



Verbindung leben

**Flughafen
München**
Integrierter
Bericht
2016

WEITER
DENKEN

Der Flughafen München feiert 2017 Jubiläum. Vor 25 Jahren ist er von Riem ins Erdinger Moos gezogen. Heute ist er ein Drehkreuz mit weltweiten Verbindungen und wichtiger Standortfaktor für die Menschen und Unternehmen in der Region. Diese Erfolgsgeschichte soll sich langfristig fortsetzen. Dafür schaffen wir bereits heute die Voraussetzungen. Der Bericht 2016 beschreibt konkrete Projekte, Entwicklungen und Planungen der Gegenwart für die Zukunft. Er zeigt, wie wir am Flughafen München WEITERDENKEN.

WEITER
DENKEN

/Inhalt

01 Flughafen kompakt

- 2 Der Flughafen München im Überblick
- 4 Kennzahlen
- 6 Integrierte Berichterstattung
- 7 Geschäftsmodell
- 8 Kapitalarten

02 Weitergedacht

- 14 Brief der Geschäftsführung
- 18 Digitale Services am Airport
- 32 Die neue Qualität des Reisens
- 46 Jobmaschine Flughafen
- 60 Flughafen wird klimaneutral

03 Strategie und Management

- 20 Strategie
- 26 Management

04 Leistungsportfolio

- 34 Aviation
- 38 Commercial Activities
- 40 Real Estate
- 41 Participations, Services & External Business

05 Arbeitswelt und Gesellschaft

- 48 Bedeutender Arbeitgeber
- 49 Wertschöpfung
- 52 Personalstrategie
- 53 Mitarbeiterzufriedenheit und Mitbestimmung
- 54 Ausbildung und Personalentwicklung
- 56 Verantwortungsvoller Arbeitgeber
- 58 Gesellschaftliches Engagement

06 Umwelt und Klimaschutz

- 62 Klimaschutzstrategie
- 69 Umgang mit Ressourcen
- 74 Lärmschutz
- 78 Biodiversität

07 Finanzbericht

- 81 Konzernlagebericht
- 108 Konzernjahresabschluss
- 160 Organe der Gesellschaft
- 162 Bericht des Aufsichtsrats
- 163 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Nachhaltige Entwicklung

- 165 Nachhaltigkeitskennzahlen

178 Glossar

180 Impressum



Den Online-Bericht sowie ein PDF finden Sie unter bericht2016.munich-airport.de

Zusätzliche Inhalte im Online-Bericht:

- Berichtsprofil
- GRI Content Index
- Unabhängige Prüfbescheinigung

Weitere Informationen erhalten Sie, wenn Sie diesen Symbolen folgen:

