmzeugnis für die Muster- und Verkehrszulassung von neuen Luftfahrzeugen. 98 Prozent aller Strahlflugzeuge erfüllen derzeit die Kriterien des strengsten Lärmgrenzwerts der ICAO. Dies kommt auch den Zielsetzungen des ACARE-Beirats der EU (Advisory Council for Aviation Research in Europe) entgegen, der in seiner Vision 2020 die Halbierung des wahrgenommenen Lärms anstrebt. Auch der »Flightpath 2050« der EU verfolgt das Ziel, die Lärmemissionen bis 2050 um 65 Prozent abzusenken.

➤ Web
acare4europe.org/

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

➔ Glossar

Regelung begrenzt Nachtflüge

Am Flughafen München ist zur Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) Flugbetrieb nur mit besonders lärmarmen Flugzeugen und nur in eingeschränktem Umfang zugelassen. In der weitgehend bewegungsfreien Kernzeit von 0 bis 5 Uhr sind generell nur Nachtluftpost- und Vermessungsflüge der Deutschen Flugsicherung zugelassen. Die am Flughafen München praktizierte Nachtflugregelung sieht ein Lärmkontingent vor, für dessen Berechnung die Anzahl der Bewegungen sowie die jeweilige Art und Größe der Flugzeuge bestimmend sind. Im Jahr 2014 wurde das zulässige Lärmvolumen nur zu 64 Prozent ausgenutzt. Im Vorjahr betrug der Wert noch 66 Prozent. Der erlaubte durchschnittliche nächtliche Dauerschallpegel von 50 dB(A) wurde im Jahr 2014 an keinem Schnittpunkt der Flugrouten mit der Schutzgebietsgrenze des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets überschritten.

➤ Web
munich-airport.de/nachtflug

Lärmbestimmungen für die dritte Start- und Landebahn

Schon während der Planungen für die dritte Bahn wurde Vorsorge zum Thema Lärmschutz getroffen: Auf Basis des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm hat die Regierung von Oberbayern die durch das Dreibahnssystem verursachte Lärmbetroffenheit im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt. Die Genehmigungsbehörde hält das Ausbauprojekt für vereinbar mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Fluglärm, wenn die Erstattungs- und Entschädigungsansprüche nach dem Fluglärmgesetz sowie die im Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Nebenbestimmungen berücksichtigt werden.

➤ Web
munich-airport.de/fluglaerm

➔ Nachhaltigkeitskennzahlen
siehe Seite 181

Wichtige und grundsätzliche Regelungen, die den Lärm betreffen:

Betriebsregelungen

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

Bestehende Nachtflugregelung wird nicht geändert

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

Lärminderungsmaßnahmen entlasten Anwohner

In der jüngsten Untersuchung zur EU-Umgebungsärmrichtlinie schneidet der Flughafen München aufgrund optimaler Standortvoraussetzungen im Vergleich zu anderen großen Flughäfen sehr gut ab. Im Ergebnis zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die im Flughafenumland wohnen und von Fluglärm betroffen sind, am Flughafen München bei nur fünf Prozent der vergleichbaren Gruppe am Flughafen Frankfurt liegt, im Vergleich zum Flughafen London-Heathrow sogar nur bei einem Prozent. Die FMG will die Lärmsituation über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus verbessern, um die Belastungen durch Fluglärm für die Flughafenanwohner weiter zu verringern. Derzeit werden zahlreiche aktive Schallschutzmaßnahmen diskutiert und geprüft, die Lärm an seiner Entstehungsquelle vermindern oder vermeiden beziehungsweise zu einer besseren Verteilung der Lärmbelastung führen sollen.



Triebwerke beim Anflug im Leerlauf

Im Frühjahr 2014 wurde für alle Landungen am Flughafen München der kontinuierliche Sinkflug eingeführt. Beim sogenannten Continuous Descent Approach – auch Continuous Descent Operations – sinkt das Flugzeug mit minimaler Triebwerksleistung [idealerweise im Leerlauf] und vermeidet weitestgehend Horizontalflugphasen. Dieses Verfahren spart Treibstoff und verringert den Ausstoß von CO₂. In Bereichen des seitlichen Gegenanflugs reduziert sich zugleich der Lärm um maximal 6 dB[A] wegen des Höhenunterschieds zum bisherigen Standardverfahren.

Landegebühr: je leiser, desto günstiger

Der Flughafen München nimmt mit lärm-differenzierten Landegebühren 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.

Neue Technologien auf dem Vormarsch

- Wirbelgeneratoren vermeiden störende Geräusche: Die FMG beteiligt sich unter Leitung der Lufthansa am Forschungsprojekt »MODAL – Modelle und Daten zur Entwicklung von aktiven Schallschutzmaßnahmen im Luftverkehr«. Dabei werden Wirbelgeneratoren getestet, die beim Anflug störende Pfeiftöne beseitigen. Die eigens am

Flughafen dafür mit spezieller Technik ausgerüsteten Messstellen bestätigen die erwartete Lärm-minderung. Erste Messungen zeigen, dass der Schallpegel im Anflug zwischen 17 und 10 Kilometern vor der Landung um bis zu vier Dezibel sinkt.

- Neue Triebwerksarchitektur halbiert Lärm: Die Entwicklung sehr leiser Flugzeugtypen wird sich durch den Einsatz der neuen Getriebefan-Triebwerke weiter beschleunigen. Nach der Premiere eines 100-sitzigen Passagierflugzeugs Ende 2013 fand im September 2014 der Erstflug der A320NEO (NEO: New Engine Option) mit dieser innovativen Antriebstechnologie statt. Der Getriebefan (GTF-Geared Turbofan) basiert auf einer völlig neuen Triebwerksarchitektur mit einem sehr hohen Wirkungsgrad. Das verringert den Treibstoffverbrauch sowie den Kohlendioxid-ausstoß und halbiert den Lärm.

➔ Web
commercialaircraft.bombardier.com

Fluglärmüberwachung

Lärm-messungen an 16 festen Standorten

Am Münchner Airport wird der Fluglärm kontinuierlich überwacht. Die Flughafen München GmbH betreibt dazu 16 ortsfeste Messstellen, die im Umkreis von etwa 20 Kilometern um den Flughafen positioniert sind. Die Messwerte werden monatlich in Immissionsberichten und auf den Internetseiten des Flughafens veröffentlicht.

Standorte der ortsfesten Messstellen der Flughafen München GmbH



Fluglärmsituation auf Vorjahresniveau

Mehr als die Hälfte der an der stationären Fluglärmmessung gemessenen Dauerschallpegel $Leq3$ Tag – 6vM [sechs verkehrsreichste Monate] und $Leq3$ Nacht – 6vM bewegte sich auf dem Niveau des Vorjahres. Resultierende Pegelunterschiede ergaben sich hauptsächlich wegen des im Vergleich zum Vorjahr erhöhten Anteils der Betriebsrichtung Ost.

Dialog auf vielen Plattformen

»FLUMO«: Lärmmessdaten online

Eine neue, zentrale Plattform zum Thema »Fluglärmmessung am Flughafen München« sorgt seit Mai 2014 im Internet für mehr Information und Transparenz zwischen Airport und Region. Über dieses Online-Angebot lassen sich ganz einfach die aktuellen Daten der 16 stationären Messstellen im Flughafenumland rund um die Uhr abrufen. Zusätzlich zu den Lärmmessdaten finden Interessierte auch Angaben über den Flugverlauf, die Flughöhe oder den jeweiligen Flugzeugtyp. Die Anzeige erfolgt mit 20-minütiger Verzögerung und kann bis zu zwei Monate zurückverfolgt werden. Das Tool erlaubt aber auch einen Blick zurück: Für alle Fluglärmmessstellen bildet es auf Wunsch Tabellen und Grafiken der verschiedenen akustischen Mess- und Kenngrößen zusammen mit den relevanten Verkehrsdaten aus den vergangenen Jahren ab. Eine äußerst realitätsnahe Darstellung liefert das »virtuelle« Haus: Der Nutzer kann mit seiner Computer-Maus an jeden beliebigen Ort in der Flughafenregion klicken und sieht dann den dort vom Flugzeug ausgehenden berechneten Lärm sowie die exakte Entfernung des Flugzeugs zur ausgewählten Position. Mit dieser Darstellung der Lärmsituation an verschiedenen Standorten übernimmt der Flughafen München eine Vorreiterrolle in Deutschland.

→ Glossar

Zusätzliche Serviceleistung: mobile Fluglärmmessung

Mobile Fluglärmmessungen mit einem Messfahrzeug oder Messcontainer sind eine freiwillige Leistung der Flughafen München GmbH. Sie können auf Wunsch von Gemeindevertretern angefordert werden, deren Orte nicht vom stationären Messanlagennetz abgedeckt sind. Im Berichtsjahr 2014 wurden bei sieben mobilen Fluglärmmessungen an insgesamt 311 Tagen Werte aufgezeichnet – erstmals auch in Eching/Haunwang und Unterschleißheim. In Finsing, Haimhausen, Neufahrn, Leonhardsbuch und Moosburg/Bonau erfolgten bereits zum wiederholten Male mobile Messungen.

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

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

Fluglärmkommission: ein Forum für alle Beteiligten

Um eine weitere Reduzierung des Fluglärms bemüht sich intensiv die »Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigung durch Flugzeuge für den Flughafen München«. Ihr gehören Vertreter des Flughafens München, der Airlines, der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS), der Umlandgemeinden sowie verschiedener Behörden an, die in einem ständigen Dialog miteinander stehen.

Hotline für Lärmfragen

Betroffene Anwohner können über das Fluglärmbeschwerdetelefon in direkten Kontakt mit der Flughafen München GmbH treten. Dieser Service ermöglicht eine unmittelbare

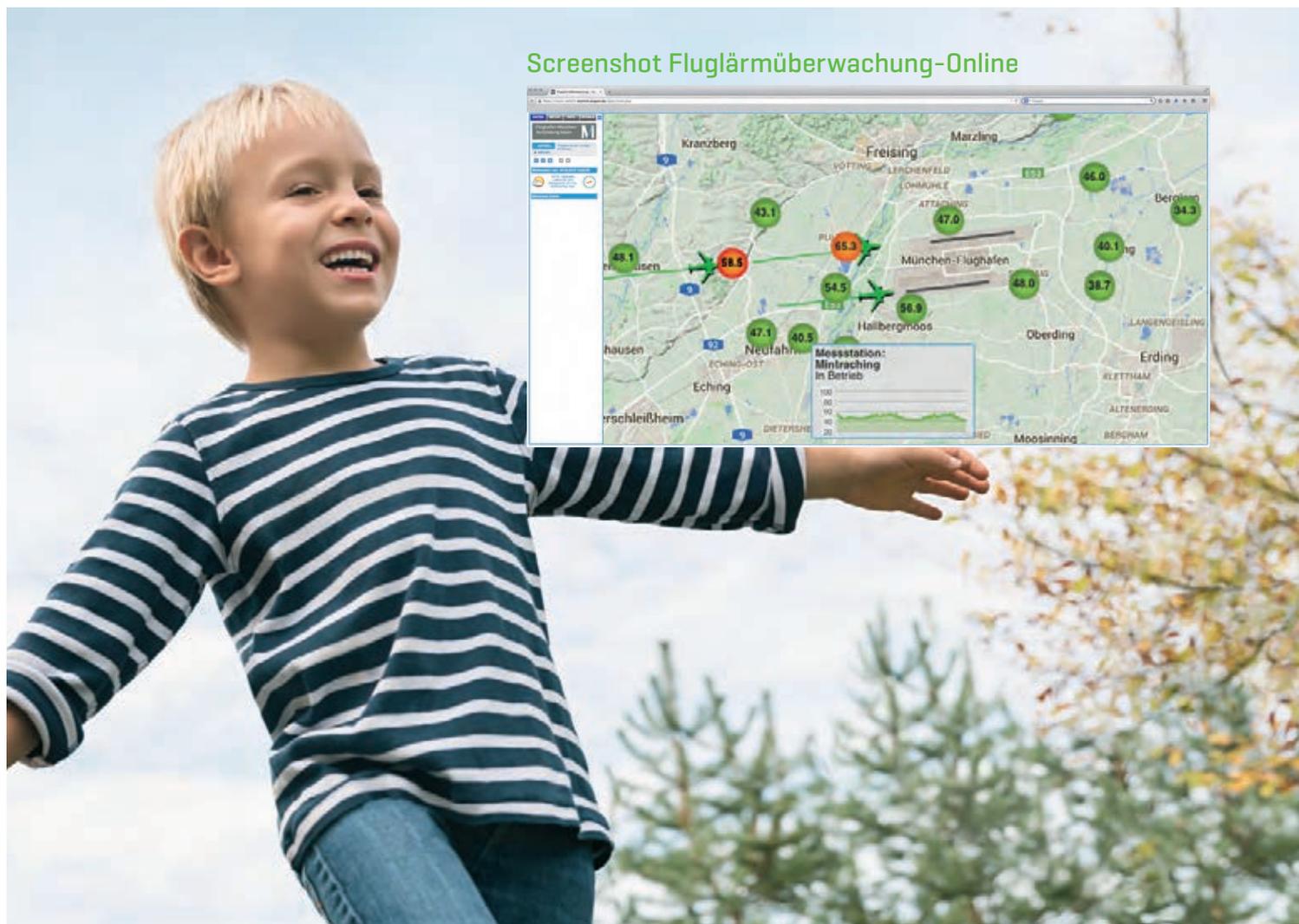
Reaktion auf Anfragen zu einzelnen Fluglärmereignissen und zur allgemeinen Fluglärmsituation.

Nummer des Beschwerdetelefons für Lärmfragen am Münchner Flughafen: +49 89 975-40410

Neue Website zum Thema Fluglärm

Die deutschen Fluggesellschaften, Flughäfen und die Deutsche Flugsicherung haben gemeinsam ein Internetportal entwickelt, um das Informationsangebot zum Thema Fluglärm im Netz zu verbessern. Es bietet Menschen, die sich umfassend über Fluglärm informieren möchten, einen ersten Anlaufpunkt und gibt Antworten darauf, wie sich Fluglärm effektiv verringern lässt und wie Menschen vor Lärm geschützt werden können.

➔ Web
fluglaerm-portal.de



Screenshot Fluglärmüberwachung-Online

→ Glossar

Biodiversität

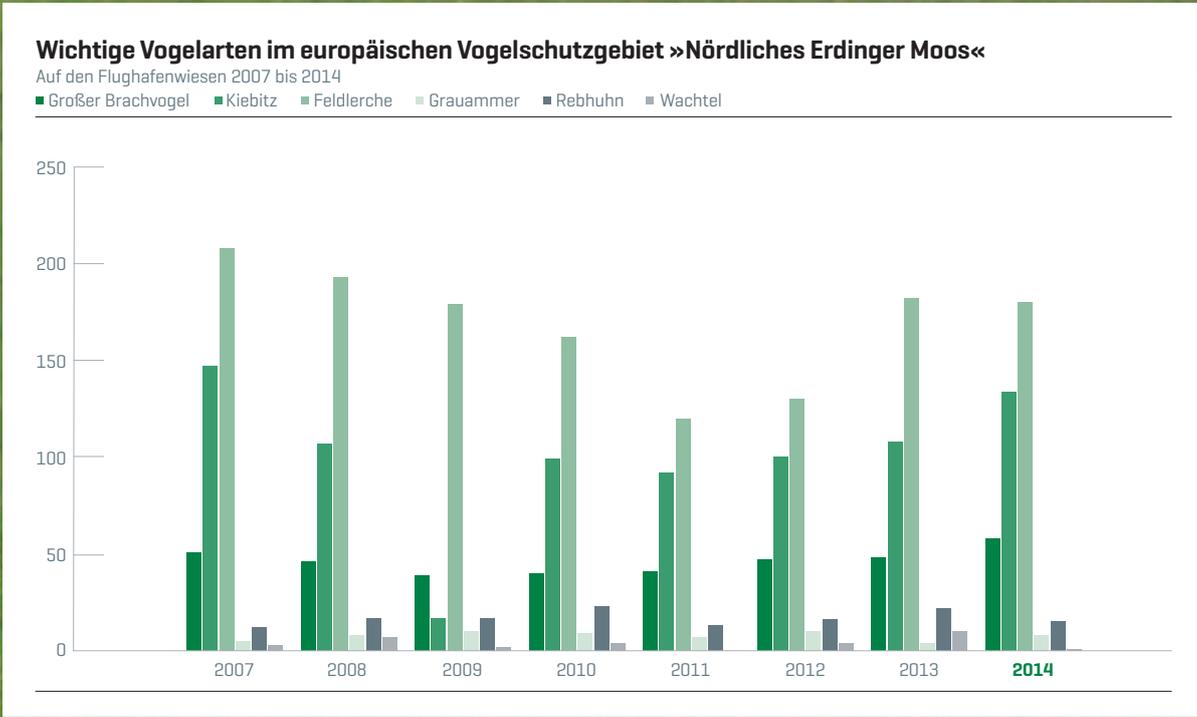
Flughafenwiesen als Lebensraum

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 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 natürliche Bewirtschaftungsmethode steht im Einklang mit den Ansätzen des Vogelschutzes innerhalb des Flughafenzauns sowie mit der Vogelschlagverhütung auf dem gesamten Flughafengelände.

Vogelschutzgebiet auf dem Flughafengelände

Das 4.525 Hektar große, im Jahr 2008 ausgewiesene europäische Vogelschutzgebiet »Nördliches Erdinger Moos« umfasst über 630 Hektar Flughafenwiesen um die Start- und Landebahnen sowie im Wesentlichen die nördlich und östlich an das Flughafengelände angrenzenden Teile des Erdinger Mooses. Das Schutzgebiet ist vor allem für Vogelgemeinschaften von Bedeutung, die offene und halboffene Niedermoorlandschaften bevorzugen. Art- und Brutnachweise bestätigen seine optimale Biotop- und Habitatqualität für seltene Wiesenbrüterarten. Außerdem beherbergt es bedeutende Brutvorkommen weiterer Arten der Stillgewässer, Röhrichte und Verlandungszonen, zum Beispiel das Blaukehlchen. Den Wiesenbrütern garantiert der Sicherheitszaun störungsfreie und geeignete Lebensräume, denn er schützt sie vor Feinden, zum Beispiel den Füchsen. So ist auf dem Flughafengelände einer der größten bayerischen Brutbestände des Großen Brachvogels – eine vom Aussterben bedrohte Vogelart – anzutreffen.

→ Leistungsportfolio
Vogelschlag
siehe Seite 38



Europäisches Vogelschutzgebiet »Nördliches Erdinger Moos«



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

-  der Große Brachvogel,
-  der Kiebitz und
-  die Wiesen-schafstelze.

Die Flughafenwiesen sind als zentraler Bestandteil des europäischen Vogelschutzgebiets für den Erhalt von Vogelarten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet sogar von nationaler Bedeutung. Um diesen Lebensraum am Standort Flughafen und in der weiteren Umgebung zu erhalten, stimmt sich der Flughafen München eng mit den Naturschutzbehörden ab. Seit Jahren werden die Brutvögel auf den Flughafenwiesen regelmäßig und sorgfältig beobachtet und deren Bestände bilanziert. Insgesamt schützt das »Nördliche Erdinger Moos« 40 besonders gefährdete Vogelarten und ist damit ein wichtiger Trittstein in dem über ganz Europa ausgebreiteten ökologischen Netz »Natura 2000«.

Miteinander von Flugbetrieb und Vogelschutz

Die Praxis der vergangenen Jahre hat gezeigt, dass ein »Nebeneinander« von sicherem Flugbetrieb und Vogelschutz trotz scheinbarer Gegensätzlichkeit möglich ist und sich beides im verantwortungsvollen »Miteinander« weiterentwickeln kann. So erfolgen die notwendige Pflege der Wiesen sowie Bau- und Wartungsarbeiten möglichst außerhalb der Brutzeit. Auch bei den vom Flughafen umgesetzten oder zu planenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen innerhalb der beiden Vogelschutzgebiete »Nördliches Erdinger Moos« und »Freisinger Moos« wird auf den Erhalt und die Förderung der Artenvielfalt und Biodiversität

für Flora und Fauna geachtet. Neben zahlreichen Vogelarten sind dort seltene Pflanzen-, Reptilien-, Libellen- und Schmetterlingsarten anzutreffen, wie zum Beispiel der Kriechende Sellerie, die Zauneidechse, die Vogelazurjungfer und der Dunkle Wiesenknopfameisenbläuling.

Jagd als angewandter Naturschutz

Verglichen mit anderen Revieren hat die Jagd im Bereich eines Flughafens grundsätzlich eine andere Priorität: Bejagt werden Wildarten aus Gründen des Natur- und Artenschutzes, der Vogelschlagverhütung oder wegen zu hoher Bestandsgröße. So wird zum Beispiel der Bestand von Raubtieren – wie Füchsen oder Mardern – reguliert, um bedrohte Wiesenbrüter wie den Großen Brachvogel und den Kiebitz zu schützen. Zudem helfen die Flughafenjäger vielen Wildtieren durch eine artgerechte Fütterung über strenge Winter. Auch zur Arterhaltung des Rotwilds trägt die FMG bei. Sie besitzt Flächen in den Isarauen, die in Bayern zu den ausgewiesenen elf Rotwildgebieten zählen. Zusammen mit dem Geschäftsbereich Real Estate und dem Bayerischen Jagdverband, der Unteren Jagdbehörde sowie den zuständigen Jägern ist es in den vergangenen Jahren gelungen, die Bestandsflächen zu sichern, Wandermöglichkeiten für das Rotwild zur Besiedlung neuer Lebensräume zu erhalten und naturschutzrechtliche sowie jagdliche Belange aufeinander abzustimmen.

→ Glossar

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

/Finanzbericht

89 Konzernlagebericht

114 Konzernjahresabschluss

114 Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

115 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

116 Konzern-Bilanz

118 Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

119 Konzern-Kapitalflussrechnung

120 Konzern-Anhang

160 Bericht des Aufsichtsrats

**161 Bestätigungsvermerk
des Abschlussprüfers**



Konzernlagebericht

Grundlagen des Konzerns

Geschäftstätigkeit

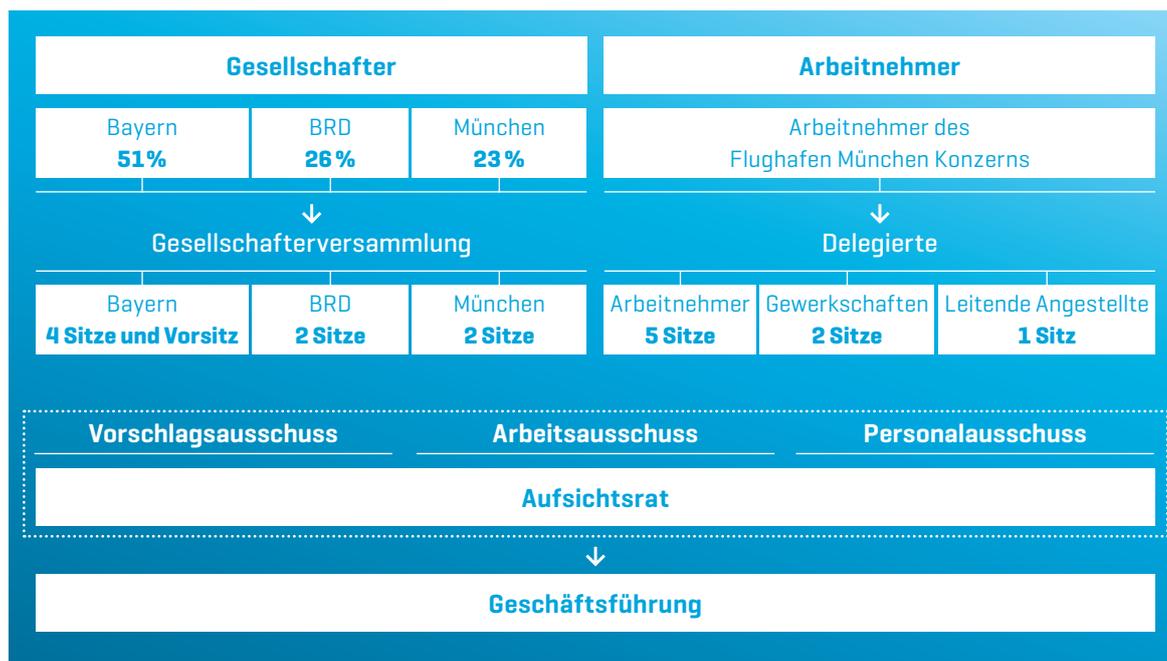
Die Flughafen München GmbH (im Folgenden FMG) hat ihren Sitz in München. Als Muttergesellschaft des Flughafen München Konzerns (im Folgenden Flughafen München) betreibt sie den Verkehrsflughafen München.

Das Leistungsspektrum des Flughafens München deckt nahezu alle am Flughafen-Campus verfügbaren Leistungen ab – vom Flugbetrieb über die Passagier- und Fracht- abfertigung bis zum Einzelhandel, zum Hotelgewerbe und zur Gastronomie. Dieses vollständig integrierte Geschäftsmodell und die hieraus resultierende Wertschöpfungstiefe grenzen den Flughafen München vom europäischen Wettbewerb ab.

Der Flughafen München bekennt sich zu einer nachhaltigen Unternehmenspolitik. Die Balance zwischen ökonomischen, ökologischen, gesellschaftlichen und sozialen Zielsetzungen soll die Akzeptanz des Flughafens und damit die Entwicklungsfähigkeit des Geschäftsmodells sichern.

Corporate Governance

Eigentümer der FMG sind der Freistaat Bayern, die Bundesrepublik Deutschland und die Landeshauptstadt München. Auf den Freistaat Bayern entfallen 51,0 % der Anteile, die Bundesrepublik Deutschland hält 26,0 %, die Landeshauptstadt München ist mit 23,0 % an der Gesellschaft beteiligt.



Oberstes Kontroll- und Entscheidungsgremium der FMG ist die Gesellschafterversammlung. Sie entscheidet einstimmig über die Durchführung von Maßnahmen, die – wie etwa der Flughafen ausbau – die geschäftlichen Grundlagen der Gesellschaft berühren. Daneben bedürfen u.a. auch die Aufnahme langfristiger Darlehen und die Genehmigung des Wirtschaftsplans eines einstimmigen Gesellschaftervotums. Alle übrigen Entscheidungen werden mit einfacher Mehrheit getroffen.

Die FMG verfügt über einen Aufsichtsrat nach §§ 1 Abs. 1, 6 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG). Der Aufsichtsrat übt Kontroll- und Mitbestimmungsrechte aus. Er bestellt die Mitglieder der Geschäftsführung und legt deren Vergütungssystem fest. Geschäfte, die bestimmte Wertgrenzen und Laufzeiten überschreiten, dürfen nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats abgeschlossen werden. Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat werden für eine Amtszeit von fünf Jahren von der Konzernbelegschaft gewählt. Die Gesellschafterversammlung wählt

die Gesellschaftervertreter im Aufsichtsrat. Die Amtszeit der Gesellschaftervertreter im Aufsichtsrat endet mit der Gesellschafterversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach Amtszeitbeginn beschließt. Zum 31. Dezember 2014 sind Mitglieder des Aufsichtsrats:

Hans-Joachim Bues	Vertreter der leitenden Angestellten	Konzernbereichsleiter Unternehmenskommunikation
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
Thomas Bihler	Gewerkschaftsvertreter	Kaufmännischer Angestellter
Heinrich Birner [stellvertretender Vorsitzender]	Gewerkschaftsvertreter	Geschäftsführer ver.di Bezirk München
Ministerialdirektor Wolfgang Lazik	Freistaat Bayern	Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat
Staatsminister Dr. Markus Söder [Vorsitzender]	Freistaat Bayern	Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat
Ministerialdirektor Dr. Bernhard Schwab (ab 7. Oktober 2014)	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
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

Ministerialdirektor Dr. Hans Schleicher [Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie] hat den Aufsichtsrat zum 30. September 2014 verlassen. Sabine Peters und Willy Graßl sind zum 22. Juli 2014 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden.

Der Aufsichtsrat hat einen Vorschlagsausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG, einen Arbeitsausschuss und einen Personalausschuss bestellt. Der Arbeits- und der Personalausschuss wurden mit den folgenden Aufgaben betraut:

Arbeitsausschuss	Stellungnahme zu den Beschlussvorlagen der Geschäftsführung
	Zustimmung zu bestimmten Rechtsgeschäften, die festgelegte Wertgrenzen und Laufzeiten überschreiten
Personalausschuss	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

Die Geschäftsführung der FMG trägt die Verantwortung für die Unternehmenspolitik und die strategische Ausrichtung des Konzerns. Sie plant das Unternehmensbudget und legt es fest, steuert und überwacht die Geschäftsentwicklung.

Der Aufsichtsrat bestellt die Geschäftsführung für eine Amtszeit von längstens fünf Jahren. Eine erneute Bestellung oder Amtszeitverlängerung ist zulässig. Die Geschäftsführung besteht zum 31. Dezember 2014 aus zwei Mitgliedern:

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

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

Compliance

Compliance-Management-System

Der Flughafen München hat ein konzernweites Compliance-Management-System eingerichtet. Die Konzerneinheit Compliance erstellt gemeinsam mit den Bereichen die Compliance-Risikoanalyse und führt sie mit den Risikoanalysen der Tochtergesellschaften zusammen. Weiter schult und berät sie die Beschäftigten und die Führungskräfte in Compliance-Fragen. Sie berichtet regelmäßig an die Geschäftsführung und jährlich an den Aufsichtsrat über den aktuellen Stand des Compliance-Management-Systems.

Richtlinien

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

Korruptionsprävention

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. Mit diesen Regelungen sollen ordnungsgemäße Abläufe speziell bei der Beschaffung, Vergabe und Vertragsabwicklung sichergestellt werden.

Die Mitarbeiter sowie alle Vorgesetzten werden regelmäßig mit den Compliance-Dokumenten sowie mit ihren Aktualisierungen und Neuerungen vertraut gemacht. Alle Führungskräfte und Mitarbeiter müssen deren Kenntnisnahme jährlich persönlich gegenzeichnen. Bei Fragen steht die Konzerneinheit Compliance beratend zur Seite. Die Position des Antikorruptionsbeauftragten wird durch die Leitung der Konzerneinheit Compliance wahrgenommen. Für das Jahr 2014 sind keine bestätigten Korruptionsfälle im Konzern bekannt.

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 stets eine fachliche und individuelle Beratung gewährleistet, die die Sicherheit im Umgang mit Datenschutzregelungen unterstützt.

Konzernstruktur und -organisation

Hinsichtlich Strategieentwicklung, Steuerung und Berichtswesen orientiert sich der Flughafen München an den Geschäfts-, Service- und Konzernbereichen der FMG. Der Konzern unterscheidet die Geschäftsfelder Aviation, Commercial Activities, Real Estate sowie Participations, Services & External Business.

Im Geschäftsjahr 2014 wurde die ehemalige Stabsstelle Beteiligungsmanagement in einen Konzernbereich umgewandelt. Dies trägt der besonderen Bedeutung des Beteiligungsmanagements für die geschäftsfeldorientierte Steuerung des Konzerns Rechnung. Das Beteiligungsmanagement steuert alle Tochtergesellschaften entsprechend der jeweils zugeordneten Geschäftsfeldstrategie.

→ GRI G4-17
Konzernstruktur und
-organisation

→ Unternehmensporträt
und Strategie
siehe Seite 21

■ Geschäftsfeld ■ Gesellschaft □ Bereich ■ Stabsstelle



→ GRI G4-17

Insgesamt gehören dem Konzern elf Tochtergesellschaften, ein assoziiertes Unternehmen und vier Beteiligungen an:

Vollkonsolidierte Tochterunternehmen

- aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH [aerogate]
- AeroGround Flughafen München GmbH [AeroGround]
- Allresto Flughafen München Hotel und Gaststätten GmbH [Allresto]
- CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH [CAP]
- Cargogate Flughafen München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigung mbH [Cargogate]
- eurotrade Flughafen München Handels-GmbH [eurotrade]
- Flughafen München Baugesellschaft mbH [FM Bau]
- InfoGate Information Systems GmbH [InfoGate]
- München 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 Enteisen 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 Geschäftsjahr 2014 hat der Flughafen München die Finanzierung diverser Immobilien über Zweckgesellschaften durch Erwerb der Objekte beendet. Infolgedessen wurden die folgenden Leasingobjektgesellschaften entkonsolidiert:

- MFG Flughafen-Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Alpha KG [MFG Alpha]
- MFG Flughafen-Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Beta KG [MFG Beta]
- MFG Flughafen-Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Gamma KG [MFG Gamma]

Geschäftsfelder

Aviation

Im Geschäftsfeld Aviation werden alle Leistungen im Hinblick auf den Betrieb der Luftverkehrsinfrastruktur des Flughafens München für den gewerblichen und den privaten Luftverkehr zusammengefasst. Für die Bereitstellung und den Betrieb dieser Infrastruktur werden die folgenden Flughafenentgelte in Rechnung gestellt:

	Bemessungsgrundlage
Start- und Landeentgelt	Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs (MTOM) bei Start und Landung
Lärmmentgelt	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 [zu zahlen je angefangene 24 Stunden, ab der fünften Stunde]
Sicherheitsentgelt	Anzahl der Passagiere und/oder Verkehrseinheiten beim Start
PRM-Entgelt (Passengers with reduced Mobility)	Anzahl der Passagiere beim Start
Enteisungsentgelt	Anzahl der Passagiere und/oder Verkehrseinheiten beim Start
Entsorgungsentgelt	Anzahl der Passagiere beim Start

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

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

Die zur Verfügung stehenden Slot-Kapazitäten sind in den Spitzenzeiten nahezu vollständig ausgeschöpft.

Aufgrund des hohen Umfangs zur Verfügung stehender Entwicklungsflächen hat der Flughafen München im Vergleich mit Wettbewerbern in dicht besiedelten

Ballungszentren eine vergleichsweise gute Ausgangslage für die Erweiterung der Slot-Kapazitäten durch einen Ausbau des Bahnsystems.

Die bestehenden Passagierabfertigungsanlagen des Flughafens München haben eine Kapazität von insgesamt 40,0 Millionen Passagieren pro Jahr. Insbesondere innerhalb des Star-Alliance-Systems im Terminal 2 ist die Kapazitätsgrenze mittlerweile erreicht. Mit der Erweiterung um das im Bau befindliche Satellitengebäude können dort bestehende Engpässe beseitigt werden. Das Frachterminal verfügt über eine Kapazität von rund 604.000 bis 668.000 Tonnen pro Jahr. Die Spediteursgebäude umfassen eine Bruttogeschossfläche von rund 36.000 Quadratmetern. Insgesamt 103 Andockstationen für Lkw stehen dort zur Verfügung.

Aufgrund seiner günstigen geografischen Lage in einer der wirtschaftlich erfolgreichsten Regionen Europas profitiert der Flughafen München von einer hohen Nachfrage nach Passagier- und Frachtverkehrsleistungen im Einzugsgebiet. Dessen Randzonen überschneiden sich jedoch mit den Einzugsgebieten von Wettbewerbern – insbesondere der Flughäfen in Frankfurt am Main, Wien und Zürich. Im Vergleich zu diesen Flughäfen führt die gegenwärtige Anbindung an den Schienen- und -fernverkehr zu Nachteilen.

Auf Grundlage der Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa AG (DLH) hat sich der Flughafen München zu einem bedeutenden Luftverkehrsdrehkreuz entwickelt. Gemeinschaftlich getragene Ausbaumaßnahmen wie das Terminal 2 und das im Bau befindliche Satellitengebäude sind Fundamente einer nachhaltigen Partnerschaft, die die Auslastung der zur Verfügung stehenden Kapazitäten absichert und langfristiges Wachstum ermöglicht.

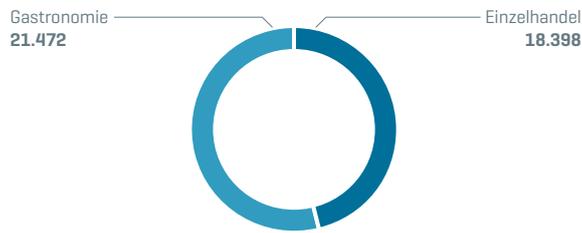
Commercial Activities

Im Geschäftsfeld Commercial Activities wird das Endkundengeschäft des Flughafens München zusammengefasst. Die am Flughafen München zur Verfügung stehenden Retail- und Gastronomieflächen werden durch Vermietung und Vergabe von Konzessionen an Dritte sowie im Eigenbetrieb durch die Tochtergesellschaften eurotrade im Einzelhandel und Allresto im Hotel- und Gastgewerbe vermarktet.

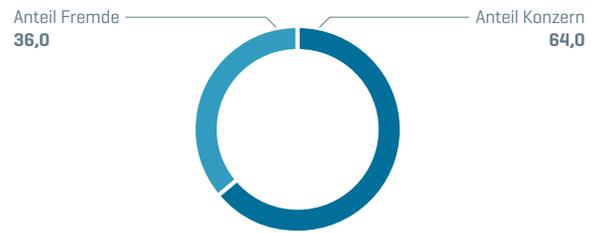
Die hohe Frequentierung durch Geschäfts- und Privatreisende, erweiterte Geschäftsöffnungszeiten und die Möglichkeit des Duty-free-Shoppings im nicht-öffentlichen Bereich begünstigen das Endkundengeschäft am Flughafen München.

Insgesamt stehen dem Flughafen München 18.398 Quadratmeter gastronomische Flächen und 21.472 Quadratmeter Einzelhandelsflächen zur Verfügung. Auf rund 64,0% der Gesamtfläche betreibt der Konzern eigene Einzelhandels- oder Gastronomiebetriebe.

→ Leistungsportfolio
siehe Seite 35

Gewerbliche FlächenIn m²**Flächenverhältnis**

In Prozent



Die Commercial Activities umfassen auch die Bewirtschaftung des Hotels beim München Airport Center im Auftrag wechselnder Vertragspartner (bis 31. Dezember 2014 Kempinski AG, seit 1. Januar 2015 Hilton Corporation). Das 5-Sterne-Hotel verfügt über 389 Zimmer und zehn Tagungsräume.

Im Geschäftsfeld erfolgt auch die Vermarktung des Parkraumangebots am Flughafen München mit rund 35.000 Stellplätzen, davon rund 23.000 in Parkhäusern und -garagen sowie rund 12.000 auf befestigten und unbefestigten Parkplätzen.

Auch die Werbeträger und Werbeflächen des Flughafens werden durch die Geschäftsbereiche im Geschäftsfeld Commercial Activities vermarktet. Der Flughafen bietet einzigartige, qualitativ sehr hochwertige und aufmerksamkeitsstarke Werbeflächen mit wenig Streuverlust und individueller Umsetzung, wie etwa den Mitte 2012 in Betrieb genommenen MetaTwistTower. Auf dem über zehn Meter hohen Medienturm befindet sich eine rotierende, in der Größe veränderbare LED-Wand mit einer Gesamtfläche von 41 Quadratmetern.

Zudem erfolgen im Geschäftsfeld die Vermarktung der Eventflächen des Flughafens durch Vermietung an Dritte und die Organisation von Veranstaltungen für verschiedene Kunden. Zu den größten Attraktionen zählt das jährlich stattfindende Event »Surf & Style«, das die weltweit größte stehende Surfswelle im Forum des München Airport Centers präsentiert.

Real Estate

Das Geschäftsmodell des Geschäftsfelds Real Estate besteht in der Entwicklung, dem Betrieb und der Vermarktung aller Immobilien und Grundstücke, die dem Flughafen München gehören. Hierzu zählen die Verkehrs-, Betriebs-, Logistik- sowie Gewerbe- und Büroimmobilien auf dem Flughafen-Campus, die Terminalgebäude, die öffentlichen Verkehrsbauwerke sowie alle Umlandimmobilien, ökologischen Ausgleichsflächen und landwirtschaftlichen Nutzflächen.

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

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

Participations, Services & External Business

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

AeroGround GmbH: Das Leistungsspektrum dieser Gesellschaft umfasst land- und luftseitige Abfertigungsleistungen für Airline-Kunden.

aerogate GmbH: Die Hauptleistungen der aerogate sind das Passagierhandling, Operations Services mit Ramp Supervision, das Ticketing sowie Lost & Found und Arrival Services. Abgerundet wird das Angebot mit Leistungen im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt.

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

Aus den Aktivitäten im Geschäftsfeld Participations, Services & External Business resultieren insgesamt weniger als 15,0% vom Außenumsatz des Konzerns. Sie werden daher im Folgenden nicht ausführlich erläutert.

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

Wirtschaftsbericht

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Aktuelle Forecasts für 2014 reichen von einem Wachstum der Weltkonjunktur um 2,6% [Weltbank] bis 3,3% [OECD, Internationaler Währungsfonds]. Hinter dem Wachstum liegen jedoch divergierende Trends in den einzelnen Wirtschaftsräumen.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamts legte das preisbereinigte deutsche Bruttoinlandsprodukt im Kalenderjahr 2014 um 1,6% [2013: 0,1%] zu. Dabei stieg der preisbereinigte Wert der exportierten Güter um 3,7% [2013: 1,4%], der preisbereinigte Wert der Importe um 3,3% [2013: 1,4%].

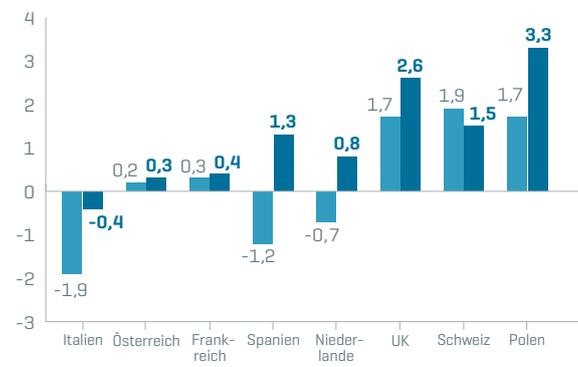
Nach Angaben der Europäischen Zentralbank erzielte die Eurozone nach mehreren Jahren der Rezession erstmals ein moderates Wachstum von 0,8% [2013: -0,4%].