→ Text-Verweis

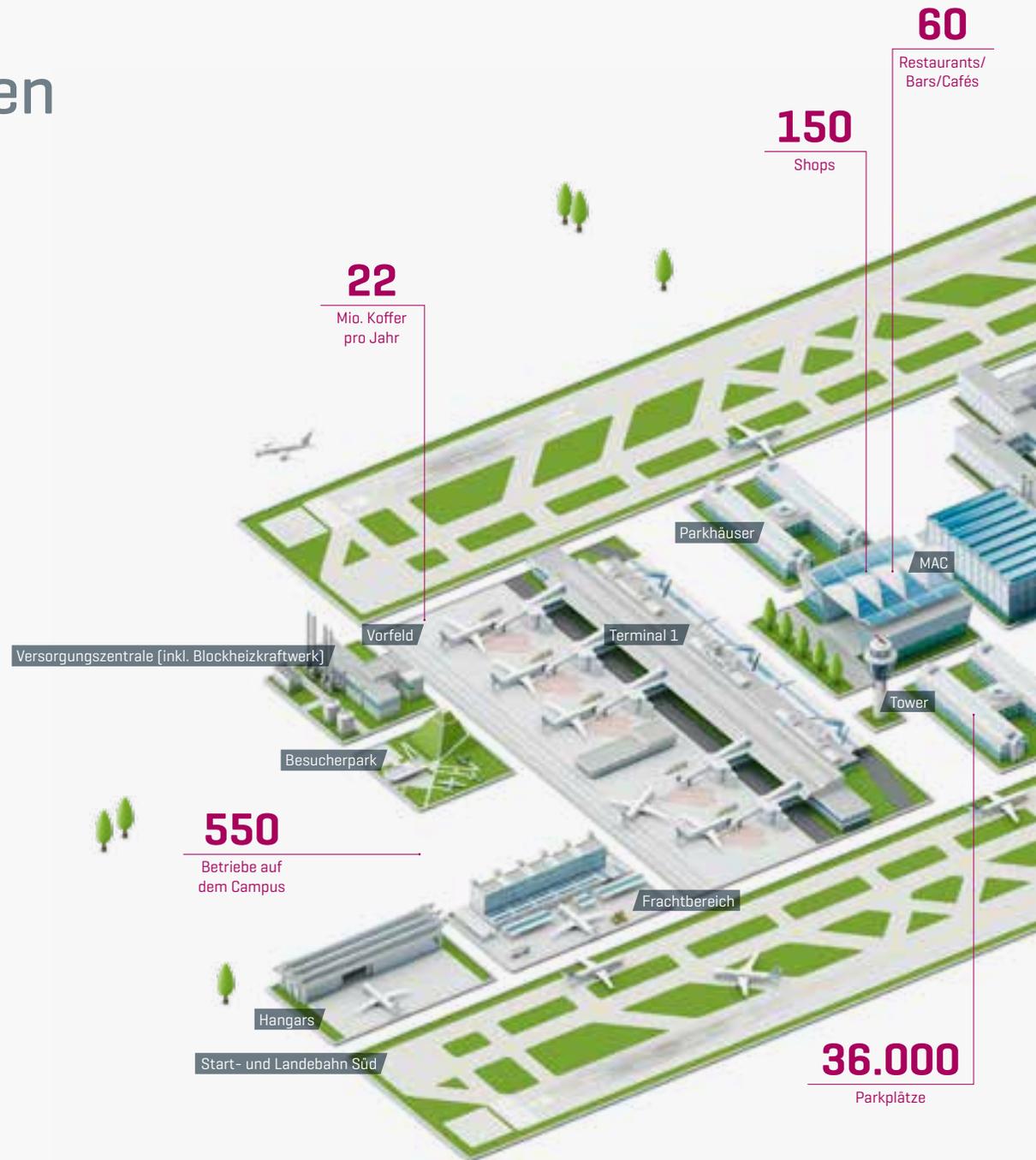
📎 Konzernlagebericht kompakt

↗ [Web-Verweis](#)



/Der Flughafen München im Überblick

Profil: Die 1949 gegründete Flughafen München GmbH (FMG) betreibt mit ihren 15 Tochtergesellschaften den Münchner Airport. Das bayerische Luftverkehrsdrehkreuz ist Deutschlands zweitgrößter Flughafen und der einzige Fünf-Sterne-Flughafen Europas. Als »Full-Service-Operator« bietet er Leistungen in allen Bereichen des Airport-Managements an.





Darstellung nicht maßstabs- und standortgetreu

Airlines, Länder und Ziele 2016

100
Fluggesellschaften
bedienen

257
Ziele

in **73**
regelmäßig von München
angeflogenen Ländern

1,36
Milliarden Euro
Konzernumsatz

289,9
Millionen Euro
Betriebsergebnis

394.000
Starts und Landungen

356.000
Tonnen Luftfracht

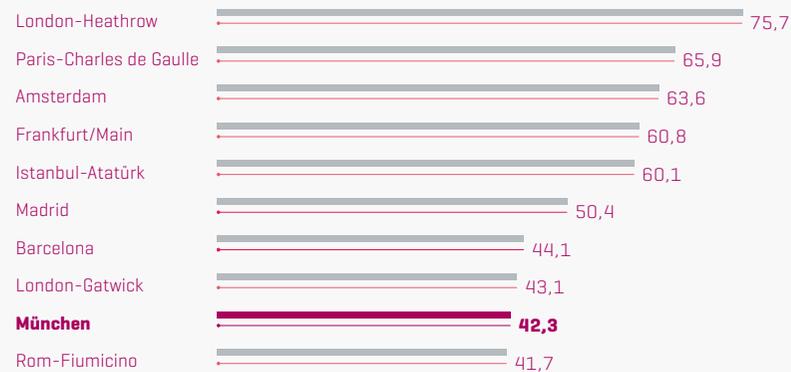
42,3
Millionen
Passagiere

8.776
Mitarbeiter im
Konzern¹⁾



München im europäischen Vergleich 2016

Passagierzahlen in Millionen



Stand: 31. Dezember 2016 / Quelle: Airports Council International (ACI)

¹⁾ Stichtag: 31.12.: inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer, ohne Praktikanten und ohne AeroGround Berlin GmbH

/Kennzahlen

Ökonomische Kennzahlen

In Mio. €	2016	2015 ¹⁾	2014	Veränderung in % 2016/15
Konzernumsatz	1.364,1	1.249,3	1.200,1	9,2
Anteil Aviation in %	53	52	51	
Anteil Non- Aviation in %	47	48	49	
EBITDA	529,0	494,2	478,7	7,0
EBIT	289,9	280,0	266,5	3,6
Konzernergebnis nach Steuern	151,6	143,3	100,1	5,8
EBITDA-Marge in %	38,8	39,6	39,9	
EBITDA/Pax in €	12,5	12,1	12,1	3,3
EBIT-Marge in %	21,3	22,4	22,2	
ROCE ²⁾ in %	6,6	6,4	6,1	
Cashflow aus lfd. Geschäftstätigkeit	528,8	464,4	429,6	13,9
Investitionen	274,9	272,1	275,5	1,0
Eigenkapital	1.942,9	1.813,0	1.685,4 ¹⁾	7,2
Eigenkapitalquote in %	37,1	33,5	32,2 ¹⁾	
Nettofinanz- verbindlichkeiten (Net Debt)	2.393,0	2.542,7	2.614,9 ¹⁾	-5,9
Net Debt/EBITDA	4,5	5,1	5,5 ¹⁾	
Net Gearing (Net Debt/Eigenkapital) in %	123,2	140,2	155,2 ¹⁾	

¹⁾ Werte berichtigt gemäß IAS 8

²⁾ ROCE = EBIT/(Eigenkapital + Net Debt + lfr. Leistungen an Arbeitnehmer)

Ökologische Kennzahlen

CO₂-Emissionen

In Tonnen	2016	2015
Direkter Energieverbrauch (Scope 1)	85.262	84.826
Indirekter Energieverbrauch (Scope 2)	16.329	16.811
Anderer indirekter Energieverbrauch (Scope 3a)	49.023	51.565
Summe des jährlich beeinflussbaren CO₂-Ausstoßes	150.614	153.202

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

Flughafen-»Ökoflächen«¹⁾ außerhalb des Flughafenzauns

In Hektar	2016	2015
Zusätzliche »Ökoflächen« gesamt	746	746
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Zone III	374 ²⁾	374
Flughafenrandzone, Zone II	250	250
Ökokonto für zukünftige Ausbaumaßnahmen	122	122

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

²⁾ 2016 wurden zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen in einem Umfang von 2.000 m² beauftragt, von der Größenordnung her ergeben sich keine Auswirkungen auf die genannte Hektarzahl.