Die wirtschaftliche Entwicklung des für den Flughafen München wichtigen Ziellands Italien blieb weiterhin kritisch. Die aktuelle Einschätzung der OECD geht von einer Rezession im Jahr 2014 in Höhe von -0,4% [2013: -1,9%] aus.

Wirtschaftswachstum ausgewählter Länder Europas

In Prozent

■ 2013 ■ 2014



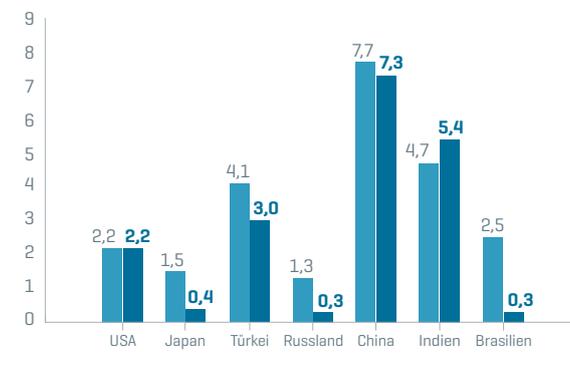
Der gefallene Ölpreis verschärfte die wirtschaftliche Lage in Russland dramatisch, nachdem dort aufgrund der Ukraine-Krise bereits das Wirtschaftswachstum eingebrochen war. Ein starker Rückgang der Wachstumsrate auf 0,3% war die Folge. Die chinesische Volkswirtschaft vollzieht derzeit einen politisch gesteuerten Strukturwandel und verzeichnete eine Abschwächung des Wachstums auf 7,3% [2013: 7,7%].

Im Übrigen erwartet die OECD für die wesentlichen internationalen Zielländer des Flughafens München das folgende Wirtschaftswachstum:

Wachstum ausgewählter Zielländer

In Prozent

■ 2013 ■ 2014



Wirtschaftliches Umfeld Aviation

Die großen europäischen Fluggesellschaften befinden sich in einer zunehmend schwierigen Marktsituation. Der Konsolidierungsdruck der letzten Jahre setzte sich 2014 fort. Die etablierten Premium-Gesellschaften sahen sich großer Konkurrenz gegenüber. Im Verkehr innerhalb Europas nahmen die Low-Cost-Anbieter verstärkt den Geschäftsreisenden und damit das Kerngeschäft der klassischen Luftverkehrsgesellschaften ins Visier. Auf den Fernstrecken Richtung Asien boomten vor allem arabische Fluggesellschaften, die erfolgreich Passagiere aus dem europäischen Markt über Drehkreuze in der Golfregion beförderten.

Die Versuche der europäischen Netz-Carrier, mit Konsolidierung und Kostensenkung durch Neugründung beziehungsweise Verlagerung des Angebotes auf eigene Billigtöchter ihre Strukturen zukunftsfähig zu gestalten, stießen bei Angestellten und Gewerkschaften auf Gegenwehr. Eine Serie von Streiks bei Lufthansa, Air France und TAP Air Portugal sowie Generalstreiks in Belgien, Italien und Griechenland beeinträchtigten den Luftverkehr im abgelaufenen Jahr.

Die deutschen Fluggesellschaften sind weiterhin mit der 2011 eingeführten Luftverkehrssteuer belastet, speziell für Flüge im Inlandsverkehr, bei denen die Abgabe plus Umsatzsteuer sowohl für die Hin- als auch für die Rückreise anfällt.

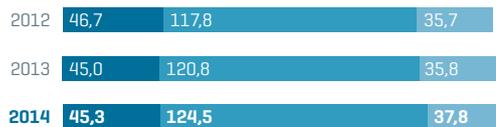
Auch die politischen Krisen in der Ukraine und im Nahen Osten dämpften die Branchenentwicklung und führten lediglich zu einer abgeschwächten Entwicklung des Luftverkehrs im Geschäftsjahr 2014.

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der Fluggäste an den 22 internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland dennoch um 2,9 % auf knapp 207,9 Millionen Passagiere. Im Passagierverkehr erzielten die Kontinentalverbindungen Zuwächse in Höhe von 3,1 %. Die interkontinentalen Verkehre legten im Vergleich zum Vorjahr mit 5,6 % deutlich zu. Nach Rückgängen im Vorjahr stiegen auch die innerdeutschen Verkehre leicht an (0,8 %).

Passagierentwicklung deutscher Verkehrsflughäfen

In Millionen

■ National ■ Kontinental ■ Interkontinental



Die gewerblichen Flugbewegungen sind im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht weiter zurückgegangen. Die Gesamtzahl der Flugbewegungen an deutschen Verkehrsflughäfen stieg leicht auf 2.222.459 Starts und Landungen. In den vergangenen Jahren hatte vor allem der Einsatz von größerem Fluggerät die Anzahl der Flugbewegungen trotz steigender Passagierzahlen reduziert.

Flugbewegungen an deutschen Verkehrsflughäfen

In Tausend



Die Luftfracht entwickelte sich 2014 positiv. Bei einem Wachstum von 2,1 % wurden insgesamt 4.522.019 Tonnen Luftfracht und Luftpost (inklusive Transit) abgefertigt.

Luftfracht und Luftpost (inklusive Transit) an deutschen Verkehrsflughäfen

In Tonnen



Wirtschaftliches Umfeld Commercial Activities

Trotz spürbarer geopolitischer Krisen waren die Rahmenbedingungen für den deutschen Einzelhandel im abgelaufenen Geschäftsjahr weitgehend intakt. Mit einem Plus von 1,1 % erwies sich der private Konsum als wichtigster

Wachstumsmotor für die deutsche Wirtschaft. Der GfK-Konsumklimaindex stieg von 7,4 im Dezember 2013 auf 8,7 Zähler im Dezember 2014. Nach Hochrechnungen des Handelsverbands Deutschland (HDE) erzielte der deutsche Einzelhandel 2014 insgesamt ein Umsatzwachstum in Höhe von 1,9 %. Besonders hohe Zuwächse erreichte der Handel mit Kosmetik und Körperpflegemitteln (+9,3 %), während der Handel mit Textilien (-0,2 %) und Uhren beziehungsweise Schmuck (-4,4 %) Einbußen hinnehmen musste. Dabei setzte sich der Strukturwandel vom stationären zum Online-Handel weiter fort. So wuchs der Online-Handel (+17,0 %) erneut überproportional. Stationäre Einzelhandelsgeschäfte sehen sich dagegen einer stetig sinkenden Frequentierung gegenüber.

Das deutsche Gastgewerbe konnte 2014, wie im Vorjahr, nur ein leichtes preisbereinigtes Umsatzwachstum von rund 1,0 % realisieren. Dies gilt auch für die speisengeprägte Gastronomie mit einem preisbereinigten Wachstum in Höhe von 0,7 % (2013: -1,3 %).

Neben dem Konsumverhalten und der Anzahl nationaler Passagiere sind für das Endkundengeschäft an Verkehrsflughäfen auch die Nachfrage und die Anzahl internationaler Fluggäste maßgeblich. Einzelhandel und Gastronomie an Flughäfen reagieren dementsprechend sensibler auf geopolitische Krisen, die sich in ausbleibenden Passagierströmen und allgemeiner Konsumzurückhaltung ausländischer Fluggäste niederschlugen.

Im Geschäftsjahr 2014 gingen insbesondere von der Ukraine-Krise negative Impulse auf die Branchenlage aus. Auswertungen der Firma Global Blue zufolge gingen die Umsätze in der BRD aus dem Tax-free-Shopping mit Reisenden aus der Russischen Föderation nach einem Wachstum von 7,6 % im Geschäftsjahr 2013 im Geschäftsjahr 2014 um rund -18,0 % zurück.

Die zunehmende Nutzung des Online-Check-ins und der Ausbau der Vielflieger-Lounges durch die Airlines verkürzen die Aufenthaltsdauer und damit die potenzielle Konsumzeit der Passagiere in den öffentlichen und nicht-öffentlichen Bereichen der Flughäfen.

Die wirtschaftliche Situation des deutschen Hotelgewerbes hat sich im Geschäftsjahr 2014 erholt. Nach einem Umsatzrückgang von -1,2 % im Vorjahr konnte ein leichtes Wachstum von 0,8 % erzielt werden, die Zahl der Übernachtungen stieg um 3,3 % (2013: 1,9 %), die durchschnittliche Auslastung legte um 1,2 Prozentpunkte auf 59,1 % zu.

Im Geschäftsjahr 2014 legten die Gesamtinvestitionen der werbetreibenden Unternehmen nur leicht um 0,2 % auf rund 25.080,0 Mio € zu. Trotz der weiterhin angespannten und verhaltenen Werbemarktentwicklung verzeichneten einige Marktsegmente deutliche Zuwächse, darunter das vom Flughafen München primär bediente Segment der Out-of-Home-Werbung mit einem Plus von 5,3 %.

Wirtschaftliches Umfeld Real Estate

Der Großraum München ist weiterhin ein attraktiver Standort für Büroimmobilien. Allerdings rangierten die Vermietungsumsätze aufgrund verhaltener Nachfrage unterhalb des langjährigen 10-Jahres-Durchschnitts. Gleichzeitig wurde der Büroleerstand in erheblichem Maß auf eine Quote von 5,1 % abgebaut. Im Bereich der prägenden Büroentwicklungen in der Parkstadt Schwabing nördlich des Münchner Stadtzentrums bewegen sich die durchschnittlichen Quadratmetermieten zwischen 18 und 22 Euro/qm, was im Vergleich zu den Vorjahren je nach Objekt einer Steigerung zwischen 8,0 und 10,0 % entspricht.

Geschäftsverlauf Geschäftsverlauf Aviation

	2014	2013	Zu-/Abnahme	
			absolut	relativ
Flugzeugbewegungen [in Tausend]	377	382	-5	-1,3 %
Passagiere [in Millionen]	39,7	38,7	1,0	2,6 %
Cargo-Umschlag [in Tonnen]	309.361	287.809	21.552	7,5 %

Mit Ausnahme der Anzahl der Starts und Landungen wurden 2014 alle bisherigen Bestmarken übertroffen. Die Passagierzahlen näherten sich der 40-Millionen-Marke, das Luftfrachtaufkommen überstieg den Wert von 290.000 Tonnen. Auch andere Kennzahlen erreichten sehr hohe beziehungsweise beste jemals erreichte Ergebnisse. So wurden mit 52,3 Millionen so viele Sitzplätze angeboten wie noch nie. Pro Flug waren das 148, vier Sitzplätze mehr als im Vorjahr. Dennoch kletterte auch die Sitzplatzauslastung auf einen neuen Rekordwert. Mit 75,9 % waren im Durchschnitt mehr als drei von vier Sitzplätzen belegt. Das entspricht 113 Passagieren pro Flug und somit fünf Fluggästen mehr als noch im Vorjahr.

Der Grund für den Anstieg dieser Durchschnittswerte pro Flug lag am anhaltenden Trend, kleinere Flugzeuge durch größere zu ersetzen. Das durchschnittliche maximale Startgewicht MTOM übertraf die 80-Tonnen-Marke und stieg um 3,7 Tonnen auf 81,9 Tonnen. Speziell zu Spitzenzeiten kann das Angebot nur durch den Einsatz größerer Flugzeuge weiter ausgebaut werden. Zudem hat sich der Interkontinentalverkehr, der weitgehend mit großem Fluggerät bedient wird, ein weiteres Mal als Motor der Verkehrsentwicklung erwiesen. Der Anteil an Großraumflugzeugen erhöhte sich im gewerblichen Verkehr auf 8,0 % aller Starts und Landungen.

Insgesamt errechnete sich für die Zahl der Flugbewegungen 2014 ein Rückgang um -1,3 %. Hauptgrund dafür war die Außerdienststellung von Turboprop-Flugzeugen bei Lufthansa und Air Dolomiti: eine Maßnahme, von der der Verkehr im Inland und im europäischen Ausland betroffen war. Es ist davon auszugehen, dass diese Umstrukturierung der Flugzeugflotte 2015 ihren Abschluss finden wird.

Flugbewegungen am Flughafen München

In Tausend



War in den vergangenen Jahren jeweils der Drehkreuzverkehr für die Zuwächse im Passagieraufkommen maßgeblich, so gewann 2014 der Punkt-zu-Punkt-Verkehr von und nach München mit einem überproportionalen Wachstum an Bedeutung. Das sogenannte Originäraufkommen, also die Passagiere, die das Einzugsgebiet des Flughafens München als Ausgangspunkt oder Ziel ihrer Reise nutzen, nahm um knapp 6,1 % zu. Der Umsteigeranteil sank entsprechend um knapp zwei Prozentpunkte auf 37,0 %. Diese Entwicklung ist auch der neuen Struktur des Drehkreuzverkehrs mit nunmehr sechs Verkehrsknoten pro Tag geschuldet. Nach der teilweise ersatzlosen Ausmusterung der kleineren Turboprops konzentrierte sich der Verkehr auf größere Maschinen mit geringeren Frequenzen.

Das Angebot zu Zielen im Inland wurde gegenüber dem Vorjahr nochmals reduziert, die Nachfrage blieb jedoch bei steigender Auslastung der Flugzeuge stabil. 9,4 Millionen Fluggäste wurden auf 85.934 innerdeutschen Flügen befördert. Die Entwicklung im Inlandsverkehr wurde vorrangig von den Konsolidierungsmaßnahmen der Airlines, aber auch von den Streikmaßnahmen im Jahr 2014 beeinflusst.

Die Kontinentalregion entwickelte sich durchschnittlich. 24,1 Millionen Passagiere [2013: 23,4 Millionen] nutzten 239.148 Flüge. Während einerseits auch dieses Verkehrsgebiet Spuren der Konsolidierung und des Flottenumbaus bei Lufthansa zeigte, versuchten andere Airlines, mit neuen oder zusätzlichen Angeboten Passagiere und Marktanteile zu gewinnen.

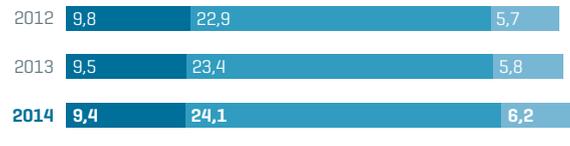
Ziele in Osteuropa, die Wachstumsmotoren der letzten Jahre, wiesen eine abgeschwächte Entwicklung auf. Die politische Krise in der Ukraine und der Krim-Konflikt verhierten eine bessere Entwicklung. Das Flugangebot in die Krisenregionen wurde weitgehend aufrechterhalten. Lediglich das umkämpfte Donezk in der Ostukraine wurde von der Lufthansa aus dem Flugplan gestrichen. Im Gegensatz zur Branche wirkten sich die Krisenherde in der Ukraine, in Israel sowie in Syrien und dem Irak auf das Verkehrsergebnis des Flughafens München nur geringfügig aus.

Mit hohen einstelligen Zuwachsraten zeigte sich der Interkontinentalverkehr einmal mehr als Impulsgeber der Verkehrsentwicklung am Flughafen München. Unter diesen Regionen erzielte der amerikanische Kontinent die höchsten Steigerungen. Insgesamt erhöhte sich die Passagierzahl im Fernreiseverkehr auf 6,2 Millionen Fluggäste [2013: 5,8 Millionen].

Passagierentwicklung am Flughafen München

In Millionen

■ National ■ Kontinental ■ Interkontinental



Der Luftfrachtumschlag war 2014 das erfolgreichste Verkehrssegment mit der höchsten Zuwachsrate. 291.475 Tonnen Luftfracht stellten mit einer Steigerung um 8,0% ein Rekordergebnis dar.

Basis der hervorragenden Frachtentwicklung war die auf Passagierflügen beigeladene Frachtmenge in Höhe von 249.211 Tonnen (2013: 235.521). Die neuen Ziele und Frequenzerhöhungen im Interkontinentalverkehr sorgten für genügend Zuladepkapazität. Die teilweise zweistellig gestiegene Nachfrage bedeutete hohe absolute Zuwächse. Mit einer Steigerung um über ein Fünftel auf 42.264 Tonnen trug die sogenannte Nur-Fracht erheblich zum neuen Höchstwert bei.

Luftfracht und Luftpost (inklusive Transit) am Flughafen München

In Tonnen



Die Menge der per Flugzeug beförderten Luftpost blieb mit 17.886 Tonnen auf Vorjahresniveau.

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

%	ADV	München
Gewerblicher Verkehr 2014		
Bewegungen	0,4	-1,3
Passagiere	2,9	2,6
Cargo-Umschlag (Luftfracht + Luftpost inklusive Transit)	2,1	7,5

Im internationalen Vergleich behauptete der Flughafen München Rang 7 unter den passagierstärksten europäischen Flughäfen.

Geschäftsverlauf Commercial Activities

Das Endkundengeschäft am Flughafen München blickt auf ein durchwachsendes Geschäftsjahr zurück. So blieb insbesondere die Entwicklung des vom Flughafen München selbst betriebenen **Einzelhandelsgeschäfts** hinter den Erwartungen zurück.

Zwar hatten die zunehmenden geopolitischen Spannungen zwischen der Russischen Föderation und den westlichen Nationen noch keine deutlichen Auswirkungen auf den Reiseverkehr – der Passagierückgang betrug lediglich 2,8% [29.772 Passagiere]. Osteuropäische Kunden zeichneten sich bislang als besonders kaufkräftig aus. Daher reagiert das Einzelhandelsgeschäft deutlich sensibler auf diese Frequenzrückgänge. Der mit Non-EU-Passagieren erzielte Durchschnittsbönderte sich gegenüber dem Vorjahr deutlich [-5,8%].

Negative Auswirkungen hatten zudem die Umzüge dreier Fluggesellschaften mit zahlungskräftigen Fluggästen vom Terminal 2 in das Terminal 1. Zum einen stehen in den nicht-öffentlichen Bereichen dieses Terminals insgesamt weniger Einkaufsflächen zur Verfügung. Zum anderen entsprach der auf diesen Flächen angebotene Produktmix weniger den Konsumbedürfnissen dieser Passagiere.

Der Geschäftsverlauf der **Flughafengastronomie** spiegelt im Wesentlichen die Passagierentwicklung wider. Im Unterschied zum Einzelhandel hatten die Airline-Umzüge in das Terminal 1 durchweg positive Konsequenzen für das Geschäft, da der Flughafen München in diesem Terminal alle gastronomischen Einrichtungen selbst betreibt.

Trotz der Vorbereitungen auf einen Betreiberwechsel verlief der **Hotelbetrieb** reibungslos und ohne Betriebsunterbrechungen. Die Auslastungsquote bewegte sich mit 83,4% auf ähnlich hohem Niveau wie im Vorjahr. Der durchschnittliche Zimmerpreis konnte um 6,8% und der Beherbergungsumsatz je verfügbares Zimmer um 5,1% gesteigert werden.

Vom überdurchschnittlichen Wachstum im Originäraufkommen [6,1%] profitierte vor allem die **Parkraumbewirtschaftung**. Die Anzahl der Parkvorgänge nahm gegenüber dem Vorjahr um 10,4% zu.

Vor dem Hintergrund der insgesamt angespannten Situation auf dem **Werbemarkt** konnte keine Steigerung der Werbeerlöse erzielt werden.

Geschäftsverlauf Real Estate

Das Immobiliengeschäft des Flughafens München stagniert auf hohem Niveau. Bezüglich der Immobilienentwicklung kamen im Geschäftsjahr 2014 keine neuen erlösbringenden Objekte hinzu. Vornehmlich aufgrund

der angespannten Wettbewerbssituation der Airlines sind bei den Bestandsimmobilien keine Mieterlössteigerungen über die Indexierung hinaus möglich gewesen.

Geschäftsverlauf nachhaltige Entwicklung

Um die Servicequalität kontinuierlich zu verbessern, hatte der Flughafen München im Geschäftsjahr 2013 ein Programm zur Erreichung der höchsten Auszeichnung im Qualitätsrating der Londoner Unternehmensberatung Skytrax gestartet [5-Sterne-Initiative]. Die im Rahmen dieser Initiative durchgeführten Maßnahmen sollen auch den im ASQ-Benchmark-Programm der ACI erzielten Wert verbessern.

So stellt die Gesellschaft seit Juli 2014 in allen Passagierbereichen des Flughafens einen kostenlosen und unbegrenzten Internetzugang über WLAN zur Verfügung. Nachteile aus der als unzureichend bewerteten Anbindung an den öffentlichen Personennah- und -fernverkehr sollen durch die stetige Verbesserung alternativer Verkehrsangebote, etwa den Ausbau des Stationsnetzes für Car-Sharing-Anbieter, ausgeglichen werden. Den wahrgenommenen Komfort in den Abflugbereichen der Terminals hat der Flughafen München durch den Ausbau des Ladestationsnetzes für Mobiltelefone, Tablet-PCs und Notebooks und die Integration beweglicher Fußbänke in die Sitzgruppen an den Gates erhöht. Im Terminal 2 wurde eine Runderneuerung im Plaza-Bereich mit Neueröffnung zahlreicher Markenshops, einer Champagner-Bar und der Umgestaltung der Zeitungskioske vorgenommen. Darüber hinaus wurden zusätzliche Erholungszonen eingerichtet. Durch die Ausweitung der Personenkontrollstellen im Terminal 2 soll die Wartezeit im Check-in-Bereich deutlich verkürzt werden.

Im Geschäftsjahr 2014 hat der Flughafen München zahlreiche Maßnahmen durchgeführt, die zu einer Einsparung der CO₂-Emissionen durch den Konzern führten. Die Maßnahmen betrafen sowohl den Bereich der Energieerzeugung [Austausch von Motoren in Blockheizkraftwerken] als auch den Energieverbrauch [sukzessive Umrüstung der Beleuchtung von Verkehrsflächen und in Gebäuden auf LED-Technik sowie Anschaffung von Firmenfahrzeugen mit niedrigerem Kraftstoffverbrauch].

Im Januar 2014 startete der Flughafen München den Folgeprozess zu der im Oktober 2013 durchgeführten Mitarbeiterbefragung. Die Führungskräfte des Konzerns leiteten gemeinsam mit ihren Teams und Mitarbeitern Handlungsfelder und über 1.000 konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitssituation ab. Im Oktober 2014 ergab eine erneute konzernweite Kurzumfrage, dass mit den Ergebnissen der Mitarbeiterbefragung 2013 intensiv gearbeitet wird. Die nächste Mitarbeiterbefragung wird 2016 stattfinden.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Neben individuellen Zielvereinbarungen wird die Leistung der Führungskräfte des Flughafens München an den Kennzahlen EAT, CO₂-Einsparungen, ASQ [Airport Service Quality] und Mitarbeiterbindung gemessen.

Die drei nicht-finanziellen Leistungsindikatoren bilden die zentralen Nachhaltigkeitsthemen aus Sicht interner und externer Stakeholder ab. Um die Relevanz der Leistungsindikatoren für Stakeholder zu ermitteln und laufend zu bestätigen, befragt der Flughafen interne und externe Anspruchsgruppen. Für jede klassische Nachhaltigkeitsperspektive [ökonomisch, ökologisch, sozial] wird eine Kennzahl erhoben.

Ein Indikator für die Attraktivität des Produkt- und Dienstleistungsportfolios ist die Airport Service Quality [ASQ]. Zur Ermittlung der Kundenzufriedenheit werden auf Initiative des **Airports Council International [ACI]** an über 200 Flughäfen in mehr als 50 Ländern die Passagiere über das ganze Jahr hinweg monatlich befragt. Am Jahresende ergibt sich für jeden Flughafenbetreiber als Gesamtwert der sogenannte ASQ-Overall-Wert.

Für die Reduzierung von Treibhausgasemissionen, Ressourcenschonung, Energieeffizienz und -effizienz stehen die CO₂-Einsparungen. Der Flughafen München hat es sich zum Ziel gesetzt, bezogen auf das Basisjahr 2005 CO₂-neutral zu wachsen. Um dies zu erreichen, werden entsprechende Maßnahmen festgesetzt.

Zur Bewertung der Mitarbeiterzufriedenheit dient der Mitarbeiterbindungsindex. Dazu führt der Flughafen München alle drei Jahre eine Mitarbeiterbefragung durch. Aus den Antworten auf die Fragen, die auf die Bindung des einzelnen Mitarbeiters an den Flughafen München abzielen, wird ein Mittelwert gebildet. Übersteigt dieser einen festgelegten Wert, gilt der jeweilige Mitarbeiter als an den Konzern gebunden. Als Mitarbeiterbindungsindex wird der prozentuale Anteil der an den Flughafen München gebundenen Mitarbeiter an der Gesamtbelegschaft bezeichnet. Der Index ist als Leistungsindikator in den Konzernzielen verankert. Der aktuelle Mitarbeiterbindungsindex stammt aus dem Geschäftsjahr 2013.



→ Glossar

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



	2014		2013		Zu-/Abnahme	
	Ist	Prognose	Ist	absolut	relativ	%
EAT [in T€]	100.052	leichter Anstieg	98.606	1.446	1,5	
CO ₂ -Einsparungen [in Tonnen]	4.919	leichter Anstieg	3.648	1.271	34,8	
ASQ	4,04	leichter Anstieg	4,06	-0,02	-0,5	
Mitarbeiterbindungsindex [in %] ¹⁾	unverändert	unverändert	73			

¹⁾Der Mitarbeiterbindungsindex wird alle drei Jahre erhoben, die nächste Erhebung erfolgt 2016.

Das EAT konnte gegenüber dem Vorjahr nur leicht gesteigert werden. Zwar erhöhten sich die Aviation-Erlöse dank eines neuen Passagierrekords und positiver Verkehrsergebnisse im Frachtbereich, die Erlöse aus dem Non-Aviation-Geschäft blieben jedoch deutlich hinter den Erwartungen zurück. Die Ukraine-Krise und Umzüge von Airlines aus dem Terminal 2 in das Terminal 1 haben dem Einzelhandelsgeschäft am Flughafen München unerwartet stark zugesetzt. Dank fallender Zinsen und der fortschreitenden Optimierung der Finanzierungsstruktur konnte der Konzern das Zinsergebnis deutlich verbessern. Positive Effekte ergaben sich zudem aus Rückstellungsaufösungen und infolge einmaliger Ergebnisbelastungen aus sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Vorjahr.

Vermögenslage

	2014		2013		Zu-/Abnahme	
	T€	T€	T€	absolut	relativ	%
Langfristige Vermögenswerte	5.026.742	4.941.424	85.318	1,7		
Kurzfristige Vermögenswerte ¹⁾	210.120	455.488	-245.368	-53,9		
davon flüssige Mittel	101.530	323.853	-222.323	-68,6		
Aktiva	5.236.862	5.396.912	-160.050	-3,0		
Eigenkapital	1.906.973	1.839.761	67.212	3,7		
Langfristige Schulden ²⁾	2.352.503	2.270.147	82.357	3,6		
Kurzfristige Schulden ²⁾	977.386	1.287.004	-309.619	-24,1		
Passiva	5.236.862	5.396.912	-160.050	-3,0		

¹⁾Einschließlich Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht

²⁾Einschließlich Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Bilanzsumme um T€ 160.050 gemindert. Ursache ist die Beendigung langfristiger Vereinbarungen über die Finanzierung von Gebäuden, die bereits zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Flughafenstandorts im Erdinger Moos unter Beteiligung von Leasingobjektgesellschaften aufgelegt worden sind. Im Zuge dessen hatten die beteiligten Finanzierungspartner Anspruch auf einen finanziellen Ausgleich in Höhe von insgesamt T€ 156.314. Dieser Ausgleich erfolgte teils durch Aufrechnung mit offenen

Die Entwicklung des EAT entspricht damit insgesamt den Erwartungen.

Im Geschäftsjahr 2014 konnte der Flughafen München trotz einer Vielzahl von Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung den im Vorjahr erreichten ASQ-Wert nicht halten. Dies ist im Wesentlichen auf Passagierstromverlagerungen vom Terminal 2 in das ältere Terminal 1 und die generell niedrigere Qualitätswahrnehmung im Terminal 1 zurückzuführen. Insbesondere die Umzüge der Luftverkehrsgesellschaften Turkish Airlines, Qatar Airways und US Airways vom Terminal 2 ins Terminal 1 führten zu Rückgängen der Kundenzufriedenheit bei der Wartezeit am Check-in und an der Pass-/Sicherheitskontrolle.

Damit blieb die Entwicklung der ASQ hinter den Erwartungen zurück.

Dank umfassender Maßnahmen im Bereich Energieerzeugung und Energieverbrauch konnte der Flughafen München die für das Geschäftsjahr 2014 gesetzten Ziele zur Einsparung von CO₂-Emissionen übertreffen. Der Konzern hat die durch den Flughafenbetrieb verursachten Emissionen um insgesamt 4.919 Tonnen reduzieren können.

Im Geschäftsjahr 2014 fand keine Messung der Mitarbeiterbindung statt.

Posten aus Verlustübernahmeerklärungen (T€ 20.241) und teils durch Zahlung in bar. Darüber hinaus wurden alle im Rahmen der Finanzierung aufgenommenen Darlehensschulden gegenüber Banken (Restbuchwert zum 31.12.2013 insgesamt T€ 246.492) getilgt. Die für die Zahlung notwendigen flüssigen Mittel wurden aus dem laufenden Cashflow und durch die Liquidation von Termingeldanlagen sowie die Nutzung von Kreditlinien aufgebracht.

Die Zunahme des Anlagevermögens ist vor allem auf die Bautätigkeiten des Konzerns zurückzuführen. Im Geschäftsjahr 2014 entfielen allein auf die Satellitenbaustelle Aktivierungen in Höhe von rund T€ 163.081.

Der Anstieg des Eigenkapitals resultiert aus der Thesaurierung des Gesamtergebnisses.

Zur Finanzierung des Satellitengebäudes hat der Flughafen München planmäßig weitere Darlehenstranchen (in Summe T€ 240.000) gezogen. Im Geschäftsjahr 2015 rechnet der Konzern mit Tilgungen von Finanzschulden gegenüber Kreditinstituten in Höhe von T€ 260.278. Entsprechende Verschiebungen bei den Fristigkeiten der Darlehensschulden waren die Folge.

Finanzlage

Kapitalstruktur

Das Kapital der Gesellschaft setzt sich wie folgt zusammen:

	2014	2013	Zu-/Abnahme	
			absolut	relativ
	T€	T€	T€	%
Gezeichnetes Kapital	306.776	306.776	0	0,0
Rücklagen	96.625	100.006	-3.381	-3,4
Übriges Eigenkapital	1.506.083	1.435.297	70.786	4,9
davon Jahresüberschuss beherrschende Gesellschafter	100.246	99.513	733	0,7
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	-2.511	-2.318	-193	8,3
davon Jahresüberschuss nicht beherrschende Gesellschafter	-194	-906	712	-78,6
Eigenkapital	1.906.973	1.839.761	67.212	3,7
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	67.875	227.054	-159.179	-70,1
Gesellschafterdarlehen	491.913	491.913	0	0,0
Darlehen mit variabler Zinsbindung	1.254.030	1.012.337	241.693	23,9
Darlehen mit fester Zinsbindung	563.368	910.159	-346.791	-38,1
Darlehen	1.817.398	1.922.496	-105.098	-5,5
Derivate	102.358	67.929	34.429	50,7
Übrige Schulden	850.345	847.759	2.586	0,3
Fremdkapital	3.329.889	3.557.151	-227.262	-6,4
Eigenkapitalquote	36%	34%		6,8

Die Eigenkapitalquote hat sich vor allem aufgrund der Tilgung von Finanzschulden verbessert.

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

Finanzierungsart	Währung	Zinsbindung	Restschuld in T€	Zinssatz in %	
				von	bis
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	EUR	ergebnisabhängig	134.507		
Gesellschafterdarlehen	EUR	ergebnisabhängig	491.913	Basiszins zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	variabel	1.261.500	6M-EURIBOR zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	fest	580.688	1,2	5,1

→ Glossar

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

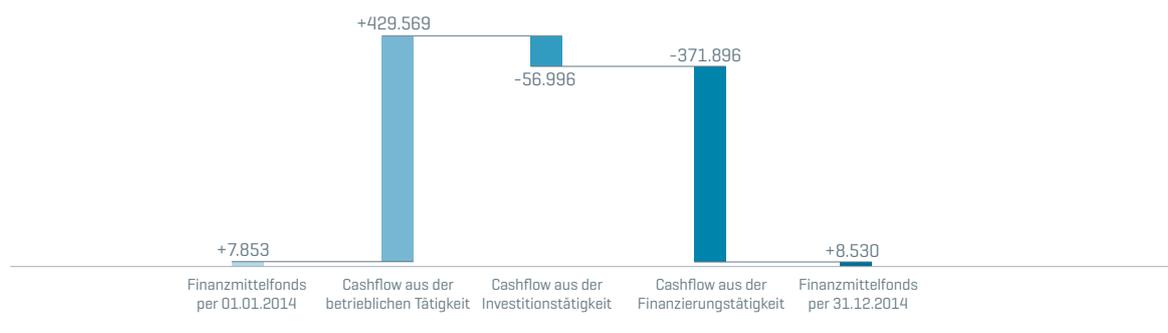
Risiken aus Zins- und Wechselkursschwankungen begegnet der Flughafen München durch Absicherung mittels Zinspayerswaps und Devisentermingeschäften. Die Geschäfte sind in Bewertungseinheiten eingebracht und werden überwiegend als Bewertungseinheit bilanziert.

	Nominal	Währung	FMG zahlt		FMG erhält	
			Fixzins in %	Terminkurs in EUR/USD	Währung	Zins
Sicherungsgeschäfte			von	bis	von	bis
Zinspayerswaps	997.000	EUR	1,5	4,2		
Devisenterminkäufe	2.460	USD			1,25	1,31

Liquidität

Kapitalflussrechnung

In T€



Aus dem Zahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit standen im Geschäftsjahr 2014 ausreichend Finanzmittel zur Verfügung, um die Liquidität des Konzerns im operativen Geschäftsbetrieb sicherzustellen. Darüber hinaus konnten aus dem Zahlungsmittelfluss alle Investitionen gedeckt und Darlehensschulden zurückgeführt werden.

Investitionen

Der Flughafen München hat im Geschäftsjahr 2014 T€ 288.024 aktiviert. Über die Hälfte hiervon [56,6 %] entfällt auf die Großinvestition Satellit. Die übrigen

Aktivierungen betreffen eine Vielzahl kleinerer Investitionen aus dem laufenden Betrieb.

Mit der im Dezember 2010 beschlossenen Erweiterung des Terminals 2 um ein Satellitengebäude reagiert der Flughafen München auf das stetige Passagierwachstum am Standort. Das neue Gebäude bietet zusätzliche Abfertigungskapazitäten für elf Millionen Fluggäste im Jahr.

Mit den 27 direkt am Satelliten gelegenen Flugzeug-abstellpositionen wird die Anzahl der gebäudenahen

Brückenpositionen im Bereich des Terminals 2 gegenüber dem heutigen Stand mehr als verdoppelt.

2014 wurden Glasfassade und Dach geschlossen. Zuvor hatten sich die Arbeiten verstärkt ins Innere verlagert, wo nach und nach die Service-Einrichtungen der Luft-hansa und ein breit gefächertes Gastronomie- und Retail-Angebot entstehen. Die bauliche Fertigstellung des neuen Abfertigungsgebäudes ist für das vierte Quartal 2015 geplant.

Das Bauvorhaben wirkt sich nahezu auf dem gesamten östlichen Teil des Flughafen-Campus aus. So müssen Vorfelder erweitert und Energieversorgungs-einrichtungen

ausgebaut werden. Insgesamt hat der Flughafen München im Zusammenhang mit der Satellitenbaustelle im Geschäftsjahr 2014 T€ 163.081 aktiviert.

Das Bestellobligo zum 31.12.2014 beträgt insgesamt T€ 409.907. Auf die Satellitenbaustelle entfallen rund 59,8%. Der Rest entfällt auf eine Vielzahl unbedeutender Investitionen aus dem laufenden Betrieb.

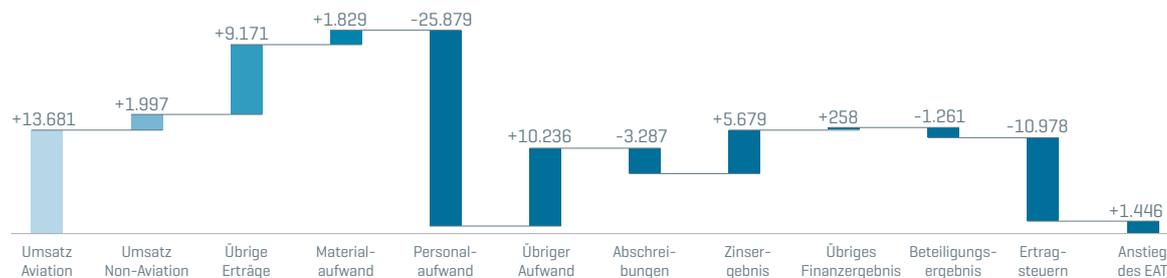
Ertragslage

Im Geschäftsjahr 2014 hat sich das EAT des Flughafens München um T€ 1.446 auf T€ 100.052 erhöht. Nachfolgend werden die Ursachen für diesen Anstieg im Einzelnen erläutert.



Analyse der Ertragslage

In T€



Die Aviation-Erlöse sind um 2,3% auf T€ 613.236 gestiegen. Dabei wurde das Wachstum überwiegend aus einem Anstieg der an die Anzahl der Passagiere gebundenen Erlöse erzielt. Aber auch bei den bewegungsabhängigen Entgelten erzielte der Flughafen ein leichtes Umsatzplus. Erlöseinbußen wegen rückläufiger Bewegungszahlen wurden durch den Anstieg des durchschnittlichen MTOM überkompensiert. Ein weiterer Wachstumseffekt gegenüber dem Vorjahr ergab sich aus der per 01.10.2013 in Kraft getretenen Entgelt-erhöhung, die sich 2014 ganzjährig auswirkt.

Die Summe der Umsätze aus den übrigen Geschäftsfeldern (T€ 586.839) ist gegenüber dem Vorjahr nur leicht gestiegen. Wesentliche Ursache hierfür sind die Umsatzrückgänge im Einzelhandel.

Der Anstieg der übrigen Erträge auf T€ 53.964 ist im Wesentlichen das Ergebnis der Veränderung von Rückstellungen.

Der Materialaufwand (T€ 314.584) hat sich gegenüber dem Vorjahr kaum verändert.

Der Personalaufwand des Flughafens München wird wesentlich durch die Anzahl und die Höhe der Vergütung

der im Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes (TVöD) beschäftigten Mitarbeiter getrieben. Das tarifliche Entgelt im TVöD wurde mit Wirkung ab März 2014 um 3,0% (mindestens EUR 90) erhöht. Zudem hat der Konzern im Geschäftsjahr erneut zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter hat sich gegenüber dem Vorjahr um 185 erhöht. Insgesamt stieg der Personalaufwand um 7,4% auf T€ 374.304.

Der Rückgang der übrigen Aufwendungen auf T€ 86.438 ist im Wesentlichen auf Sondereffekte im Vorjahr zurückzuführen. Im Geschäftsjahr 2013 hatte der Flughafen München den Rückstellungen für belastende Bodenabfertigungsverträge insgesamt T€ 8.090 zugeführt.

Aufgrund von Inbetriebnahmen im Geschäftsjahr 2014 liegen die Abschreibungen mit T€ 212.206 leicht über dem Vorjahresniveau.

Im Geschäftsjahr 2014 endeten langfristige Vereinbarungen über die Finanzierung von Gebäuden. Die Zinsaufwendungen aus diesen Vereinbarungen waren vergleichsweise hoch (2013: T€ 20.921). Entsprechend deutlich sind die Aufwendungen aus Finanzschulden im Geschäftsjahr 2014 zurückgegangen. Demgegenüber musste der Konzern aufgrund des fallenden Zinsniveaus

deutlich höhere Zinsaufwendungen aus der Bewertung langfristiger Rückstellungen und eine erhebliche Minderung der Zinserträge aus Termingeldanlagen hinnehmen. Insgesamt hat sich das Zinsergebnis um 5,1 % auf T€ -106.415 verbessert.

Das sonstige Finanzergebnis (T€ 5.294) hat sich gegenüber dem Vorjahr kaum verändert.

Auch das Beteiligungsergebnis (T€ 637) ist insgesamt von untergeordneter Bedeutung für den Konzern.

Die Steueraufwendungen haben sich gegenüber dem Vorjahr um ein Fünftel auf T€ 65.971 erhöht. Dies ist zum einen das Resultat höherer steuerlicher Ergebnisse. Daneben wurden – als unmittelbare Folge der Beendigung der Gebäudefinanzierung über Leasingobjektgesellschaften – Unterschiede zwischen den Buchwerten dieser Gebäude im Konzernabschluss und den steuerlichen Wertansätzen erstmals steuerlich wirksam. Dies führte zu einer deutlichen Erhöhung des latenten Steueraufwands.

Nachtragsbericht

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



Ausblick, Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung

Ausblick

	2014	Prognose 2015	2015	
			von	bis
EAT [in T€]	100.052	Anstieg	28,0 %	34,0 %
CO ₂ -Einsparungen [in Tonnen]	4.919	Rückgang	-85,5 %	-80,5 %
ASQ	4,04	Anstieg	1,5 %	2,7 %
Mitarbeiterbindungsindex [in %] ³⁾	73	unverändert		

³⁾Der Mitarbeiterbindungsindex wird alle drei Jahre erhoben, die nächste Erhebung erfolgt 2016.

Die Frühindikatoren für die Wirtschaftsentwicklung in der Bundesrepublik haben sich zuletzt wieder verbessert. So liegt der ifo-Geschäftsklimaindex bei 111,7 und der ZEW-Indikator bei 48,4. Der Einkaufsmanagerindex hat nur leicht nachgegeben. Der GfK-Konsumklimaindex steigt derzeit von bereits sehr hohem Niveau aus wieder an. Der im Januar 2015 erzielte Wert von 9,0 ist der höchste Stand seit November 2001.

Mit zunehmendem Einarbeiten der aktuellen Ölpreis- und Dollarkurs-Entwicklung werden die Prognosen für das Wirtschaftswachstum der BRD wieder leicht nach oben korrigiert. Sie liegen im Mittel derzeit bei 1,4 %. Die Effekte aus der Ölpreisentwicklung sind vermutlich noch nicht in allen Prognosen vollumfänglich berücksichtigt. Weitere Korrekturen nach oben sind daher nicht unwahrscheinlich.

Für den Euroraum wird gegenüber 2014 nur mit einer marginalen Verbesserung auf ein Wachstum von rund 1,1 % gerechnet.

Die Entwicklung im für den Flughafen München wichtigen Zielland Italien wird allerdings bei einer Wachstumserwartung von im Mittel nur 0,3 % weiterhin sehr kritisch eingeschätzt.

Aufgrund der Freigabe des Wechselkurses des Schweizer Frankens Anfang 2015 muss für die Schweiz mit einer leichten Rezession gerechnet werden. Die neue Situation ist in der Mehrzahl der Prognosen noch nicht berücksichtigt. Daher existiert derzeit keine belastbare Vorhersage für die Schweiz.

Wachstum ausgewählter Länder in Europa

In Prozent
■ 2015 ■ 2016



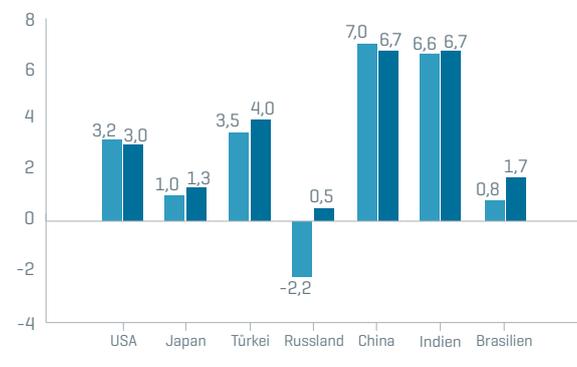
Der gefallene Ölpreis verschärft die wirtschaftliche Lage in Russland voraussichtlich dramatisch, nachdem dort bereits infolge der Ukraine-Krise das Wirtschaftswachstum eingebrochen war. Mit entsprechenden Konsequenzen für den Umsatz mit Passagieren von und nach Russland im Aviation- und Non-Aviation-Bereich ist zu rechnen.

Im Übrigen wird für die wesentlichen internationalen Zielländer des Flughafens München das folgende Wirtschaftswachstum erwartet:

Wachstum ausgewählter Zielländer

In Prozent

■ 2015 ■ 2016



Die Aussichten der deutschen Flughäfen sind gut. Die Branche erwartet für das kommende Jahr ein Passagierwachstum von 2,8 %. Als wesentlichen Grund nennt die ADV die positive Entwicklung der Weltwirtschaft und der Tourismusbranche. Aufgrund des hohen Exportvolumens deutscher Unternehmen und deutlicher wachsender Importe auf dem Luftweg sei auch bei der Fracht mit einem deutlichen Wachstum [2,7 %] zu rechnen. Bei der Entwicklung der Flugbewegungen wurde die Talsohle im Geschäftsjahr 2014 durchschritten. Der Flughafenverband geht für das Jahr 2015 von einer Zunahme der Starts und Landungen um 1,4 % aus.

Auch der Flughafen München blickt mit positiven Erwartungen auf das Verkehrsaufkommen im Geschäftsjahr 2015. So soll die Anzahl der Passagiere erneut zulegen und erstmals die Grenze von 40 Millionen überschreiten. Auch bei den Flugbewegungen wird, nach langjährigem Rückgang, mit einer Trendwende gerechnet. Getragen wird dieses Wachstum vor allem durch das zunehmende Engagement von Low-Cost-Fluggesellschaften, die jene Lücken schließen, die infolge anhaltender Konsolidierungsprozesse von größeren Gesellschaften im Flugplan hinterlassen werden.

Getrieben von der positiven Verkehrsentwicklung und der Entgelterhöhung per 01.01.2015 werden die Aviation-Erlöse im Geschäftsjahr 2015 deutlich ansteigen.

Passagiersteigerungen wirken in der Regel proportional auf die Non-Aviation-Erlöse. So werden die Umsätze aus Einzelhandel und Gastronomie gegenüber dem Jahr

2014 zulegen. Weitere Umsatzsteigerungen erwartet der Flughafen München aus einer Fortsetzung des sich im Geschäftsjahr abzeichnenden Wachstumstrends für das Mieter- und Fluggastparken. Darüber hinaus erfolgt eine Ausweitung der Aktivitäten und Angebote für Großkunden und Car-Sharing-Anbieter.

Bezüglich der Immobilienentwicklung werden im Geschäftsjahr 2015 voraussichtlich keine neuen erlösbringenden Objekte hinzukommen. Vornehmlich aufgrund der angespannten Wettbewerbssituation der Airlines sind bei den Bestandsimmobilien keine Mieterlössteigerungen über die Indexierung hinaus in Aussicht.

Insgesamt erwartet der Flughafen München bei den Umsatzerlösen ein Plus von 1,5 % bis 3,5 %.

Die sonstigen betrieblichen Erträge werden das Niveau des Geschäftsjahres 2014 halten.

Die Materialaufwendungen werden – vor allem infolge höherem Materialeinsatzes im Einzelhandel – weiter ansteigen.

Wie zwischen den Tarifpartnern im Geschäftsjahr 2014 verhandelt, wird ab März 2015 eine Tarifsteigerung im TVöD von 2,4 % in Kraft treten. Darüber hinaus werden, insbesondere im Hinblick auf die im darauffolgenden Geschäftsjahr erwartete 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 2014 ansteigen.

Die Realisierung von Einsparmaßnahmen im gesamten Konzern wird die sonstigen betrieblichen Aufwendungen weiter senken.

Im Gegenzug werden sich die planmäßigen Abschreibungen weiter erhöhen. Hintergrund sind die Inbetriebnahmen zusätzlicher Flugbetriebsflächen, der Energiezentrale Ost und des neuen Blockheizkraftwerks.

Getrieben von fallenden Zinsen für variabel verzinsten Darlehen und Tilgungen von hochverzinsten Darlehen mit fester Zinsbindung wird sich das Zinsergebnis weiter verbessern.

Die Ertragsteueraufwendungen werden sich voraussichtlich nicht signifikant ändern.

Insgesamt rechnet der Flughafen München mit einem Anstieg des EAT zwischen 27,0 % und 32,0 %.





Eine Vielzahl von Maßnahmen aus der Fortsetzung der 5-Sterne-Initiative wird zu einem Wachstum des ASQ-Wertes beitragen. Allerdings ist auch davon auszugehen, dass der Trend zu einem überproportionalen Passagierwachstum im Terminal 1 weiter anhält. Der Anteil der weniger zufriedenen Passagiere in der ASQ-Umfrage dürfte also tendenziell weiter zunehmen. Die Unterschiede in der Qualitätsbeurteilung des Terminals 1 im Vergleich zum Terminal 2 können in so kurzer Zeit nicht ausgeglichen werden. Zudem konzentriert sich eine Vielzahl der im Geschäftsjahr 2015 abgeschlossenen Qualitätsverbesserungsmaßnahmen auf das Terminal 2. Dies wird den Anstieg der ASQ trotz aller Bemühungen begrenzen. Insgesamt wird daher mit einem Plus von 1,5% bis 2,7% gerechnet.



Im Geschäftsjahr 2015 stehen dem Konzern deutlich weniger finanzielle Mittel zur Realisation von CO₂-Einsparmaßnahmen zur Verfügung als bisher. Es wird mit einem kräftigen Rückgang der CO₂-Einsparungen auf rund ein Fünftel der 2014 realisierten Einsparungen gerechnet.



Der Folgeprozess zur letzten Erhebung des **Mitarbeiterbindungsindex** wird auch 2015 fortgesetzt. In einigen Bereichen gibt es bei der Umsetzung noch Handlungsbedarf. Die nächste Erhebung des Index erfolgt jedoch erst mit der Mitarbeiterbefragung im Geschäftsjahr 2016.

Risiken

Das Risikomanagement des Flughafens München soll Ereignisse und Entwicklungen erkennen, die sich negativ auf die Erreichung der strategischen und operativen Ziele des Konzerns auswirken können. Zugleich soll es geeignete Maßnahmen aufzeigen, um Auswirkungen solcher Ereignisse und Entwicklungen zu begren-

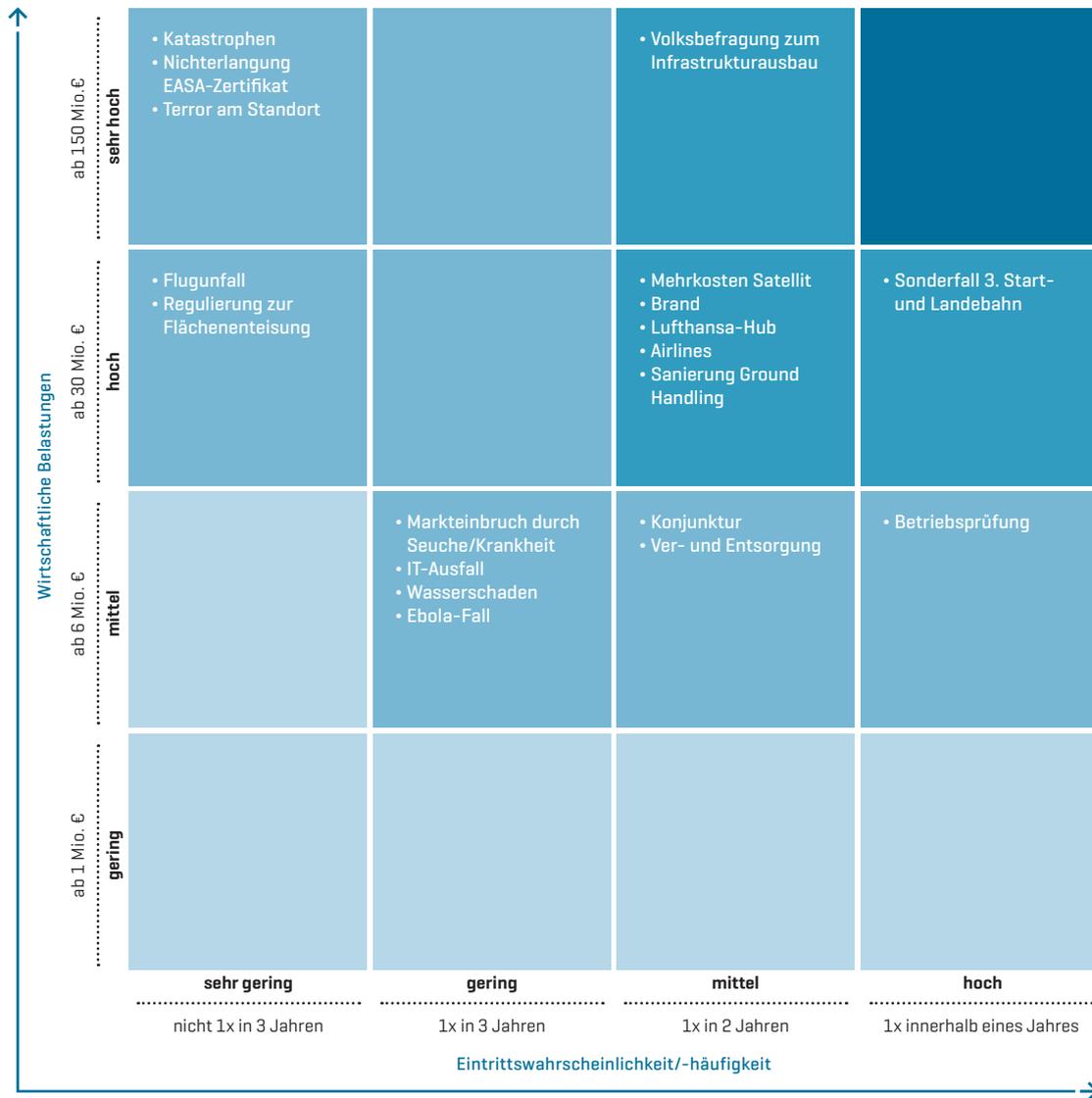
zen. Dabei berücksichtigt das Risikomanagement alle Dimensionen der unternehmerischen Tätigkeit – sowohl ökonomische als auch ökologische und soziale. Die Geschäftsführung trägt die Gesamtverantwortung für den Bestand und die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements im Konzern. Sie formuliert Vorgaben für den Prozess und die organisatorische Ausgestaltung des Risikomanagements. Über wesentliche Risiken wird die Geschäftsführung im vierteljährlichen Risikobericht informiert. Über existenzgefährdende Risiken besteht eine Ad-hoc-Berichtspflicht.

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 führt die Einzelmeldungen zum vierteljährlichen Risikobericht an Geschäftsführung und Gesellschafter zusammen.

Die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems und -meldewesens wird von der internen Revision prozessunabhängig überwacht und gegebenenfalls einer fallweisen Prüfung unterzogen.

Im Rahmen des Risikoanalyseprozesses hat der Flughafen München folgende Brutto-Risiken im Hinblick auf eine Beeinträchtigung der künftigen Entwicklung als wesentlich bewertet:

Übersicht Brutto-Risiken



Risiken aus dem Eintritt von Ereignissen höherer Gewalt

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Katastrophen	Ein durch Starkregen bedingter Bruch der Isar-Dämme bei Freising könnte zu einer Überflutung der Terminals führen.	Die Ereignisse Erdbeben, Sturm, Hagel und Hochwasser sind versichert.
Terror	Durch terroristische Handlungen besteht das Risiko von Personen- und Sachschäden. Eine weitere Folge solcher Ereignisse wäre, zumindest kurzfristig, ein Rückgang von Flugbewegungen und Passagieren.	Betriebsunterbrechungen sowie Sach- und Haftpflichtschäden sind versichert.
Seuche	Der Ausbruch von Epidemien, wie der Vogel- oder Schweinegrippe, 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 Werksfeuerwehr. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert.
Flugunfall	Flugunfälle oder Schäden an Flugzeugen können zu Betriebsunterbrechungen und Folgeschäden führen.	Zur Minimierung der Folgeschäden von Flugunfällen unterhält der Flughafen München eine Werksfeuerwehr, einen medizinischen Dienst und ein Seelsorgeteam.
Ebola-Fall	Ein mit Ebola infizierter Passagier könnte am Flughafen München weitere Personen (Passagiere, Besucher oder Mitarbeiter) infizieren.	Die MediCare übernimmt die Erstaufgaben nach den Vorschriften der WHO.

Marktrisiken

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. Eine kontinuierliche Neukundenakquise soll eventuelle Rückgänge bei den Bestandskunden kompensieren.
Airlines	Die europäische Luftverkehrsbranche befindet sich insgesamt in einer schwierigen Wettbewerbssituation. Auch die am Flughafen München operierenden Luftfahrtgesellschaften sind hiervon betroffen. Der Trend zu rückläufigen Flugbewegungen und einem gehemmten Passagierwachstum könnte sich fortsetzen.	Aufgrund des vergleichsweise hohen Fixkostenblocks kann der Flughafen München auf negative Markttrends nur in begrenztem Umfang reagieren. Eine kontinuierliche Neukundenakquise soll eventuelle Rückgänge bei den Bestandskunden kompensieren.
Konjunktur	Die im Planungsprozess unterstellten Wachstumsparameter könnten nicht erreicht werden. Derzeit sind Risiken im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung innerhalb (Griechenland, Schweiz und der europäische Teil Russlands) und außerhalb Europas (asiatischer Teil Russlands und Golfregion) erkennbar.	Kurzfristige Budgetkürzungen zur Ergebnissicherung sollen Folgen von Konjunkturerinbrüchen mindern.

Betriebliche Risiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Nichterlangung EASA-Zertifikat	Ohne Erteilung des »European Aviation Safety Agency«-Zertifikats verliert die FMG 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 und Sabotage kann ein Schaden am IT-System entstehen. Ein Ausfall der IT für den Verkehrsbetrieb mit entsprechenden Betriebsunterbrechungen wäre die Folge.	Die unternehmenskritischen IT-Systeme sind grundsätzlich redundant 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 Notabschieberungen und zusätzliche Sicherungen der Rohrverbindungen begrenzen einen möglichen Schaden. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert.
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	Ungewissheiten im Hinblick auf die Verlängerung langfristiger Abfertigungsverträge, Verkehrsrückgänge bei den Hauptkunden, die aggressive Preispolitik der Wettbewerber und Ungewissheiten im Hinblick auf die Möglichkeiten zur Flexibilisierung des Mitarbeiterstammes gefährden den Erfolg des Sanierungskonzepts für den ehemaligen Geschäftsbereich Ground Handling.	Die Profitabilität und Wettbewerbsfähigkeit der AeroGround werden kontinuierlich verbessert.

Investitionsrisiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Budgetüberschreitungen Satellit	Durch eine Bauzeitverlängerung könnte es bei dem Bauprojekt Satellit zu erheblichen Mehrkosten kommen.	Eine intensive Überwachung stellt die Einhaltung des Terminplans und des budgetierten Investitionsvolumens sicher.

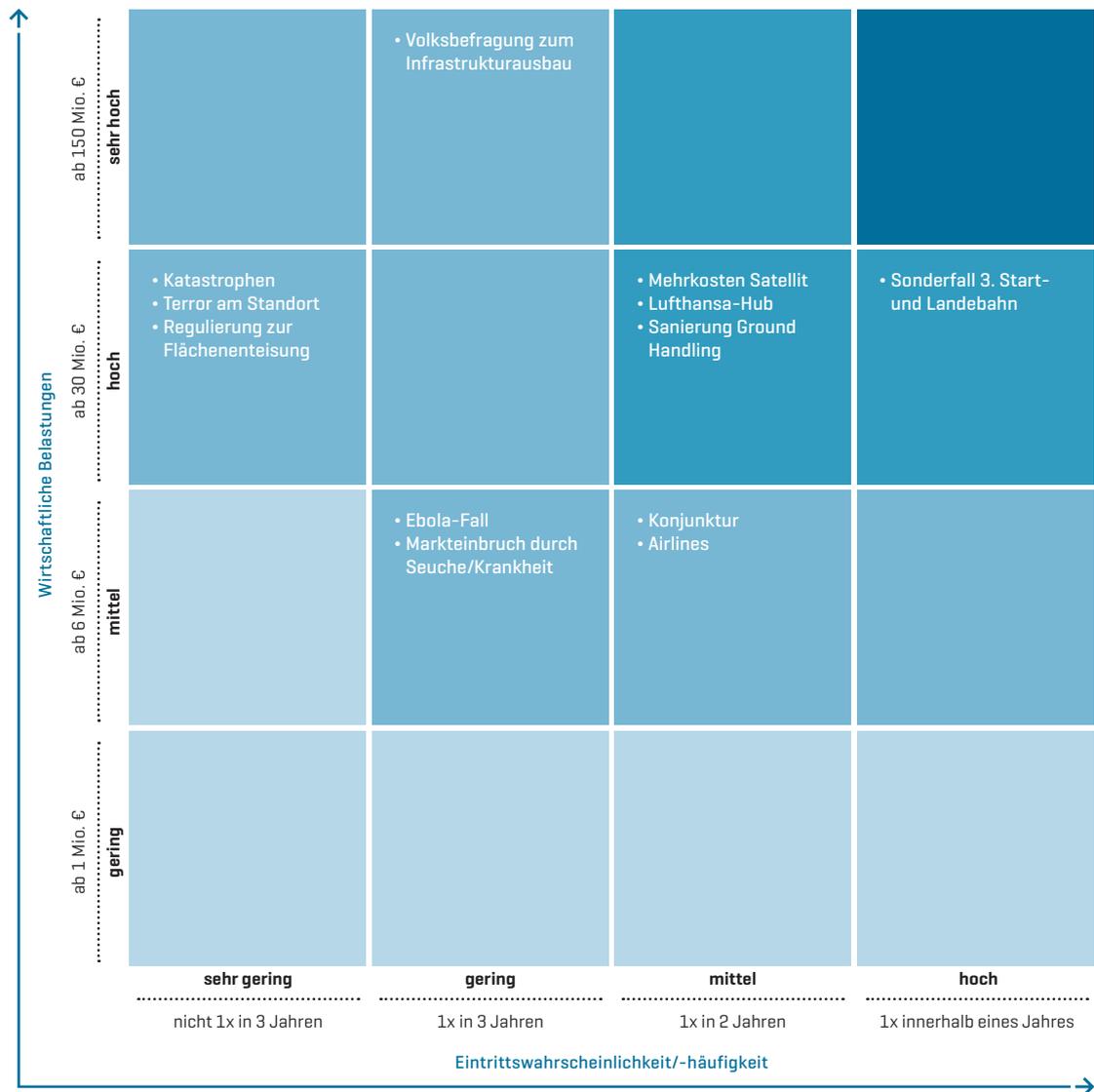
Rechtliche Risiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
3. Start- und Landebahn	Für den Fall, dass das Projekt 3. Start- und Landebahn, zum Beispiel aufgrund ablehnender gerichtlicher Beschlüsse oder infolge politischer Willensbildungsprozesse, endgültig eingestellt werden muss, sind alle bisher angefallenen Planungs- und Grunderwerbskosten auf ihre Werthaltigkeit hin zu überprüfen und gegebenenfalls abzuschreiben.	Der positive Gerichtsbeschluss vom 19. Februar 2014 war ein wichtiger Meilenstein im Hinblick auf die Begrenzung der rechtlichen Risiken für die Projektumsetzung. Daneben argumentiert der Flughafen in Politik und Öffentlichkeit für die Ausbaumaßnahme.
Regulierung zur Flächenenteisung	Es wird vermutet, dass die gegenwärtig verwendeten Flächenenteisungsmittel die Oxidation von Flugzeuggreifflächen beschleunigen. Im internationalen Normierungsgremium SAE wird über ein Verbot dieser Mittel diskutiert. Im Falle eines Verbots müsste der Flughafen München zur Einhaltung der wasserrechtlichen Auflagen erhebliche Investitionen in Abwassersysteme vornehmen.	Gemeinsam mit anderen Flughäfen argumentiert der Flughafen gegen ein Verbot der Enteisungsmittel.

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Volksbefragung zum Infrastrukturausbau	Der Gesetzesentwurf zur Einführung von Volksbefragungen in Bayern befindet sich derzeit im Gesetzgebungsprozess im Bayerischen Landtag. Ein negativer Ausgang einer bayernweiten Volksbefragung könnte zur Verhinderung, in jedem Fall aber zu einer langfristigen Verzögerung der Realisierung der 3. Start- und Landebahn führen.	Der Flughafen München argumentiert in Politik und Öffentlichkeit für die Ausbaumaßnahme.
Steuern	Aufgrund eines mit der Finanzverwaltung erörterten Sachverhalts bei der eurotrade GmbH werden keine Ergebnisbelastungen erwartet, können aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden.	In Zusammenarbeit mit seiner Steuerberaterkanzlei hat der Flughafen ein Gutachten erstellt.

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

Übersicht Netto-Risiken



Finanzrisiken

Im Risikoberichtswesen des Flughafens München werden auch Finanzrisiken erfasst. Zum 31.12.2014 unterschreitet die erwartete wirtschaftliche Belastung aus diesen Risiken bereits vor Berücksichtigung von Gegenmaßnahmen die Meldegrenze. Sie sind daher insgesamt als nicht wesentlich einzustufen.

Die Ziele des Finanzrisikomanagements sind die Sicherstellung der Liquidität und Finanzierungsfähigkeit, die Begrenzung finanzieller Risiken, die Wirtschaftlichkeit sowie die systematische Steuerung finanzieller Positionen und Risiken.

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

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Zinsrisiken	Zinsrisiken ergeben sich im Wesentlichen aus variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten.	Zinsrisiken begegnet der Flughafen München durch Absicherung mit Payerswaps.
Währungsrisiken	Soweit geplanten Umsätzen in Fremdwährungen keine entsprechenden währungskongruenten Ausgaben gegenüberstehen, ergeben sich Währungsrisiken.	Währungsrisiken begegnet der Flughafen München durch Absicherung mit Devisentermingeschäften.
Kredit- und Bonitätsrisiken	Kredit- und Bonitätsrisiken bestehen derzeit vor allem aus kurzfristigen Geldanlagen sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.	Geldanlagen erfolgen in der Regel nur bei deutschen Kreditinstituten, die einer Einlagen-sicherung 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.

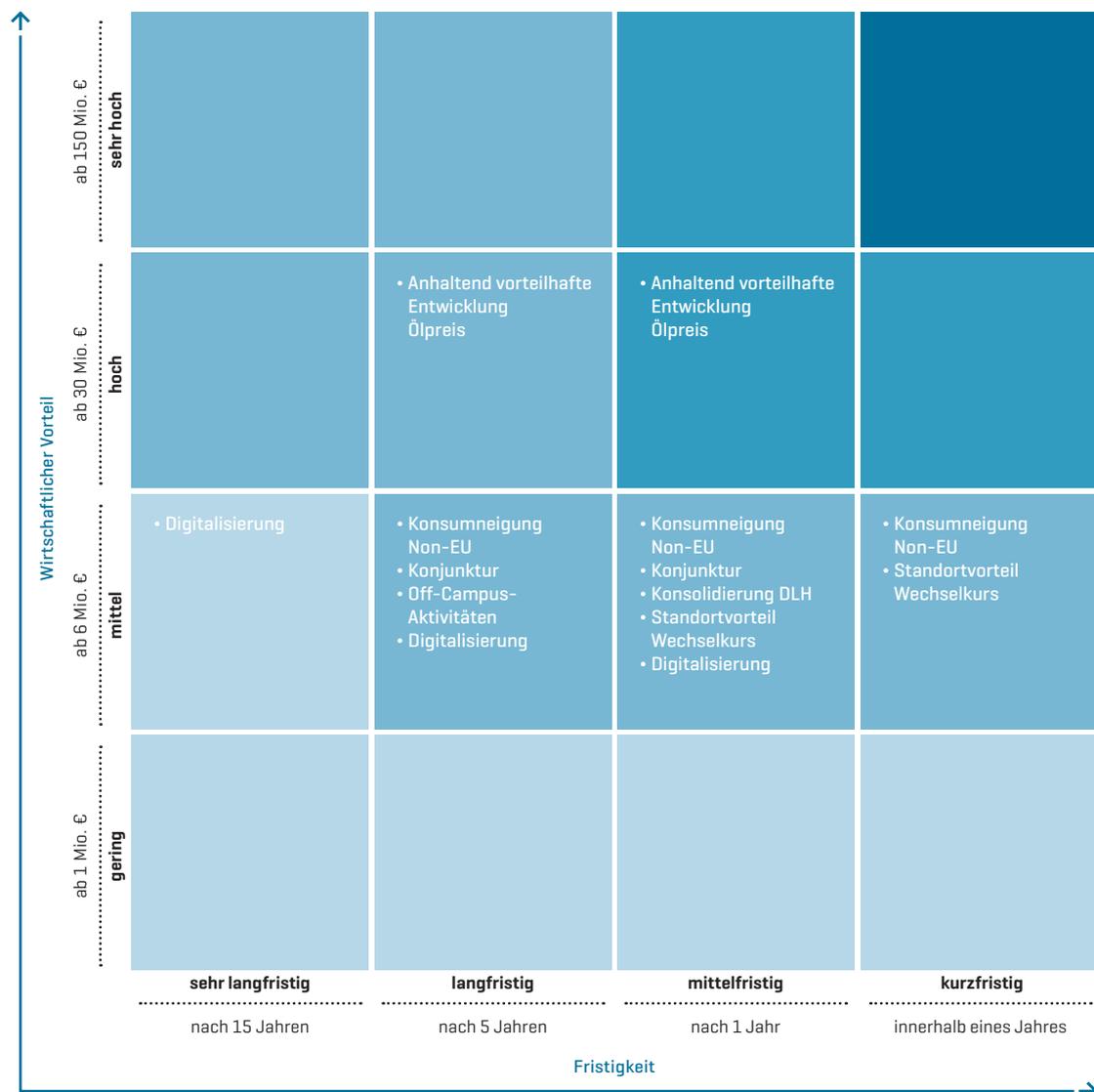
Die Gesamtbewertung der Risikosituation hat ergeben, dass der Fortbestand des Flughafens München unter Substanz- und Liquiditätsgesichtspunkten nicht gefährdet ist und auf absehbare Zeit keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar sind.

Chancen

Zum Management von Chancen hat der Flughafen München gegenwärtig kein Berichtswesen eingerichtet, das in vergleichbarer Art und Weise in die Organisation eingebettet wäre wie das Berichtswesen zum Risikomanagement. Die Identifikation, Bewertung und Steuerung von Chancen erfolgt dezentral durch die Bereiche und Beteiligungen mit zentraler Unterstützung durch die Konzernbereiche Konzernentwicklung sowie Finanzen und Controlling.

Dieser Bericht zeigt mögliche Entwicklungen und Ereignisse, die zu einer positiven Abweichung von der im Planungsprozess unterstellten wirtschaftlichen Entwicklung führen könnten. Die Darstellung orientiert sich an der Risikoeinstufung im Risikobericht, mit dem Unterschied, dass die horizontale Achse Fristigkeiten – also den zeitlichen Erwartungshorizont zum Eintritt und der Wirkungsdauer von Chancen – und nicht Eintrittshäufigkeiten zeigt. Mehrfachnennungen verdeutlichen eine Wirkungsdauer, die sich über mehrere Intervalle erstreckt. Analog zur Risikoberichterstattung beinhaltet die Darstellung keine Einschätzung zu konkreten Eintrittswahrscheinlichkeiten.

Übersicht Chancen



Chancen	Beschreibung und Analyse
Anhaltend vorteilhafte Entwicklung Ölpreis	Der Ölpreis könnte dauerhaft unter dem Niveau von 100 bis 125 USD pro Barrel bleiben. In diesem Fall wäre mittelfristig mit Einsparungen bei den Aufwendungen für Energieversorgung zu rechnen. Daneben wären positive Auswirkungen auf die Luftverkehrsentwicklung zu erwarten, die zu einer Erlössteigerung über das berücksichtigte Niveau hinaus führen könnten.
Konsumneigung Non-EU	Die Bewältigung der gegenwärtig bestehenden geopolitischen und finanzwirtschaftlichen Krisen könnte zu einer Steigerung der Konsumneigung der Fluggäste aus Regionen außerhalb Europas über das berücksichtigte Niveau hinaus führen.
Konjunktur	Derzeit sind Tendenzen erkennbar, die zu einer Steigerung der allgemeinen Konjunkturerwartungen über das berücksichtigte Niveau hinaus mit entsprechenden Auswirkungen auf die Umsatzerlöse führen könnten.
Off-Campus-Aktivitäten	Das Off-Campus-Geschäft der Konzerngesellschaften des Flughafens könnte sich besser entwickeln als erwartet – mit entsprechendem Wachstum der Umsatzerlöse.
Standortvorteil Wechselkurs	Die Aufgabe der Bindung des Schweizer Francs an den Wechselkurs des Euro könnte dazu führen, dass sich Passagiere im Überschneidungsbereich der Einzugsgebiete des Flughafens Zürich und des Flughafens München für einen Abflug ab München entscheiden. Dies könnte eine Steigerung im Lokalaufkommen über das planerisch berücksichtigte Niveau hinaus mit sich bringen. Daneben könnten sich aus Passagiersicht auch Umsteigeverbindungen über den Hub in Zürich im Vergleich zu Umsteigeverbindungen über den Hub am Flughafen München verteuern. Darauf könnte eine Steigerung im Umsteigeverkehr über das berücksichtigte Niveau hinaus folgen.
Konsolidierung DLH	Die Konsolidierungsstrategie der wichtigen Partner-Airline DLH führt gegenwärtig zu Bewegungs- und Passagierrückgängen 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	Derzeit erarbeitet der Flughafen München eine Strategie, das Geschäftsmodell des Flughafens besser an den Strukturwandel infolge der Digitalisierung anzupassen. Die potenziellen mittel- und langfristigen Wachstumseffekte aus dieser Strategie wurden noch nicht berücksichtigt.

Konzernjahresabschluss

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

T€	Angabe	2014	2013
Umsatzerlöse	VI.1	1.200.075	1.184.397
Bestandsveränderung		-572	48
Aktivierete Eigenleistungen	VI.2	17.332	16.377
Sonstige Erträge	VI.3	37.205	28.368
Gesamtleistung		1.254.040	1.229.190
Materialaufwand	VI.4	-314.584	-316.413
Personalaufwand	VI.5	-374.304	-348.425
Sonstige Aufwendungen	VI.6	-86.439	-96.673
Betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)		478.713	467.679
Abschreibungen	VI.7	-212.206	-208.919
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		266.507	258.760
Zinsergebnis	VI.8	-106.415	-112.094
Sonstiges Finanzergebnis	VI.8	5.294	5.037
Finanzergebnis		-101.121	-107.057
Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen	VII.4	637	1.897
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		166.023	153.600
Ertragsteuern	VI.9	-65.971	-54.994
Konzernjahresergebnis (EAT)		100.052	98.606
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		100.246	99.513
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		-194	-907

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

T€	Angabe	2014	2013
Konzernjahresergebnis (EAT)		100.052	98.606
Absicherung von Zahlungsströmen	VII.16	-36.150	35.208
Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	6.690	-8.382
Posten, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		-29.460	26.826
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	VII.17	-4.682	236
Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	1.301	-66
Posten, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		-3.381	170
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		-32.841	26.996
Gesamtergebnis		67.211	125.602
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		67.405	126.509
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		-194	-907

Konzern-Bilanz

Aktiva	Angabe	31.12.14	31.12.13
T€			
Immaterielle Vermögenswerte	VII.1	11.912	8.672
Selbstgenutzte Sachanlagen	VII.2	4.778.221	4.722.105
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	VII.3	190.352	185.964
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	VII.4	2.339	2.651
Forderungen	VII.5	156	222
Sonstiges Finanzvermögen	VII.5	204	398
Aktive latente Steuern	VII.6	37.663	16.677
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	5.895	4.735
Langfristige Vermögenswerte		5.026.742	4.941.424
Vorräte	VII.7	38.342	36.765
Forderungen	VII.8	56.640	82.275
Sonstiges Finanzvermögen	VII.8	0	196
Tatsächliche Ertragsteueransprüche		1.227	787
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	7.167	11.046
Kurzfristige Geldanlagen	VII.10	93.000	316.000
Zahlungsmittelbestand	VII.10	8.530	7.853
Kurzfristige Vermögenswerte		204.906	454.922
Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht	VII.11	5.214	566
Aktiva		5.236.862	5.396.912

Passiva	Angabe	31.12.14	31.12.13
T€			
Gezeichnetes Kapital	VII.12	306.776	306.776
Rücklagen	VII.12	96.625	100.006
Übriges Eigenkapital	VII.12	1.506.083	1.435.297
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	VII.12	-2.512	-2.318
Eigenkapital		1.906.972	1.839.761
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	VII.14	67.875	227.054
Verbindlichkeiten	VII.15	16.229	14.170
Sonstige Finanzschulden	VII.15	1.629.727	1.581.419
Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	40.857	35.474
Sonstige Rückstellungen	VII.18	103.320	96.488
Passive latente Steuern	VII.6	502.480	484.606
Sonstige Schulden	VII.20	19.035	19.289
Langfristige Schulden		2.311.648	2.231.446
Verbindlichkeiten	VII.19	93.735	89.576
Sonstige Finanzschulden	VII.19	794.202	915.909
Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	20.801	19.507
Sonstige Rückstellungen	VII.18	13.377	18.450
Tatsächliche Ertragsteuerschulden		10.419	46.105
Sonstige Schulden	VII.20	17.833	9.104
Kurzfristige Schulden		950.367	1.098.651
Schulden zu Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht	VII.11	0	0
Passiva		5.236.862	5.396.912

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

T€	Angabe	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen		Übriges Eigenkapital	Nicht beherrschende Gesellschafter	Eigenkapital
			Kapitalrücklage	Gewinnrücklage			
Stand 31.12.12	VII. 12.	306.776	102.258	-2.423	1.308.959	-1.411	1.714.159
Jahresergebnis		0	0	0	99.513	-907	98.606
Sonstiges Ergebnis		0	0	171	26.825	0	26.996
Gesamtergebnis		0	0	171	126.338	-907	125.602
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 31.12.13	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
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 31.12.14	VII. 12.	306.776	102.258	-5.633	1.506.083	-2.512	1.906.972

Konzern-Kapitalflussrechnung

	Angabe	2014	2013
T€			
Zahlungsmittelflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit	IX.	429.569	457.038
Einzahlungen aus der Veräußerung von selbstgenutzten Sachanlagen		4.435	567
Einzahlungen aus der Veräußerung von immateriellen Vermögenswerten		3	0
Einzahlungen aus der Veräußerung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien		29	621
Einzahlungen von assoziierten Unternehmen aufgrund von Ausschüttungen		948	1.163
Auszahlungen für Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen		-282.445	-280.896
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte		-3.810	-3.102
Auszahlungen für Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-1.769	-619
Erhaltene Zinsen		2.613	4.817
Veränderungen von Geldanlagen		223.000	-59.000
Zahlungsmittelflüsse aus der Investitionstätigkeit		-56.996	-336.449
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen bei Kreditinstituten		242.188	303.684
Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen bei Kreditinstituten		-347.647	-293.994
Zahlungsmittelflüsse aus dem konzernweiten Cashmanagement mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen		-1.789	1.257
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften		-159.197	-39.865
Gezahlte Zinsen		-105.451	-90.904
Zahlungsmittelflüsse aus der Finanzierungstätigkeit		-371.896	-119.822
Zahlungsbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds		677	767
Zahlungsmittelbestand zum Periodenbeginn		7.853	7.086
Zahlungsbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds		677	767
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds		0	0
Zahlungsmittelbestand zum Periodenende		8.530	7.853

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. Dezember 2014 hat die Gesellschaft keine Wertpapiere im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 1 Wertpapierhandelsgesetz [WpHG] ausgegeben, die an organisierten Märkten gemäß § 2 Abs. 5 WpHG gehandelt werden.

Die Geschäftsführung der Flughafen München GmbH hat den Konzernabschluss am 17. April 2015 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

II. Grundsätze der Aufstellung des Konzernabschlusses

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

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

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

1. Grundlagen der Abschlusserstellung

Die Flughafen München GmbH stellt gemäß § 315a Abs. 3 HGB freiwillig einen Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsstandards auf. Dabei wendet die Gesellschaft die vom International Accounting Standards Board [IASB] und vom International Financial Reporting Standards Interpretations Committee [IFRS IC] veröffentlichten Rechnungslegungsstandards [IAS/IFRS] und Interpretationen [SIC/IFRIC] in der 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

Die folgenden Rechnungslegungsstandards hat der Flughafen München im Geschäftsjahr 2014 erstmals angewandt:

Vorschrift	Kurzbeschreibung	Auswirkungen	Erstmalige Anwendung innerhalb der EU	Vorzeitige Anwendung innerhalb der EU
IAS 32 Amendment	Das gegenwärtige Saldierungsmodell wird bestätigt und konkretisiert. Saldierungen sind nur dann zulässig, wenn ein Rechtsanspruch auf Aufrechnung – ohne aufschiebende oder auslösende Bedingung – zum Berichtszeitpunkt vorliegt. Eine Bruttoabwicklungsmethode kann unter bestimmten Bedingungen effektiv der Nettoabwicklung entsprechen und somit die Voraussetzungen für eine Aufrechnung erfüllen.	Die erstmalige Anwendung hatte keine signifikanten Auswirkungen auf den Konzernabschluss.	01.01.2014	nicht relevant

Der Flughafen München hat keine Rechnungslegungsstandards vorzeitig 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:

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 	<p>Es werden keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.</p> <p>Der Flughafen München wird die Vorgehensweise bei der Feststellung des Wertminderungsbedarfs anpassen.</p> <p>Der Flughafen München wird gegebenenfalls die Bilanzierung der Sicherung erwarteter Transaktionen in Fremdwährung wieder aufnehmen.</p>	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:

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Konsolidierung	Beteiligung in %	
				31.12.14	31.12.13
aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH ¹⁾	Oberding	Passagierabfertigung	aufgrund Stimmrechts- mehrheit	100	100
AeroGround Flughafen München GmbH ¹⁾	München	Bodenverkehr	Stimmrechts- mehrheit	100	100
Allresto Flughafen München Hotel und Gaststätten GmbH ¹⁾	München	Gastronomie und Hotel	Stimmrechts- mehrheit	100	100
CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH	Freising	Sicherheit	Stimmrechts- mehrheit	100	100
Cargogate Flughafen München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH ¹⁾	Hallberg- moos	Frachtabfertigung	Stimmrechts- mehrheit	100	100
eurotrade Flughafen München Handels-GmbH ¹⁾	München	Einzelhandel	Stimmrechts- mehrheit	100	100
InfoGate Information Systems GmbH ¹⁾	Freising	Information	Stimmrechts- mehrheit	100	100
Flughafen München Baugesellschaft mbH	Oberding	Bauherrenvertretung	Vertrag	60	60
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG ¹⁾	Oberding	Terminalbetrieb	Vertrag	60	60
MAC Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG ¹⁾	Grünwald	Immobilien- finanzierung	Stimmrechts- mehrheit	95	95
München Airport Center Betriebsgesellschaft MAC mbH	Grünwald	Immobilien- management	Vertrag	0	0

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

Mit Erwerb aller Immobilien der Leasingobjektgesellschaften MFG Flughafen-Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Alpha KG – Grünwald, MFG Flughafen-Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Beta KG – Grünwald und MFG Flughafen-Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Gamma KG – Grünwald wurden sämtliche Leasingvereinbarungen zwischen der Flughafen München GmbH und diesen Objektgesellschaften zum 15. Mai 2014 beendet. Die in den Leasingverträgen getroffenen Vereinbarungen über die Durchführung der Geschäftstätigkeit der Gesellschaften waren Grundlage für die Konsolidierung derselben. Infolge der Beendigung der Leasingverträge wurden die Gesellschaften zeitgleich entkonsolidiert.