Gesellschaftliche Kennzahlen

Anzahl der Mitarbeiter¹⁾

Konzern	2016					
	Frauen	Anteil in % ²⁾	Männer	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Gesamt- beschäftigte	2.839	33,39	5.663	66,61	8.502	100,00
Voll- und Teil- zeitmitarbeiter						
Vollzeit- mitarbeiter	1.798	21,15	5.029	59,15	6.827	80,30
Teilzeit- mitarbeiter	1.041	12,24	634	7,46	1.675	19,70
Arbeitsverträge						
Befristete Arbeits- verträge	496	5,83	892	10,49	1.388	16,33
Unbefristete Arbeits- verträge	2.343	27,56	4.771	56,12	7.114	83,67

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

²⁾ Prozentsatz bezieht sich auf Anzahl der Gesamtbeschäftigten.

Führungskräfte¹⁾

Konzern	2016		2015		2014	
	Frauen	Anteil in %	Männer	Anteil in %	Gesamt	Anteil in %
Führungskräfte gesamt	673	7,92²⁾	674	8,41²⁾	637	8,39²⁾
Frauen	169	1,99 ²⁾	169	2,11 ²⁾	158	2,08 ²⁾
Männer	504	5,93 ²⁾	505	6,30 ²⁾	479	6,31 ²⁾

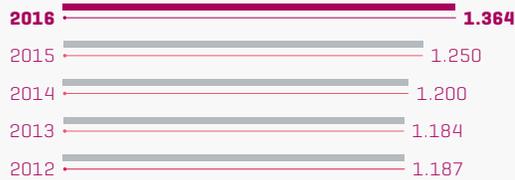
¹⁾ Alle Angaben ohne AeroGround Berlin GmbH

²⁾ Stichtag 31.12.: Anteil der Führungskräfte (der Ebenen 1 bis 4 ohne Geschäftsführung) an der Anzahl der Gesamtbeschäftigten

Umsatz



In Mio. €



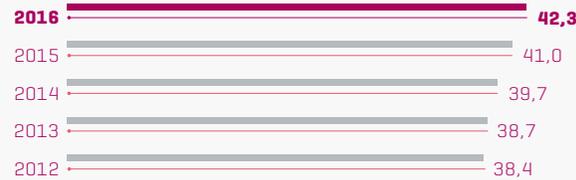
- 2016 steigerte der Flughafen München seinen Umsatz um 9,2 Prozent auf rund 1,36 Milliarden Euro.
- Das größte Umsatzwachstum fiel erneut mit 62,3 Prozent im Geschäftsfeld Aviation (inklusive Bodenverkehr) an.

→ Seite 94

Anzahl Passagiere



In Mio.



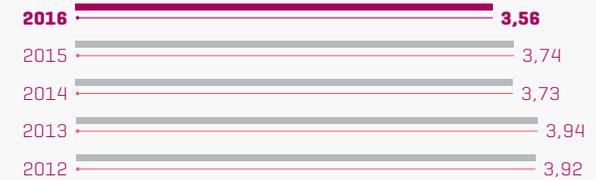
- Die dynamische Wachstumsentwicklung am Münchner Flughafen setzte sich 2016 mit einem neuen Rekord bei den Fluggästen fort.
- Die Passagierzahlen stiegen um 1,3 Millionen Reisende beziehungsweise 3,1 Prozent auf den neuen Höchstwert von 42,3 Millionen.

→ Seite 35

Spezifische CO₂-Emissionen



In kg CO₂ pro Passagier



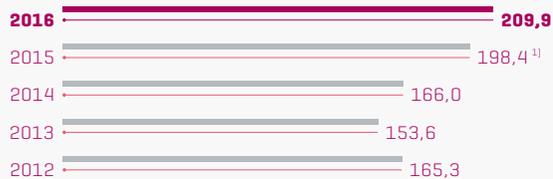
- Der Flughafen München will bis 2030 der erste klimaneutral betriebene Airport Deutschlands sein.
- Die spezifischen CO₂-Emissionen pro Fluggast sind von 2012 bis 2016 um neun Prozent gesunken.

→ Seite 63

Konzernergebnis vor Steuern (EBT)



In Mio. €



- Seit 2016 wird das Ergebnis vor Steuern (EBT) als Zielgröße verwendet (Vorjahre: EAT).
- Das Konzernergebnis vor Steuern ist 2016 um 5,8 Prozent gestiegen.

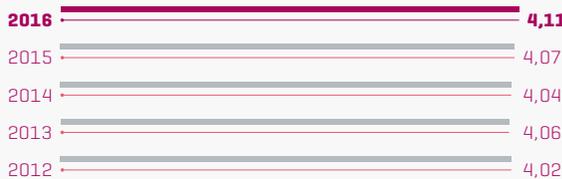
→ Seite 94

¹⁾ Wert berichtet nach IAS 8

Airport Service Quality (ASQ)



Maximale Punktzahl: 5



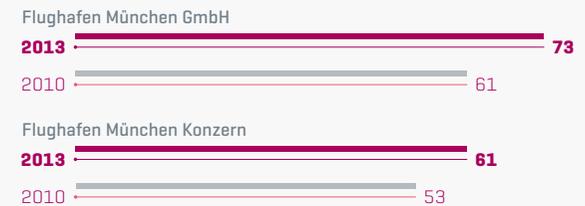
- Der ASQ-Wert ist ein Indikator für die Kundenzufriedenheit.
- Der sogenannte Passagiererlebnisindex (PEI) wird den ASQ-Wert zukünftig als nicht-finanzielle Kennzahl ablösen.