Im Geschäftsjahr 2013 wurde die Malto Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG entkonsolidiert. Die Entkonsolidierung erfolgte infolge der Beendigung der die Beherrschung begründenden vertraglichen Beziehungen.

b) Assoziierte Unternehmen

Das folgende assoziierte Unternehmen wurde nach dem Equity-Ansatz bewertet:

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Beteiligung in %	
			31.12.14	31.12.13
EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH	Freising	Enteisen und Flugzeugschleppen	49	49

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

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Art	Beteiligung in %	
				31.12.14	31.12.13
FMV – Flughafen München Versicherungsgesellschaft 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

¹⁾TU = Tochterunternehmen

²⁾JV = Gemeinschaftsunternehmen

Aufgrund der Nichteinbeziehung wird der Konzernumsatz um 0,43 % [2013: 0,43 %] niedriger ausgewiesen. Der Buchwert der Beteiligung des Flughafens München an der MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum

GmbH [MediCare] beträgt T€ 153 [2013: T€ 153]. An den Vermögenswerten und Schulden und dem Jahresüberschuss der MediCare ist der Flughafen wie folgt beteiligt:

T€	31.12.14		31.12.13	
Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen		153		153
Anteil der Flughafen München GmbH in %		51		51
	Gesamt	Anteilig	Gesamt	Anteilig
Vermögenswerte kurz	1.178	601	1.368	698
Vermögenswerte lang	613	313	342	174
Schulden kurz	780	398	877	447
Schulden lang	19	10	19	10
Umsatzerlöse	7.204	3.674	6.840	3.488
Ergebnis vor Ertragsteuern	246	125	307	157
Jahresergebnis [EAT]	177	90	222	113
Sonstiges Ergebnis	0	0	0	0
Gesamtergebnis	177	90	222	113
Ausschüttungen		0		0

IV. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

1. Sachanlagevermögen

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

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

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.

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

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

Im Konzernabschluss gelten die folgenden Nutzungsdauern:

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

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

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

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

2. Immaterielle Vermögenswerte

a) Erworbene immaterielle Vermögenswerte

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

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

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 Aufwandsersparnis
- Ressourcenverfügbarkeit
- verlässliche Bestimmung der Projektaufwendungen

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

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

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

c) Emissionsrechte

Emissionsrechte werden bei erstmaligem Ansatz mit den Anschaffungskosten bewertet.

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

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

5. Langfristige Vermögenswerte, die zur Veräußerung gehalten werden

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

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

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

6. Immobilien, die als Finanzinvestition gehalten werden

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

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

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

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

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

Angaben zum beizulegenden Zeitwert der Derivate in Sicherungsbeziehungen sind dem Kapitel VII.16 zu entnehmen, Angaben zu den Veränderungen der Sicherungsrücklage sind in Kapitel VII.12 zu finden. Entsprechend der Fristigkeit des zugehörigen Grundgeschäfts wird der volle Buchwert eines Derivats als kurz- oder langfristig eingestuft.

9. Vorräte

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

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

10. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

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

11. Flüssige Mittel

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

12. Sonstige Vermögenswerte und abgegrenzte Aufwendungen

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

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

13. Eigenkapital

a) Abgrenzung von Eigen- und Fremdkapital

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

b) Personengesellschaften

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

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

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

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

14. Tatsächliche und latente Ertragsteueransprüche und -schulden

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

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

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

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

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

Latente Steueransprüche und -schulden sind mit den Steuersätzen zu bewerten, die im Zeitpunkt der Umkehr temporärer Differenzen oder der Nutzung steuerlicher Verlustvorträge voraussichtlich Gültigkeit besitzen. Zukünftige Steuersatzänderungen beziehungsweise Steuergesetzänderungen sind vorwegzunehmen, sobald der Erfüllung der materiellen Wirksamkeitsvoraussetzungen für ihre Einführung im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens keine Hindernisse mehr entgegenstehen. In Deutschland ist dies mit Zustimmung des Bundesrats zu den verabschiedeten Steuergesetzen der Fall.

Latente Steuern werden zudem auf temporäre Differenzen aus der Zwischenergebniseliminierung und der Aufwands- und Ertragskonsolidierung angesetzt. Latente Steuern auf temporäre Differenzen zwischen den Nettovermögenswerten eines Tochterunternehmens und dem steuerlichen

Beteiligungsansatz werden nicht angesetzt, soweit der Flughafen München den Zeitpunkt der Umkehr dieser temporären Differenzen selbst bestimmen kann und mit einer Umkehr auf absehbare Zeit nicht gerechnet wird.

Latente Steueransprüche und -schulden sind zu saldieren, wenn der Flughafen München einen rechtlichen Anspruch auf Saldierung tatsächlicher Ertragsteueransprüche und -schulden erworben hat und die latenten Steueransprüche und -schulden gegenüber derselben Steuerbehörde bestehen. Im vorliegenden Konzernabschluss werden latente Steuern aus kurzfristigen Posten und latente Steuern aus langfristigen Posten gesondert saldiert. Auf Konzernebene erfolgt die Saldierung nur insoweit, als eine Aufrechnungsmöglichkeit aus ertragsteuerlichen Organschaften besteht.

15. Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer

a) Verpflichtungen aus Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses

Der Konzernabschluss beinhaltet leistungs- und beitragsorientierte Versorgungspläne. Eine Versorgungsmaßnahme ist beitragsorientiert, wenn neben der Zahlung fixer Beitragsleistungen keine weiteren Verpflichtungen im Hinblick auf die Altersversorgung der Arbeitnehmer [insbesondere keine Nachschusspflicht im Fall der Unterdeckung des Planvermögens] übernommen werden müssen. Alle anderen Maßnahmen zur Versorgung nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses sind leistungsorientiert. Typischerweise beinhaltet ein leistungsorientierter Versorgungsplan die Zusage von Pensionszahlungen in Abhängigkeit von Alter, Betriebszugehörigkeit und Arbeitsentgelt des Pensionsberechtigten.

Zahlungen für **beitragsorientierte** Versorgungspläne werden in der Periode aufwandswirksam erfasst, in der die versorgungsberechtigten Arbeitnehmer anspruchsbegründende Arbeitsleistungen erbringen. Der Flughafen München leistet Zahlungen an die Deutsche Rentenversicherung und an die Zusatzversorgungskasse der Bayerischen Versorgungskammer. Über die Beitragszahlung hinaus bestehen keine weiteren Verpflichtungen.

Für Verpflichtungen aus **leistungsorientierten** Versorgungsplänen werden Rückstellungen angesetzt. Die Bewertung erfolgt nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren [»Projected Unit Credit Method«]. Dieses Verfahren spiegelt den versicherungsmathematischen Barwert der bereits erdienten Anwartschaft wider. Der Anwartschaftsbarwert wird unter Berücksichtigung künftiger Gehalts- und Rentensteigerungen sowie der Lebenserwartung der Pensionsberechtigten ermittelt. Die Bewertung von Ansprüchen auf Krankenversicherungsleistungen basiert

auf versicherungsmathematischen Annahmen zum Krankheitskostentrend. Diskontsätze werden aus der zum Bewertungsstichtag vorliegenden Zinsstrukturkurve für hochwertige Unternehmensanleihen abgeleitet. Pensionszahlungen und Krankheitskosten bestreitet der Flughafen München aus laufenden Zahlungsmittelflüssen. Es bestehen keine Anlagen zur Deckung der Versorgungsverpflichtungen [Planvermögen].

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen und ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst.

b) Verpflichtungen aus Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen

Rückstellungen für Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen werden erfasst, soweit der Flughafen München verpflichtet ist, Arbeitsverhältnisse vor dem Renteneintrittsalter zu beenden, oder Abfindungen zahlen muss, wenn Arbeitnehmer freiwillig vorzeitig aus dem Arbeitsverhältnis ausscheiden. Voraussetzung für den Ansatz von Rückstellungen für Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen ist, dass ein formgerechter detaillierter Plan vorliegt, aufgrund dessen Arbeitnehmer die oben genannten Leistungen einfordern können.

Aufstockungsbeträge, die aufgrund einer Altersteilzeitvereinbarung geleistet werden, werden nach den Grundsätzen für sonstige langfristige Leistungen an Arbeitnehmer bilanziert [siehe 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 Barwert der erwarteten Verpflichtung angesetzt. Die der Verpflichtung innewohnenden Risiken werden bei der Ermittlung der erwarteten Ressourcenabflüsse berücksichtigt, die Abzinsung erfolgt dementsprechend mit dem risikolosen Vorsteuerzins.

Gegenwärtige Verpflichtungen, die im Zusammenhang mit belastenden Verträgen entstehen, werden als Rückstellungen erfasst. Das Bestehen eines belastenden Vertrags wird angenommen, wenn der Konzern Vertragspartner eines Vertrags ist, von dem erwartet wird, dass die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung des Vertrags den aus diesem Vertrag erwachsenden wirtschaftlichen Nutzen übersteigen werden.

17. Umsatzerlöse

Die Höhe der Umsatzerlöse entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Gegenleistung unter Berücksichtigung von Erlösschmälerungen.

a) Umsatzerlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen

Umsatzerlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen erfasst der Flughafen München, soweit entsprechende Leistungen erbracht oder in Anspruch genommen wurden.

Bei Beratungsprojekten erstreckt sich die Leistungserbringung regelmäßig über einen längeren Zeitraum. Umsatzerlöse werden in diesen Fällen linear oder entsprechend dem Leistungsfortschritt erfasst, soweit mit überwiegender Wahrscheinlichkeit vom erfolgreichen Abschluss des Gesamtprojekts oder der jeweiligen Leistungseinheit ausgegangen werden kann. 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 Sicherungsbeziehungen 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:

T€	Beizulegender Zeitwert		Bewertungsmethode	Parameter	Angabe
	31.12.14	31.12.13	Art	Hierarchie ⁹⁾	
Zinsswaps	0	194	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ¹⁾	II VI.16.a)
Devisen-termingeschäfte	0	196	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ²⁾	II VI.16.a)
Zins- und Währungsswaps	0	0	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II VI.16.b)
Aktiva	0	390			VI.16.a)
Zinsswaps	102.261	66.095	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II VI.16.a)
Devisen-termingeschäfte	98	95	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II VI.16.a)
Zins- und Währungsswaps	0	1.738	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II VI.16.b)
Darlehen in Fremdwährung	0	27.998	Barwertmethode	Diskontsätze ¹⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Stichtagskurse	II VI.15.c) VI.16.b)
Passiva	102.359	95.926			

¹⁾Abgeleitet aus Marktdaten

²⁾Der Solvabilitätsverordnung entnommen

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

⁹⁾I. S. v. IFRS 13.72 ff.; im Geschäftsjahr haben keine Umgruppierungen zwischen den Hierarchieebenen stattgefunden.

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:

T€	Bewertungsmethode	Parameter	Angabe
	Art	Hierarchie ⁹⁾	
Immobilien innerhalb des Flughafen-Campus	Ertragswertverfahren	Reinertrag ¹⁾ , wirtschaftliche Gesamtnutzungsdauer ¹⁾ , Liegenschaftszinsen	III II VII.3.
Immobilien außerhalb des Flughafen-Campus	Sachwertverfahren, Ertragswertverfahren	Bodenrichtwerte, adjustierte Normalherstellungskosten, Reinertrag ¹⁾ , wirtschaftliche Gesamtnutzungsdauer, Liegenschaftszinsen	II III VII.3. VII.3.
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. Konsolidierungskreis

a) Beherrschung ohne Stimmrechtsmehrheit

Die Flughafen München GmbH hält 60% der Geschäftsanteile an der T2 Gesellschaft mbH & Co. oHG. Die Gesellschafterversammlung trifft Entscheidungen über wesentliche Geschäftsaktivitäten jedoch nur mit 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.

b) Beherrschung strukturierter Einheiten

Der Konsolidierungskreis beinhaltet wesentliche strukturierte Einheiten. Es handelt sich um Immobilienverwaltungsgesellschaften, die mit dem Ziel gegründet wurden, Infrastrukturbestandteile des Flughafens München zu finanzieren. Die Beherrschung ergab sich aus Vereinbarungen im Hinblick auf die Abstimmung aller bedeutenden Finanzierungs- und Investitionsentscheidungen mit dem Flughafen München.

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, vorbehaltlich weiterführender Gremienbeschlüsse, von einer Inbetriebnahme der 3. Start- und Landebahn bis 2021 aus. Mit einer Wertberichtigung der im Hinblick auf den Flughafenausbau getätigten Investitionen [insgesamt T€ 178.586, 2013: T€ 159.031] 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 T€ 93.021 (2013: T€ 84.277) zurückgestellt.

VI. Erläuterungen zum Jahresergebnis

1. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

T€	2014	2013
Nutzungsüberlassung	703.771	661.346
Dienstleistungen	245.597	219.854
Veräußerung von Gütern	182.891	188.763
Übrige	67.816	114.434
Gesamt	1.200.075	1.184.397

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 16 Jahre. 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 sechs Jahren. In Einzelfällen werden befristete Verträge vereinbart. Die Laufzeiten reichen bis zu 24 Jahre. Mietverlängerungen sind, soweit vereinbart, über Verlängerungsperioden bis zu fünf 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 T€ 5.759 (2013: T€ 4.451).

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

T€	31.12.14	31.12.13
In einem Jahr	67.465	63.750
In 2 bis 5 Jahren	171.452	172.127
Nach 5 Jahren	152.080	184.049
Gesamt	390.997	419.926

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:

T€	2014	2013
Erträge aus der Auflösung und dem Verbrauch von sonstigen Rückstellungen	9.636	2.875
Erträge aus der Werbeflächenvermarktung	8.735	8.212
Sonstige Erträge aus der Ausbuchung von Schulden	4.384	7.381
Erträge aus der Auflösung von sonstigen Schulden	3.557	1.090
Erträge in Zusammenhang mit Schäden und Schadensersatzleistungen	2.039	1.734
Vertragliche Abgaben aus Erbbauzinsen	1.705	1.627
Erträge aus Zuschreibungen des Anlagevermögens	1.206	0
Erträge aus Anlagenabgängen	942	522
Übrige	5.001	4.927
Gesamt	37.205	28.368

Die Erträge aus Wechselkursgewinnen betragen T€ 555 (2013: T€ 47).

4. Materialaufwand

Die Materialaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

T€	2014	2013
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren	-162.288	-170.042
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-152.296	-146.371
Gesamt	-314.584	-316.413

5. Personalaufwand

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2014	2013
Löhne und Gehälter	-305.448	-283.635
Sozialabgaben und Unterstützungsleistungen	-53.061	-49.648
Aufwendungen für leistungsorientierte Versorgungspläne	-416	-503
Aufwendungen für beitragsorientierte Versorgungspläne	-15.379	-14.639
Aufwendungen für Altersvorsorge	-15.795	-15.142
Gesamt	-374.304	-348.425

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

	2014	2013
Arbeitnehmer (unbefristet/befristet beschäftigt, Trainees)	7.806	7.625
Auszubildende	242	238
Gesamt	8.048	7.863

6. Sonstige Aufwendungen

Die sonstigen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

T€	2014	2013
Personalkostenähnliche Leistungen	-15.231	-13.806
Aufwendungen für Prüfungs-, Beratungs- und Projektleistungen	-11.145	-13.804
Aufwendungen für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit	-10.030	-10.028
Beiträge und Gebühren für öffentliche Versorgungsleistungen sowie sonstige Gebühren	-9.420	-7.482
Aufwendungen für Versicherungen	-7.216	-7.349
Leasingaufwendungen	-7.161	-6.298
Aufwendungen für Raum- und Bürokommunikation	-4.721	-4.572
Verluste aus Anlagenabgängen	-3.991	-1.155
Sonstige Aufwendungen in Zusammenhang mit Schäden	-3.025	-2.869
Sonstige Aufwendungen für Instandhaltungen und Reparaturen	-2.777	-3.908
Zuführungen zu sonstigen Rückstellungen	-1.972	-10.105
Aufwendungen für sonstige Steuern	-1.926	-2.011
Bankgebühren	-361	-330
Übrige	-7.463	-12.956
Gesamt	-86.439	-96.673

Die Aufwendungen aus Wechselkursverlusten betragen T€ 143 (2013: T€ 142).

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:

T€	2014	2013
Kredite und Forderungen	-140	-181
Gesamt	-140	-181

In den übrigen sonstigen Aufwendungen sind die Honorare des Abschlussprüfers enthalten. Diese setzen sich aus Abschlussprüfungsleistungen in Höhe von T€ 141 (2013: T€ 160) und sonstigen Leistungen in Höhe von T€ 5 (2013: T€ 116) 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 sechs 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:

T€	31.12.14	31.12.13
In einem Jahr	3.946	3.727
In 2 bis 5 Jahren	11.198	3.780
Nach 5 Jahren	2.178	0
Gesamt	17.322	7.507

7. Abschreibungen

Die Abschreibungen setzen sich wie folgt zusammen:

T€	2014	2013
Planmäßige Abschreibungen	-212.027	-208.464
Außerplanmäßige Abschreibungen	-179	-455
Gesamt	-212.206	-208.919

Die außerplanmäßigen Abschreibungen des Geschäftsjahres 2014 entfallen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, im Vorjahr im Wesentlichen auf immaterielle Vermögenswerte.

Von den außerplanmäßigen Abschreibungen des Vorjahres entfielen T€ 454 auf unter den immateriellen Vermögenswerten ausgewiesene Emissionsrechte. Außerplanmäßige Abschreibungen auf Emissionsrechte sind Ergebnis eines jährlichen Wertminderungstests. Bei Emissionsrechten handelt es sich um immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer.

8. Finanzergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2014	2013
Zinserträge aus kurzfristigen Geldanlagen und sonstigen Forderungen	2.947	5.597
Zinsaufwendungen aus Finanzschulden	-98.019	-122.499
Zinsergebnis aus Finanzinstrumenten	-95.072	-116.902
Übrige Zinserträge	0	6.113
Übrige Zinsaufwendungen	-11.343	-1.305
Übriges Zinsergebnis	-11.343	4.808
Gesamt	-106.415	-112.094

Die übrigen Zinserträge und -aufwendungen resultieren im Wesentlichen aus der Bewertung von langfristigen sonstigen Rückstellungen und Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer mit dem Barwert.

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2014	2013
Ertrag aus Ergebnisübernahme	498	492
Nettogewinne aus Finanzinstrumenten	5.121	15.370
Sonstige Finanzerträge	5.619	15.862
Aufwand aus Ergebnisübernahme	0	0
Nettoverluste aus Finanzinstrumenten	-325	-10.825
Sonstige Finanzaufwendungen	-325	-10.825
Gesamt	5.294	5.037

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

T€	2014	2013
Finanzielle Vermögenswerte	0	0
Zum beizulegenden Zeitwert, designiert	556	37
Zum beizulegenden Zeitwert, freistehend	735	1.465
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	3.830	13.868
Finanzielle Verbindlichkeiten	5.121	15.370
Gesamt	5.121	15.370

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

T€	2014	2013
Finanzielle Vermögenswerte	0	0
Zum beizulegenden Zeitwert, designiert	-144	-10.825
Zum beizulegenden Zeitwert, freistehend	0	0
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-181	0
Finanzielle Verbindlichkeiten	-325	-10.825
Gesamt	-325	-10.825

9. Ertragsteuern

Ertragsteueraufwand und -ertrag setzten sich wie folgt zusammen:

T€	2014	2013
Gewerbesteuer	27.636	28.312
Körperschaftsteuer	33.456	27.516
Echtsteuern	61.092	55.828
Latente Steuern	4.879	-834
Steueraufwand	65.971	54.994

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:

	2014	
	von	bis
%		
Gewerbesteuer	8,40	11,97
Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag	15,83	15,83
Gesamtsteuersatz	24,23	27,80
	2013	
	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 T€ 46.146 (2013: T€ 42.693) zu erwarten. Unterschiede zwischen dem erwarteten und dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Ertragsteueraufwand werden zum Teil durch den latenten Steueraufwand beziehungsweise -ertrag aus der Veränderung aktiver und passiver

latenter Steuern ausgeglichen. Die verbleibende Abweichung ist auf die folgenden Ursachen zurückzuführen:

T€	31.12.14	31.12.13
Ergebnis vor Steuern (EBT)	166.023	153.600
Steuersatz in %	27,80	27,80
Erwarteter Ertragsteueraufwand/-ertrag	-46.146	-42.693
Hinzurechnungen zum Gewerbeertrag	-2.155	-2.631
Kürzungen des Gewerbeertrags	1.957	3.452
Abweichungen vom erwarteten Steuersatz	3.137	-2.374
Verlust- und Zinsvorräte außer Ansatz	292	-869
Latenter Steuereffekt aus dem Ankauf von Leasingobjekten	-14.005	0
Nicht abzugsfähige Aufwendungen	-327	-278
Steuerfreie Erträge	296	323
Periodenfremde tatsächliche Steuern	-429	1.998
Periodenfremde latente Steuern	-123	2.686
Steuereffekt aus deutschen Personengesellschaften	-9.539	-12.298
Übrige Effekte	1.071	-2.310
Ertragsteueraufwand	-65.971	-54.994

VII. Erläuterungen zur Bilanz

1. Immaterielle Vermögenswerte

Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte entwickelten sich wie folgt:

T€	Immaterielle Vermögenswerte				Gesamt
	Erworben		Selbsterstellt		
	Übrige	Anzahlungen	davon fertig	davon unfertig	
Anschaftungs- und Herstellungskosten					
Stand zum 01.01.14	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 31.12.14	39.420	2.447	976	0	42.843
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 01.01.14	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 31.12.14	30.492	0	439	0	30.931
Buchwert zum 01.01.14	6.748	1.407	517	0	8.672
Buchwert zum 31.12.14	8.928	2.447	537	0	11.912

T€	Immaterielle Vermögenswerte				Gesamt
	Erworben		Selbsterstellt		
	Übrige	Anzahlungen	davon fertig	davon unfertig	
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
Stand zum 01.01.13	34.692	265	405	0	35.362
Zugänge	1.517	1.330	255	0	3.102
Abgänge	-24	0	0	0	-24
Umbuchungen/Umgliederungen	393	-188	104	0	309
Stand zum 31.12.13	36.578	1.407	764	0	38.749
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 01.01.13	27.061	0	135	0	27.196
Planmäßig	2.339	0	112	0	2.451
Wertminderungen	454	0	0	0	454
Abgänge	-24	0	0	0	-24
Stand zum 31.12.13	29.830	0	247	0	30.077
Buchwert zum 01.01.13	7.631	265	270	0	8.166
Buchwert zum 31.12.13	6.748	1.407	517	0	8.672

Aufwendungen aus Wertminderungen werden in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung unter den Abschreibungen gezeigt. Erträge aus Wertaufholungen sind unter den sonstigen Erträgen zu finden.

Zu den erworbenen immateriellen Vermögenswerten zählen Emissionsrechte mit einem Buchwert von T€ 2.581 (31.12.2013: T€ 1.375). Es handelt sich um immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer.

Es bestehen Verpflichtungen zum Erwerb immaterieller Vermögenswerte in Höhe von T€ 18 (31.12.2013: T€ 98).

Soweit die in Kapitel IV.2.b) erläuterten Ansatzvoraussetzungen für selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte nicht erfüllt waren, wurden Entwicklungsaufwendungen nicht angesetzt. Im Berichtsjahr sind, wie im Vorjahr, keine Entwicklungsaufwendungen angefallen, die nicht angesetzt wurden. Forschungsaufwendungen sind nicht angefallen.

2. Selbstgenutzte Sachanlagen

Die Buchwerte der selbstgenutzten Sachanlagen entwickelten sich wie folgt:

T€	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete	Gesamt
					Anzahlungen und Anlagen im Bau	
Anschaffungs- und Herstellungskosten						
Stand zum 01.01.14	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 31.12.14	1.858.205	3.484.586	1.577.355	300.425	640.876	7.861.447
Kumulierte Abschreibungen						
Stand zum 01.01.14	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 31.12.14	15.035	1.815.749	1.008.554	243.888	0	3.083.226
Buchwert zum 01.01.14	1.871.727	1.787.381	576.496	52.865	433.636	4.722.105
Buchwert zum 31.12.14	1.843.170	1.668.837	568.801	56.537	640.876	4.778.221

T€	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaftungs- und Herstellungskosten						
Stand zum 01.01.13	1.897.041	3.444.410	1.466.666	287.451	264.851	7.360.419
Zugänge	2.218	11.019	63.292	11.835	192.532	280.896
Abgänge	-213	-3.676	-1.017	-5.313	-408	-10.627
Umbuchungen/Umgliederungen	-10.520	20.360	13.077	598	-23.339	176
Stand zum 31.12.13	1.888.526	3.472.113	1.542.018	294.571	433.636	7.630.864
Kumulierte Abschreibungen						
Stand zum 01.01.13	16.917	1.551.347	923.353	234.160	0	2.725.777
Planmäßig	0	135.707	42.776	12.404	0	190.887
Abgänge	-118	-3.602	-607	-4.858	0	-9.185
Umbuchungen/Umgliederungen	0	1.280	0	0	0	1.280
Stand zum 31.12.13	16.799	1.684.732	965.522	241.706	0	2.908.759
Buchwert zum 01.01.13	1.880.124	1.893.063	543.313	53.291	264.851	4.634.642
Buchwert zum 31.12.13	1.871.727	1.787.381	576.496	52.865	433.636	4.722.105

Die Umbuchungen und Umgliederungen beinhalten Umgliederungen in die Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht in Höhe von T€ 401 (2013: T€ 211).

Aufwendungen aus Wertminderungen werden in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung unter den Abschreibungen gezeigt. Erträge aus Wertaufholungen sind unter den sonstigen Erträgen zu finden.

Die Grundstücke sind zum Teil mit Erbbaurechten, Nießbrauch und ähnlichen Rechten belastet. Der Buchwert dieser Grundstücke beträgt T€ 5.669 (31.12.2013: T€ 5.669).

Von den Gebäuden der Tochterunternehmen der Flughafen München GmbH dienen T€ 635.359 (31.12.2013: T€ 1.040.193), von den technischen Anlagen und Maschinen der Tochterunternehmen dienen insgesamt T€ 211.266 (31.12.2013: T€ 221.332) als Sicherheiten für langfristige Darlehen. Die Flughafen München GmbH selbst hat keine Vermögenswerte als Sicherheiten für Fremdkapital gestellt.

Es bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von Sachanlagen in Höhe von T€ 348.214 (31.12.2013: T€ 329.597).

Als Ausgleich für die Beschädigung oder den Verlust von Sachanlagen hat der Flughafen München keine Entschädigungen erhalten und ergebniswirksam vereinnahmt.

Die Auswirkungen von Schätzungsänderungen auf das Anlagevermögen sind insgesamt von untergeordneter Bedeutung.

Die Zugänge zu den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen im Bau beinhalten allgemeine Fremdkapalkosten in Höhe von T€ 4.976 (31.12.2013: T€ 2.802) und Fremdkapalkosten aus direkter Projektfinanzierung in Höhe von T€ 7.508 (31.12.2013: T€ 2.647). Der Aktivierung allgemeiner Fremdkapalkosten im Berichtsjahr liegt eine Kapitalisierungsquote von 3,55 % (2013: 3,71 %) zugrunde.

Die Betriebs- und Geschäftsausstattung beinhaltet Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing. Der Buchwert der Betriebs- und Geschäftsausstattung aus Finanzierungsleasing entwickelte sich wie folgt:

T€	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Betriebs- und Geschäftsausstattung
Anschaftungs- und Herstellungskosten		
Stand zum 01.01.14	5.992	Stand zum 01.01.13 5.796
Zugänge	0	Zugänge 998
Abgänge	-3.563	Abgänge -802
Stand zum 31.12.14	2.429	Stand zum 31.12.13 5.992
Kumulierte Abschreibungen		
Stand zum 01.01.14	4.963	Stand zum 01.01.13 5.030
Planmäßig	328	Planmäßig 671
Abgänge	-3.530	Abgänge -738
Stand zum 31.12.14	1.761	Stand zum 31.12.13 4.963
Buchwert zum 01.01.14	1.029	Buchwert zum 01.01.13 766
Buchwert zum 31.12.14	668	Buchwert zum 31.12.13 1.029

Weitere Angaben zu Finanzierungsleasingverhältnissen sind in Kapitel VII.15.d) zu finden.

Der Buchwert der selbstgenutzten Grundstücke und Gebäude beinhaltet Vermögenswerte, die Gegenstand operativer Leasingverhältnisse sind. Der Buchwert dieser Vermögenswerte entwickelte sich wie folgt:

T€	Grundstücke	Gebäude		Grundstücke	Gebäude
Anschaffungs- und Herstellungskosten			Anschaffungs- und Herstellungskosten		
Stand zum 01.01.14	111.360	500.224	Stand zum 01.01.13	111.360	499.781
Zugänge	0	80.049	Zugänge	0	453
Abgänge	-4.711	-8.126	Abgänge	0	-76
Umbuchungen	0	157	Umbuchungen	0	66
Stand zum 31.12.14	106.649	572.304	Stand zum 31.12.13	111.360	500.224
Kumulierte Abschreibungen			Kumulierte Abschreibungen		
Stand zum 01.01.14	0	190.295	Stand zum 01.01.13	0	157.753
Planmäßig	0	62.470	Planmäßig	0	32.618
Wertminderungen	0	0	Wertminderungen	0	0
Abgänge	0	-2.723	Abgänge	0	-76
Umbuchungen	0	20	Umbuchungen	0	0
Stand zum 31.12.14	0	250.062	Stand zum 31.12.13	0	190.295
Buchwert zum 01.01.14	111.360	309.929	Buchwert zum 01.01.13	111.360	342.028
Buchwert zum 31.12.14	106.649	322.242	Buchwert zum 31.12.13	111.360	309.929

3. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Die Buchwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien entwickelten sich wie folgt:

T€	Grundstücke	Gebäude	Gesamt		Grundstücke	Gebäude	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten				Anschaffungs- und Herstellungskosten			
Stand zum 01.01.14	59.875	183.566	243.441	Stand zum 01.01.13	49.117	195.230	244.347
Zugänge	219	1.550	1.769	Zugänge	615	4	619
Abgänge	-1.799	-35	-1.834	Abgänge	-622	0	-622
Umbuchungen/Umgliederungen	18.116	1	18.117	Umbuchungen/Umgliederungen	10.765	-11.668	-903
Stand zum 31.12.14	76.411	185.082	261.493	Stand zum 31.12.13	59.875	183.566	243.441
Kumulierte Abschreibungen				Kumulierte Abschreibungen			
Stand zum 01.01.14	2.310	55.167	57.477	Stand zum 01.01.13	2.310	41.321	43.631
Planmäßig	0	15.290	15.290	Planmäßig	0	15.126	15.126
Wertminderungen	179	0	179	Wertminderungen	1	0	1
Abgänge	-1.799	-6	-1.805	Abgänge	-1	0	-1
Umbuchungen/Umgliederungen	0	0	0	Umbuchungen/Umgliederungen	0	-1.280	-1.280
Stand zum 31.12.14	690	70.451	71.141	Stand zum 31.12.13	2.310	55.167	57.477
Buchwert zum 01.01.14	57.565	128.399	185.964	Buchwert zum 01.01.13	46.807	153.909	200.716
Buchwert zum 31.12.14	75.721	114.631	190.352	Buchwert zum 31.12.13	57.565	128.399	185.964

Die Umbuchungen und Umgliederungen beinhalten Umgliederungen in die Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht in Höhe von T€ 4.813 (2013: T€ 207).

Aufwendungen aus Wertminderungen werden in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung unter den Abschreibungen gezeigt. Erträge aus Wertaufholungen sind unter den sonstigen Erträgen zu finden.

Aus der Vermietung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien hat der Flughafen München Erträge in Höhe von T€ 14.450 (2013: T€ 13.656) realisiert. Die Betriebsaufwendungen (einschließlich der Aufwendungen für Reparaturen und Wartung) betragen T€ 2.026 (2013: T€ 2.119).

Es bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und zur Errichtung von Erweiterungsbauten für als Finanzinvestition gehaltene Immobilien in Höhe von T€ 61.675 (31.12.2013: T€ 66.613).

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind zum Teil mit Rechten Dritter (unter anderem Erbbaurechten) belastet. Der Buchwert dieser Immobilien beträgt T€ 7.675 (31.12.2013: T€ 9.668).

Von den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien der Tochterunternehmen der Flughafen München GmbH dienen T€ 45.544 (31.12.2013: T€ 122.880) 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 T€ 245.860 (31.12.2013: T€ 256.645).

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind Gegenstand operativer Leasingverhältnisse. Der Anteil der nicht vermieteten als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ist insgesamt von untergeordneter Bedeutung.

4. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Der Buchwert der Beteiligungen an assoziierten Unternehmen setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.14		31.12.13	
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	2.339		2.651	
Anteil der Flughafen München GmbH in %	49		49	
	Gesamt	Anteilig	Gesamt	Anteilig
Vermögenswerte kurz	837	410	3.699	1.813
Vermögenswerte lang	11.660	5.713	9.936	4.869
Schulden kurz	5.722	2.804	5.622	2.755
Schulden lang	2.001	980	2.603	1.275
Umsatzerlöse	21.084	10.331	33.239	16.287
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.842	903	5.344	2.619
Jahresergebnis [EAT]	1.299	637	3.874	1.897
Sonstiges Ergebnis	0	0	0	0
Gesamtergebnis	1.299	637	3.874	1.897
Ausschüttungen		948		1.164

Das Geschäftsjahr des assoziierten Unternehmens beginnt mit dem 01.10. und endet mit dem 30.09. 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 01.10. und dem 31.12. einbezogen.

Nicht angesetzte Verlustanteile sowie Eventualverbindlichkeiten bestehen nicht.

5. Langfristige finanzielle Vermögenswerte

Buchwerte und Marktwerte der langfristigen finanziellen Vermögenswerte sind den in Kapitel IV.8.a) beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen:

T€	Zu Handelszwecken		Zur Veräußerung verfügbar		Kredite und Forderungen		Gesamt	
	31.12.14		31.12.14		31.12.14		31.12.14	
	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

T€	Zu Handelszwecken		Zur Veräußerung verfügbar		Kredite und Forderungen		Gesamt	
	31.12.13		31.12.13		31.12.13		31.12.13	
	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾
Sonstige Forderungen					222	222	222	222
Forderungen	0	0	0	0	222	222	222	222
Originäre finanzielle Vermögenswerte	0	0	204	204	0	0	204	204
Derivative finanzielle Vermögenswerte	194	194	0	0	0	0	194	194
Sonstiges Finanzvermögen	194	194	204	204	0	0	398	398
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	194	194	204	204	222	222	620	620

¹⁾BW = Buchwert²⁾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:

T€	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.14	31.12.13	31.12.14	31.12.13
Immaterielle Vermögenswerte	1	1	-786	-392
Selbstgenutzte Sachanlagen	9.764	5.785	-472.577	-485.723
Als Finanzinvestition gehaltene Sachanlagen	0	4.402	-20.472	-3.192
Finanzielle Vermögenswerte	0	0	0	-93
davon Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	0	0	0	-106
Vorräte	0	0	-636	-353
Übrige Vermögenswerte	1.514	156	-1.191	-339
Vermögenswerte	11.279	10.344	-495.662	-490.092
Finanzschulden	57.795	28.687	-47.214	-23.284
davon Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	22.063	18.263	0	0
Rückstellungen	8.926	8.204	-830	-2.784
Leistungen an Arbeitnehmer	6.123	4.291	-33	0
davon Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	6.080	4.237	0	0
Sonstige Schulden	2.431	0	-4.806	-151
Schulden	75.275	41.182	-52.883	-26.219
Konsolidierung	1.428	1.255	-4.849	-4.939
Verlustvorträge	2.376	2.613	0	0
Wertberichtigungen auf Verlustvorträge	-1.781	-2.073	0	0
Verlust- und Zinsvorträge	595	540	0	0
Gesamt	88.577	53.321	-553.394	-521.250
Saldierung	-50.914	-36.644	50.914	36.644
Ansatz	37.663	16.677	-502.480	-484.606

Die Auswirkungen der Veränderung aktiver und passiver latenter Steuern auf das Konzernjahresergebnis und das sonstige Ergebnis werden in folgender Übersicht dargestellt:

T€	2014	2013
Stand zum 01.01.	-467.929	-460.315
Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	-2.784	4.877
Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	542	-216
Übrige temporäre Differenzen	-2.691	3.321
Verlust- und Zinsvorträge	54	-7.148
Ergebniswirksame latente Steuern	-4.879	834
Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	6.690	-8.382
Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	1.301	-66
Ergebnisneutrale latente Steuern	7.991	-8.448
Stand zum 31.12.	-464.817	-467.929

Von den gewerbsteuerlichen Verlustvorträgen sind T€ 5.455 (31.12.2013: T€ 6.687) und von den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen T€ 7.394 (31.12.2013: T€ 8.370) nicht angesetzt worden. Die Verlustvorträge sind grundsätzlich unverfallbar.

Vom Buchwert der aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge entfallen T€ 595 (31.12.2013: T€ 540) 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.

T€ 3.960 (31.12.2013: T€ 3.736) der aktiven und T€ 502.480 (31.12.2013: T€ 484.606) 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 Prozent von der Besteuerung ausgenommen. Sie sind für den vorliegenden Konzernabschluss insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Es erfolgt keine Steuerabgrenzung.

Zwischen dem nach der Spiegelbildmethode abgebildeten steuerlichen Nettovermögen der Personengesellschaften und dem Nettovermögen nach IFRS entstehen über die auf Einzelgesellschaftsebene berücksichtigten temporären Differenzen hinaus keine weiteren Differenzen.

7. Vorratsvermögen

Der Buchwert der Vorräte setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.14	31.12.13
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8.460	7.192
Fertige und unfertige Leistungen	241	814
Handelswaren	29.641	28.759
Buchwert der Vorräte	38.342	36.765

T€ 3.516 (31.12.2013: T€ 841) des Buchwerts entfallen auf Vorräte, die mit dem Nettoveräußerungswert bewertet wurden.

Der Materialaufwand beinhaltet Aufwendungen aus Wertminderungen in Höhe von T€ 52 (2013: T€ 92). Wertaufholungen in Höhe von T€ 1.216 (2013: T€ 0) wurden gegen den Materialaufwand verrechnet. Der Waren- und Materialeinsatz betrug T€ 113.343 (2013: T€ 123.506).

Das Vorratsvermögen ist nicht mit Rechten Dritter belastet.

8. Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte

Der Buchwert der kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte ist den in Kapitel IV.8.a) beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen. Der Buchwert stellt einen angemessenen Näherungswert für den Marktwert dar:

T€	Zu Handelszwecken		Kredite und Forderungen		Gesamt	
	31.12.14	31.12.13	31.12.14	31.12.13	31.12.14	31.12.13
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	46.645	48.320	46.645	48.320
Sonstige Forderungen	0	0	9.995	33.955	9.995	33.955
Forderungen	0	0	56.640	82.275	56.640	82.275
Derivative finanzielle Vermögenswerte	0	196	0	0	0	196
Sonstiges Finanzvermögen	0	196	0	0	0	196
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	0	196	56.640	82.275	56.640	82.471

a) Kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Signifikante Ausfallrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden durch Wertminderungen berücksichtigt, soweit ein verlustbringendes Ereignis eingetreten ist [siehe Kapitel IV.8.d]. Die Wertminderungen bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden auf einem gesonderten Wertberichtigungskonto erfasst.

Der Wertberichtigungssaldo hat sich wie folgt entwickelt:

T€	01.01.14	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	31.12.14
	1.430	140	-87	-101	1.382
T€	01.01.13	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	31.12.13
	1.536	181	-120	-167	1.430

Anhand der folgenden Analyse wird das Kreditrisiko aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verdeutlicht:

31.12.14	Buchwert	Nicht fällig	Fällig und wertberichtigt	Fällig und nicht wertberichtigt nach Alter in Tagen			
				unter 30	30 bis 180	180 bis 360	über 360
T€							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	46.645	38.955	386	5.047	1.240	764	253

31.12.13	Buchwert	Nicht fällig	Fällig und wertberichtigt	Fällig und nicht wertberichtigt nach Alter in Tagen			
				unter 30	30 bis 180	180 bis 360	über 360
T€							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	48.320	39.750	238	5.800	2.098	199	235

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 Kautionen und Bürgschaften gesichert. Abfertigungsleistungen werden nur gegen Hinterlegung von Barsicherheiten und Bankbürgschaften erbracht. T€ 2.297 [31.12.2013: T€ 1.119] der Forderungen aus Mietverträgen sind durch Kautionen in Höhe von T€ 1.238 [31.12.2013: T€ 941] gedeckt und durch Bürgschaften in Höhe von T€ 8.329 [31.12.2013: T€ 8.658]. T€ 5.190 [31.12.2013: T€ 4.524] der Forderungen aus Abfertigungsleistungen sind durch Barsicherheiten, Bankbürgschaften und sonstige Sicherheiten in Höhe von T€ 9.140 besichert [31.12.2013: T€ 8.517].

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der Tochterunternehmen der Flughafen München GmbH wurden T€ 1.728 [31.12.2013: T€ 2.352] als Sicherheiten für Darlehensschulden gestellt. Die Gestellung erfolgt als stille Zession nach § 398 BGB. Die Flughafen München GmbH selbst hat keine Vermögenswerte als Sicherheiten für Fremdkapital gestellt.

b) Kurzfristige sonstige Forderungen

Der Buchwert der kurzfristigen sonstigen Forderungen setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.14	31.12.13
Lieferantenboni	3.225	3.298
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen und Beteiligungen	2.913	678
Debitorische Kreditoren	1.177	208
Forderungen gegen Personal	1.011	921
Forderungen gegen Kreditinstitute	259	1.092
Forderungen an nicht beherrschende Gesellschafter aus Verlustübernahme	0	19.636
Forderungen gegen Gesellschafter	0	5.853
Übrige	1.410	2.269
Gesamt	9.995	33.955

Signifikante Ausfallrisiken bei kurzfristigen sonstigen Forderungen werden durch Wertminderungen berücksichtigt, soweit ein verlustbringendes Ereignis eingetreten ist [siehe Kapitel IV.8.d]. Wertminderungen bei kurzfristigen sonstigen Forderungen werden direkt gegen den Buchwert verrechnet. Im Geschäfts- und im Vorjahr wurden keine Wertminderungen erfasst.

Die kurzfristigen sonstigen Forderungen sind insgesamt als nicht fällig anzusehen. Sie bestehen gegen Schuldner unterschiedlicher Bonität. Signifikante Kreditrisiken sind nicht erkennbar.

c) Kurzfristiges sonstiges Finanzvermögen

Beim kurzfristigen sonstigen Finanzvermögen des Vorjahres 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:

T€	31.12.14	31.12.13
Forderungen aus Steuern und sonstigen Abgaben	4.773	9.572
Übrige nicht-finanzielle Forderungen	8	8
Nicht-finanzielle Forderungen	4.781	9.580
Kosten in Zusammenhang mit dem Luftverkehr	5.660	0
Transaktionskosten zu Darlehensschulden	1.439	4.587
Wartungsleistungen	602	1.238
Versicherungsprämien	180	183
Übrige abgegrenzte Aufwendungen	400	193
Abgegrenzte Aufwendungen	8.281	6.201
Sonstige Vermögenswerte	13.062	15.781
davon kurzfristig	7.167	11.046
davon langfristig	5.895	4.735

10. Flüssige Mittel

Der Buchwert der flüssigen Mittel setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.14	31.12.13
Geldanlagen	93.000	316.000
Sichteinlagen	7.183	6.056
Kassenbestand	1.347	1.797
Zahlungsmittelbestand	8.530	7.853
Gesamt	101.530	323.853

Zusammensetzung und Saldo des Zahlungsmittelbestands entsprechen dem Saldo des Zahlungsmittelfonds in der Kapitalflussrechnung.

Vom Saldo des Zahlungsmittelbestands stammen T€ 0 [31.12.2013: T€ 2.260] aus Zahlungsmittelbeständen konsolidierter strukturierter Unternehmen, an denen der Flughafen München nicht gesellschaftsrechtlich beteiligt ist. Der Konzern kann auf diese Zahlungsmittelbestände nicht zugreifen.

Die flüssigen Mittel gehören der Bewertungskategorie Kredite und Forderungen an. Ihr Buchwert entspricht dem Marktwert.

11. Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht

Der Buchwert der Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht beinhaltet im Wesentlichen Grundstücke, die im Zusammenhang mit dem Erwerb von Flächen für Erweiterungsbauten als Tauschobjekt angeboten werden. Mit den Tauschgeschäften wird im folgenden Geschäftsjahr unter Berücksichtigung der jeweiligen Marktsituation gerechnet.

12. Eigenkapital

Das Stammkapital der Flughafen München GmbH ist in drei Geschäftsanteile geteilt. Alle Geschäftsanteile sind voll eingezahlt.

Der Nennwert je Geschäftsanteil beträgt:

T€	31.12.14	31.12.13
Freistaat Bayern	156.456	156.456
Bundesrepublik Deutschland	79.762	79.762
Landeshauptstadt München	70.558	70.558
	306.776	306.776

Je zehn Euro eines Geschäftsanteils gewähren eine Stimme im Rahmen der Beschlussfassung durch die Gesellschafterversammlung. Die Verfügung über die Geschäftsanteile oder Teile von ihnen bedarf der Zustimmung durch alle Gesellschafter.

Der Buchwert der Rücklagen setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.14	31.12.13
Kapitalrücklage	102.258	102.258
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	-10.550	-5.868
Latente Steuern	2.933	1.632
Sonstige Gewinnrücklagen	1.984	1.984
Gewinnrücklagen	-5.633	-2.252
Rücklagen	96.625	100.006

Die Kapitalrücklage resultiert aus einer Kapitalerhöhung im Zuge der Errichtung des Flughafenneubaus am heutigen Standort im Erdinger Moos. Die Kapitalrücklage kann nur durch einstimmigen Gesellschafterbeschluss zurückgefordert werden.

Die sonstigen Gewinnrücklagen dienen der Finanzierung von Investitionsvorhaben bei Tochterunternehmen mit Ergebnisabführungsvertrag. Über die Bildung und Auflösung dieser Rücklagen entscheiden die jeweiligen Gesellschafterversammlungen.

Das übrige Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.14	31.12.13
Sicherungsrücklage	-99.614	-63.464
Latente Steuern	21.470	14.780
Ergebnisneutrale Bewertung	-78.144	-48.684
Erstmalige Anwendung der IFRS	1.194.886	1.194.886
Übrige einbehaltene Ergebnisse	389.341	289.095
Einbehaltene Ergebnisse	1.584.227	1.483.981
Übriges Eigenkapital	1.506.083	1.435.297

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:

T€	2014	2013
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	67.875	227.054
Sonstige Finanzschulden	2.423.929	2.497.328
Flüssige Mittel	-101.530	-323.853
Net Debt	2.390.274	2.400.529
EBITDA des Geschäftsjahres	478.713	467.679
Nicht wiederkehrende Effekte und Sondereffekte	0	0
Bereinigtes EBITDA	478.713	467.679
Net Debt/bereinigtes EBITDA	5,0	5,1

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:

T€	2014	2013
Eigenkapital	1.906.972	1.839.761
Net Debt	2.390.274	2.400.529
Langfristige Leistungen an Arbeitnehmer	40.857	35.474
Eingesetztes Kapital (Capital Employed)	4.338.103	4.275.764
EBIT	266.507	258.760
Nicht wiederkehrende Effekte und Sondereffekte	0	0
Bereinigtes EBIT	266.507	258.760
ROCE:		
Bereinigtes EBIT/Capital Employed in %	6,1	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.

T€	31.12.14	31.12.13
Finanzschulden	67.875	227.054
davon langfristig	40.854	38.701
davon kurzfristig	27.021	188.353

→ Glossar

→ Glossar

15. Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten

Buchwerte und Marktwerte der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten sind den in Kapitel IV.8.a) beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen:

T€	Zum beizulegenden Zeitwert		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Gesamt	
	31.12.14		31.12.14		31.12.14	
	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
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

¹⁾BW = Buchwert

²⁾MW = Marktwert

³⁾Finanzschulden aus Finanzierungsleasing sind nur hinsichtlich der Ausbuchung nach den Kategorien aus Kapitel IV.8.a) zu bilanzieren. Im Übrigen erfolgt die Bilanzierung nach Kapitel IV.7.

T€	Zum beizulegenden Zeitwert		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Gesamt	
	31.12.13		31.12.13		31.12.13	
	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	9.034	8.265	9.034	8.265
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	5.136	4.918	5.136	4.918
Verbindlichkeiten	0	0	14.170	13.183	14.170	13.183
Finanzschulden aus Darlehen	0	0	1.517.001	1.661.880	1.517.001	1.661.880
Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ³⁾	0	0	865	891	865	891
Derivative Finanzschulden	63.553	63.553	0	0	63.553	63.553
Sonstige Finanzschulden	63.553	63.553	1.517.866	1.662.771	1.581.419	1.726.324

¹⁾BW = Buchwert

²⁾MW = Marktwert

³⁾Finanzschulden aus Finanzierungsleasing sind nur hinsichtlich der Ausbuchung nach den Kategorien aus Kapitel IV.10.a) zu bilanzieren. Im Übrigen erfolgt die Bilanzierung nach Kapitel IV.9.

a) Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die langfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen im Wesentlichen Gewährleistungseinbehalte.

b) Langfristige sonstige Verbindlichkeiten

Der Buchwert der langfristigen sonstigen Verbindlichkeiten beinhaltet im Wesentlichen Depotzahlungen und 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:

31.12.14	Buchwert		Restschuld		Zins	
	T€	T€	von in %	bis in %		
Währung						
EUR	563.368	580.688	1,25	5,10		
JPY	0	0				

31.12.13	Buchwert		Restschuld		Zins	
	T€	T€	von in %	bis in %		
Währung						
EUR	882.161	907.799	0,32	7,02		
JPY	27.998	27.582		1,72		

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der Darlehen mit variabler Zinsbindung sind:

31.12.14	Buchwert	Restschuld	Basiszins
	T€	T€	
Währung			
EUR	1.254.030	1.261.500	3M- und 6M-EURIBOR

31.12.13	Buchwert	Restschuld	Basiszins
	T€	T€	
Währung			
EUR	1.012.337	1.031.100	3M- und 6M-EURIBOR

Der kurzfristige Anteil der Finanzschulden aus Darlehen wird unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

d) Langfristige Finanzschulden aus Finanzierungsleasing

Der Buchwert der Finanzschulden aus Finanzierungsleasing entspricht dem Barwert der ausstehenden Mindestleasingzahlungen. Die Summe der in künftigen Geschäftsperioden zu leistenden Zahlungen und deren Barwerte werden in der folgenden Übersicht gegenübergestellt:

T€	31.12.14			31.12.13		
	Erwartete Zahlung	Abzinsung	Buchwert	Erwartete Zahlung	Abzinsung	Buchwert
≤ 1 Jahr	416	-5	411	651	-14	637
Kurzfristig	416	-5	411	651	-14	637
1 bis 5 Jahre	477	-26	451	910	-45	865
≥ 5 Jahre	0	0	0	0	0	0
Langfristig	477	-26	451	910	-45	865
Gesamt	893	-31	862	1.561	-59	1.502

Der kurzfristige Anteil der Finanzschulden aus Finanzierungsleasing wird unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

Zu den Finanzierungsleasingverhältnissen gehören insbesondere Vereinbarungen zur Überlassung von Bürogeräten und Datenverarbeitungssystemen. Die Mindestlaufzeit der betroffenen Vereinbarungen entspricht der wirtschaftlichen Nutzungsdauer der überlassenen Objekte. Die Leasingverhältnisse sind in der Regel in einen Service- und Wartungsvertrag eingebettet.

e) Langfristige derivative Finanzschulden

Erläuterungen zu Derivaten 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:

T€	Vermögenswerte		Schulden	
	31.12.14	31.12.13	31.12.14	31.12.13
Bilanzierte Sicherungen				
Zinsswaps	0	194	102.261	65.360
Devisentermingeschäfte	0	196	0	95
Absicherung gegen schwankende Zahlungsmittelströme	0	390	102.261	65.455
Zins- und Währungsswaps	0	0	0	1.738
Absicherung gegen schwankende Marktwerte	0	0	0	1.738
Nicht bilanzierte Sicherungen				
Zinsswaps	0	0	0	735
Devisentermingeschäfte	0	0	98	0
Absicherung gegen schwankende Zahlungsmittelströme	0	0	98	735
Gesamt	0	390	102.359	67.928

Der Buchwert der Derivate entspricht ihrem Marktwert.

Der Buchwert der Derivate mit Restlaufzeiten von unter einem Jahr wird unter den kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten beziehungsweise kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

a) Sicherung von Zahlungsmittelströmen

Der Konzern setzt Zinssicherungsgeschäfte zur Begrenzung von Liquiditätsrisiken aus variabel verzinsten Darlehen ein. Hierbei werden variable Zinsverpflichtungen aus Darlehen gegen Zinszahlungen mit festen Zinssätzen getauscht (pay fix/receive floating). Auswirkungen künftiger Veränderungen der Zinszahlungspflichten aus den gesicherten Darlehen werden auf diese Weise nahezu vollständig ausgeglichen. Der Derivatebestand beinhaltet sowohl Geschäfte, die dem Ausgleich gegenwärtiger Zinszahlungspflichten dienen, als auch Geschäfte mit Laufzeitbeginn in künftigen Geschäftsperioden (forward starting swaps). Der Derivatebestand setzt sich wie folgt zusammen:

31.12.14	Nominal T€	FMG zahlt		FMG erhält
		von in %	bis in %	
Art				
Swaps	950.000	1,48	4,24	3M- und 6M- EURIBOR
Forward starting swaps	47.000	1,86	4,24	3M- und 6M- EURIBOR

31.12.13	Nominal T€	FMG zahlt		FMG erhält
		von in %	bis in %	
Art				
Swaps	843.444	1,48	5,4	3M- und 6M- EURIBOR
Forward starting swaps	233.000	1,86	2,92	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 hat der Flughafen München beschlossen, die Bilanzierung derartiger Sicherungen per 01. Januar 2014 bis auf weiteres einzustellen. Der Buchwert der verbliebenen Geschäfte wird unter den nicht bilanzierten Sicherungen ausgewiesen.

Der Derivatebestand der im Vorjahr bilanzierten Sicherungen setzte sich wie folgt zusammen:

31.12.13	Nominal T€	FMG zahlt	FMG erhält	Kurs von		Kurs bis	
					%		%
Art							
Devisentermingeschäfte	4.805	USD	EUR	0,75		0,75	
Devisentermingeschäfte	1.823	EUR	USD	1,31		1,31	

Der Buchwert der Derivate, die zur Sicherung von Zahlungsmittelströmen eingesetzt werden, hat sich wie folgt entwickelt:

T€	Zinssicherung		Währungssicherung		Gesamt
Effektiver Anteil					
Stand 01.01.14	63.562		-98		63.464
Reklassifizierung	-24.319		98		-24.221
Neubewertung	60.371		0		60.371
Stand 31.12.14	99.614		0		99.614
Ineffektiver Anteil					
Stand 01.01.14	47		-1		46
Neubewertung	3		1		4
Stand 31.12.14	50		0		50
Nicht designierter Anteil					
Stand 01.01.14	1.555		-1		1.554
Nettoveränderung	1.042		1		1.043
Stand 31.12.14	2.597		0		2.597
Buchwerte					
Stand 01.01.14	65.164		-99		
Stand 31.12.14	102.261		0		
	Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv	
	0	102.261	0	0	

T€	Zinssicherung		Währungssicherung		Gesamt
Effektiver Anteil					
Stand 01.01.13	98.665		7		98.672
Reklassifizierung	-25.615		0		-25.615
Neubewertung	-9.488		-105		-9.593
Stand 31.12.13	63.562		-98		63.464
Ineffektiver Anteil					
Stand 01.01.13	64		0		64
Neubewertung	-17		-1		-18
Stand 31.12.13	47		-1		46
Nicht designierter Anteil					
Stand 01.01.13	2.014		3		2.017
Nettoveränderung	-459		-4		-463
Stand 31.12.13	1.555		-1		1.554
Buchwerte					
Stand 01.01.13	100.743		10		
Stand 31.12.13	65.164		-99		
	Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv	
	194	65.358	196	97	

Der effektive Anteil der Sicherungsbeziehungen zur Absicherung gegen Zinsrisiken wird mit Eintritt der gesicherten Zinszahlung in die Finanzaufwendungen umgegliedert und gleicht dort die Aufwendungen aus Zinszahlungen für das gesicherte Grundgeschäft aus. Die Umgliederung wird voraussichtlich in den folgenden Geschäftsperioden vorgenommen:

31.12.14	2015	2016 bis 2019	Nach 2019
T€			
Erwartete Umgliederung in den Zinsaufwand	1.757	27.049	70.808

31.12.13	2014	2015 bis 2018	Nach 2018
T€			
Erwartete Umgliederung in den Zinsaufwand	1.715	27.352	34.496

Der effektive Anteil bilanzierter Sicherungsbeziehungen zur Absicherung gegen Wechselkursrisiken wird mit Zahlung des gesicherten Entgelts in die Umsatzerlöse umgegliedert und gleicht dort Abweichungen vom gesicherten Kurs aus. Im Vorjahr rechnete der Flughafen mit Umgliederungen in den folgenden Geschäftsperioden:

31.12.13	2014	2015 bis 2018	Nach 2018
T€			
Erwartete Umgliederung in die Umsatzerlöse	99	0	0

b) Sicherung des beizulegenden Zeitwerts

In vergangenen Geschäftsperioden hat der Flughafen München festverzinsten Fremdwährungsdarlehen durch den Abschluss von Zins- und Währungsswaps in Finanzschulden mit variablem Zins in Euro gewandelt. Alle derartigen Geschäfte sind im vergangenen Geschäftsjahr ausgelaufen, die dazugehörigen Darlehen wurden getilgt. Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der im Vorjahr gehaltenen Zins- und Währungsswaps waren:

31.12.13	FMG zahlt			FMG erhält		
	Nominal	Währung	Zins	Währung	Zins von in %	Zins bis in %
T€	29.444	EUR	EURIBOR	JPY	0	1,72

Entsprechend den in Kapitel IV.8.e) beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden die Zins- und Währungsswaps mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Das Gleiche galt für die im Darlehenswert enthaltene Zins- und Währungskomponente.

Im Vorjahr resultierte aus der Neubewertung der im Darlehenswert enthaltenen Zins- und Währungskomponente ein Nettogewinn in Höhe von T€ 10.810. Diesem stand ein Nettoverlust aus der Neubewertung der Zins- und Währungsswaps in Höhe von T€ -10.666 gegenüber.

c) 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 01. Januar 2014 bis auf Weiteres einzustellen.

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale dieser Devisentermingeschäfte sind:

31.12.14					
T€					
Art	Nominal	FMG zahlt	FMG erhält	Kurs von	Kurs bis
Devisentermin- geschäfte	2.460	USD	EUR	1,25	1,31

Im Vorjahr beinhaltete der Buchwert der nicht bilanzierten Sicherungen einen Zinsswap in Höhe von T€ 735, der zur Minimierung von Zahlungsstromrisiken aus einer kombinierten Position – Fremdwährungsdarlehen mit Zins- und Währungsswap – verwendet wurde. Entsprechend den in Kapitel IV.8.e) erläuterten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurde diese Sicherungsmaßnahme unabhängig von ihrer Effektivität nicht bilanziell abgebildet. Das Derivat ist im Geschäftsjahr 2014 planmäßig ausgelaufen.

17. Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer

Die Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer beinhalten:

T€	31.12.14	31.12.13
Pensionszusagen	28.413	24.372
Medizinische Versorgungsleistungen	2.863	2.332
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	31.276	26.704
Dienstzeitjubiläen	1.434	1.404
Altersteilzeitvereinbarungen	5.417	4.829
Sonstige langfristige Leistungen an Arbeitnehmer	6.851	6.233
Leistungen anlässlich der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	5.711	2.537
Variable Vergütungsbestandteile	2.693	2.923
Gleitzeitguthaben	10.827	10.358
Ausstehende Lohn- und Gehaltszahlungen	2.268	2.304
Übrige Leistungen	2.032	3.922
Sonstige kurzfristige Leistungen an Arbeitnehmer	17.820	19.507
Leistungen an Arbeitnehmer	61.658	54.981
davon langfristig	40.857	35.474
davon kurzfristig	20.801	19.507

a) Verpflichtungen aus Pensionszusagen

Verpflichtungen aus Pensionszusagen bestehen gegenüber Geschäftsführern, Prokuristen und deren Hinterbliebenen. Sie umfassen insgesamt 30 [31.12.2013: 31] Anspruchsberechtigte, davon vier [31.12.2013: 4] aktive Mitarbeiter und 26 [31.12.2013: 27] 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:

T€	2014	2013
Verpflichtung zum 01.01.	24.372	24.790
Laufender Dienstaufwand	416	415
Zinsaufwand	779	722
Pensionszahlungen	-1.349	-1.297
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	4.195	-258
Verpflichtung zum 31.12.	28.413	24.372
Erwarteter Pensionsaufwand	1.086	1.196
Erwartete Pensionszahlungen	-1.353	-1.356
Erwartete Verpflichtung zum 31.12. des Folgejahres	28.146	24.212

Die Veränderung des Saldos versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

T€	2014	2013
Stand zum 01.01.	5.434	5.692
Änderung von Finanzparametern	4.345	-925
Erfahrungsbedingte Anpassungen	-150	667
Stand zum 31.12.	9.629	5.434

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen beruht auf den folgenden Annahmen:

%	31.12.14	31.12.13
Diskontsatz	2,0	3,3
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 elf Jahre (31.12.2013: 11 Jahre).

Aus den Pensionszusagen resultiert ein moderates Liquiditätsrisiko für den Konzern. Dieses kann näherungsweise aus den erwarteten Pensionszahlungen des Folgejahres und der durchschnittlichen Duration der Pensionszusagen abgeleitet werden.

Weitere Risiken ergeben sich aus Schwankungen des Marktzinsniveaus, des Gehalts- und des Rententrends. Eine Minderung des Marktzinsniveaus führt zu einer Erhöhung des Betrags der Rückstellungen für Pensionszusagen. Mit Zunahme des erwarteten Gehalts im Austrittszeitpunkt steigt der Rückstellungsbetrag ebenfalls. Gleiches gilt für die Erhöhung des Rentenniveaus im Anschluss an den Pensionseintritt. Von einer Änderung der Lebenserwartung hingegen geht nur ein moderates Risiko aus.

Eine quantitative Einschätzung zum Umfang der oben genannten Risiken gibt die nachfolgende Sensitivitätsanalyse.

31.12.14	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
31.12.13	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
%		+	-
Diskontsatz	1,0	-11,1	13,6
Gehaltstrend	1,0	1,6	-1,5
Rententrend	1,0	11,3	-9,6

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 (31.12.2013: 44) Anspruchsberechtigte, davon 20 (31.12.2012: 19) aktive Mitarbeiter und 24 (31.12.2013: 25) Pensionäre und Hinterbliebene. Die Höhe der Beihilfeleistungen hängt von der Dauer der Betriebszugehörigkeit ab. Beihilfezusagen gelten ab dem Pensionseintritt auf Lebenszeit. Die Beihilfeleistungen werden mittelbar über eine Versicherung erbracht.

Der Konzern hat kein Deckungsvermögen zur Finanzierung der Beihilfeverpflichtungen angelegt. Der Buchwert der Rückstellungen stimmt mit dem Betrag der kumulierten leistungsorientierten Verpflichtung überein.

Der Buchwert der Beihilfezusagen hat sich wie folgt entwickelt:

T€	2014	2013
Verpflichtung zum 01.01.	2.332	2.263
Laufender Dienstzeitaufwand	82	88
Zinsaufwand	75	66
Beihilfezahlungen	-113	-107
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	487	22
Verpflichtung zum 31.12.	2.863	2.332
Erwartete Zuführung	243	157
Erwartete Beihilfezahlungen	-138	-113
Erwartete Verpflichtung zum 31.12. des Folgejahres	2.968	2.376

Die Veränderung des Saldos versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

T€	2014	2013
Stand zum 01.01.	434	412
Änderung von Finanzparametern	457	-93
Erfahrungsbedingte Anpassungen	30	115
Stand zum 31.12.	921	434

Die Bewertung der Beihilfeverpflichtungen beruht auf den folgenden Annahmen:

%	31.12.14	31.12.13
Diskontsatz	2,0	3,3
Fluktuation	0,0	0,0
Kosten ³⁾	6,6	6,1
Kostentrend	3,0	3,0

³⁾Durchschnittliche Versicherungsprämien in T€

Als Rechnungsgrundlage werden unverändert die Richttafeln 2005 G von Klaus Heubeck unter Ansatz einer monatlich vorschüssigen Zahlungsweise verwendet.

Die durchschnittliche Duration beträgt zwölf Jahre (31.12.2013: 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:

	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung
31.12.14		
%		+ -
Diskontsatz	1,0	-12,7 16,2
Kostentrend	1,0	13,8 -11,2

	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung
31.12.13		
%		+ -
Diskontsatz	1,0	-11,6 14,4
Kostentrend	1,0	14,4 -11,9

Die Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Änderung jeweils einer Annahme unter Beibehaltung aller übrigen Bewertungsparameter. Die Berechnung der Sensitivität erfolgt nach der für die Folgebewertung von Beihilfeverpflichtungen angewandten Methode (Anwartschaftsbarwertverfahren).

Berechnungsmethoden und Art der Annahmen sind mit dem Vorjahr identisch.

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 3,75 %. Daneben erhebt die Kasse einen Zusatzbeitrag zum Aufbau eines Kapitalstocks in Höhe von derzeit 4,0 %. 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 2015 rechnet der Flughafen München mit Beitragszahlungen in Höhe von T€ 15.743.

18. Sonstige Rückstellungen

Der Buchwert der sonstigen Rückstellungen hat sich wie folgt entwickelt:

T€	Belastende Verträge	Umlandfonds	Sanierung	Übrige	Gesamt
Stand 01.01.14	8.090	84.277	8.343	14.228	114.938
Zuführungen	0	0	3.093	1.271	4.364
Verbräuche	-3.640	-1.066	-878	-1.121	-6.705
Auflösungen	-780	0	0	-5.215	-5.995
Umgliederungen	0	0	-7	7	0
Aufzinsungen	9	2.353	68	40	2.470
Zinsänderungen	0	7.457	95	73	7.625
Stand 31.12.14	3.679	93.021	10.714	9.283	116.697
davon kurzfristig	1.630	1.200	3.088	7.459	13.377
davon langfristig	2.049	91.821	7.626	1.824	103.320

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 T€ 10.000 für Straßenbauprojekte in den Landkreisen Freising und Erding verpflichtet. Von diesen Mitteln wurden bis zum Geschäftsjahr 2014 T€ 4.368 abgerufen. Der verbleibende Betrag wird voraussichtlich bis zum Jahr 2017 ausgezahlt. Aufgrund des positiven

Planfeststellungsbeschlusses für den Bau einer dritten Start- und Landebahn hat der Flughafen München im Geschäftsjahr 2011 die Fördermittelzusagen um T€ 90.000 erhöht. Damit stehen den umliegenden Gemeinden nunmehr zusätzlich T€ 40.000 für Verkehrsinfrastrukturprojekte und T€ 50.000 für sonstige Infrastrukturprojekte sowie zur Abmilderung individueller Härten zur Verfügung. Diese können ab dem Baubeginn der dritten Start- und Landebahn ohne zeitliche Befristung in maximalen Jahrestanchen von T€ 10.000 abgerufen werden. Höhe und Zeitpunkt des 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:

31.12.14	In einem Jahr	In 2 bis 5 Jahren	Nach 5 Jahren	31.12.13	In einem Jahr	In 2 bis 5 Jahren	Nach 5 Jahren
T€				T€			
Belastende Verträge	1.630	2.049	0	Belastende Verträge	3.640	4.477	0
Umlandfonds	1.201	24.500	69.930	Umlandfonds	1.173	16.693	78.830
Sanierungen	3.088	7.627	0	Sanierungen	1.130	7.379	0
Übrige	7.487	822	1.027	Übrige	13.173	822	1.015
Gesamt	13.406	34.998	70.957	Gesamt	19.116	29.371	79.845

19. Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Buchwerte der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten sind den in Kapitel IV.8.a) beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen. Ihr Buchwert stellt aufgrund ihrer Kurzfristigkeit einen angemessenen Näherungswert für den Marktwert dar:

T€	Zu Handelszwecken		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Gesamt	
	31.12.14	31.12.13	31.12.14	31.12.13	31.12.14	31.12.13
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	49.718	57.827	49.718	57.827
Sonstige Verbindlichkeiten			44.017	31.749	44.017	31.749
Verbindlichkeiten	0	0	93.735	89.576	93.735	89.576
Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern	0	0	503.310	505.402	503.310	505.402
Finanzschulden aus Darlehen	0	0	288.504	405.494	288.504	405.494
Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ¹⁾	0	0	411	637	411	637
Derivative Finanzinstrumente kurzfristig	1.977	4.376	0	0	1.977	4.376
Sonstige Finanzschulden	1.977	4.376	792.225	911.533	794.202	915.909
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	1.977	4.376	885.960	1.001.109	887.937	1.005.485

¹⁾Finanzschulden aus Finanzierungsleasing sind nur hinsichtlich der Ausbuchung nach den Kategorien aus Kapitel IV.8.a) zu bilanzieren. Im Übrigen erfolgt die Bilanzierung nach Kapitel IV.7.

a) Kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

Der Buchwert der kurzfristigen sonstigen Verbindlichkeiten setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.14	31.12.13
Ausstehende Rechnungen	25.004	21.192
Verbindlichkeiten Marketing	12.926	3.818
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	1.187	2.123
Übrige Verbindlichkeiten	4.900	4.616
Gesamt	44.017	31.749

b) Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern

Von den Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern entfallen T€ 130.674 (31.12.2013: T€ 131.217) auf die Bundesrepublik Deutschland, T€ 256.322 (31.12.2013: T€ 257.387) auf den Freistaat Bayern und T€ 116.314 (31.12.2013: T€ 116.798) auf die Landeshauptstadt München. Die Darlehen sind mit einem ergebnisabhängigen Zins ausgestattet. Sie sind nicht befristet. Die Tilgung bedarf einer gesonderten Vereinbarung. Sie sind als kurzfristig einzustufen, da der Flughafen München nicht das uneingeschränkte Recht hat, die Rückzahlung innerhalb des folgenden Geschäftsjahres zu verweigern. Der Zinsaufwand für Gesellschafterdarlehen betrug im Berichtsjahr T€ 11.398 (2013: T€ 13.489).

c) Kurzfristige Finanzschulden aus Finanzierungsleasing

Erläuterungen zu Finanzschulden aus Finanzierungsleasing sind in Kapitel VII.15.d) zu finden.

20. Sonstige Schulden

Der Buchwert der sonstigen Schulden setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.12.14	31.12.13
Verbindlichkeiten aus Steuern und sonstigen Abgaben	6.290	5.503
Übrige sonstige Schulden	665	1.050
Sonstige nicht-finanzielle Schulden	6.955	6.553
Vorauszahlungen auf Erbbaurechte	19.482	13.706
Vorauszahlungen in Zusammenhang mit dem Luftverkehr	8.000	0
Vorauszahlungen auf Mieten	180	4.876
Übrige abgegrenzte Erlöse	2.251	3.258
Abgegrenzte Erlöse	29.913	21.840
Gesamt	36.868	28.393
davon kurzfristig	17.833	9.104
davon langfristig	19.035	19.289

21. Eventualschulden

Zum 31. Dezember 2014 sind wie im Vorjahr keine Eventualschulden vorhanden.

22. Betriebsgenehmigung

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat der Flughafen München GmbH am 09. 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 aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses für die dritte Start- und Landebahn steht noch aus. Die Betriebsgenehmigung ist zeitlich unbefristet.

Neben den Bestimmungen der luftrechtlichen Genehmigung hat der Flughafenbetreiber die unmittelbar aus dem Gesetz (insbesondere Luftverkehrsgesetz und hierzu ergangene Verordnungen) resultierenden Vorschriften zu beachten. Hiernach hat die Flughafen München GmbH unter anderem den Flughafen jederzeit in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu erhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sowie das Rettungswesen sicherzustellen.

Die Festsetzung der Start- und Landeentgelte erfolgt durch die Flughafen München GmbH unter Genehmigungsvorbehalt durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie. Die Airlines werden im Rahmen eines Konsultationsverfahrens in den Genehmigungsprozess einbezogen. Im Geschäftsjahr 2014 hat der Flughafen München eine Entgeltrahmenvereinbarung mit einheitlichen Bestimmungen für alle Luftfahrtgesellschaften getroffen, die die Entwicklung der Luftverkehrs-entgelte 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 zur Steuerung von Risiken aus dem Derivatebestand setzt das zentrale Finanz- und Cashmanagement ein Treasury-System ein. Die Software gewährleistet eine strikte Funktionstrennung zwischen Erwerb, Abwicklung und Bilanzierung der Derivate und der Überwachung der Risiken aus diesen Geschäften.

Die Methoden des Finanzrisikomanagements haben sich gegenüber dem Vorjahr nicht geändert.

1. Marktrisiko

Der Flughafen München ist Marktrisiken aus Zinssatz- und Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Diese haben Einfluss auf die Höhe der Zahlungspflichten aus Darlehensvereinbarungen mit 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 (BP) 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 designed wurden, hat der ineffektive Anteil der Wertänderungen Auswirkungen auf das Jahresergebnis. Der effektive Anteil der Wertänderungen hat Auswirkungen auf das sonstige Ergebnis.
- Soweit derivative Finanzinstrumente als Sicherungsgeschäft in einer Sicherungsbeziehung zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts designed wurden, haben sowohl ineffektive als auch effektive Wertänderungen Auswirkungen auf das Jahresergebnis.
- Soweit zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete originäre Finanzinstrumente als Grundgeschäft in einer Sicherungsbeziehung zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts designed wurden, haben sowohl ineffektive als auch effektive Wertänderungen Auswirkungen auf das Jahresergebnis.

Unter den oben genannten Annahmen mindert beziehungsweise erhöht eine Parallelverschiebung der Zinsstrukturkurve um plus 100 beziehungsweise minus 25 BP das Gesamt-, Jahres- und sonstige Ergebnis wie folgt:

T€	31.12.14		31.12.13	
	+100 BP	-25 BP	+100 BP	-100 BP
Gesamtergebnis	42.428	-10.593	42.043	-46.384
davon sonstiges Ergebnis	40.096	-10.023	44.220	-47.945
davon Jahresergebnis	2.332	-570	-2.177	1.561

Angesichts des gegenwärtigen Zinsniveaus wird die Zinssensitivität nicht wie im Vorjahr mit einer Verschiebung um 100 BP, sondern mit einer Verschiebung um 25 BP nach unten durchgeführt. Im Übrigen wurden die gleichen Annahmen und Methoden der Sensitivitätsanalysen angewandt wie im Vorjahr.

Wesentliche Wechselkursrisiken resultieren aus Schwankungen des Euro gegenüber dem Omanischen Rial (OMR) und dem US-Dollar (USD). Zwischen dem OMR und dem USD besteht eine feste Kursparität. Auf die gesonderte Auswertung des Wechselkursrisikos gegenüber dem OMR wird daher verzichtet.

Die Wechselkurs sensitivitätsanalyse stellt die Auswirkungen einer Erhöhung beziehungsweise Minderung des Wechselkurses EUR zu USD um jeweils 10 % auf das Gesamt-, Jahres- und sonstige Ergebnis dar.

Der Wechselkurs sensitivitätsanalyse liegt die folgende Annahme zugrunde:

- Der Stichtagswert der Devisentermingeschäfte ändert sich.

Aus Wesentlichkeitsgründen wird auf die Darstellung einer Währungssensitivitätsanalyse zum 31. Dezember 2014 verzichtet. Zum 31. Dezember 2013 hat unter den oben genannten Annahmen eine Änderung des Wechselkurses USD zu EUR um plus beziehungsweise minus 10 % das Gesamtergebnis, Jahres- und sonstige Ergebnis wie folgt gemindert beziehungsweise erhöht:

T€	31.12.13	
	Kurs +10 %	Kurs -10 %
Gesamtergebnis	-630	193
davon sonstiges Ergebnis	-500	179
davon Jahresergebnis	-130	14

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 T€ 158.530 [31.12.2013: T€ 406.945].

Eine Konzentration von Kreditrisiken aus Geschäftsbeziehungen mit einzelnen Schuldern oder Schuldnergruppen ist grundsätzlich nicht erkennbar.

Weitere Angaben zum Ausfallrisiko, insbesondere zu Wertminderungen und der Fälligkeitsstruktur von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten, sind in Kapitel VII.5 und VII.8 zu finden.

3. Liquiditätsrisiko

Die Steuerung und Überwachung des Liquiditätsrisikos ist Aufgabe des zentralen Finanz- und Cashmanagements des Flughafens München. Dabei wird das Liquiditätsrisiko

sowohl im Rahmen der langfristigen Wirtschaftsplanung als auch im Rahmen der kurz- und mittelfristigen Finanzplanung überwacht.

Durch das konzernweite Cashmanagement werden die Zahlungsmittelbestände der operativen Tochtergesellschaften konzentriert. Neben dem Zugriff auf die betrieblichen Zahlungsmittelüberschüsse hält der Flughafen München hinreichende Liquidität in Form von kurzfristigen Geldanlagen und ausreichend dimensionierten Kreditlinien bei Kreditinstituten. Im Berichtsjahr betrug der operative Cashflow T€ 429.569 [2013: T€ 467.461]. Der Flughafen München konnte auf freie Kreditlinien in Höhe von T€ 257.285 [31.12.2013: T€ 227.032] zugreifen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die vertraglich vereinbarten Zins- und Tilgungszahlungen der originären und der derivativen Finanzschulden.

31.12.14	Summe	2015		2016 bis 2019		Nach 2019	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
T€							
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
Gesamt	2.997.208	71.261	874.052	194.459	656.125	103.671	1.097.640

31.12.13	Summe	2014		2015 bis 2018		Nach 2018	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
T€							
Personengesellschaften	322.889	32.039	156.314	0	29	0	134.507
Gesellschafter	505.402	13.489	491.913	0	0	0	0
Kreditinstitute	2.257.206	36.988	378.503	252.010	1.572.345	3.280	14.080
Leasingvereinbarungen	1.561	0	651	0	910	0	0
Lieferungen und Leistungen	67.117	0	57.827	0	9.290	0	0
Sonstige Finanzschulden	36.886	0	31.750	0	5.136	0	0
Originäre Finanzschulden	3.191.061	82.516	1.116.958	252.010	1.587.710	3.280	148.587
Derivative Finanzinstrumente	103.047	24.667	29.444	48.936	0	0	0
Derivative Finanzschulden	103.047	24.667	29.444	48.936	0	0	0
Gesamt	3.294.108	107.183	1.146.402	300.946	1.587.710	3.280	148.587

Tilgungsleistungen zu den Gesellschafterdarlehen des Flughafens München erfolgen ausschließlich aufgrund gesonderter Tilgungsvereinbarungen. Soweit bis zum Abschlussstichtag keine verbindlichen Tilgungsbeschlüsse vorliegen, werden Tilgungsleistungen auf Gesellschafterdarlehen dem Intervall bis ein Jahr zugeordnet.

Tilgungsleistungen zu originären Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften werden jeweils mit dem erwarteten Abfindungsbetrag gezeigt. Als Fälligkeitszeitpunkt gilt hier der frühestmögliche Kündigungszeitpunkt der Gesellschafter.

IX. Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Zwischen dem Zahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit und dem Gesamtergebnis besteht der folgende Zusammenhang:

T€	2014	2013
Gesamtergebnis	67.211	125.602
Ergebnisneutrale latente Steuern	-7.991	8.448
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	4.682	-236
Absicherung von Zahlungsmittelströmen	36.150	-35.208
Jahresergebnis	100.052	98.606
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	-637	-1.897
Ertragsteuern	65.971	54.994
Finanzergebnis	101.121	107.057
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	266.507	258.760
Abschreibungen	212.206	208.919
Zuschreibungen	-1.206	0
Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen ¹⁾	8.813	1.293
Zu-/Abnahme der Vorräte	-1.577	-1.881
Zu-/Abnahme der kurzfristigen Forderungen	25.635	-17.219
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten	6.218	-1.572
Zu-/Abnahme der Leistungen an Arbeitnehmer	748	-1.957
Zu-/Abnahme der Rückstellungen	-8.336	7.965
Zu-/Abnahme der anderen Aktiva und Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	17.780	26.123
Bruttozahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	526.788	480.431
Saldo aus gezahlten und erhaltenen Ertragsteuern	-97.219	-23.393
Nettozahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	429.569	457.038

¹⁾Davon Umgliederungen in Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht T€ 5.214 [2013: T€ 418]

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 T€ 6.751 (2013: T€ 152). Die übrigen Vermögenswerte gingen um T€ 1.480 (2013: T€ 0) und die übrigen Schulden um T€ 1.474 (2013: T€ 112) zurück. Insgesamt ging das Konzernnettovermögen um T€ 6.757 (2013: T€ 112) zurück.

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 der Vermietung an Behörden erzielten Erlöse sind für den Konzernumsatz nicht wesentlich. Signifikante offene Posten bestehen nicht.

2. Geschäfte mit Unternehmen der öffentlichen Hand

Unternehmen, deren finanz- und geschäftspolitische Entscheidungen von der Bundesrepublik Deutschland, dem Freistaat Bayern oder der Landeshauptstadt München beherrscht, gemeinschaftlich beherrscht oder maßgeblich beeinflusst werden, zählen ebenfalls zu den nahe stehenden Unternehmen des Flughafens München.

Zu den nahe stehenden 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).

T€	31.12.14	31.12.13
Originäre Finanzschulden		
Zinszahlungen	-30.903	-27.316
Tilgungen	-114.720	-95.223
Ziehungen	108.357	93.087
Derivative Finanzschulden		
Zinszahlungen	-10.862	-10.708

Darüber hinaus zählen zu den nahe stehenden Unternehmen der öffentlichen Hand Unternehmen und Anstalten des öffentlichen Rechts, die Bund und Freistaat mit der Ausführung hoheitlicher Aufgaben am Flughafen München und im Rahmen der Luftverkehrsüberwachung beauftragt haben (darunter DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, SGM Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München GmbH, Deutscher Wetterdienst Anstalt des öffentlichen Rechts). Die Geschäftsvorfälle mit diesen Unternehmen resultieren überwiegend aus unbefristeten Mietverträgen. Die aus der Vermietung an Unternehmen der öffentlichen Hand resultierenden Erlöse und Aufwendungen sind für das Konzernergebnis nicht wesentlich. Signifikante offene Posten bestehen nicht.

Der Flughafen München unterhält Geschäftsbeziehungen zu weiteren Unternehmen, deren Finanz- und Geschäftspolitik von der öffentlichen Hand zumindest maßgeblich beeinflusst wird. Hierzu zählen beispielsweise die Gesellschaften der Unternehmensgruppen Deutsche Post AG, Telekom Deutschland GmbH und Deutsche Bahn AG. Zwischen dem Flughafen München und diesen Unternehmensgruppen bestehen wechselseitige Lieferungs- und Leistungsbeziehungen, die jedoch insgesamt für das Konzernergebnis von untergeordneter Bedeutung sind. Signifikante offene Posten bestehen nicht.

3. Geschäfte mit assoziierten Unternehmen und Unternehmen, die wegen Wesentlichkeit nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen wurden

Der Konsolidierungskreis der Flughafen München GmbH beinhaltet ein assoziiertes Unternehmen (EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH). Das Gemeinschaftsunternehmen 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:

T€	31.12.14	31.12.13
Forderungen	2.913	678
Verbindlichkeiten	1.187	2.123
Erlöse aus Nutzungsüberlassung	5.526	5.325
Sonstige Erlöse	3.384	5.513
Erlöse	8.910	10.838
Materialaufwand	8.804	8.098
Sonstige Aufwendungen	362	417
Aufwendungen	9.166	8.515

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 nahe stehenden Personen

Dem Flughafen München nahe stehend sind zudem die Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats der Flughafen München GmbH.

Die Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung setzt sich aus dem Festgehalt und einer variablen erfolgsabhängigen Tantieme zusammen.

T€	2014	2013
Festgehalt	547	503
Tantieme	302	302
Gesamt	849	834

Zusätzlich zu diesen Bezügen erhielten die Mitglieder der Geschäftsführung Sachbezüge, sonstige vertragliche Nebenleistungen sowie eine Einmalzahlung in Höhe von insgesamt T€ 16 [2013: T€ 15].