→ Seite 30

Mitarbeiterbindungsindex



In Prozent



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

→ Seite 86

/Integrierte Berichterstattung

Integriertes Denken und Integrated Reporting <IR> am Flughafen München

»Integrated Thinking« ist die Grundvoraussetzung für ein nachhaltiges Handeln und eine ganzheitliche Berichterstattung. Der Flughafen München Konzern folgt diesem Ansatz und orientiert sich gleichermaßen an ökonomischen, ökologischen und sozial-gesellschaftlichen Belangen. Um diese Ausrichtung zu veranschaulichen, verbindet der integrierte Bericht die Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung in einer Veröffentlichung. Diese beschreibt die Geschäftsaktivitäten im Berichtszeitraum sowie deren künftige Ausrichtung.

<IR>-Rahmenkonzept als Basis

Das <IR>-Rahmenkonzept des International Integrated Reporting Council (IIRC) sieht vor, dass Unternehmen darlegen, mit welchen wesentlichen Aktivitäten sie kurz-, mittel- und langfristig finanzielle und nicht-finanzielle Werte schaffen. Der Flughafen München hat sich bereits 2010 für diesen prinzipienbasierten und zukunftsweisenden Weg der Berichterstattung entschieden und arbeitet als Mitglied des <IR> Business Networks auch konkret an der Weiterentwicklung des Standards mit. Um der Forderung nach mehr »Prägnanz« dezidierter nachzukommen, erscheint der Print-Bericht in einer leicht gekürzten Version. Die vollständigen Inhalte sind im neuen Online-Bericht zu finden. Mittelfristiges Ziel des Reportings ist es, die Themen weiter zu vernetzen, nur noch einen »Summary« zu drucken und das Zusammenspiel zwischen Print und Online zu verfeinern.

➔ [Web bericht2016.munich-airport.de](http://www.flughafen-muenchen.de/bericht2016)

➔ [Glossar](#)

Veränderung von Kapitalien als Ausdruck der Wertschöpfung

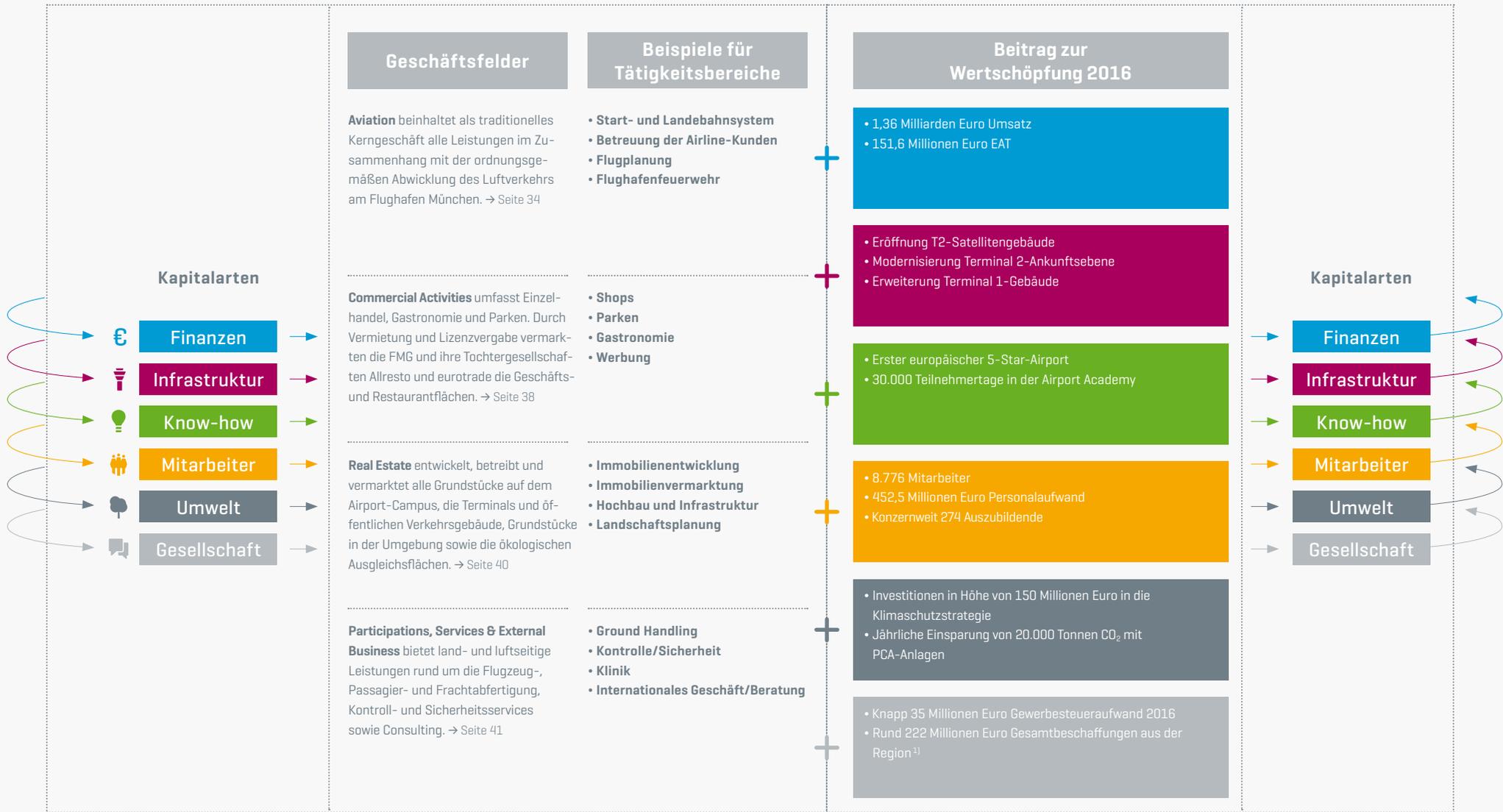
Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit nimmt jedes Unternehmen Einfluss auf eine Vielzahl von Stakeholdern und externen Faktoren. Um diese qualitativen und quantitativen Wechselwirkungen eines Geschäftsmodells zu beschreiben, hat das IIRC sechs Kapitalarten definiert. Der Flughafen München hat seine wesentlichen Ressourcen den sechs Kapitalarten zugeordnet. So stellt er seine Wertschöpfung dar und kann anhand der Veränderung der Kapitalarten wesentliche Ursache-Wirkung-Zusammenhänge aufzeigen. Darüber hinaus werden in diesem Bericht die Auswirkungen ausgewählter Projekte und zentraler Themen des Geschäftsjahrs 2016 auf die Kapitalarten analysiert und präsentiert. Anhand kompakter Tabellen zu ausgewählten Projekten erfährt der Leser beispielhaft, welche Auswirkungen sich auf die Kapitalarten und damit auf das Geschäftsmodell des Flughafens ergeben haben.