Geschäftsführer erhalten eine betriebliche Rente. Die Rückstellungen für Pensionszusagen an Geschäftsführer betragen T€ 3.910 [31.12.2013: T€ 2.783].

Für ehemalige Geschäftsführer und Hinterbliebene sind Rückstellungen für Pensionszusagen in Höhe von T€ 11.093 [31.12.2013: T€ 10.050] angesetzt. Die Pensionszahlungen betragen T€ 746 [2013: T€ 724].

An die Mitglieder des Aufsichtsrats wurde eine Gesamtvergütung in Höhe von T€ 16 [2013: T€ 16] gezahlt.

München, den 17. April 2015

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 2014 und der Lagebericht der Flughafen München GmbH sowie des Konzerns sind durch die zum Abschlussprüfer bestellte Deloitte & Touche GmbH geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Nach eigener Prüfung hat der Aufsichtsrat von dem Prüfungsergebnis Kenntnis genommen und keine Einwendungen erhoben.

Er billigt gem. § 52 Abs. 1 GmbHG i. V. m. § 171 Abs. 2 AktG den Jahresabschluss der Flughafen München GmbH und den Konzernabschluss. Er schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresabschluss der Flughafen München GmbH festzustellen und den Konzernabschluss zu billigen.

Den Geschäftsführern und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern spricht der Aufsichtsrat Dank und Anerkennung für die im Geschäftsjahr 2014 geleistete erfolgreiche Arbeit aus.

München, den 30.06.2015



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 2014 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 22. April 2015

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dorn
Wirtschaftsprüfer

ppa. Hehl
Wirtschaftsprüfer

/ Nachhaltige Entwicklung

- 163** Nachhaltigkeitsprogramm
- 168** Nachhaltigkeitskennzahlen
- 182** GRI-Index
- 190** Berichtsprofil
- 192** Unabhängige Prüfbescheinigung



Nachhaltigkeitsprogramm

Das Nachhaltigkeitsprogramm ist ein konzernweites Programm, das als Fahrplan für die nachhaltige Entwicklung der FMG dient. Die übergeordneten Ziele der Strategie 2025 werden im Nachhaltigkeitsprogramm in einzelnen Initiativen und Maßnahmen präzisiert.

Führungskräfte des oberen Managements verantworten die Initiativen ihres Fachbereichs, Führungskräfte des mittleren

Managements sind für die Umsetzung der zugehörigen Maßnahmen verantwortlich. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen werden qualitative und quantitative Kriterien zur Messung der Zielerreichung festgelegt. Die Ziele sind Bestandteil der leistungsorientierten Vergütung für Führungskräfte. Das Strategieteam und die Führungskräfte beurteilen gemeinsam die Effektivität und den Grad der Umsetzung der einzelnen Initiativen und Maßnahmen.

→ Unternehmensporträt und Strategie siehe Seite 21

➤ Download Umwelterklärung 2014 munich-airport.de/publikationen

Themenfelder ³⁾	Initiativen	Maßnahmen	Status 2014	Maßnahme Ende
Unternehmen und Management				
Kapazitätserweiterung im Luftverkehr Kundenzufriedenheit	Bereitstellung der Infrastruktur und der Services zur Absicherung der Verkehrsentwicklung	Betreuung des Verfahrens 3. Start- und Landebahn vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof und vor dem Bundesverwaltungsgericht zur Erreichung der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses	90 % ■■■■■■■	2015
		Optimierung Terminal 1	geplant	2020
		Kapazitätserweiterung der Gepäckförderanlage Terminal 2	75 % ■■■■■■■	2015
		Modernisierung Passagiersicherheitskontrollen im Terminal 1	fortlaufend	fortlaufend
		Durchführung von Delay-Code-Analysen (Analysen zur Feststellung der Gründe für Verspätungen im Luftverkehr)	80 % ■■■■■■■	2015
		Ausbau Vorfeld Ost	80 % ■■■■■■■	2015
		Bau des Terminal 2-Satelliten	70 % ■■■■■■■	2015
		Total Airport Management am Flughafen München	20 % ■■■■■■■	2017
Kundenzufriedenheit	Stärkung der Erlebniskomponente und Innovationsoffensive im Geschäftsfeld Commercial Activities	Erneuerung Ankunftsgepäckkreisel Terminal 1	90 % ■■■■■■■	2015
		Langfristige Weiterentwicklung der Endkundenbedürfnisorientierung entsprechend der neuen USP-Positionierung	fortlaufend	fortlaufend
		Weiterer Ausbau der Erlebniskomponente durch attraktive Veranstaltungen insbesondere im öffentlichen Bereich	100 % ■■■■■■■	2014 [abgeschlossen]
Off-Campus-Wachstum	Fortschreibung/Aktualisierung der Off-Campus-Strategie inklusive aller Teilstrategien	Einführung eines Prozesses zur Markt- und Wettbewerberanalyse für das internationale Geschäft der FMG	100 % ■■■■■■■	2014 [abgeschlossen]
		Erarbeitung des Serviceportfolios (Beratung, Management, Investment)	80 % ■■■■■■■	2015
		Erarbeitung eines Geschäftsentwicklungsplans für die internationalen Aktivitäten der FMG	20 % ■■■■■■■	2015
		Analyse und Implementierung einer nachhaltigen Organisationsstruktur für das internationale Geschäft der FMG	75 % ■■■■■■■	2015

³⁾Entspricht Themenfeldern aus der Wesentlichkeitsmatrix, siehe Seite 29

Themenfelder ³⁾	Initiativen	Maßnahmen	Status 2014	Maßnahme Ende
Vernetzung der Verkehrsträger [Seamless Travel]	Weiterentwicklung der verfügbaren technischen Infrastruktur	Konsolidierung der Indoor-Navigationsthemen (»Infogate goes mobile«, Indoor-Navi für Android/iOS etc.)	20 % ■■■■■■■■■■	2016
		Entwicklung einer mobilen Applikation hinsichtlich der neuen Erfordernisse als Vertriebskanal	90 % ■■■■■■■■■	2015
	Entwicklung eines Kommunikations- und Kooperationskonzepts	Entwicklung einer Seamless-Travel-Kooperationsstrategie zur sukzessiven Erweiterung des B-to-B-Partnernetzwerks	geplant	2015
		Entwicklung eines Seamless-Travel-Kooperationsbündnisses mit anderen Flughäfen zu einem flughafenübergreifenden Ansatz [zum Beispiel ADV/Sister Airports]	fortlaufend	fortlaufend
Vernetzung der Verkehrsträger [Seamless Travel]		Etablierung einer branchenübergreifenden Open-Innovation-Community zur gemeinsamen Weiterentwicklung des Informations-, Produkt- und Dienstleistungsangebots	fortlaufend	fortlaufend
Kundenzufriedenheit	Entwicklung eines passenden Informations-, Produkt- und Dienstleistungsangebots	Bestimmung des Informationsbedarfs von Passagieren entlang der Reisekette	geplant	2015
		Bestimmung des Produkt- und Dienstleistungsangebots für neue Vertriebskanäle entlang der Reisekette	geplant	2015
		Weiterverfolgung der laufenden einzelnen innovativen Pilotvorhaben mit Seamless-Travel-Kontext [mit Automobilherstellern, Couponing etc.]	fortlaufend	fortlaufend
Verantwortungsvolle Unternehmensführung	Weiterentwicklung des strategischen Innovationsmanagements	Entwicklung und Einführung einer Reportingsystematik für geplante und laufende Innovationen	100 % ■■■■■■■■■■	2014 (abgeschlossen)
		Förderung der Innovationskultur, Erarbeitung und Etablierung eines neuen Motivations- und Anerkennungssystems	25 % ■■■■■■■■■	2016
		Neuentwicklung von Innovationen durch Unterstützung aller Konzerneinheiten	fortlaufend	fortlaufend
		Engere Vernetzung des Innovationsmanagements mit internen und externen Stakeholdern [Konzernstrategie, Tochtergesellschaften, Verbände u. v. m.]	100 % ■■■■■■■■■■	2014 (abgeschlossen)
Mitarbeiterzufriedenheit		Ableitung, Dokumentation und Kommunikation der Lessons Learned aus Innovationsvorhaben	fortlaufend	fortlaufend
Landseitige Verkehrsanbindung	Verbesserung der Schienenverkehrsanbindung in drei Stufen [kurz-/mittel-/langfristig]	Unterstützung einer Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens an den Hauptbahnhof München	fortlaufend	fortlaufend
		Unterstützung des Projekts Neufahrner Kurve	fortlaufend	fortlaufend
		Unterstützung des Projekts Erdinger Ringschluss (Flughafen-Stadt Erding)	fortlaufend	fortlaufend
		Unterstützung des Projekts Walpertskirchener Spange	fortlaufend	fortlaufend
		Unterstützung des Projekts ABS 38 München-Mühl Dorf-Freilassing	fortlaufend	fortlaufend
		Unterstützung des Projekts zweite Stammstrecke in München	fortlaufend	fortlaufend
Landseitige Verkehrsanbindung	Optimierung des Endkundenangebots bei »Services und Parken« in Bezug auf landseitige Mobilitätsangebote	Integration der strategischen landseitigen Verkehrskonzepte und -produkte [Schiene, Fernbusse, Car-Sharing] in die langfristigen Parkbedarfskonzepte	50 % ■■■■■■■■■	2015
Kundenzufriedenheit		Umsetzung der entwickelten Vertriebs- und Marketingstrategie für Mobilitätsdienstleistungen	geplant	2016
Verantwortungsvolle Unternehmensführung	Implementierung und Optimierung des Compliance-Managements	Optimierung Compliance-Management-System [CMS]	fortlaufend	fortlaufend
		Interne Evaluierung der Compliance-Management-Systeme der Tochtergesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung	100 % ■■■■■■■■■■	2014 (abgeschlossen)
		Feinkonzeption der Schulungen	100 % ■■■■■■■■■■	2014 (abgeschlossen)
	Weiterentwicklung Strategie und Nachhaltigkeitsmanagement	Durchführung der Schulungen	fortlaufend	fortlaufend
		Finalisierung der Konzernstrategie 2025 [szenarienbasierte Weiterentwicklung der Strategie für den Zeitraum 2015 – 2025]	95 % ■■■■■■■■■	2015
Chancengleichheit und kulturelle Vielfalt		Übersetzung des IIRC-Wertschöpfungsmodells auf die konzerninterne Wertschöpfungslogik	10 % ■■■■■■■■■	2016
		Erarbeitung einer Grundsatzposition zum Thema Chancengleichheit und Diversity	50 % ■■■■■■■■■	2015

Themenfelder ¹⁾	Initiativen	Maßnahmen	Status 2014	Maßnahme Ende
Kundenzufriedenheit	Verantwortungsvolle Unternehmensführung	Entwicklung eines Awareness-Konzepts zur Erhöhung der Kundenorientierung und Servicekultur	100% ■■■■■■■■■■	2014 (abgeschlossen)
		Einführung eines Portfoliomanagements der Projekte im Programm Servicequalität	100% ■■■■■■■■■■	2014 (abgeschlossen)
		Weiterentwicklung, Betrieb, Monitoring und Koordination der konzernweiten Qualitätsmanagementsysteme (ASQ, Beschwerdemanagement etc.)	fortlaufend	fortlaufend
		Fortführung und Weiterentwicklung Qualitäts- und Serviceoffensive [5-Star-Programm]	fortlaufend	fortlaufend
Immobilienentwicklung	Bedarfsorientierte und wirtschaftliche Entwicklung der Immobilie Flughafen	Erweiterung des Fünf-Sterne-Airport-Hotels (Hilton) in der AirSite Center	30% ■■■■■■■■■■	2015
Umwelt und Klimaschutz²⁾				
Lärmschutzmaßnahmen und Reduzierung von Lärmemissionen	Verantwortung für Belastung aus dem Luftverkehr übernehmen	Überarbeitung der lärmabhängigen Start-/Landeentgelte	80% ■■■■■■■■■■	2015
		Konzeption und Weiterentwicklung einer Lärmschutzstrategie [aktiver Schallschutz, Flugverfahren, zum Beispiel CDA, Flugrouten, Landeentgelte, passiver Schallschutz, Lärmschutzprogramme]	fortlaufend	fortlaufend
		Umsetzung der Lärmschutzstrategie und Weiterentwicklung innovativer Lärmschutzkomponenten [Maßnahmen des aktiven Schallschutzes]	fortlaufend	fortlaufend
Reduzierung von Treibhausgasemissionen [CO ₂] und Luftschadstoffen		Einführung der Pre-Conditioned-Air-Anlagen	65% ■■■■■■■■■■	2015
Schonender Umgang mit Ressourcen	Green IT	Kontinuierliche Integration neuer Maßnahmen in das Green-IT-Umsetzungsprogramm	fortlaufend	fortlaufend
		Senkung des Energieverbrauchs pro Gigabyte der Stagesysteme durch Einsatz neuester Technologien	fortlaufend	fortlaufend
		Kontinuierliche Beschaffung von neuem IT-Equipment mit laufend verschärften Anforderungen, Inklusion neuester Energy-Star- oder TCO-Anforderungskataloge, Höhergewichtung energiesparender Geräte bei der Produktauswahl zur Erreichung eines kontinuierlich sinkenden Verbrauchs	fortlaufend	fortlaufend
		Umsetzung Maßnahmen aus dem »Öffentlichkeitskonzept Umwelt« [zum Beispiel Umweltauren, Broschürenreihe zu wichtigen Umweltthemen]	fortlaufend	fortlaufend
Biodiversität		Entwicklung von Umweltschutzstrategien für ausgewählte Bereiche [zum Beispiel Naturschutz, Artenschutz, Lufthygiene, Klimaschutz, Gewässerschutz, Bodenschutz]	fortlaufend	fortlaufend
Schonender Umgang mit Ressourcen	Etablierung und Weiterentwicklung			
Schonender Umgang mit Ressourcen	Umweltmanagement	Airport Carbon Accreditation durch das Airports Council International (ACI) [Beibehaltung des »Level 3 – Optimization«, eines Gütesiegels für erfolgreiche CO ₂ -Reduzierung]	fortlaufend	fortlaufend
Reduzierung von Treibhausgasemissionen [CO ₂] und Luftschadstoffen				
Nachhaltiges Bauen	Umsetzung energieeffizientes und nachhaltiges Bauen	Integration von Nachhaltigkeitskriterien in die Ausbau- sowie Umbauplanung in Anlehnung an die Kriterien der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB)	100% ■■■■■■■■■■	2014 (abgeschlossen)
		Zertifizierung ausgewählter Gebäude nach den Standards der DGNB	fortlaufend	fortlaufend
Reduzierung von Treibhausgasemissionen [CO ₂] und Luftschadstoffen	Reduktion von Treibhausgasemissionen	Weiterentwicklung des Konzepts zur CO ₂ -Reduktion [Identifizierung von CO ₂ -Reduktionsmaßnahmen zur Erreichung des festgelegten Teilziels bis Ende 2014 für das CO ₂ -neutrale Wachstum bis 2020]	100% ■■■■■■■■■■	2014 (abgeschlossen)
		Umsetzung und Monitoring der CO ₂ -Reduktionsmaßnahmen [Erfassung aller CO ₂ -Einsparmaßnahmen in der Datenbank, Optimierung Beleuchtung, Optimierung Lüftung etc.]	80% ■■■■■■■■■■	2015

¹⁾Entspricht Themenfeldern aus der Wesentlichkeitsmatrix, siehe Seite 29

²⁾Für die Perspektive »Umwelt und Klimaschutz« wird im Rahmen des Umweltmanagementsystems nach EMAS-VO und DIN EN ISO 14001 zusätzlich ein detailliertes Umweltprogramm in der jährlichen Umwelterklärung veröffentlicht.

Themenfelder ³⁾	Initiativen	Maßnahmen	Status 2014	Maßnahme Ende	
Reduzierung von Treibhausgasemissionen (CO ₂) und Luftschadstoffen	Einsatz regenerativer Energie	Beschaffung von Wasserkraft aus den Uppenbornwerken	20 % ■■■■■■■■■■	2015	
		Realisierung zweite Einspeisung zur möglichen Abnahme von Wasserkraft	100 % ■■■■■■■■■■	2014 [abgeschlossen]	
	Energiekonzept 2030	Fertigstellung 1. Bauabschnitt des Energiekonzepts (Ersatz- und Kapazitätserweiterung des Blockheizkraftwerks, Energiezentrale Ost)	80 % ■■■■■■■■■■	2016	
		Umsetzung Stromsparprogramm	80 % ■■■■■■■■■■	2015	
		Weitere Maßnahmen zur Effizienzerhöhung im Bestand	fortlaufend	fortlaufend	
	Schonender Umgang mit Ressourcen	Umweltfreundlicher Pkw-Verkehr am Flughafen München mit Fokus auf E-Mobility	Planung zur erstmaligen Ausrüstung von Ladestationen für die Fahrzeugpools	100 % ■■■■■■■■■■	2014 [abgeschlossen]
			FMG-interner Einsatz von Elektrofahrzeugen und damit Test von Infrastruktur, Messung und Abrechnung	85 % ■■■■■■■■■■	2016
		Konzept zur Abrechnung von Ladevorgängen, Abstimmung von überregionalen Standards	100 % ■■■■■■■■■■	2014 [abgeschlossen]	
		Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs der Fahrzeugflotte und Einsatz alternativer Antriebstechnologien [allgemeine Treibstoffreduzierung Benzin, Diesel]	fortlaufend	fortlaufend	
	Schonender Umgang mit Ressourcen	Ressourcenschonung durch Recycling- und Prozessoptimierung	Verbesserung des Recyclingprozesses für die Flugzeugenteisungsmittel	fortlaufend	fortlaufend
Installierung eines zentralen Zählermanagements (Smart-Meter-Konzept, zentrale Erfassung der Energieflüsse)			fortlaufend	fortlaufend	
Reduzierung von Enteisungsmittelverlusten durch Verfrachtung (Bau von Bodenfilteranlagen im Bereich des Startbahnkopfes Nord-West)			100 % ■■■■■■■■■■	2014 [abgeschlossen]	
Brauchwassernutzung zur Kühlung der Kältemaschinen für Energiezentrale Ost			85 % ■■■■■■■■■■	2016	
Mitarbeiter und Arbeitswelt					
Mitarbeiterzufriedenheit	Arbeitgeberattraktivität intern und extern steigern	Umsetzung Employer Branding und Arbeitgebermarke	75 % ■■■■■■■■■■	2015	
		Durchführung des INQA-Audits (Initiative Neue Qualität der Arbeit) »Zukunftsfähige Unternehmenskultur«	50 % ■■■■■■■■■■	2016	
		Umsetzung des Onboarding-Konzepts	100 % ■■■■■■■■■■	2014 [abgeschlossen]	
		Anpassung der Vergütungssysteme an künftige Anforderungen	50 % ■■■■■■■■■■	2015	
		Betreuung und Steuerung des Folgeprozesses der Mitarbeiterbefragung	100 % ■■■■■■■■■■	2014 [abgeschlossen]	
		Neukonzeption und Relaunch der Karrierewebsite	25 % ■■■■■■■■■■	2015	
Ausbildung und Mitarbeitergewinnung	Mitarbeiterbedarf qualitativ und quantitativ decken	Anpassung Ausbildungsportfolio	75 % ■■■■■■■■■■	2016	
		Professionalisierung dezentrales Ausbildungsbeauftragten-System zur Qualitätssicherung	100 % ■■■■■■■■■■	2014 [abgeschlossen]	
		Deckung Personalbedarf Satellit für FMG und Töchter sicherstellen	10 % ■■■■■■■■■■	2016	
		Unterstützung des internationalen Geschäfts durch personalorganisatorische Maßnahmen	fortlaufend	fortlaufend	
		Konzeption Talentmanagement	10 % ■■■■■■■■■■	2016	

Themenfelder ¹⁾	Initiativen	Maßnahmen	Status 2014	Maßnahme Ende
Gesundheitsmanagement und Arbeitssicherheit	Verantwortungsvolle Unternehmensführung	Umsetzung Gesamtkonzept betriebliches Gesundheitsmanagement für gesundheitlich eingeschränkte Mitarbeiter	50 % ■■■■■■■■■■	2015
		Umsetzung des Konzernrahmenvertrags Arbeitsmedizin	100 % ■■■■■■■■■■	2014 [abgeschlossen]
		Aufbau und Qualitätssicherung der Beratungsstelle für Mitarbeiter mit psychosozialen Problemstellungen	100 % ■■■■■■■■■■	2014 [abgeschlossen]
		Einführung Muskel-Skelett-Programm	10 % ■■■■■■■■■■	2015
Effizienz und Beschäftigungsfähigkeit steigern	Verantwortungsvolle Unternehmensführung	Umsetzung Beschaffungsprozess Büroarbeitsmittel	100 % ■■■■■■■■■■	2014 [abgeschlossen]
		Ausweitung der Human-Resources-Rolle bei der Konzernintegration (Intensivierung der Betreuung der Tochtergesellschaften)	90 % ■■■■■■■■■■	2015
		Einführung eines einheitlichen Bewerbermanagementsystems	100 % ■■■■■■■■■■	2014 [abgeschlossen]
		Intensivierung der Human-Resources-IT	50 % ■■■■■■■■■■	2015
		Optimierung und Implementierung des Personalauswahlprozesses	100 % ■■■■■■■■■■	2014 [abgeschlossen]
		Aufbau eines konzernweiten Organisationsmanagements	50 % ■■■■■■■■■■	2015
Weiterbildung und Kompetenzmanagement	Exzellente Führung sicherstellen	Erarbeitung und Umsetzung Richtlinienmanagement	50 % ■■■■■■■■■■	2015
		Implementierung, Kommunikation und Weiterentwicklung eines Standardvorgehens für Reorganisationsprozesse	80 % ■■■■■■■■■■	2015
		Entwicklung und Durchführung von Leadership-Excellence-Kurzmodulen zum Thema betriebliches Gesundheitsmanagement	100 % ■■■■■■■■■■	2014 [abgeschlossen]
		Entwicklung und Umsetzung Gesamtkonzept für Führungskräfteentwicklung	50 % ■■■■■■■■■■	2015
		Entwicklungsberatung für Führungskräfte und Mitarbeiter	20 % ■■■■■■■■■■	2015
Umsetzung Mitarbeitergespräche	60 % ■■■■■■■■■■	2015		
Dialog und gesellschaftliche Verantwortung				
Kommunikation mit gesellschaftlichen Anspruchsgruppen	Fortführung Kommunikations-schwerpunkt Nachhaltigkeit	Koordination 4-Liter-Kampagne BDL	100 % ■■■■■■■■■■	2014 [abgeschlossen]
		Pressearbeit zur Verdeutlichung der Nachhaltigkeitsstrategie	fortlaufend	fortlaufend
	Optimierung/Verstärkung der externen Kommunikation	Fortführung der verstärkten Öffentlichkeitsarbeit in München	60 % ■■■■■■■■■■	2018
		Partielle Neugestaltung Besucherpark	50 % ■■■■■■■■■■	2015
	Erhalt und Intensivierung des regionalen Dialogs durch regelmäßigen Austausch mit den Anspruchsgruppen	Informationsveranstaltungen für Verbände und Interessenvertreter	fortlaufend	fortlaufend
		Zusammenarbeit mit Nachbarn und Partnern im direkten Umfeld	fortlaufend	fortlaufend
		Vorbereitung und Durchführung des Regionalemphangs	fortlaufend	fortlaufend
Festigung kommunalpolitische Verankerung	Dialog mit kommunalen und politischen Vertretern der Flughafenregion	fortlaufend	fortlaufend	
	Zusammenarbeit mit regionalen Partnern und Lieferanten	Information/Kommunikation für Lieferanten/Dienstleister [Erstellung von Informationsflyern für potenzielle Lieferanten und Dienstleister aus der Region]	fortlaufend	fortlaufend
Transparenz hinsichtlich der bestehenden Liefer- und Leistungsbeziehungen in der Region		fortlaufend	fortlaufend	
Transparenz hinsichtlich der bestehenden Liefer- und Leistungsbeziehungen [Erhebung und Veröffentlichung der FMG-Umsätze in der Region]	Regionales Engagement	Übernahme von gesellschaftlicher Verantwortung im Non-Profit-Sektor in den Bereichen Sport, Soziales, Kultur und Bildung	fortlaufend	fortlaufend
		Weiterführung bestehender Sponsoringvereinbarungen und Prüfung neuer Projektanfragen auf Basis der FMG-Sponsoringgrundsätze und intensiver Dialog mit den Sponsoringpartnern	fortlaufend	fortlaufend

¹⁾Entspricht Themenfeldern aus der Wesentlichkeitsmatrix, siehe Seite 29

Nachhaltigkeitskennzahlen

G4-EC1 / Wertschöpfung Ermittlung

Konzern	2014 IFRS	2013 IFRS	2012 IFRS
	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Umsatzerlöse	1.200,1	1.184,4	1.186,8
Sonstige Erträge	54,6	46,7	64,4
Gesamtleistung	1.254,7	1.231,1	1.251,2
./. Sachaufwendungen	-401,0	-413,1	-402,7
./. Abschreibungen	-212,2	-208,9	-235,3
= Wertschöpfung	641,5	609,1	613,2

Die Wertschöpfungsrechnung stellt die Differenz zwischen der vom Unternehmen erbrachten Leistung und dem Wert der benötigten Vorleistungen dar. In der Verteilungsrechnung werden die Anteile der am Wertschöpfungsprozess Beteiligten – Mitarbeiter, öffentliche Hand, Darlehensgeber – ausgewiesen.

G4-EC1 / Wertschöpfung Verteilung

Konzern	2014 IFRS	2013 IFRS	2012 IFRS
	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Mitarbeiter	374,3	348,4	333,6
Darlehensgeber (saldiert)	101,1	107,1	114,2
Öffentliche Hand	66,0	55,0	70,0
Flughafen München Konzern	100,1	98,6	95,3
= Wertschöpfung	641,5	609,1	613,2

Die Leistungen der FMG an die öffentliche Hand beinhalten Steuern. Die Zinsen für die Gesellschafterdarlehen sind unter der Empfängergruppe Darlehensgeber enthalten. Die sonstigen Erträge beinhalten sonstige Erträge aus at equity bewerteten Unternehmen. Die Sachaufwendungen beinhalten den Materialaufwand und die sonstigen Aufwendungen.

G4-A01, G4-A02, G4-A03 / Verkehrszahlen Luftfahrt

	2014	2013	2012
Passagieraufkommen gesamt	39.716.877	38.689.954	38.378.619
Nicht-gewerblicher Verkehr ¹⁾	16.362	17.310	18.015
Summe gewerblicher Verkehr ¹⁾	39.700.515	38.672.644	38.360.604
Linien- und Charterverkehr	39.679.338	38.650.732	38.335.908
Sonstiger gewerblicher Verkehr ¹⁾	21.177	21.912	24.696
Flugzeugbewegungen gesamt	376.678	381.951	398.039
Allgemeine Luftfahrt (nicht-gewerblich) ¹⁾	9.079	9.941	10.056
Summe gewerblicher Verkehr ¹⁾	367.599	372.010	387.983
Linien- und Charterverkehr	357.295	361.779	376.889
Allgemeine Luftfahrt (gewerblich) ¹⁾	10.304	10.231	11.094
Sitzplatzauslastung in %	75,9	75,2	74,5
Cargo-Umschlag			
Geflogene Fracht und Luftpost (t)	309.361	287.809	290.301
Verkehrseinheiten [VE] gesamt	42.702.844	41.449.342	41.138.118

¹⁾Begriffsdefinitionen siehe Statistischer Jahresbericht 2014, S. 42/43

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

➔ Glossar

G4-A01 / Passagierzahlen (nur gewerblicher Verkehr)

	2014			2013		
	Gesamt	Inland	International	Gesamt	Inland	International
Summe gewerblicher Verkehr	39.700.515	9.356.210	30.344.305	38.672.644	9.379.605	29.293.039
Ankunft	19.832.302	4.660.409	15.171.893	19.296.481	4.659.092	14.637.389
Abflug	19.760.723	4.684.878	15.075.845	19.257.666	4.706.653	14.551.013
Transitpassagiere ¹⁾ – gewerblich	107.490	10.923	96.567	118.497	13.860	104.637
Anzahl O&D-Passagiere ²⁾ in Mio.	25,0	-	-	23,5	-	-
Anzahl Umsteiger in Mio.	14,7	-	-	15,0	-	-
Umsteigeranteil in % ³⁾	37	-	-	39	-	-

¹⁾Transitpassagiere sind Passagiere, die am Flughafen ankommen und ihre Reise mit demselben Flugzeug fortsetzen.
Transitpassagiere werden nur bei 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.

G4-A02 / Flugbewegungen¹⁾

	2014			2013		
	Gesamt	Ankunft	Abflug	Gesamt	Ankunft	Abflug
Passagierflüge Linie/Charter	353.326	176.548	176.778	358.019	178.859	179.160
Inland	85.934	42.957	42.977	88.634	44.227	44.407
International	267.392	133.591	133.801	269.385	134.632	134.753
Frachtflüge Linie/Charter	3.507	1.734	1.773	3.298	1.639	1.659
Inland	1.426	761	665	1.309	754	555
International	2.081	973	1.108	1.989	885	1.104
Postflüge Linie/Charter	462	230	232	462	231	231
Inland	462	230	232	462	231	231
International	-	-	-	-	-	-
Allgemeine Luftfahrt	19.383	9.826	9.557	20.172	10.244	9.928
Inland	8.381	4.219	4.162	9.085	4.694	4.391
International	11.002	5.607	5.395	11.087	5.550	5.537
Summe	376.678	188.338	188.340	381.951	190.973	190.978

¹⁾Militärflüge werden nicht erhoben.

G4-A03 / Frachttonnage (gewerblicher Umschlag)

	2014			2013		
	Fracht-umschlag	Ankommende Fracht	Abfliegende Fracht	Fracht-umschlag	Ankommende Fracht	Abfliegende Fracht
in t						
Reine Frachtflüge	42.264	15.179	27.085	34.459	14.408	20.051
Beiladefracht auf Passagiermaschinen	249.211	103.763	145.447	235.521	99.526	135.995
Summe nach Flügen	291.475	118.942	172.533	269.980	113.934	156.046

➤ Web
Detaillierte Angaben zu den Nachtflugbewegungen in den monatlichen Immissionsberichten:
www.munich-airport.de/immissionen

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

G4-S01 / Spenden und Sponsoring¹⁾

Konzern	2014	2013	2012
Anteil am Gesamtetat in %			
Sport	36	33	32
Soziales	31	35	29
Bildung	13	15	13
Kultur	20	17	26

¹⁾Das jährliche Sponsoring-Budget ist an den Außenumsatz der FMG gekoppelt.

G4-10, G4-LA12 / Anzahl der Mitarbeiter

Konzern	2014						2013		2012	
	Frauen	Anteil in % ³⁾	Männer	Anteil in % ³⁾	Gesamt	Anteil in % ³⁾	Gesamt	Anteil in % ³⁾	Gesamt	Anteil in % ³⁾
Gesamtbeschäftigte³⁾	2.622	34,52	4.973	65,48	7.595	100	7.358	100	7.197	100
Voll- und Teilzeitmitarbeiter³⁾										
Vollzeit	1.711	22,53	4.427	58,29	6.138	80,82	5.930	80,59	5.810	80,73
Teilzeit	911	11,99	546	7,19	1.457	19,18	1.428	19,41	1.387	19,27
Arbeitsverträge³⁾										
Befristet	507	6,68	563	7,41	1.070	14,09	1.001	13,60	949	13,19
Unbefristet	2.115	27,85	4.410	58,06	6.525	85,91	6.357	86,40	6.248	86,81
Weitere Beschäftigte	294		702		996		982		1.087	
Azubis	153	-	113	-	266	-	266	-	246	-
Praktikanten	23	-	18	-	41	-	36	-	27	-
Leiharbeiternehmer	14	-	382	-	396	-	365	-	444	-
Geringfügig Beschäftigte	104	-	189	-	293	-	315	-	370	-
Summe Gesamtbeschäftigte inkl. weiterer Beschäftigter des Flughafens München Konzerns	2.916		5.675		8.591		8.340		8.284	
Erwerbstätige am Flughafen-Campus³⁾					32.250		32.250		32.250	

FMG	2014						2013		2012	
	Frauen	Anteil in % ³⁾	Männer	Anteil in % ³⁾	Gesamt	Anteil in % ³⁾	Gesamt	Anteil in % ³⁾	Gesamt	Anteil in % ³⁾
Gesamtbeschäftigte³⁾	849	20,89	3.216	79,11	4.065	100	4.003	100	4.011	100
Voll- und Teilzeitmitarbeiter³⁾										
Vollzeit	572	14,07	2.927	72,00	3.499	86,08	3.410	85,19	3.425	85,39
Teilzeit	277	6,81	289	7,11	566	13,92	593	14,81	586	14,61
Arbeitsverträge³⁾										
Befristet	18	0,44	64	1,57	82	2,02	93	2,32	109	2,72
Unbefristet	831	20,44	3.152	77,54	3.983	97,98	3.910	97,68	3.902	97,28
Weitere Beschäftigte	104		111		215		221		203	
Azubis	77	-	67	-	144	-	150	-	138	-
Praktikanten	20	-	13	-	33	-	31	-	22	-
Leiharbeiternehmer	0	-	1	-	1	-	0	-	0	-
Geringfügig Beschäftigte	7	-	30	-	37	-	40	-	43	-
Summe Gesamtbeschäftigte inkl. weiterer Beschäftigter der FMG	953		3.327		4.280		4.224		4.214	

³⁾Stichtag 31.12.: ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiternehmer und ohne Praktikanten

²⁾Schließt alle am Flughafen München ansässigen Unternehmen ein. Daten basieren auf der Arbeitsstättenerhebung 2012.

Die Arbeitsstättenerhebung wird im Dreijahresrhythmus durchgeführt.

¹⁾Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach³⁾.

G4-11 / Mitarbeiter mit Tarifverträgen

	2014		2013		2012	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Mitarbeiter mit Tarifverträgen gesamt	7.673	4.147	7.430	4.090	7.171	4.046
Anteil der Gesamtbelegschaft in % ¹⁾	89,31	96,89	89,09	96,83	86,56	96,01

¹⁾Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Summe der Gesamtbeschäftigten inklusive weiterer Beschäftigter.

G4-LA12 / Altersstruktur, Gender

Konzern	2014						2013		2012	
	Frauen	Anteil in % ²⁾	Männer	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Altersstruktur Mitarbeiter¹⁾										
Unter 30 Jahren	568	7,48	558	7,35	1.126	14,83	1.167	15,86	1.165	16,19
30 bis 50 Jahre	1.441	18,97	2.727	35,91	4.168	54,88	4.200	57,08	4.062	56,44
Über 50 Jahre	613	8,07	1.688	22,23	2.301	30,30	1.991	27,06	1.970	27,37
Gesamt	2.622	34,52	4.973	65,48	7.595	100	7.358	100	7.197	100

FMG	2014						2013		2012	
	Frauen	Anteil in % ²⁾	Männer	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Altersstruktur Mitarbeiter¹⁾										
Unter 30 Jahren	187	4,60	170	4,18	357	8,78	330	8,24	341	8,50
30 bis 50 Jahre	508	12,50	1.800	44,28	2.308	56,78	2.344	58,56	2.270	56,59
Über 50 Jahre	154	3,79	1.246	30,65	1.400	34,44	1.329	33,20	1.400	34,90
Gesamt	849	20,89	3.216	79,11	4.065	100	4.003	100	4.011	100

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

²⁾Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach¹⁾.

G4-LA12 / Führungskräfte

Konzern	2014			2013			2012			FMG	2014			2013			2012		
		Anteil in %		Anteil in %		Anteil in %		Anteil in %			Anteil in %		Anteil in %		Anteil in %		Anteil in %		
Führungskräfte gesamt	637	8,39²⁾	621	8,44²⁾	564	7,84²⁾	391	9,62²⁾	377	9,42²⁾	373	9,30²⁾							
Frauen	158	2,08 ²⁾	149	2,03 ²⁾	114	1,58 ²⁾	54	1,33 ²⁾	44	1,10 ²⁾	45	1,12 ²⁾							
Männer	479	6,31 ²⁾	472	6,41 ²⁾	450	6,25 ²⁾	337	8,29 ²⁾	333	8,32 ²⁾	328	8,18 ²⁾							
Altersstruktur Führungskräfte							Altersstruktur Führungskräfte												
Unter 30 Jahren	28	4,40 ²⁾	26	4,19 ²⁾	22	3,90 ²⁾	5	1,28 ²⁾	7	1,86 ²⁾	7	1,88 ²⁾							
30 bis 50 Jahre	351	55,10 ²⁾	349	56,20 ²⁾	313	55,50 ²⁾	201	51,41 ²⁾	196	51,99 ²⁾	182	48,79 ²⁾							
Über 50 Jahre	258	40,50 ²⁾	246	39,61 ²⁾	229	40,60 ²⁾	185	47,31 ²⁾	174	46,15 ²⁾	184	49,33 ²⁾							

¹⁾Stichtag 31.12.: Anteil der Führungskräfte (bis 4. Führungsebene) an der Gesamtzahl der Beschäftigten

²⁾Anteil der Führungskräfte im Verhältnis zu deren Gesamtzahl

G4-LA3 / Inanspruchnahme von Elternzeit¹⁾

Konzern	2014			2013	2012	FMG	2014			2013	2012
	Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt		Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt
Inanspruchnahme Elternzeit	71	69	140	147	193	Inanspruchnahme Elternzeit	25	44	69	54	87
Inanspruchnahme Elternteilzeit	10	0	10	28	19	Inanspruchnahme Elternteilzeit	6	0	6	21	11

¹⁾Zahl der Beschäftigten, die ihre Elternzeit im betreffenden Jahr angetreten haben. Daten ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiternehmer und ohne Praktikanten

G4-LA1 / Mitarbeiterfluktuation¹⁾

Konzern	2014				2013		2012	
	Einstellungen	Anteil in % ²⁾	Austritte	Anteil in % ²⁾	Einstellungen	Austritte	Einstellungen	Austritte
Einstellungen und Austritte nach Altersklassen								
Unter 30 Jahren	478	51,45	303	39,05	468	300	509	339
30 bis 50 Jahre	370	39,83	284	36,60	322	240	395	263
Über 50 Jahre	81	8,72	189	24,36	69	128	74	133
Gesamt	929	100	776	100	859	668	978	735
Einstellungen und Austritte nach Geschlecht								
Männlich	499	53,71	433	55,80	459	373	536	386
Weiblich	430	46,29	343	44,20	400	295	442	349

FMG	2014				2013		2012	
	Einstellungen	Anteil in % ²⁾	Austritte	Anteil in % ²⁾	Einstellungen	Austritte	Einstellungen	Austritte
Einstellungen und Austritte nach Altersklassen								
Unter 30 Jahren	85	45,70	43	22,40	89	53	114	60
30 bis 50 Jahre	92	49,46	45	23,44	69	55	74	58
Über 50 Jahre	9	4,84	104	54,17	9	74	6	72
Gesamt	186	100	192	100	167	182	194	190
Einstellungen und Austritte nach Geschlecht								
Männlich	118	63,44	155	80,73	109	139	121	143
Weiblich	68	36,56	37	19,27	58	43	73	47

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

²⁾Alle Prozentsätze beziehen sich jeweils auf die Gesamtzahl der Eintritte bzw. Austritte der Beschäftigten nach¹⁾.

G4-LA1 / Fluktuationsquote¹⁾

in %	2014		2013		2012	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Fluktuationsquote	9,86	4,61	9,15	4,41	8,66	4,60

¹⁾Die Fluktuationsquote spiegelt das Verhältnis der Austritte zu den Beschäftigten (inklusive Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiternehmer und ohne Praktikanten) zum 31. Dezember im jeweiligen Jahr wider.

G4-LA9 / Durchschnittliche Weiterbildungsstundenanzahl^{1),2)}

	2014		2013		2012	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Anzahl der durchschnittlichen Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter	13,97	10,20	12,45	7,93	12,94	12,94
Pro männlichem Mitarbeiter	15,01	11,00	12,85	8,56	- ³⁾	14,33
Pro weiblicher Mitarbeiterin	12,15	7,26	9,59	5,41	- ³⁾	9,16
Pro Führungskraft ⁴⁾	10,59	8,03	15,15	11,70	- ³⁾	18,30
Pro Mitarbeiter [ohne Führungsverantwortung]	18,09	10,47	15,58	7,54	- ³⁾	11,94

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

²⁾Fortbildungs-, Schulungs- und Seminarstunden, Durchschnitt pro Beschäftigten, nur Beschäftigte nach ¹⁾; exklusive Luftsicherheitsschulung

³⁾Daten noch nicht im vollen Umfang erhoben

⁴⁾Führungskräfte der 2. bis 4. Führungsebene

G4-LA6 / Arbeitssicherheit und Gesundheit

Konzern ¹⁾	2014	2013	2012	FMG ¹⁾	2014	2013	2012
Gesamt				Gesamt			
Unfallstatistik²⁾				Unfallstatistik²⁾			
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	177	231	219	Meldepflichtige Arbeitsunfälle	78	105	106
Dadurch Ausfalltage	4.443	4.703	3.064	Dadurch Ausfalltage	2.533	2.455	1.620
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0	Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0
1.000-Mann-Quote ³⁾	24,82	33,19 ⁴⁾	33,96 ⁴⁾	1.000-Mann-Quote ³⁾	20,73	28,55 ⁴⁾	29,20 ⁴⁾

Mitarbeiter in der Bodenabfertigung⁵⁾

Konzern	2014	2013	2012
Gesamt			
Unfallstatistik²⁾			
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	89	113	102
Dadurch Ausfalltage	2.791	2.900	1.761
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0
1.000-Mann-Quote ³⁾	49,88	62,71	56,40

Ein Schwerpunkt der Arbeitssicherheitsmaßnahmen liegt beim Flughafen München auf dem Bereich Flugzeugabfertigung am Boden. Daher wird im Bericht 2014 erstmals neben den FMG- und Konzern-Zahlen eine zusätzliche Unfallstatistik für Mitarbeiter, die in der Flugzeugabfertigung tätig sind, veröffentlicht.