Berichterstattung nach höchsten Standards

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



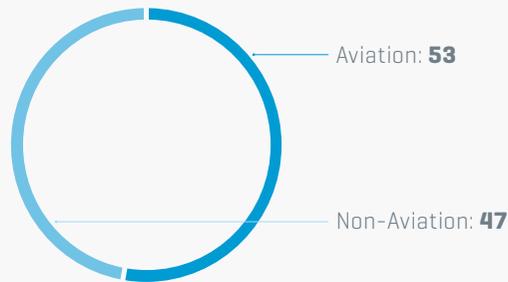
/Geschäftsmodell



¹⁾ Konzern

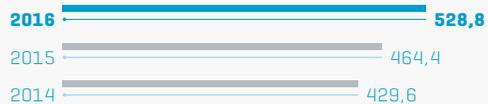
Umsatzaufteilung

In Prozent



Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit

In Mio. €



Auch dank der dynamischen Verkehrsentwicklung hat der Flughafen München über alle Bereiche hinweg ein sehr gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt. Der finanzielle Leistungsindikator EBT lag mit rund 210 Millionen Euro erheblich über dem prognostizierten Wert und konnte auch im Vorjahresvergleich deutlich gesteigert werden.



Konzernbereich Finanzen und Beschaffung

Finanzen €

Bedeutung

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

Input

Zu Geschäftsjahresbeginn standen dem Flughafen München zur Verfügung:

- Flüssige Mittel: 217,3 Millionen Euro [davon 5,3 Millionen Euro sofort verfügbare Zahlungsmittel und 212,0 Millionen Euro kurzfristige Geldanlagen bei Banken]
- Kreditbestand: 2.418,4 Millionen Euro
- Eigenkapital: 1.813,0 Millionen Euro¹⁾

Maßnahmen

- Ausschüttung von 30,0 Millionen Euro aus dem Jahresüberschuss 2015 an die Gesellschafter entsprechend ihren Anteilen; Vortrag des Restbetrags in Höhe von 113,3 Millionen Euro¹⁾ → siehe Seite 92
- Jahresüberschuss 2016 in Höhe von 151,6 Millionen wird dem Eigenkapital gutgeschrieben; über die Verwendung des Geschäftsergebnisses entscheidet die Gesellschafterversammlung. → siehe Seite 92, 94 f.

- Zahlungsmittelüberschüsse aus dem operativen Geschäft: 528,8 Millionen Euro; hiervon Investition von insgesamt 274,9 Millionen Euro in die Erhaltung und den Ausbau der Flughafeninfrastruktur → siehe Seite 93
- Hohe Tilgungen bei Bankdarlehen 2016: insgesamt 558,7 Millionen Euro, davon Rückzahlung eines Konsortialdarlehens in Höhe von 400,0 Millionen Euro; hierfür Abbau der flüssigen Mittel um 199,3 Millionen Euro auf 18,0 Millionen Euro sowie Aufnahme endfälliger Schuldscheindarlehen über einen Gesamtbetrag von 200,0 Millionen Euro → siehe Seite 92

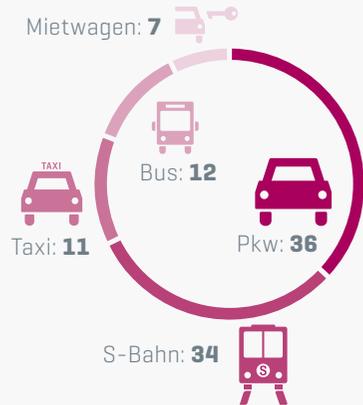
Output

- Konzernumsatz 2016: 1.364,1 Millionen Euro
- Bis zum Geschäftsjahresende Verringerung der flüssigen Mittel um 199,3 Millionen Euro auf insgesamt 18,0 Millionen Euro [davon 6,0 Millionen Euro sofort verfügbare Zahlungsmittel und 12,0 Millionen Euro kurzfristige Geldanlagen bei Banken]
- Verringerung des Kreditbestands um 358,6 Millionen Euro auf 2.059,8 Millionen Euro
- Erhöhung des Eigenkapitals um 129,9 Millionen Euro auf 1.942,9 Millionen Euro

¹⁾Wert berichtigt gemäß IAS 8

Anreiseverkehrsmittel zum Flughafen

Nur Originäreinsteiger, in Prozent



»Airport City München«: rund 150.000 Menschen täglich am Flughafen-Campus



¹⁾ Auf Flughafen-Campus inkl. aller Unternehmen etc.

²⁾ Bringer und Abholer von Fluggästen, die das Terminal betreten und nicht nur Passagiere bis zur Tür/zum Parkplatz begleiten

³⁾ Personen, die den Flughafen besucht haben, ohne selbst zu fliegen

Infrastruktur

Bedeutung

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

Input

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

Maßnahmen

- **Gebäude:** Eröffnung/Inbetriebnahme des T2-Satelliten-gebäudes, Modernisierung der Ankunftsebene im Terminal 2, Vorstellung der Ausbaupläne für das Terminal 1, Bau eines neuen Gebädetrakts des Hilton Munich Airport, Komplettsanierung der Fußgänger-röhre am Besucherpark, Inbetriebnahme der Energie-zentrale Ost → siehe Seite 16, 22

- **Verkehrsanbindung:** Neufahrner Kurve seit Ende 2014 in Bau, Bau Westtangente Freising [gefördert durch FMG-Mittel] → siehe Seite 25
- **Flächen:** Kommunikation zur dritten Start- und Landebahn, Bodenfilter Südost am Startbahnhof Ost der Südbahn im Bau, Schaffen von artenspezifischen Flächen → siehe Seite 16, 22 f., 89

Output

- **Gebäude:** fristgerechte Inbetriebnahme des T2-Satellitengebäudes mit mehr Gate-Positionen und Ladenflächen, optimierter Passagierfluss sowie leichtere Orientierung im T2, ab 2017 im Hilton Munich Airport 162 zusätzliche Zimmer und ein neues Konferenzzentrum
- **Verkehrsanbindung/Fuhrpark:** Anbindung des ost-bayerischen Raums an den Regionalverkehr mit der Neufahrner Kurve Ende 2018, Erweiterung des Elektro-fuhrparks um 120 Fahrzeuge bis 2019, mehr Carsharing-Angebote
- **Flächen:** Entscheidung des Bundesverwaltungs-gerichts: Genehmigung der dritten Bahn ist bestandskräftig

Weiterbildung



3,2 Mio. Euro

externes Weiterbildungsbudget der
Flughafen München GmbH (ohne Töchter)
inkl. Auszubildenden



Mehr als 15 h

Weiterbildung pro Konzernmitarbeiter¹⁾

¹⁾ Ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte,
ohne Leiharbeitnehmer, Praktikanten und ohne
AeroGround Berlin GmbH

Beratungsgeschäft



15

laufende Beratungsprojekte²⁾

²⁾ Stand Mai 2017

Know-how

Bedeutung

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

Input

- **Berufe/Qualifikation:** Berufe für jegliche Bildungsniveaus, eigenes Weiterbildungszentrum »Airport Academy«
- **Off-Campus/Beratungsgeschäft:** Expertise in Sachen ORAT Operational Readiness and Airport Transfer [beispielhafter Umzug des Flughafens von Riem ins Erdinger Moos]
- **Qualität/Innovationsmanagement:** strategische Kundenorientierung, Ideenpool, Open Innovation Labs, Kooperationen mit Universitäten, Hochschulen, Start-up-Unternehmen und Vertretern neuer Medien, Innovationspaten

Maßnahmen

- **Berufe/Qualifikation:** Mitentwicklung Bachelorstudiengang Luftverkehrsmanagement: rund 50 Absolventen am Flughafen München seit 2006, vergrößertes Weiterbildungsprogramm, neue Kooperation mit der Taoyuan International Airport Corporation Ltd. [TIAC] bei zwei

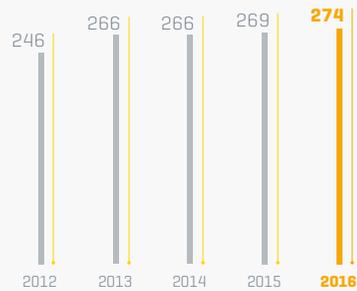
Großprojekten zum Ausbau des internationalen Flughafens Taipeh, europäisches Mobilitätsprogramm »Erasmus« mit Partnerflughäfen in Athen, Istanbul, Malta und Wien → siehe Seite 54 f.

- **Off-Campus/Beratungsgeschäft:** Weiterführung des International-Consulting-Trainee-Programms, Bewerbungen auf Ausschreibungen, Teilnahme an Messen, Akquiseterminen → siehe Seite 44 f.
- **Qualität/Innovationsmanagement:** Eröffnung des InnovationPilot für Flughafenmitarbeiter sowie externe Partner, Kunden und Passagiere, Qualitätsoffensive, Neukonzeption Dialogmanagement, kontinuierliche Trend- und Marktbeobachtung → siehe Seite 30 f.

Output

- **Berufe/Qualifikation:** TÜV-Siegel »zertifizierter Bildungsträger« für Airport Academy, über 30.000 Teilnehmertage in der Airport Academy
- **Off-Campus/Beratungsgeschäft:** bis dato mehr als 50 internationale Großprojekte in über 30 Ländern, zehn größere internationale Projekte in 2016, darunter ein Managementvertrag für die Inbetriebnahme und den Betrieb des neuen Terminals 2 in Kairo sowie ein Beratungsvertrag für die Entwicklung und den Betrieb des neuen Hauptstadtflughafens in Tegucigalpa, Honduras
- **Beratungsleistungen am eigenen Standort** für fristgerechte Eröffnung des T2-Satellitengebäudes
- **Qualität/Innovationsmanagement:** InnovationPilot mit 833 eingereichten Ideen, Auszeichnung als 5-Star-Airport, neue digitale Angebote für Passagiere

Anzahl Auszubildende im Konzern



Mich fasziniert, dass man hier Einblicke in die ganze Welt hat, denn am Flughafen treffen so viele Nationalitäten aufeinander. Auch die Arbeit bei der Werkfeuerwehr ist unheimlich vielseitig.