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⁾Tatsächlich geleistete Mitarbeiterkapazitäten [MAK] im Jahresdurchschnitt 2014 x 1.000 / Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach ¹⁾ und weitere Beschäftigte im jeweiligen Jahr.

⁴⁾Die Berechnungsweise der 1.000-Mann-Quote wurde für eine bessere externe Vergleichbarkeit im Jahr 2014 umgestellt. Aufgrund der geänderten Berechnungsweise stimmen die hier dargestellten Werte für die Jahre 2012 und 2013 nicht mit den veröffentlichten Zahlen aus den Vorjahresberichten überein.

⁵⁾Mitarbeiter in der Bodenabfertigung mit Betriebszugehörigkeit FMG, Beschäftigte der AeroGround sowie bei AeroGround beschäftigte Leiharbeitnehmer

G4-LA6 / Krankenstand

Konzern	2014			2013	2012	FMG	2014			2013	2012
	Frauen ²⁾	Männer ²⁾	Gesamt				Frauen	Männer	Gesamt		
Anzeige von Berufskrankheiten ¹⁾	0	7	7	9	4	Anzeige von Berufskrankheiten ¹⁾	0	6	6	7	4
Krankheitsquote in % ²⁾	5,81	7,20	6,74	5,51	7,06	Krankheitsquote in % ²⁾	4,38	7,67	7,03	7,42	7,41

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

²⁾Krankstunden gemessen an den zu leistenden Sollstunden, inklusive Reha, Kur, Heilverfahren etc. Bezieht sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach ¹⁾

³⁾Daten exklusive CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH

G4-LA12 / Beschäftigung behinderter Mitarbeiter¹⁾

Konzern	2014	2013	2012	FMG	2014	2013	2012
	Gesamt	Gesamt	Gesamt		Gesamt	Gesamt	Gesamt
Anzahl beschäftigter Mitarbeiter mit Einschränkung	634	585	570	Anzahl beschäftigter Mitarbeiter mit Einschränkung	481	467	459
Schwerbehindertenquote in %	8,35	7,96	7,93	Schwerbehindertenquote in %	11,83	11,67	11,12

¹⁾Anzahl Gesamtbeschäftigte mit Einschränkungen gemäß Sozialgesetzbuch IX

G4-LA12 / Nationalitäten¹⁾

Konzern	2014				2013		2012	
	Frauen	Männer	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Verteilung nach Nationalitäten (gesamt)			7.861	100	7.624	100	7.444	100
Deutsche Staatsangehörigkeit	2.315	4.224	6.539	83,18	6.406	84,02	6.310	84,77
Ausländische Staatsangehörigkeit	460	862	1.322	16,82	1.218	15,98	1.134	15,23
Verteilung ausländische Nationalitäten								
Türkei	41	371	412	5,24	415	5,44	428	5,75
Österreich	20	38	58	0,74	57	0,75	61	0,82
Italien	24	67	91	1,16	84	1,10	75	1,01
Griechenland	18	31	49	0,62	48	0,63	36	0,48
Kosovo	9	30	39	0,50	40	0,52	36	0,48
Rumänien ³⁾	31	22	53	0,67	33	0,43	-	-
Bulgarien ³⁾	12	9	21	0,27	14	0,18	-	-
Bosnien-Herzegowina	4	11	15	0,19	15	0,20	19	0,26
Amerika	3	8	11	0,14	10	0,13	17	0,23
Großbritannien	8	14	22	0,28	21	0,28	17	0,23
Afrika	17	31	48	0,61	48	0,63	51	0,69
Andere Nationalität	273	230	503	6,40	433	5,68	394	5,29

FMG	2014				2013		2012	
	Frauen	Männer	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Verteilung nach Nationalitäten (gesamt)			4.209	100	4.153	100	4.149	100
Deutsche Staatsangehörigkeit	876	2.879	3.755	89,21	3.689	88,83	3.678	88,65
Ausländische Staatsangehörigkeit	50	404	454	10,79	464	11,17	471	11,35
Verteilung ausländische Nationalitäten								
Türkei	1	271	272	6,46	287	6,91	296	7,13
Österreich	6	22	28	0,67	29	0,70	30	0,72
Italien	7	22	29	0,69	30	0,72	30	0,72
Griechenland	3	13	16	0,38	15	0,36	15	0,36
Kosovo	0	11	11	0,26	10	0,24	11	0,27
Rumänien ³⁾	0	0	0	0,00	0	0,00	-	-
Bulgarien ³⁾	2	2	4	0,10	3	0,07	-	-
Bosnien-Herzegowina	0	6	6	0,14	6	0,14	6	0,14
Amerika	2	4	6	0,14	6	0,14	6	0,14
Großbritannien	1	4	5	0,12	5	0,12	5	0,12
Afrika	0	12	12	0,29	9	0,22	9	0,22
Andere Nationalität	28	37	65	1,54	64	1,54	63	1,52

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

²⁾Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach ¹⁾.

³⁾Länder 2013 neu in Erhebung aufgenommen

G4-10, G4-LA1 / Wohnsitz der Beschäftigten^{1),2)}

	2014				2013		2012	
	Konzern	Anteil in % ³⁾	FMG	Anteil in % ³⁾	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Freising	1.892	24,07	809	19,22	1.857	798	1.622	791
Erding	1.716	21,83	1.035	24,59	1.696	1.044	1.619	1.040
München	1.605	20,42	717	17,03	1.486	687	1.282	697
Landshut	1.120	14,25	656	15,59	1.056	635	985	631
Pfaffenhofen	175	2,23	87	2,07	126	83	124	80
Anderer Landkreis	1.353	17,21	905	21,50	1.403	906	1.811	910
Gesamt	7.861	100	4.209	100	7.624	4.153	7.443	4.149

¹⁾Stichtag 31.12.: Wohnsitz in den Landkreisen; inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer und ohne Praktikanten

²⁾Anzahl der Gesamtbeschäftigten, die im jeweiligen Landkreis ihren Wohnsitz haben

³⁾Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach ¹⁾.

G4-EN1, G4-EN2, G4-A06 / Eingesetzte Hilfs- und Betriebsstoffe: Enteisungsmittel¹⁾

	2013/2014	2012/2013	2011/2012
Betriebsflächenenteiser in t ²⁾	1.097	5.251	2.600
Flugzeugenteisungsmittel (Safewing Typ I) in m ³	1.959	7.762	4.020
Flugzeugenteisungsmittel (Safewing Typ IV) in m ³	391	2.215	1.080
Recyclingquote der verwendeten Enteisungsmittel Typ I in %	59	71	67
Einsatztage Winterdienst	38	72	50

¹⁾Datenbasis saisonbedingt

²⁾Flüssigmittel Kaliumformiat und granuliertes Mittel Natriumformiat

Die Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH (EFM) verwendet zum Enteisen der Flugzeuge glykolhaltige Enteisungsmittel, die mit Enteisungsfahrzeugen auf die Flugzeuge aufgespritzt werden.

Das dünnflüssige Enteisungsmittel Typ I wird im Verhältnis 55:45 mit Wasser vermischt. Es wird erhitzt und mit einer Temperatur von 85 Grad Celsius auf die Flugzeuge aufgetragen. Das Enteisungsmittel Typ IV enthält Verdicker und ist daher zähflüssig. Es wird unvermischt und kalt versprüht.

Das Enteisungsmittel, das während der Flugzeugenteisung auf die Enteisungsflächen aufgebracht wird, gelangt – mit geschmolzenem Eis und Schnee vermischt – über Schlitzrinnen in unterirdische Tanks. Mit Lkw wird dieses Gemisch zur Recyclinganlage transportiert. Dort wird es in mehreren Stufen mechanisch und chemisch gereinigt und anschließend destilliert. Auf diese Weise entsteht der glykolhaltige Grundstoff für die Enteisungsmittel, der durch die Zugabe von Zusatzstoffen wieder zum Enteisungsmittel Typ I wird. Nach Laboranalysen und der Freigabe durch den Hersteller kann das Enteisungsmittel erneut verwendet werden.

➔ [Web
efm.aero](http://Web.efm.aero)

Die Recyclingquoten, die mit diesem Verfahren erzielt werden, lagen in der vergangenen Saison 2013/2014 bei 59 Prozent.

G4-EN1, G4-EN3, G4-EN4, G4-EN15, G4-EN16, G4-EN17, G4-EN30 / Energieverbrauch und Emissionen¹⁾

	2014			2013			2012		
	GJ	MWh	CO ₂ [t]	GJ ²⁾	MWh	CO ₂ [t]	GJ ²⁾	MWh	CO ₂ [t]
Scope 1: Direkter Energieverbrauch/Emissionen									
Erdgas Gas-Diesel-Aggregate BHKW	706.119	196.144	39.168	717.271	199.242	39.665	652.993	181.387	36.084
Erdgas Gas-Otto-Aggregate BHKW	466.906	129.696	25.899	440.250	122.292	24.346	438.639	121.844	24.239
Erdgas Heizkesselanlage	11.059	3.072	613	8.491	2.359	470	6.796	1.888	376
Heizöl Gas-Diesel-Aggregate	75.841	21.067	5.620	78.416	21.782	5.811	80.892	22.470	5.986
Heizöl Kesselanlage	113	31	8	105	29	8	126	35	9
Flüssiggas	4.041	1.123	262	4.039	1.122	261	3.995	1.110	259
Heizöl Notstromaggregate	1.582	439	117	1.359	377	101	2.450	680	181
Erdgasverbrauch EFM ³⁾	3.702	1.028	205	14.437	4.010	798	12.062	3.351	667
Diesel- und Ottokraftstoff	141.296	39.249	10.446	160.690	44.636	11.894	166.046	46.124	12.257
Gesamt Scope 1	1.410.660	391.850	82.339	1.425.057	395.849	83.353	1.363.999	378.889	80.058
Scope 2: Indirekter Energieverbrauch/Emissionen⁴⁾									
Stromfremdbezug ⁵⁾	299.600	83.222	49.517	319.796	88.832	53.388	349.463	97.073	54.943
Fernwärmebezug ⁶⁾	86.458	24.016	2.558	129.899	36.083	3.843	143.233	39.787	4.237
Erdgasbezug ⁷⁾	6.070	1.686	337	8.485	2.357	469	5.847	1.624	323
Stromlieferung an externe Unternehmen ⁸⁾	-209.260	-58.128	-34.586	-214.316	-59.532	-35.779	-210.358	-58.433	-33.073
Wärmelieferung an externe Unternehmen	-138.630	-38.508	-7.311	-159.796	-44.388	-8.232	-150.121	-41.700	-7.507
Kältelieferung an externe Unternehmen	-17.821	-4.950	-589	-10.869	-3.019	-362	-10.969	-3.047	-344
Erdgaslieferung an externe Unternehmen	-6.070	-1.686	-337	-8.485	-2.357	-469	-5.847	-1.624	-323
Stromfremdbezug Durchleitung ⁹⁾	38.415	10.671	6.349	23.747	6.596	3.964	23.240	6.456	3.654
Gesamt Scope 2	10)	10)	15.938	10)	10)	16.822	10)	10)	21.910
Scope 3: Anderer indirekter Energieverbrauch/ Emissionen (durch Dritte)									
	11)	11)		11)	11)		11)	11)	
Strombezug externer Unternehmen	-	-	34.586	-	-	35.779	-	-	33.073
Wärmebezug externer Unternehmen	-	-	7.311	-	-	8.232	-	-	7.507
Kältebezug externer Unternehmen	-	-	589	-	-	362	-	-	344
Erdgasbezug externer Unternehmen	-	-	337	-	-	469	-	-	323
Kraftstoffe für externe Unternehmen	-	-	7.135	-	-	7.458	-	-	7.338
Zwischensumme	-	-	49.958	-	-	52.301	-	-	48.585
Summe des jährlich beeinflussbaren CO₂-Ausstoßes¹²⁾	-	-	148.235	-	-	152.476	-	-	150.553
→ Glossar									
Flugverkehr (LTO-Zyklus)	-	-	389.211	-	-	386.113	-	-	387.308
Take-off (Start)	-	-	51.052	-	-	48.838	-	-	48.552
Climb-out (Steigflug)	-	-	87.605	-	-	85.020	-	-	84.825
Idle (Fahrten auf dem Vorfeld)	-	-	145.124	-	-	150.354	-	-	151.860
Approach (Landeanflug)	-	-	105.430	-	-	101.901	-	-	102.071
→ Glossar									
APU	-	-	41.592	-	-	40.129	-	-	38.828
Triebwerksprobeläufe	-	-	997	-	-	1.400	-	-	1.056
Zubringerverkehr ¹³⁾	-	-	39.247	-	-	39.732	-	-	38.082
Gesamt Scope 3	-	-	521.005	-	-	519.675	-	-	513.859

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 Umweltbundesamtes (UBA).

²⁾ Aufgrund eines internen Berechnungsfehlers wurden die Werte in dieser Spalte rückwirkend angepasst.

³⁾ EFM: Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München; assoziiertes Unternehmen

⁴⁾ Ausweis der Scope 2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance (2015) auf Basis von BRD-Inlandsverbrauchs-, Strommix- und Fernwärmemix-Emissionsfaktoren. Netto-Scope 2-Emissionen mit spezifischen Emissionsfaktoren betragen für Strom 0,595 kg/kWh und für fossile Fernwärme 0,219 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.

⁵⁾ 25,8% Strom aus erneuerbaren Energien (Stand 2013 nach § 42 EnWG)

⁶⁾ 50% Fernwärme aus Biomasse

⁷⁾ Reiner Erdgasbezug (Bezugsjahr 2014), keine erneuerbaren Energien

⁸⁾ Inklusive Durchleitungsmengen an externe Unternehmen

⁹⁾ Gesamte Durchleitungsmengen an externe Unternehmen und Töchter. Es wurde der gleiche spezifische Emissionsfaktor verwendet, der auch beim Stromfremdbezug angewendet wird.

¹⁰⁾ Aus physikalischen Gründen ist es nicht sinnvoll, Wärme, Kälte und Strom in Energieeinheiten zu addieren. Die Summe ist nur sehr eingeschränkt aussagekräftig.

¹¹⁾ Keine Angabe, da Werte nicht für alle Positionen ausweisbar sind

¹²⁾ Summe aus Scope 1, Scope 2 und der Zwischensumme Scope 3; dieser Wert ist der Vergleichswert für den Richtwert aus dem Basisjahr von 2005 mit 162.046 Tonnen. Trotz der Ausbaupläne und des zu erwartenden Wachstums darf der CO₂-Richtwert nicht überschritten werden.

¹³⁾ Zubringerverkehr umfasst den durch Passagiere, Besucher und Mitarbeiter verursachten Verkehr.

G4-EN6, G4-EN19, G4-EN27 / CO₂-Monitoring und CO₂-Footprint

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

- Zu **Scope 1** gehören Emissionen, die durch selbst produzierte Energie verursacht werden.
- Unter **Scope 2** fallen die für den Eigenbedarf bezogene Energie beziehungsweise die damit verbundenen Emissionen der Energieerzeugung.
- **Scope 3** betrachtet Emissionen, die durch die Nutzung des Flughafens durch Dritte verursacht werden, wobei hier zwischen den noch beeinflussbaren Emissionen und den schwer beziehungsweise nicht mehr beeinflussbaren Emissionen unterschieden wird.

Der gesamte von der FMG beeinflussbare CO₂-Ausstoß von jährlich rund 160.000 Tonnen (das ist der Richtwert bezogen auf das Basisjahr 2005) soll trotz der Ausbaupläne und des zu erwartenden Verkehrswachstums nicht weiter ansteigen. Ohne konsequente Gegenmaßnahmen würden im Jahr 2020 zusätzliche Emissionen in einer Größenordnung zwischen 50.000 und 80.000 Tonnen Kohlendioxid anfallen, das heißt, der beeinflussbare CO₂-Ausstoß würde auf einen Wert von circa 210.000 bis 240.000 Tonnen ansteigen.

Die schwer beziehungsweise nicht beeinflussbaren Emissionen, wie zum Beispiel die der Airlines oder der öffentlichen Verkehre, versucht die FMG ebenfalls zu verringern, indem sie auf einen Ausbau der Schiene zum Flughafen setzt oder – beispielsweise durch emissionsabhängige Landeentgelte – Einfluss auf den Ausstoß von Schadstoffen nimmt.

Einer der wichtigsten Bestandteile des CO₂-Managements ist die CO₂-Datenbank, eine Eigenentwicklung der FMG, die als Reporting-, Steuerungs- und Kontrollinstrument für alle Aktivitäten rund um das Thema CO₂-Minderung und Energieeffizienz dient. Die Beschreibungen und Ergebnisse zu den verschiedenen Maßnahmen finden sich im Kapitel Umwelt und Klimaschutz.

G4-EN7, G4-EN16, G4-EN19 / Fernwärme

Rund 80 Prozent seiner benötigten Jahresheizwärme produziert der Flughafen München derzeit im Blockheizkraftwerk selbst. Bis auf eine minimale Menge, die in Spitzenkesseln erzeugt wird, bezieht der Flughafen den restlichen Bedarf an Heizwärme bei der Fernwärmeversorgung Freising. 50 Prozent dieser zugekauften Fernwärme – also etwa 12 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 und klimaneutral und senkt den CO₂-Ausstoß um rund 2.500 t pro Jahr.

→ Siehe Scope 2
»Fernwärmebezug«

G4-EN5 / Energieintensitätskoeffizient¹⁾

G4-EN18 / Intensität der THG-Emissionen²⁾

	2014	2013	2012		2014	2013	2012
Stromverbrauch in kWh/Pax (pro Passagier)	5,59	5,95	5,83	CO ₂ -Emissionen in kg/Pax	3,73	3,94	3,92

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). Aus diesem Grund ist der Strombedarf pro Pax (aus der Luftverkehrsstatistik) die aussagekräftigste energetische Kennzahl am Flughafen. Der Stromverbrauch ist nur sehr schwach an die Klimabedingungen geknüpft und schwankt kaum mit warmen und kalten Jahren. 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 wie auch die Verbräuche externer Unternehmen. Ebenso sind alle Verluste auf der Niederspannungsebene eingeschlossen.

²⁾Die CO₂-Emission pro Pax (aus der Luftverkehrsstatistik) ist eine der aussagekräftigsten Kennzahlen am Flughafen. Sie ermöglicht eine physikalisch sinnvolle Addition der verschiedenen Energieformen von Primär- und Sekundärenergien, die am Flughafen eingesetzt werden. Es werden die CO₂-Emissionen von Scope 1 und 2 addiert sowie die Verbräuche von Strom, Wärme, Kälte, Erdgas und Kraftstoffe externer Unternehmen. Die gesamte Bilanz umfasst damit alle Emissionen, die durch die Vorgabe des CO₂-neutralen Wachstums nicht überschritten werden dürfen. Dieser Wert ist der Vergleichswert für den Richtwert aus dem Basisjahr von 2005 mit 162.046 Tonnen.

G4-EN17, G4-EN20, G4-EN30 / Andere Treibhausgasemissionen (CH₄, N₂O)

CH ₄ , N ₂ O in CO ₂ -Äquivalent [t]	2014	2013	2012
LTO-Zyklus	3.849	3.818	3.910
Zubringerverkehr ¹⁾	383	331	331
APU	412	397	392
Triebwerksprobelauf	10	13	11
Kleingeräte in Gebäuden	189	78	153
Mobile Anlagen (Kfz)	42	62	82

→ Glossar

→ Glossar

¹⁾Zubringerverkehr umfasst den durch Passagiere, Besucher und Mitarbeiter verursachten Verkehr.

G4-EN21, G4-A05 / Gemessene Schadstoffkonzentrationen

in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Aktueller gesetzlicher Jahresgrenzwert	2014	2013	2012
NO ₂ -Konzentration (Stickstoffdioxid)	40	22	24	24
SO ₂ -Konzentration (Schwefeldioxid) ³¹	20	2	3	3
PM ₁₀ -Konzentration (Feinstaub)	40	15	16	16
PM _{2,5} -Konzentration ²¹	25	11	13	12

³¹Für SO₂ gibt es keinen gesetzlichen Jahresgrenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Der Immissionswert der Verwaltungsvorschrift TA Luft zum Schutz der menschlichen Gesundheit beträgt 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, 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.

²¹Bis 2015 Zielwert, ab 2015 Grenzwert

→ Web
munich-airport.de/luft

G4-EN21, G4-EN30, G4-A05 / Emittierte Luftschadstoffe

in t	2014	2013	2012
NO _x – Luftverkehr (LTO-Zyklus)	1.401	1.326,2	1.491,0
NO _x – Zubringerverkehr ³¹	92	107,9	100,0
SO _x – Luftverkehr (LTO-Zyklus)	99	97,9	98,2
SO _x – Zubringerverkehr	0,2	0,2	0,2
PM ₁₀ – Luftverkehr (LTO-Zyklus)	11,5	12	12,4
PM ₁₀ – Zubringerverkehr	1,51	2,3	2,4

³¹Zubringerverkehr umfasst den durch Passagiere, Besucher und Mitarbeiter verursachten Verkehr.

→ Glossar

Schadstoffquellen am Flughafen und Immissionen

Die Haupterzeuger von Schadstoffen am Flughafen sind der Luft- und Straßenverkehr. Die Schadstoffmengen aus dem Kfz-Verkehr resultieren überwiegend aus dem öffentlichen [landseitigen] Kfz-Verkehr [Beschäftigte, Passagiere, Besucher, Fracht], hinzu kommt der betriebliche [luftseitige] Kfz-Verkehr [zum Beispiel Vorfeldbusse, Gepäckfahrzeuge, Luftfahrzeugschleppfahrzeuge]. Beim Luftverkehr entstehen Schadstoffe in den verschiedenen Betriebszuständen des Start- und Landezyklus [LTO-Zyklus], beim Betrieb von Hilfsturbinen [APU] oder Stromversorgungsaggregaten [GPU] sowie bei Triebwerksprobeläufen. Auch Heizanlagen beziehungsweise Energieversorgungseinrichtungen und Tanklager emittieren Schadstoffe. Die gemessenen Schadstoffkonzentrationen erfassen neben den Emissionen des Flughafens auch deren Umwandlungsprodukte sowie den regionalen und überregionalen Schadstoffhintergrund der Atmosphäre. Die Hintergrundwerte liefern dabei den größten Beitrag zu den gemessenen Konzentrationen.

Schadstoffanteile

Bei der Verbrennung von Kerosin in den Flugzeugtriebwerken entstehen Wasserdampf [H₂O], Kohlendioxid [CO₂], Schwefeldioxid [SO₂], Stickoxide [NO_x], Kohlenmonoxid [CO], unverbrannte Kohlenwasserstoffe sowie Ruß und Feinstaub [PM₁₀]. Auf den Luftverkehr sind rund drei Viertel der am Flughafen erzeugten Kohlendioxid- und Stickoxidsmengen zurückzuführen. Neben den Haupttriebwerken der Flugzeuge im LTO-Zyklus [Start- und Landezyklus] tragen folgende Schadstoffquellen zur Schadstoffbelastung bei:

- Betrieb von Hilfsturbinen [APU] und Stromversorgungsaggregaten [GPU]
- Triebwerksprobeläufe
- Betrieb der Servicegeräte auf dem Vorfeld [zum Beispiel Luftfahrzeugschleppfahrzeuge]
- landseitiger Kfz-Verkehr inklusive Parkhäusern [Beschäftigte, Passagiere, Besucher, Fracht]
- luftseitiger Kfz-Verkehr [zum Beispiel Follow-me-Fahrzeuge]
- Energiezentrale [Versorgung mit Strom, Wärme und Kälte]

G4-EN8 / Gesamt-Frischwasserverbrauch^{1), 2)}

	2014	2013	2012
Menge des vom Wasserversorger bezogenen Wassers in m ³	991.575	1.000.558	942.607
Wasserverbrauch pro 1.000 Verkehrseinheiten in l	23,2	24,1	22,9

¹⁾Enthalten sind alle Unternehmen am Campus.

²⁾Beschreibung zur Herleitung der Werte: Wasserzählung [991.575 m³] gemessen an den Trinkwassereinspeisestellen (Übergabestellen) vom Zweckverband an den Flughafen München

G4-EN8, G4-EN9 / Wasserquellen

Das für den Münchner Flughafen benötigte Trinkwasser wird vom Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain über sechs zwischen 94 und 160 Meter tiefe Brunnen aus den tertiären Schichten gefördert. Sie befinden sich in den Wasserschutzgebieten »Obere Point« [mit einer Fläche von 33 ha] und »Oberdingermoos« [mit einer Fläche von 36 ha] der Gemeinde Oberding.

G4-EN22 / Gesamt-Abwassereinspeisung^{1), 2)}

	2014	2013	2012
Gesamt-Abwassereinspeisung des Flughafens München in die Kläranlage in m ³	1.963.719	2.464.802	2.474.845
Abwasserverbrauch pro 1.000 Verkehrseinheiten in l	46	59,5	60,2

¹⁾Enthalten sind alle Unternehmen am Campus.

²⁾Das in die Kläranlage eingespeiste Abwasser setzt sich aus häuslichem Abwasser, Enteisungswasser und Regenwasser zusammen.

G4-EN10 / Abwassereinleitung

Die Reinigung des häuslichen Abwassers, Enteisungs- und zum Teil auch Regenwassers [Mischsystem] erfolgt in der Kläranlage Eitting, bei deren Betreiber »Abwasserzweckverband Erdinger Moos« die FMG Mitglied ist. Niederschlagswasser von befestigten Flächen wird separat gefasst, über Filteranlagen versickert beziehungsweise nach Vorbehandlung in Regenklärbecken in oberirdische Gewässer eingeleitet.

Aus Sicherheitsgründen müssen Flugzeuge regelmäßig gereinigt werden. Die bei der Reinigung anfallenden Abwässer können mit Waschmittelresten, Öl, Kerosin und Schwermetallen verunreinigt sein. Dieses Abwasser wird gesammelt, in einer Flugzeugwaschwasservorbehandlungsanlage am Flughafen vorgereinigt und anschließend in die öffentliche Kanalisation des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos eingeleitet. Regelmäßige Qualitätskontrollen stellen sicher, dass die behördlich festgelegten Überwachungswerte eingehalten werden.

G4-A04 / Niederschlagswasser

Das auf den befestigten Flächen des Flughafens München anfallende Niederschlagswasser wird je nach Herkunftsbe- reich [zum Beispiel Flugbetriebsflächen wie Rollbahnen

oder Vorfeld, Parkplätze oder Gebäude] und der damit verbundenen unterschiedlichen Verschmutzung differenziert gesammelt, behandelt und entsorgt. Die Entwässerung erfolgt im Zentralbereich teilweise noch gemischt, ansonsten aber in einem modifizierten Trennsystem. Das Niederschlagswasser aus dem Mischsystem wird zusammen mit dem Schmutzwasser der Kläranlage zur weiteren Reinigung zugeführt. Das im Trennsystem anfallende Niederschlagswasser wird separat gesammelt, einer Behandlung zugeführt und anschließend direkt vor Ort versickert beziehungsweise in oberirdische Gewässer im Flughafenbereich eingeleitet. Das im Winter mit Enteisungsmitteln beim Enteisens der Flugzeuge und Flugbetriebsflächen vermischte Niederschlagswasser gelangt über Schlitzrinnen und Kanäle in eine Enteisungsabwasserbeckenanlage und von dort dosiert in die zentrale Kläranlage. Nur im Bereich der Rollbahnen versickert das mit Enteisungsmitteln belastete Niederschlagswasser nach einer Vorbehandlung in einem Filtersystem [Abbausystem Gelände – ASG] unmittelbar im Grünbereich neben den Bahnen. Zudem können im Winterbetrieb Teilmengen der Enteisungsmittel bei der Flugzeugenteisung durch Windverfrachtung auf die an die Flugbetriebsflächen angrenzenden Grünflächen und von dort mit dem Niederschlagswasser in das Grundwasser gelangen. Um dies zu verhindern, werden in den Grünflächen bei den Start- und Landebahnköpfen seit 2012 Bodenfilter errichtet. Sie bestehen aus unterirdischen, mit Kies gefüllten und gegen den Untergrund abgedichteten Speicherräumen. Nach der Messung seiner Qualität [TOC- beziehungsweise Gesamtkohlenstoff-Gehalt] kann das aus den Speicherräumen abfließende Wasser je nach Restbelastung entweder dem Enteisungsabwassersystem zugeführt oder aber in ein Oberflächengewässer eingeleitet werden.

➔ Web
moosrain.de/der-verband/daten-a-fakten

G4-EN26 / Gewässerproben

Nach den Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses ist der Flughafen München verpflichtet, zur Beweissicherung der bestehenden wasserwirtschaftlichen Verhältnisse die Gewässer im Umgriff des Flughafens zu untersuchen. Neben der Erhebung von Abflüssen und dem biologischen Zustandsbild von ausgewählten oberirdischen Gewässern ist vor allem die Beweissicherung des Grundwassers in quantitativer [Wasserstand] und qualitativer [Wasserqualität] Hinsicht von besonderer Bedeutung. Dabei wird der Wasserstand kontinuierlich an über 300 Grundwasser- und 17 Oberflächengewässermessstellen ermittelt. Die Bestimmung der Wasserqualität erfolgt an 18 Grundwassermessstellen und an elf Oberflächengewässermessstellen. Zudem wird das biologische Zustandsbild an sieben Oberflächengewässermessstellen erhoben. Zusätzlich betreibt der Flughafen München überwiegend temporär weitere Messstellen, zum Beispiel zur Beweissicherung des Abbausystems Gelände oder von Bauwasserhaltungen. Alle durchgeführten Maßnahmen werden in einem Bericht zusammengefasst dargestellt, bewertet und der Wasserbehörde vorgelegt.

➔ Web
azv-em.de

G4-EN23, G4-EN25, G4-EN28 / Wertstoff/Abfall und Entsorgungsmethode¹⁾

in t	2014	2013	2012	Entsorgung und Verwertung
Recycling				
Papier, Pappe, Kartonagen (PPK) aus Flugzeugen ²⁾	-	-	-	Sortieranlagen, Papierfabrik München/ Schrobenhausen (Altpapierrecycling)
Papier, Pappe, Kartonagen (PPK) aus Gebäuden	1.673	1.589	1.571	
Gemischte Wertstoffe/Abfall zur Verwertung aus Gebäuden	3.003	2.981	2.929	
Mischglas	168	169	181	
Holz	241	267	263	Sortieranlagen, Recyclingfachbetriebe Eitting, Schwaig, Moosburg, München (Recycling)
Sperrmüll ³⁾	489	400	266	
Metallschrott mit Elektroschrottteil	282	286	204	
Restliche Wertstoffe ⁴⁾	180	111	194	
Sonstige Verwertung (stoffliche/energetische Verwertung)				
Speisereste ⁵⁾	872	836	893	Biogasanlage (Energiegewinnung)
Abfall aus der Flugzeugkabineninnenreinigung ⁶⁾	-	-	-	
Abfall zur Beseitigung/unzulässige Flüssigkeiten (Terminalbereiche)	171	179	181	Heizkraftwerk München Nord (Energiegewinnung)
Abfall zur Beseitigung aus Gebäuden	553	533	567	
Bauschutt/Betonabbruch	810	1.026	1.125	Verwertungs-/Entsorgungsfachbetrieb (stoffliche Verwertung; Grubenverfüllung oder Deponie)
Gefährliche Abfälle (nur FMG-Anteil)	301	310	314	Verwertungs-/Entsorgungsfachbetriebe (stoffliche Verwertung) bzw. GSB-Sonderabfallentsorgung München, Ebenhausen (Energiegewinnung, Sekundärbrennstoffe)
davon unterliegen ADR ⁷⁾	190	254	167	
Restliche Abfallstoffe ⁸⁾	275	260	202	
Gesamtmenge	9.208	8.947	8.890	

¹⁾ Alle Mengenangaben beziehen sich ausschließlich auf die von der FMG-Abfallwirtschaft organisierten Entsorgungsprozesse.

²⁾ Die Entsorgungsleistung erfolgt nicht mehr durch die FMG-Abfallwirtschaft. Die Entsorgungsleistungen wurden im April 2011 an einen Entsorgungsbetrieb übergeben.

³⁾ Anstieg 2013/2014 aufgrund verstärkter Renovierungs- und Umbaumaßnahmen in den Terminals

⁴⁾ Zum Beispiel Folien, Leichtverpackungen; Anstieg 2013/2014 vor allem bei Folien aus dem Frachtbereich. Die Menge kann von Jahr zu Jahr stark schwanken, da sie von Art und Umfang der transportierten Güter abhängig ist und da die Euwid-Vergütung von Folien eine sortenreine Trennung/Sammlung bei den Speditoren forciert.

⁵⁾ Ohne Allresto (Ausnahme: im Terminal 2)

⁶⁾ Die Entsorgungsleistung liegt nicht mehr im Verantwortungsbereich der FMG und wird seit Januar 2011 von einem sogenannten Beliehenen (Entsorgungsfachbetrieb im Namen und Auftrag des Zweckverbandes Tierkörperbeseitigung Erding) durchgeführt.

⁷⁾ ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route): Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

⁸⁾ Zum Beispiel Startbahnabrieb, Kehrriech

G4-EN25 / Gefahrgut

Am Flughafen München fallen betriebsbedingt wasser- und umweltgefährdende Stoffe, also sogenannte Gefahrstoffe, an, die abtransportiert werden müssen und dann als Gefahrgut bezeichnet werden. Im Berichtsjahr 2014 wurden insgesamt 190 Tonnen Abfall (Vorjahr: rund 254 Tonnen) als deklariertes Gefahrgut zur Entsorgung transportiert. Die Kontrolle der für die Beförderung von Gefahrgut eingesetzten Fahrzeuge ergab deren ordnungsgemäßen Zustand sowie Betriebs- und Verkehrssicherheit. Für die Mitarbeiter finden gemäß den gesetzlichen Vorschriften regelmäßig Schulungen im Umgang mit Gefahrgut statt.

G4-EN23, G4-EN27 / Abfallwirtschaft

Oberstes Ziel der Abfallwirtschaft am Flughafen München ist nach wie vor, Abfälle zu vermeiden. Aus diesem Grund werden bereits im Rahmen der Einkaufsrichtlinie, die neben ökonomischen auch ökologische Kriterien umfasst, möglichst umweltfreundliche Produkte mit einer langen Lebensdauer beschafft. Zwei weitere wichtige Säulen bilden die Verminderung und Verwertung von Abfällen. Nur wenn Restabfall weder stofflich verwertbar noch energetisch nutzbar ist, darf er dauerhaft und umweltverträglich

beseitigt werden. Grundvoraussetzung für eine sortenreine Weiterverwertung ist die konsequente Trennung von Wertstoffen und Abfällen. Auf dem Flughafengelände wird dies von geschultem Personal in insgesamt sechs bewirtschafteten Wertstoff-/Abfallsammelstellen erledigt. Zertifizierte Transport- beziehungsweise Entsorgungsfachbetriebe führen die Stoffe anschließend getrennt der weiteren Verarbeitung zu. Der Großteil aller Wertstoffe/Abfälle wird von den am Flughafen ansässigen Firmen erzeugt. Spezifische Beratung und entsprechende Entsorgungskonzepte leiten diese an, Wertstoffe/Abfälle bereits am Entstehungsort getrennt zu sammeln. Eine stete Optimierung der Logistik, zum Beispiel durch eine optimale Containerauslastung und kurze Transportwege, hilft, schädliche Emissionen wie CO₂ zu verringern. Der Flughafen München bietet als Dienstleister für die Airlines, Mieter, Pächter sowie andere am Standort ansässige Geschäftspartner die Sammlung von Abfall/Wertstoffen und die Zuführung zur stofflichen oder energetischen Verwertung an. Die Abfallmengen aus der Flugzeugkabinenreinigung sowie dem Cateringrücklauf werden entsprechend EG-Verordnung 1069/2009¹⁾ von einem Entsorgungsfachbetrieb in der Müllverbrennungsanlage/Heizkraftwerk München Nord beseitigt.

¹⁾ Verordnung (EG) 1069/2009 Entsorgung von tierischen Nebenprodukten vom 21. Oktober 2009 (Amtsblatt EU L 300)

G4-A07, G4-EN30 / Gemessener Lärm¹⁾

in dB(A)	2014		2013		2012	
	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag
Brandstadel	49	58	49	58	47	58
Pallhausen	44	55	43	55	43	55
Reisen	49	56	49	55	50	56
Viehlaßmoos	46	55	44	55	44	55

¹⁾Dauerschallpegel Leq3 der sechs verkehrsreichsten Monate an vier, jeweils an den Hauptabflugrichtungen gelegenen Fluglärmmessstellen in dB(A)

G4-S011 / Lärmbeschwerden¹⁾

	2014	2013	2012
Eingegangene telefonische Lärmbeschwerden	338	442	723
Beschwerdeführer	110	97	223

¹⁾Werte pro Jahr vom 01.01. bis 31.12.

G4-A07 / Bevölkerungsentwicklung in den angrenzenden Gemeinden¹⁾

Anzahl Einwohner	2013	2012	Veränderung
			2012/2013 in %
Stadt Freising (Landkreis Freising)	45.806	45.227	1,28
Marzling (Landkreis Freising)	3.094	3.031	2,08
Oberding (Landkreis Erding)	5.838	5.695	2,51
Hallbergmoos (Landkreis Freising)	10.084	9.765	3,27

¹⁾Stichtag ist jeweils der 31.12. Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung – Statistikatlas Bayern. Die Daten für 2014 lagen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichts noch nicht vor.

G4-9, G4-EN11, G4-EN13 / Flughafen- und Grünflächen außerhalb des Flughafenraums

in ha	2014	2013	2012
Zusätzliche Grünflächen gesamt	745	728	720
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Zone III	370	353	353
Flughafenrandzone, Zone II	250	250	250
Ökokonto für zukünftige Ausbaumaßnahmen	125	125	117

G4-EN11, G4-EN12, G4-EN13, G4-EN14 / Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Zone III: Die Flughafen München GmbH unterhält derzeit im Flughafenumland, in der sogenannten Zone III, 370 Hektar Flächen mit ökologischen Ausgleichsmaßnahmen. Davon befinden sich sieben Hektar im Naturschutzgebiet »Oberdinger Moos«, weitere 49 Hektar liegen in Landschaftsschutzgebieten der beiden Landkreise Freising und Erding und 81 Hektar in den beiden Vogelschutzgebieten »Freisinger Moos« beziehungsweise »Nördliches Erdinger Moos«.

Flughafenrandzone, Zone II: Die sogenannte Randzone, Zone II, dient als Grüngürtel zur Einbindung des Flughafens in die Landschaft und umfasst über 250 Hektar, auf denen Feldgehölze und Hecken, Rasen- und Wiesenflächen und Wasserbauwerke wie die Abfanggräben Süd und Ost, der Ableitungsgraben Nord und der Vorflutgraben Nord angelegt wurden. Die Flughafenrandzone befindet sich zum Großteil im europäischen Vogelschutzgebiet »Nördliches Erdinger Moos«.

Ökokonto für zukünftige Ausbaumaßnahmen: Im Rahmen eines Ökopools werden 125 Hektar bereits hergestellte ökologische Maßnahmenflächen vorgehalten, die als Ausgleichsmaßnahmen für künftige Bauvorhaben dienen. Auch sie verteilen sich auf die bereits genannten Schutzgebiete. Die naturschutzfachliche Eignung dieser Flächen wurde bereits von den Naturschutzbehörden bestätigt.