Lena Hirschberger,

Werkfeuerwehrfrau, seit 2013 am Flughafen

Die am häufigsten vertretenen ausländischen Nationalitäten im Konzern

460

Türkei

178

Ungarn

118

Italien

Mitarbeiter

Bedeutung

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

Input

- **Mitarbeiterzufriedenheit:** flexible Arbeitszeitmodelle, Vereinbarkeit von Familie und Beruf, Erfolgsprämie für das im Vorjahr erwirtschaftete Ergebnis
- **Ausbildung/Personalentwicklung:** 20 verschiedene Ausbildungs- und duale Studienmöglichkeiten, 274 Azubis im Flughafen München Konzern, eigene Airport Academy, externes FMG-Weiterbildungsbudget in Höhe von 3,2 Millionen Euro
- **Arbeitgeber:** Gesamtpersonalaufwand von 452,5 Millionen Euro im Konzern, 8.776 Mitarbeiter¹⁾ im Konzern, rund 35.000 Erwerbstätige bei über 550 Unternehmen auf dem Flughafen-Campus

Maßnahmen

- **Mitarbeiterzufriedenheit:** regelmäßige Mitarbeiterbefragung, Motivation zur aktiven Mitbestimmung (z. B. über Ideenpool), Reduzierung der Leiharbeiterquote, Mitarbeitergespräche, Onboarding-Konzept → siehe Seite 5, 53, 86

- **Ausbildung/Personalentwicklung:** Schärfung Ausbildungsportfolio, Bildungscontrolling, zahlreiche Events, z. B. »Girls' Day/Boys' Day«, nationale/internationale Austauschprogramme, Nacht der Ausbildung, Leadership-Excellence-Programm mit neuen Schulungsmodulen → siehe Seite 46, 52, 54 f.
- **Arbeitgeber:** soziale Leistungen, z. B. Betriebskinder-tagesstätte, Arbeitsschutzmanagementsystem, optimiertes Betriebliches Gesundheits- und Sozialmanagement (z. B. Konzern-Gesundheitstag), Förderung von Frauen in Führungspositionen, seit Oktober 2016 erste weibliche Geschäftsführerin bei der Flughafen München GmbH und somit 33 Prozent Frauenanteil in der Geschäftsführung → siehe Seite 15, 52 f., 56

Output

- **Mitarbeiterzufriedenheit:** nächste Mitarbeiterbefragung im Herbst 2017; geringe Fluktuationsquote bei der FMG von 3,42 Prozent
- **Ausbildung/Personalentwicklung:** 88 neue Auszubildende im Jahr 2016, im Durchschnitt mehr als 15 Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter
- **Arbeitgeber:** steigende Frauenquote bei Führungskräften im Konzern, 1.856 der insgesamt 8.776 Konzernmitarbeiter aus mehr als 50 Nationen, Schwerbehindertenquote im Konzern 7,11 Prozent (Gesetzgeber fordert fünf Prozent), bester Arbeitgeber »Verkehr und Logistik« im Focus-Ranking 2015 und 2016, eine der größten Arbeitsstätten in Bayern

¹⁾ Stichtag: 31.12.; inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter, ohne Praktikanten und ohne AeroGround Berlin GmbH

Klimaneutral

Der Flughafen München wird bis 2030 klimaneutral.



Lärm- und Luftgütemessstellen
an 18 ortsfesten Stellen



60 % Grünflächenanteil
auf dem Flughafengelände



Teil eines Vogelschutzgebiets
mit 40 gefährdeten Vogelarten

Sparsamer Umgang mit der Ressource Trinkwasser

In Liter pro 1.000 Verkehrseinheiten



2015
23,6 Liter



2016
23,0 Liter

Der spezifische Trinkwasserverbrauch ist um 2,3 Prozent pro 1.000 Verkehrseinheiten leicht zurückgegangen.

Intensität der Treibhausgasemissionen

In kg/Passagier



Rund fünf Prozent weniger CO₂-Ausstoß pro Passagier im Vergleich zum Vorjahr, 37 Prozent weniger seit 2005

Umwelt

Bedeutung

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

Input

- **Klimaschutz:** langfristige Klimaschutzstrategie: CO₂-neutraler Flughafen bis 2030 (Investition 150 Millionen Euro), stationäre und mobile Messungen der Luftqualität, Strom und Wärme aus eigenem Blockheizkraftwerk
- **Ressourcen:** durchdachtes Abfallwirtschaftskonzept, Gewässer- und Hochwasserschutz, sparsamer Umgang mit Trinkwasser, Aufbereitung von Enteisungsmitteln
- **Lärmschutz:** strenge Nachtflugregelung, Fluglärmüberwachung an 16 festen Stationen, zusätzlich freiwillige mobile Messungen, lärm-differenzierte Start- und Landeentgelte
- **Biodiversität:** Arten- und Gebietsschutz, Biotopmanagement zur Verhütung von Vogelschlag und Unterstützung des Vogelschutzes, Ausgleichsflächen außerhalb des Flughafenzauns