GRI-Index



Legende

Externe Prüfung

- ✓ KPMG: betriebswirtschaftliche Prüfung bezüglich ausgewählter Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung durch KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
- ✓ Intechica Cert: Prüfung durch Intechica Cert GmbH im Rahmen der Validierung der Umwelterklärung beziehungsweise des Audits zu den Nachhaltigkeitsangaben im Bericht 2014

DNK

Bestandteil des Deutschen Nachhaltigkeitskodex

GRI-Indikator	Seitenverweis	Kommentare und Online-Ergänzungen	Externe Prüfung
Allgemeine Standardangaben			
Strategie und Analyse			
G4-1	Vorwort des Vorsitzenden	6-7	-
G4-2	Auswirkungen der Geschäftstätigkeit sowie Chancen und Risiken	24-25, 29, 106-113	-
Organisationsprofil			
G4-3	Name der Organisation	Flughafen München GmbH (FMG), Flughafen München Konzern	-
G4-4	Wichtigste Marken, Produkte beziehungsweise Dienstleistungen	93-94, 34-49	-
G4-5	Hauptsitz der Organisation	München, Deutschland	-
G4-6	Länder der Geschäftstätigkeit	Deutschland	-
G4-7	Eigentümerstruktur und Rechtsform	21, 98-90	-
G4-8	Märkte	34-49 Informationen zu Flugbewegungen auch im statistischen Jahresbericht unter: munich-airport.de/statistik	-
G4-9	Größe der Organisation	22-23, 35-36, 55, 114 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	170-171, 175	✓
G4-11	Mitarbeiter mit Tarifverträgen	63-64, 171	✓
G4-12	Beschreibung der Liefer- und Leistungsbeziehungen	56-58	-
G4-13	Wesentliche Veränderungen der Größe, Struktur, Eigentumsverhältnisse	58, 91-92	-
G4-14	Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips	37-39, 91, 106-111	-
G4-15	Extern entwickelte Vereinbarungen, Prinzipien und Initiativen	75, 190-191, 194-195 Der Flughafen München ist Gründungsmitglied von AIREG (Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany): aireg.de	-
G4-16	Mitgliedschaften	26-27, 53-54, 85 Mitgliedschaft im Niederbayern-Forum (und bei der Tourismusregion Erding): munich-airport.de/de/company/dialog/partner/mitgliedschaften	-
Wesentlichkeit und Berichtsgrenzen			
G4-17	Organisationsstruktur	91-92	-
G4-18	Verfahren zur Festlegung der Berichtsinhalte und -grenzen	28-29, 51, 190	✓ 192-193
G4-19	Wesentliche Aspekte	29, 190	✓ 192-193
G4-20	Beschreibung wesentlicher Aspekte innerhalb der Organisation	190	✓ 192-193
G4-21	Beschreibung wesentlicher Aspekte außerhalb der Organisation	190	✓ 192-193
G4-22	Auswirkungen durch neue Darstellung von Informationen	191	-

GRI-Indikator	Seitenverweis	Kommentare und Online-Ergänzungen	Externe Prüfung	
G4-23	Änderungen des Umfangs, der Berichtsgrenzen oder der verwendeten Messmethoden	191	-	
Dialog mit Anspruchsgruppen				
G4-24	Übersicht der Anspruchsgruppen	51	munich-airport.de/stakeholder	-
G4-25	Identifizierung der Anspruchsgruppen	51	munich-airport.de/stakeholder	-
G4-26	Einbeziehung der Anspruchsgruppen	28-29, 32-33, 51-53	munich-airport.de/stakeholder	✓ 192-193
G4-27 DNK	Berücksichtigung zentraler Anliegen der Anspruchsgruppen	32-33, 42-43, 53, 63, 79	munich-airport.de/stakeholder	✓ 192-193
Berichtsparameter				
G4-28	Berichtszeitraum	191	Kalenderjahr 2014	-
G4-29	Veröffentlichung des letzten Berichts	191	Juli 2014	-
G4-30	Berichtszyklus	191	jährlich	-
G4-31	Ansprechpartner	197		-
G4-32	GRI-Index	182-189, 191		-
G4-33	Externe Prüfung	161, 190-193	munich-airport.de/de/company/umwelt/management/emas/index.jsp	-
Governance				
G4-34	Führungsstruktur der Organisation	89-90, 106		-
G4-35	Prozess der Bevollmächtigung für Nachhaltigkeitsthemen	25-26, 28-29, 89-90, 163-167		-
G4-36	Position mit Verantwortung für Nachhaltigkeitsthemen	29, 163-167		-
G4-37	Mechanismen für Empfehlungen von Anteilseignern und Mitarbeitern an das höchste Leitungsorgan	28-29, 51, 63, 89-90		-
G4-38	Zusammensetzung des höchsten Leitungsorgans	89-90		-
G4-39	Unabhängigkeit des Aufsichtsratsvorsitzenden	89-90		-
G4-40	Auswahlverfahren der Mitglieder des höchsten Leitungsorgans	89-90		-
G4-41	Mechanismen zur Vermeidung von Interessenkonflikten	159		-
G4-42	Rolle der Führungskräfte bei Nachhaltigkeitsstrategie, -leitlinien, -zielen	24-26, 28-29		-
G4-43	Ausbau der Kenntnisse zu Nachhaltigkeitsthemen	28, 53, 63		-
G4-44	Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des höchsten Leitungsorgans	89-90, 106		-
G4-45	Verfahren des höchsten Leitungsorgans zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung	28-29, 106, 163-167		-

GRI-Indikator		Seitenverweis	Kommentare und Online-Ergänzungen	Externe Prüfung
G4-46	Prüfung der Effektivität des Risikomanagements	106-111		-
G4-47	Häufigkeit der Überprüfung der Nachhaltigkeitsleistung	28, 163-167		-
G4-48	Formelle Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts		Verantwortlich für den integrierten Bericht sind die Leiter der Konzernbereiche Unternehmenskommunikation sowie Konzernentwicklung. Die Geschäftsführung prüft und bewilligt ihn zudem.	-
G4-49	Mitteilungsverfahren kritischer Anliegen	91	Gemäß der Satzung der FMG werden dem Aufsichtsrat neben den gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben Rechtsgeschäfte und Maßnahmen zur Zustimmung vorgelegt, die für die FMG von hoher geschäftspolitischer [z. B. Ausbauprojekte, Infrastrukturinvestitionen, strategische Ausrichtungen] oder besonderer wirtschaftlicher Bedeutung [Gegenstandssumme, Volumen, Laufzeit] sind. Daneben werden dem Aufsichtsrat regelmäßig ein Risikobericht und einmal jährlich die Jahresberichte Compliance und der internen Revision vorgelegt. Die Gesamtanzahl der vorgelegten Fälle unterliegt der Vertraulichkeit.	-
G4-50	Kritische Anliegen	91		-
G4-51	Vergütungspolitik DNK	25, 99-100, 145, 159		-
G4-52	Festlegung der Vergütung	90		-
G4-53	Meinungsaussagen zur Vergütung	63-64, 89-90		-
G4-54	Vergütungsverhältnis DNK	56, 64	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	Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien DNK	91	Markenwerte: munich-airport.de/de/company/konzern/marke	-
G4-57	Beratungsmechanismen zu Compliance-Themen	91		-
G4-58	Meldung von Compliance-Verstößen	91		-
Spezifische Standardangaben				
Managementansätze				
G4-DMA	Allgemeiner Managementansatz	24-25, 28-29, 163-167, 190		-
Managementansätze wesentlicher Aspekte				
G4-DMA	Energie & Emissionen	24-25, 28-29, 73-76, 163, 165-166, 190		✓
G4-DMA	Beschäftigung	24-25, 28-29, 61-62, 68, 163, 166-167, 190		✓
G4-DMA	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	24-25, 28-29, 70, 163, 167, 190		✓
G4-DMA	Aus- und Weiterbildung	24-25, 28-29, 65-67, 163, 166, 190		✓
G4-DMA	Vielfalt und Chancengleichheit	24-25, 28-29, 68, 163-164, 166-167, 190		✓
G4-DMA	Kennzeichnung von Produkten und Dienstleistungen	24-29, 53, 163-165, 190		✓
G4-DMA	Verkehrszahlen Luftfahrt/Materialeinsatz	24-25, 28-33, 35, 80-81, 163, 166, 190		✓

GRI-Indikator	Seitenverweis	Kommentare und Online-Ergänzungen	Externe Prüfung
Ökonomische Leistungsindikatoren			
G4-EC1 DNK	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	55-57, 114, 168	-
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	Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen	134, 150	-
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	55-56, 63-64, 171	Der Sitz der Gesellschaft ist München. 89 Prozent der Konzernmitarbeiter unterliegen Tarifverträgen.
G4-EC6	Standortbezogene Personalauswahl	Nicht wesentlich	-
G4-A01	Passagierzahlen	35, 169	✓
G4-A02	Flugbewegungen	35, 169	✓
G4-A03	Frachttonnage	169	✓
G4-EC7	Infrastrukturinvestitionen und Dienstleistungen, die vorrangig öffentlichen Interesse erfolgen	25, 30-32, 44-45, 54, 59	-
G4-EC8	Wesentliche indirekte wirtschaftliche Auswirkungen	30-33, 55-57	-
G4-EC9	Standortbezogene Auswahl von Zulieferern	57-58	-
Ökologische Leistungsindikatoren			
G4-EN1 DNK	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	80-81, 175-176, 179-180	-
G4-EN2	Anteil von Recyclingmaterial am Gesamtmaterialeinsatz	175, 180	-
G4-EN3 DNK	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	73-76, 176	✓
G4-EN4	Energieverbrauch außerhalb der Organisation	73-76, 176	✓
G4-EN5	Energieintensität	177	✓
G4-EN6 DNK	Verringerung des Energieverbrauchs	33, 73-76, 168-111	✓
G4-EN7	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	73-76, 177	✓
G4-EN8 DNK	Gesamtwasserentnahme nach Quellen	80, 179	✓
G4-A04	Qualität des Niederschlagswassers	80-81, 179	-
G4-EN9	Wasserquellen, die wesentlich von der Wasserentnahme betroffen sind	80, 179	-
G4-EN10	Anteil an rückgewonnenem und wiederverwendetem Wasser	80-81, 179	-
G4-EN11	Grundstücke in oder angrenzend an Schutzgebiete	86-87, 181	✓
G4-EN12	Auswirkungen auf die Biodiversität in Schutzgebieten	86-87, 181	✓
G4-EN13	Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume	86-87, 181	✓
G4-EN14	Auswirkungen auf gefährdete Arten	86-87, 181	✓

GRI-Indikator	Seitenverweis	Kommentare und Online-Ergänzungen	Externe Prüfung
G4-EN15 DNK	Direkte Treibhausgasemissionen Scope 1	73-77, 176	✓
G4-EN16 DNK	Indirekte Treibhausgasemissionen Scope 2	73-77, 176-177	✓
G4-EN17 DNK	Weitere indirekte Treibhausgasemissionen Scope 3	73-77, 176-177	✓
G4-EN18	Intensität der Treibhausgasemissionen	177	✓
G4-EN19 DNK	Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen	33, 73-76, 177	✓
G4-A05	Luftqualität	79, 178	✓
G4-EN20	Ozonabbauende Stoffe	73-79, 177	✓
G4-EN21	NO _x , SO _x und andere Luftemissionen	79, 178	✓
G4-EN22	Gesamte Abwassereinleitung	80-81, 179	✓
G4-EN23 DNK	Abfallmenge	80, 180	✓
G4-A06	Eingesetzte Enteisungsmittel	81, 168-111	✓
G4-EN24	Wesentliche Freisetzungen	Im Berichtszeitraum gab es im Flughafen München Konzern keine gemeldeten Fälle von Freisetzungen eines gefährlichen Materials. Es gab im Berichtszeitraum keine Unfälle im Umgang mit Gefahrstoffen, wie beispielsweise mit Ölen, Brennstoffen und Chemikalien.	✓
G4-EN25	Transport von gefährlichen Abfällen	180	✓
G4-EN26	Auswirkungen von Abwässern auf die Biodiversität	179	-
G4-EN27	Initiativen zur Minimierung von Umweltauswirkungen	33, 73-85, 177	-
G4-EN28	Wiederverwertung von Verpackungsmaterial	180	✓
G4-EN29	Strafen für Nichteinhaltung der Rechtsvorschriften im Umweltbereich	Für das Berichtsjahr sind keine Strafen für Nichteinhaltung der Rechtsvorschriften im Umweltbereich bekannt.	-
G4-EN30	Wesentliche Umweltauswirkungen durch den Transport von Produkten, Gütern und Materialien sowie durch die Mobilität von Mitarbeitern	73-76, 176-178	✓
G4-A07	Anzahl und prozentuale Veränderung der Anwohner in unmittelbarer Flughafennähe	181	-
G4-EN31	Gesamte Umweltschutzausgaben	Die Kosten werden derzeit auf Projekt- und Investitionsbasis ermittelt. Eine monetäre Gesamtquantifizierung erfolgt nicht.	-
G4-EN32	Überprüfung neuer Lieferanten anhand von ökologischen Kriterien	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	Für das Berichtsjahr sind keine erheblichen negativen ökologischen Auswirkungen in der Lieferkette bekannt.	-
G4-EN34	Beschwerden zu ökologischen Auswirkungen	Beschwerden über ökologische Auswirkungen werden unterteilt in förmlich eingereichte Beschwerden durch Interessenverbände [z. B. 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	172	✓
G4-LA2	Betriebliche Leistungen für Vollzeitbeschäftigte	68-71	Betriebliche Leistungen stehen auch Teilzeitbeschäftigten zur Verfügung.
G4-LA3	Elternzeit	172	✓

GRI-Indikator	Seitenverweis	Kommentare und Online-Ergänzungen	Externe Prüfung
G4-LA4		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	64, 70, 90		-
G4-LA6 DNK	48, 70, 173		✓
G4-LA7	70, 173		✓
G4-LA8 DNK	70	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	65-67		✓
G4-LA10	65-67, 68		-
G4-LA11	62		-
G4-LA12 DNK	89-90, 171, 174		✓
G4-LA13	63-64		-
G4-LA14	58	Bereits bei der Ausschreibung von Leistungen wird sichergestellt, dass sämtliche Lieferanten die für den jeweiligen Auftrag zentralen Kriterien einhalten.	-
G4-LA15	57-58	Für das Berichtsjahr sind keine erheblichen negativen Auswirkungen auf Arbeitspraktiken in der Lieferkette bekannt.	-
G4-LA16	63	Eingehende Beschwerden in Bezug auf Arbeitspraktiken werden vom Betriebsrat bearbeitet und, sobald diese gelöst sind, als erledigt betrachtet.	-

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	Gesetzliche Regelung im Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz: permanente Information über Intranet und Führungskräfte	-
G4-HR3 DNK	Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen	Im Berichtszeitraum gab es keine gemeldeten Fälle von Diskriminierung.	-
G4-HR4	Einschränkung der Vereinigungsfreiheit und des Rechts auf Kollektivverhandlungen	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	Im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Flughafen München Konzerns besteht aufgrund der Einhaltung von gesetzlichen Vorgaben kein Risiko für Kinderarbeit. So wird innerhalb des Konzerns die Achtung des Mindestalters für die Zulassung zur Beschäftigung im Einklang mit den nationalen Bestimmungen gewährleistet. Bei Produkten, die diesbezüglich ein erhöhtes Risiko haben, wird im Rahmen der Ausschreibung besonders darauf geachtet, Kinderarbeit auszuschließen. Hersteller von Produkten aus den entsprechend gefährdeten Regionen haben Zertifizierungen unabhängiger Organisationen vorzuweisen, die die Unbedenklichkeit der Produkte belegen.	-

GRI-Indikator	Seitenverweis	Kommentare und Online-Ergänzungen	Externe Prüfung	
G4-HR6	Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit	Der Flughafen München Konzern lehnt jegliche Form von Zwangsarbeit ab. Aufgrund der Geschäftstätigkeit des Flughafen München Konzerns ist dieser Aspekt von geringerer Relevanz, da in Deutschland die Arbeitsbedingungen gesetzlich geregelt sind. So wurden auch im Berichtszeitraum keine Tätigkeiten ermittelt, bei denen ein Risiko von Zwangs- oder Pflichtarbeit besteht. Auftragnehmer und Lieferanten verpflichten sich bei Vertragsabschluss, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden.	-	
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 Luftamtes Südbayern. Um eine kontinuierliche Sicherheit und Qualität der Kontrolle zu gewährleisten, absolviert jeder der mehr als 1.200 Luftsicherheitsbeauftragten jährlich 40 Stunden Fort- und Weiterbildung. Die Aus- und Weiterbildung des gesamten Sicherheitspersonals am Campus erfolgt gemäß behördlichen und internen Vorgaben und beinhaltet auch die gesetzlichen Bestimmungen im Umgang mit Personen und Eigentum.	-	
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	58	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	57-58	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	28-29, 54-58, 82-87, 170		✓
G4-A08	Anzahl zu entschädigender Personen aufgrund des Flughafenausbaus	30-33		-
G4-S02	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen potenziellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen auf die Gemeinden/Regionen	30-33, 79, 82-85	munich-airport.de/fluglaerm	-
G4-S03 DNK	Auf Korruptionsrisiken untersuchte Geschäftseinheiten	91		-
G4-S04	Anteil der bezüglich Antikorruption geschulten Mitarbeiter	91	Die Geschäftsführung wird in regelmäßigen Abständen zum Thema Compliance geschult, auch der Aufsichtsrat beschäftigt sich regelmäßig mit dem Thema. Im Rahmen des Leadership-Excellence-Programms nahmen 2014 rund 250 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. Die Mitarbeiter sowie alle Vorgesetzten werden regelmäßig mit den Compliance-Dokumenten sowie mit ihren Aktualisierungen und Neuerungen vertraut gemacht. Alle Führungskräfte und Mitarbeiter müssen deren Kenntnisnahme persönlich gegenzeichnen. Allen Beschäftigten wird 2015 eine webbasierte Schulung zum Thema Compliance im Rahmen des konzernweiten Weiterbildungsprogramms angeboten. In den Ausschreibungsunterlagen werden Interessenten über die Möglichkeit zur Nutzung des BKMS® Systems bei Verdacht auf einen Compliance-Verstoß informiert.	-

GRI-Indikator	Seitenverweis	Kommentare und Online-Ergänzungen	Externe Prüfung	
G4-S05 DNK	Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen	91	Im Berichtszeitraum wurden im Flughafen München Konzern keine bestätigten Korruptionsfälle bekannt.	-
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	58	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	57-58	Für das Berichtsjahr sind keine signifikanten negativen Auswirkungen auf die Gesellschaft in der Lieferkette bekannt.	-
G4-S011	Beschwerden bezüglich Auswirkungen auf die Gesellschaft	82-87, 181		-
Produktverantwortung				
G4-PR1	Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus	37-38		-
G4-PR2	Nichteinhaltung von Vorschriften bezüglich Gesundheit und Sicherheit		Vorfälle, in denen gegen geltendes Recht verstoßen und freiwillige Verhaltensregeln in Bezug auf Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf Gesundheit und Sicherheit nicht eingehalten wurden, waren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichts nicht bekannt. ¹⁾	-
G4-A09	Vorfälle Vogelschlag	38		-
G4-PR3	Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte und Dienstleistungen	37-38	Flughafenbenutzungsordnung unter: munich-airport.de/aviation	-
G4-PR4	Verstoß gegen die gesetzlichen und freiwilligen Informationspflichten für Produkte und Dienstleistungen		Vorfälle, in denen gegen geltendes Recht verstoßen 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, 53		✓
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.

Berichtsprofil

→ GRI G4-18

→ Wesentlichkeitsprozess, Wesentlichkeitsmatrix und NH-Management siehe Seiten 28 und 29

→ Nachhaltigkeitsprogramm siehe Seite 168

Inhalte des Berichts

Mit »Stärken« veröffentlicht die Flughafen München GmbH (FMG) ihren fünften integrierten Bericht. Neben den Angaben zur ökonomischen Entwicklung des Unternehmens ergeben sich die Inhalte des integrierten Berichts aus einem umfragegestützten Wesentlichkeitsprozess. Grundlage dafür ist die Gesamtheit der GRI-G4-Indikatoren. Die für die Berichterstattung wesentlichen Themen sind zugleich relevante Inhalte für das strategische Nachhaltigkeits-

management. In untenstehender Tabelle wird beispielhaft verdeutlicht, wie die FMG die wesentlichen strategischen Themen 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 werden die Initiativen und Maßnahmen zu den wesentlichen Themen ausführlich dargestellt.

Management wesentlicher Themen [G4-19, G4-20, G4-21]

¹⁾ Legende »Wesentlich für Geschäftsfelder«
AV = Aviation
CA = Commercial Activities
RE = Real Estate
PA = Participations, Services & External Business

Themen in Wesentlichkeitsmatrix in alphabetischer Reihenfolge	Wesentlich für Geschäftsfelder ^{1), 2)}				Wesentlich außerhalb der Organisation	Beispiele für Initiativen/Maßnahmen aus dem Nachhaltigkeitsprogramm
	AV	CA	RE	PA		
Ausbildung und Mitarbeitergewinnung	✓	✓	✓	✓		Umsetzung Employer Branding und Arbeitgebermarke
Biodiversität	✓		✓		✓	Entwicklung von Umweltschutzstrategien für ausgewählte Bereiche [zum Beispiel Naturschutz, Artenschutz]
Chancengleichheit und Diversity	✓	✓		✓	✓	Erarbeitung einer Grundsatzposition zum Thema Chancengleichheit und Diversity
Gesundheitsmanagement und Arbeitssicherheit	✓			✓		Gesamtkonzept betriebliches Gesundheitsmanagement für gesundheitlich eingeschränkte Mitarbeiter
Immobilienentwicklung		✓	✓		✓	Bedarfsorientierte und wirtschaftliche Entwicklung der Immobilie Flughafen
Kapazitätserweiterung im Luftverkehr	✓	✓	✓		✓	Bau des Terminal 2-Satelliten
Kommunikation mit gesellschaftlichen Anspruchsgruppen [insbesondere Region]	✓	✓	✓	✓	✓	Erhalt und Intensivierung des regionalen Dialogs durch regelmäßigen Austausch mit den Anspruchsgruppen
Kundenzufriedenheit	✓	✓		✓		Optimierung des Endkundenangebotes
Landseitige Verkehrsanbindung					✓	Verbesserung der Schienenanbindung [kurz-, mittel- und langfristig]
Lärmschutzmaßnahmen und Reduzierung von Lärmemissionen	✓				✓	Umsetzung der Lärmschutzstrategie und Weiterentwicklung innovativer Lärmschutzkomponenten
Mitarbeiterzufriedenheit	✓	✓	✓	✓		Durchführung des INQA-Audits
Nachhaltiges Bauen	✓		✓		✓	Integration von Nachhaltigkeitskriterien in die Ausbau- sowie Umbauplanung in Anlehnung an die DGNB-Kriterien
Off-Campus-Wachstum				✓	✓	Personalentwicklung für Off-Campus-Geschäftsaktivitäten
Reduzierung von Treibhausgas- (CO ₂ -) und Luftschadstoffemissionen	✓		✓		✓	Einführung Pre-Conditioned-Air-Anlagen
Regionales Engagement [Sponsoring etc.]					✓	Weiterführung bestehender Sponsoringvereinbarungen und Prüfung neuer Projektanfragen auf Basis der FMG-Sponsoringgrundsätze
Schonender Umgang mit Ressourcen	✓	✓	✓		✓	Verbesserung des Recyclingprozesses für die Flugzeugenteignungsmittel
Verantwortungsvolle Unternehmensführung	✓	✓	✓	✓		Implementierung und Optimierung des Compliance-Managements
Vernetzung der Verkehrsträger [Seamless Travel]	✓	✓				Bestimmung des Produkt- und Dienstleistungsangebotes für den neuen Vertriebskanal entlang der Reisekette
Weiterbildung und Kompetenzmanagement	✓	✓	✓	✓		Entwicklung und Durchführung von Leadership-Excellence-Kurzmodulen zum Thema betriebliches Gesundheitsmanagement
Zusammenarbeit mit regionalen Partnern und Lieferanten	✓	✓	✓		✓	Schaffung von Transparenz hinsichtlich Liefer- und Leistungsbeziehungen in der Region

²⁾Definition der Geschäftsfelder im Lagebericht ab Seite 93 und im Kapitel »Unternehmensporträt und Strategie« auf Seite 21

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 beachtet die zentralen

Grundsätze [»Guiding Principles«] des IIRC und deckt die geforderten Berichtselemente [»Content Elements«] ab.

Nachhaltigkeitsangaben: Die FMG engagiert sich seit einigen Jahren als »Organizational Stakeholder« der Global Reporting Initiative [GRI]. Der vorliegende Bericht wurde in

→ Integrierte Berichterstattung siehe Seiten 2 und 3

→ Web theiirc.org

Übereinstimmung mit dem Comprehensive Model der von der GRI erarbeiteten internationalen G4-Leitlinien inklusive Sector Supplements für Flughafenbetreiber erstellt.

»Stärken« ist der erste Bericht des Flughafens München, der sich an GRI G4 orientiert. Es werden – soweit anwendbar und wesentlich – alle allgemeinen und spezifischen Standardangaben beantwortet. Im GRI-Index wird auf die entsprechenden Berichtsinhalte zu den GRI-Indikatoren verwiesen und angegeben, ob beziehungsweise wie diese geprüft wurden. Die FMG nimmt als Unterzeichner im GRI-Index Bezug auf die Kriterien des Deutschen Nachhaltigkeitskodex [DNK].

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 2014 wurde nach den Anforderungen des Deutschen Rechnungslegungsstandards DRS 20 erstellt.

Berichtsparameter

Der integrierte Bericht erscheint jährlich. Der letzte integrierte Bericht wurde am 30. Juli 2014 veröffentlicht. Der Berichtszeitraum umfasst das Geschäftsjahr 2014, das vom 1. Januar bis zum 31. Dezember reicht. Die ermittelten Daten beziehen sich in der Regel auf diesen Zeitraum oder auf den Stand am Ende der Berichtsperiode. Falls einzelnen Informationen andere Zeiträume zugrunde liegen, wird dies explizit angegeben.

Sofern nicht anders vermerkt, beziehen sich die Informationen und Kennzahlen im vorliegenden Bericht auf den gesamten Konzern einschließlich der Beteiligungsgesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung der FMG. Falls nur Daten für die FMG verfügbar waren, so ist dies angegeben.

Aufgrund des vielfältigen Engagements der FMG können im vorliegenden Printbericht nicht sämtliche Aktivitäten vollständig abgebildet werden. Daher werden weitere Themen in den Umwelterklärungen beziehungsweise deren verkürzten Versionen nach EMAS-VO sowie in zahlreichen anderen Publikationen aufgegriffen. Auf der Internetseite des Flughafens München finden sich ferner zusätzliche Informationen, Studien und Untersuchungsergebnisse.

Datenerhebung und Berechnungsmethoden

Sämtliche Daten und Informationen wurden von den jeweils fachlich zuständigen Einheiten mit repräsentativen Methoden für den Berichtszeitraum erhoben. Im Vergleich zum Vorjahresbericht wurde die Darstellung der Kennzahlen zu Sicherheit und Gesundheit sowie der CO₂-Kennzahlen angepasst. 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 CO₂-Emissionen 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 30. April 2015 abgeschlossen und hat zu keinen Einwendungen geführt.

- Erstmals wurde die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit einer betriebswirtschaftlichen Prüfung ausgewählter Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung beauftragt. Die Prüfung erfolgte unter Anwendung des »International Standard on Assurance Engagements« [ISAE] 3000. Angaben und Kennzahlen im Umfang der betriebswirtschaftlichen Prüfung sind im GRI-Index 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. Zudem hat die Intechnica Cert GmbH am 9. März 2015 ein eintägiges Audit [Zertifikat Nr. SVW 097-2015] zur Verlässlichkeit der Nachhaltigkeitsangaben in »Stärken 2014« durchgeführt. Die durch Intechnica Cert GmbH zusätzlich geprüften Angaben sind im GRI-Index in der Spalte »Externe Prüfung« mit folgendem Symbol gekennzeichnet: ✓

➔ Web deutscher-nachhaltigkeitskodex.de

➔ Glossar

➔ Glossar

➔ Web cdp.net

➔ GRI G4-23

➔ Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers siehe Seite 161

➔ Web munich-airport.de/publikationen

➔ GRI-Index siehe Seite 182

➔ GRI G4-22, G4-23

➔ Web munich-airport.de/company/umweltmanagement/emas

Unabhängige Prüfbescheinigung

An die Geschäftsführung der Flughafen München GmbH, München

Wir wurden beauftragt, eine betriebswirtschaftliche Prüfung bezüglich ausgewählter Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung, veröffentlicht im integrierten Bericht 2014 (im Folgenden »der Bericht«) der Flughafen München GmbH (im Folgenden »Flughafen München«), für das Geschäftsjahr 2014 durchzuführen. Die Angemessenheit der Ermittlung und Darstellung der ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien, einschließlich der Identifizierung der Berichtsinhalte, liegt in der Verantwortung der Geschäftsführung des Flughafens München. Diese Verantwortung umfasst auch die Konzeption, Umsetzung und Aufrechterhaltung von Systemen und Prozessen zur Sicherstellung der Beachtung anzuwendender Berichtsprinzipien bei der Bestimmung wesentlicher Berichtsinhalte. Unsere Aufgabe ist es, bezüglich der ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung im Bericht ein Urteil in Form dieser Bescheinigung abzugeben.

Auftragsgegenstand

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung so geplant und durchgeführt, um mit begrenzter Sicherheit ausschließen zu können, dass folgende ausgewählte Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung des Geschäftsjahres 2014, einschließlich der begleitenden Erläuterungen, nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien dargestellt sind:

Angaben zu Wesentlichkeit, Berichtsgrenzen und Dialog mit Anspruchsgruppen:

- **G4-18:** Verfahren zur Festlegung der Berichtsinhalte und -grenzen
- **G4-19:** Wesentliche Aspekte
- **G4-20:** Beschreibung wesentlicher Aspekte innerhalb der Organisation
- **G4-21:** Beschreibung wesentlicher Aspekte außerhalb der Organisation
- **G4-26:** Einbindung von Stakeholdern
- **G4-27:** Berücksichtigung zentraler Anliegen der Anspruchsgruppen

Angaben bezüglich folgender GRI-G4-Standardangaben:

- **G4-10:** Mitarbeiterstruktur
- **G4-11:** Mitarbeiter mit Tarifverträgen

Angaben zu Managementansätzen sowie die Indikatoren bezüglich folgender »Berichtsthemen«:

- **Energie & Emissionen** – **G4-EN3:** Energieverbrauch innerhalb der Organisation/**G4-EN4:** Energieverbrauch außerhalb der Organisation/**G4-EN5:** Energieintensität/**G4-EN6:** Verringerung des Energieverbrauchs/**G4-EN7:** Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen/**G4-EN15:** Direkte Treibhausgasemissionen Scope 1/**G4-EN16:** Indirekte Treibhausgasemissionen Scope 2/**G4-EN17:** Weitere indirekte Treibhausgasemissionen Scope 3/**G4-EN18:** Intensität der Treibhausgasemissionen/**G4-EN19:** Reduzierung der Treibhausgasemissionen
- **Beschäftigung** – **G4-LA1:** Mitarbeiterfluktuation/**G4-LA3:** Elternzeit
- **Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz** – **G4-LA6:** Verletzungen, Berufskrankheiten und Arbeitsunfälle/**G4-LA7:** Mitarbeiter mit hohem Erkrankungsrisiko
- **Aus- und Weiterbildung** – **G4-LA9:** Durchschnittliche Anzahl Stunden für Aus- und Weiterbildung
- **Vielfalt und Chancengleichheit** – **G4-LA12:** Zusammensetzung der Führungsgremien und Mitarbeiterstruktur
- **Kennzeichnung von Produkten und Dienstleistungen** – **G4-PR5:** Ergebnisse aus Umfrage[n] zur Kundenzufriedenheit
- **Verkehrszahlen Luftfahrt/Materialeinsatz** – **G4-AO-1:** Passagierzahlen/**G4-AO-2:** Flugbewegungen/**G4-AO-3:** Frachttonnage/**G4-AO-6:** Eingesetzte Enteisungsmittel

Die im Umfang unserer betriebswirtschaftlichen Prüfung enthaltenen Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung sind im GRI-Index in der Spalte »Externe Prüfung« auf Seite 182 mit folgendem Symbol kenntlich gemacht: ✓

Prüfungshandlungen zur Erlangung begrenzter Sicherheit sind auf die Feststellung der Plausibilität von Informationen ausgelegt und weniger umfangreich als zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit.

Berichtskriterien und Prüfungsstandards

Der Flughafen München wendet die G4-Leitlinien zur Nachhaltigkeitsberichterstattung der Global Reporting Initiative (GRI), wie im Abschnitt »Berichtsprofil« beschrieben, für die Bestimmung wesentlicher Aspekte und Berichtsinhalte sowie als Berichtskriterien für die ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung an.

Wir haben unseren Auftrag unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000: »Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information« und des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3410: »Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements«, herausgegeben vom International Auditing and Assurance Standards Board, durchgeführt. Diese Standards erfordern unter anderem, dass das Prüfungsteam über solche spezifischen Fachkenntnisse, Fähigkeiten und berufsständischen Qualifikationen verfügt, aufgrund derer es die Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung würdigen kann, sowie die Einhaltung der Anforderungen zur Unabhängigkeit des Code of Ethics for Professional Accountants der International Federation of Accountants.

Prüfungshandlungen

Unsere Prüfungshandlungen beinhalteten:

- Beurteilung der Methoden und Prozesse für die Bestimmung wesentlicher Aspekte und entsprechender Grenzen, einschließlich der Ergebnisse aus dem Stakeholder-Dialog des Flughafens München
- Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung des Flughafens München in der Berichtsperiode
- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Kontrolle der 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, einschließlich der Erläuterungen zu den nicht-finanziellen Berichtsdaten
- Beurteilung interner und externer Dokumente bezüglich der ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung, um zu bestimmen, ob qualitative und quantitative Informationen durch ausreichende Nachweise hinterlegt sowie zutreffend und ausgewogen dargestellt sind
- Verwertung von Bestätigungen externer Dritter über Angaben zu CO₂-Emissionen anhand der Emissionsberichte der Deutschen Emissionshandelsstelle im Umweltbundesamt
- Einschätzung der Gesamtdarstellung der ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung, die in unseren Auftragsgegenstand fallen

Ergebnis

Aufgrund der bei der Durchführung unserer betriebswirtschaftlichen Prüfung gewonnenen Erkenntnisse sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung des Geschäftsjahres 2014, einschließlich der begleitenden Erläuterungen, nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien dargestellt sind.

Empfehlung

Ohne unser oben beschriebenes Ergebnis einzuschränken, empfehlen wir die Weiterentwicklung von Ansätzen und Methoden zur Einschätzung und Messung ökonomischer, ökologischer und sozialer Auswirkungen sowie die konsequente Einbeziehung der Ergebnisse daraus in die Wesentlichkeitsanalyse.

München, den 30. April 2015

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.

Auxiliary Power Unit (APU) oder Hilfsturbine

Neben den zwei oder vier Turbinen, die ein modernes Verkehrsflugzeug antreiben, hat das Flugzeug noch eine kleinere Hilfsturbine (APU), die das Anlassen der Triebwerke und die Stromversorgung am Boden ermöglicht.

Biodiversität

Umfasst die verschiedenen Lebensformen (Arten von Tieren, Pflanzen, Pilzen, Bakterien), die unterschiedlichen Lebensräume, in denen die Arten leben (Ökosysteme wie der Wald oder Gewässer), sowie die genetische Vielfalt innerhalb der Arten (zum Beispiel Unterarten, Sorten und Rassen).

Carbon Disclosure Project (CDP)

Unabhängige, gemeinnützige Organisation, die eine Datenbank mit Klimadaten von Unternehmen unterhält. Am weltgrößten Nachhaltigkeitsrating CDP beteiligen sich rund 5.000 Unternehmen, deren Gesamtwert mehr als 50 Prozent des globalen Marktwertes umfasst.

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Wirtschaftliche Messgröße, die den aus der Geschäftstätigkeit erzielten Nettozufluss liquider Mittel während einer Periode darstellt.

Continuous Descent Operations (CDO)

Anflugverfahren mit reduzierter Triebwerksleistung. Das Flugzeug steuert in einem kontinuierlichen Sinkflug den Zielflughafen an. Dies führt zu einer Verringerung des Treibstoffverbrauchs sowie zur Reduzierung des Fluglärms.

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.

Deutsche Rechnungslegungsstandards (DRS)

Die DRS werden vom Deutschen Standardisierungsrat (DSR) des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committees (DRSC) entwickelt. Der seit Dezember 2012 im Bundesanzeiger veröffentlichte DRS 20 konkretisiert aktuell die (Konzern-)Lageberichterstattung in Deutschland. Wesentliche Anforderungsänderungen lassen sich sowohl für die vergangenheits- als auch für die zukunftsorientierte Berichterstattung feststellen.

Deutscher Nachhaltigkeitskodex (DNK)

Verfolgt das Ziel, die Nachhaltigkeitsleistung deutscher Unternehmen in einer öffentlichen Datenbank sichtbar und vergleichbar zu machen. Er wurde vom Rat für Nachhaltige Entwicklung, der von der Bundesregierung berufen wurde und diese auch berät, ins Leben gerufen.

DIN EN ISO 14001

Von der International Organization for Standardization (ISO) entwickelte Norm, die die Grundlage für ein weltweit zertifizierbares Umweltmanagementsystem bildet.

Earnings Before Interest and Taxes (EBIT)

Gewinn vor Zinsen und Steuern und gegebenenfalls außerordentlichem Ergebnis. Wird auch als operatives Ergebnis oder Betriebsergebnis bezeichnet.

Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)

Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

Eco-Management and Audit Scheme (EMAS)

System für das freiwillige Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung. Es wurde von der Europäischen Union als Instrument für Unternehmen und Organisationen entwickelt, die ihre Umwelleistung kontinuierlich verbessern wollen.

Feinstaub

Unter der Messgröße PM_{10} [Particulate Matter < 10 μm] wird die Feinstaubfraktion mit einem oberen Partikeldurchmesser von bis zu 10 μm verstanden. $PM_{2,5}$ enthält als Teilmenge von PM_{10} noch kleinere Teilchen.

Follow-the-Greens-Verfahren

Rollführungskonzept für Flugzeuge, das im Rahmen des Forschungsprojekts SESAR validiert wird. Der Fluglotse leitet den Piloten zu seinem Ziel (Parkposition oder Startbahn) vor allem über grüne Lichter am Boden und weniger über Sprechfunk. Dies vermindert einerseits Fehlerquellen durch Missverständnisse im Funkverkehr und erleichtert andererseits den Piloten die Orientierung bei schlechten Sichtverhältnissen. Außerdem erzeugt es einen kontinuierlichen Verkehrsfluss, wodurch Treibstoffverbrauch, Umweltbelastungen und Kosten sinken.

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 GRI-Richtlinien werden circa alle fünf Jahre erneuert, wobei den Unternehmen stets eine gewisse Übergangsfrist eingeräumt wird. Die neueste Richtlinie GRI G4 wird für alle Berichte verbindlich, die nach dem 31.12.2015 erscheinen. Der vorliegende integrierte Bericht der FMG ist erstmals nach GRI G4 erstellt.

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.

Hub-Flughafen oder Luftverkehrsdrehkreuz

Ein Flughafen, der das Umsteigen zwischen Kurz-, Mittel- und Langstreckenflügen einer Fluggesellschaft oder mehrerer kooperierender Fluggesellschaften ermöglicht und somit die Voraussetzung schafft, eine Vielzahl von Destinationen miteinander verbinden zu können.

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 Chapter-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)

Besteht aus vier Phasen:

- Anflug (inklusive Landung) auf dem Flughafen
- Rollen der Flugzeuge von der Landebahn zur Abfertigungsposition
- Rollen der Flugzeuge von der Abfertigungsposition zur Startbahn und Abflug vom Flughafen
- Steigflug

Der LTO-Zyklus erstreckt sich bis in eine Höhe von 914 Metern. Je nach Steigflugverhalten haben die Flugzeuge beim Start dann schon eine Entfernung von circa acht Kilometern vom Flughafen. Bei der Landung sind es rund 17 Kilometer.

Natura 2000

Offizielle Bezeichnung für ein kohärentes (zusammenhängendes) Netz von Schutzgebieten, das innerhalb der Europäischen Union nach den Angaben der Richtlinie 92/43/EWG (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, kurz FFH-Richtlinie) errichtet wird. Sein Zweck ist der länderübergreifende Schutz gefährdeter wild lebender heimischer Pflanzen und Tierarten und ihrer natürlichen Lebensräume. In das Schutzgebietsnetz werden auch die gemäß der Richtlinie 79/409/EWG (kurz Vogelschutzrichtlinie) ausgewiesenen Gebiete integriert.

Return on Capital Employed (ROCE)

Betriebswirtschaftliche Kennzahl, die angibt, wie effektiv und profitabel ein Unternehmen mit seinem eingesetzten Kapital umgeht.

Satellit

Auch Satellitenterminal oder -gebäude. In diesem Zusammenhang handelt es sich um einen Erweiterungsbau zu einem bestehenden Flughafenterminal. Im Gegensatz zu einem vollwertigen Terminal fehlen Vorfahrten sowie alle »landseitigen« Terminalbestandteile wie Ticketschalter, Check-in-Einrichtungen oder Gepäckausgabebänder. Im Gebäude selbst befinden sich die Wartebereiche und am Gebäude die Fluggastbrücken für das bequeme Einsteigen ins Flugzeug.

Schengen/Non-Schengen

Schengen steht für die Abschaffung von Personenkontrollen an den Grenzen zwischen den teilnehmenden Staaten des Schengener Abkommens. Durch eine gemeinsame Regelung der Kontrollen an den Außengrenzen werden unter anderem eine gemeinsame Visapolitik und übergreifende Maßnahmen zur Strafverfolgung ermöglicht. Für Bürger wird Schengen am deutlichsten dadurch fassbar, dass sie bei Reisen zwischen Schengen-Staaten an der Grenze keinen Ausweis mehr vorzeigen müssen. Eine Passkontrolle ist zwingend notwendig bei Ein- beziehungsweise Ausreise in den beziehungsweise aus dem Schengen-Raum, das heißt aus Staaten, die nicht dem Schengener Abkommen beigetreten sind (Non-Schengen), nach Schengen und umgekehrt.

SESAR (Single European Sky ATM Research)

Forschungsprojekt, dessen Ziel die Einführung einheitlicher Standards im europäischen Luftverkehr ist. Das 2008 gegründete Konsortium SESAR European Airports Consortium (SEAC) besteht aus sechs der zehn großen europäischen Flughafenbetreiber: Heathrow Airport Ltd, Flughafen München GmbH, Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Schiphol Nederland B. V., Aéroports de Paris S. A. und Flughafen Zürich AG. Seine Aufgabe liegt vor allem darin, die SESAR-Forschungs- und -Entwicklungsarbeit zu unterstützen und deren Ergebnisse umzusetzen.

Verkehrseinheit (VE)

Messzahl für die gemeinsame Erfassung des gesamten Personen- und Frachtverkehrs. Die Verkehrseinheit wird dabei gleichgesetzt mit einem Passagier inklusive Handgepäck (insgesamt 100 Kilogramm) oder 100 Kilogramm umgeschlagener Luftfracht beziehungsweise Luftpost.

Impressum

Herausgeber

Flughafen München GmbH
Postfach 23 17 55
85326 München

Verantwortlich

Hans-Joachim Bues
Leiter Unternehmenskommunikation
Jörg Ebbighausen
Leiter Konzernentwicklung

Fachliche Leitung

Petra Röthlein
Leiterin Corporate Media
Dr. Monica Streck
Leiterin Strategisches
Nachhaltigkeitsmanagement

Redaktion

Helene Hergt, Eva Maria Schindler
Corporate Media
Vera Stelkens
Strategisches Nachhaltigkeitsmanagement

Weiterführende Informationen



Internet: munich-airport.de

E-Mail: bericht@munich-airport.de

Telefon: +49 89 975 00

Telefax: +49 89 975 412 06

Facebook: de-de.facebook.com/flughafenmuenchen

Twitter: twitter.com/MUC_Airport

App für iPhone und Android: MUC Airport

Fotos

Flughafen München GmbH
Robert Brembeck
Corbis Images (Titel, linke Seite)
Alexander Ludwig
Matthias Tunger

Die Models auf den Fotos sind
mehrheitlich Mitarbeiter des
Flughafen München Konzerns.

Grafiken

Flughafen München GmbH
Publicis Pixelpark, München
(Seite 22–23)

Beratung und Design

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

Druck

G. Peschke Druckerei GmbH,
München

Papier

Satimat Green
FSC-zertifiziert

ClimatePartner^o
klimateutral
Druck | ID: 53152-1406-1002