Maßnahmen

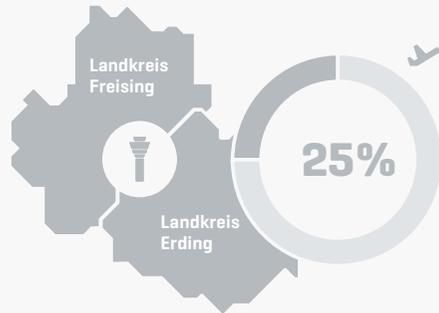
- **Klimaschutz:** vermehrter Einsatz regenerativer Energien, Umweltmanagementsysteme bei FMG, Allresto, aerogate, Cargogate, AeroGround, Umstellung der Befuerung von Start- und Landebahnen auf LED-Technologie → siehe Seite 16, 62 ff.
- **Ressourcen:** Brauchwasserbrunnen zum Schutz des Trinkwassers, Vermeidung von Abfällen, Bau von Bodenfiltern zum Schutz des Grundwassers → siehe Seite 69 ff.
- **Lärmschutz:** transparente Kommunikation der Messwerte, Optimierungen bei An- und Abflugverfahren, acht mobile Messungen an 289 Tagen im Jahr 2016 → siehe Seite 74 ff.
- **Biodiversität:** zielgerichtete Pflege der Grünflächen, jährliche Erfolgskontrollen der Flora und Fauna, Schutzvorkehrungen für Wiesenbrüter und Moorschmetterlinge → siehe Seite 78 f.

Output

- **Klimaschutz:** trotz Wachstum des Flughafens Senkung des CO₂-Ausstoßes auf 150.000 Tonnen gegenüber 162.000 Tonnen im Basisjahr 2005, gesetzliche Grenzwerte für gemessene Schadstoffe eingehalten
- **Ressourcen:** hohe Wiederverwertungsquote bei Abfällen, Recyclingquote der Enteisungsmittel bei circa 51 Prozent
- **Lärmschutz:** zulässiges Lärmvolumen in der Nacht nur zu 64 Prozent ausgenutzt, Fluglärmüberwachung online
- **Biodiversität:** Bestandssicherung gefährdeter Vogel- und Schmetterlingsarten, Steigerung der ökologischen Wertigkeit der Vegetation auf Ausgleichsfläche

Jeder 4. Arbeitsplatz der Region ist am Flughafen

25 Prozent aller sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse in den Landkreisen Freising und Erding befinden sich am Flughafen.



Spenden und Sponsoring¹⁾

Anteil am Gesamtetat in Prozent



¹⁾Das jährliche Sponsoring-Budget ist an den Außenumsatz der FMG gekoppelt.

Gesellschaft

Bedeutung

Für den Erfolg des Flughafens ist eine gute Zusammenarbeit mit der Region unerlässlich. Eine zentrale Rolle spielt dabei der offene und ehrliche Dialog mit den Anrainergemeinden. Der Aufgabe, neben großem Arbeitgeber, Wirtschaftsmotor und Tor zur Welt gleichzeitig verantwortungsvoller Nachbar zu sein, stellt sich die FMG täglich – mit offenem Dialog und Engagement in der Region. Der Konzern pflegt langfristige wechselseitige Beziehungen mit den wesentlichen Stakeholdern, um Vertrauen und Akzeptanz in der Gesellschaft rund um den Standort zu schaffen.

Input

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

Maßnahmen

- **Stakeholder-Austausch:** Publikationen, Pressearbeit, Besucherprogramm, Regionalmessen und -empfang, Social Media → siehe Seite 6, 26 ff.
- **Dialog mit der Politik:** Interessenvertretung der Stabsstelle »Politische Angelegenheiten«, Regional-

arbeit der Stabsstelle »Regionalbüro«, regelmäßige Veröffentlichung »Politikbrief« → siehe Seite 28

- **Wertschöpfung/Region:** Optimierung des Standorts [bedarfsgerechter Ausbau, Eröffnung des neuen T2-Satellitengebäudes, verbesserte Verkehrsanbindung, Infrastruktur], Umlandfonds, Förderung des Tourismus → siehe Seite 49 f.
- **Gesellschaftliches Engagement:** breit gefächerte Sponsoring- und Corporate-Citizenship-Aktivitäten, soziales Engagement des Flughafenvereins → siehe Seite 58 f.

Output

- **Stakeholder-Austausch:** insgesamt positive Reputation des Unternehmens in der Öffentlichkeit, Facebook-Auftritt des Unternehmens Ende 2016 mit über 123.000 Fans, Wahrnehmung des Flughafens als nachhaltig agierendes Unternehmen [Ergebnis aus Stakeholder-Befragung], Auszeichnung der Pressearbeit des Flughafens 2016 von der Dr. Doebelin Gesellschaft für Wirtschaftsforschung mbH bereits zum fünften Mal in Folge mit dem Prädikat »Beste Wirtschaftskommunikation«
- **Dialog mit der Politik:** Interessenvertretung, Austausch und Kontakt
- **Wertschöpfung/Region:** hohe Lohnsteuer-, Gewerbesteuer- und Sozialversicherungsabgaben, Sach- und Personalausgaben, rund 222 Millionen Euro Konzernbeschaffungen aus umliegenden Landkreisen, knapp 20 Millionen Euro Ausgaben jährlich für Lebensmittel bei Allresto – fast alle aus Bayern, gut die Hälfte aus dem direkten Flughafenumland
- **Gesellschaftliches Engagement:** erhöhte Akzeptanz in der Region, nachhaltige und dauerhafte Partnerschaften

/Weitergedacht Brief der Geschäftsführung



V.l.n.r.

Andrea Gebbeken
Geschäftsführerin Commercial
und Security

Dr. Michael Kerkloh
Vorsitzender der Geschäftsführung
und Arbeitsdirektor

Thomas Weyer
Geschäftsführer Finanzen
und Infrastruktur



Sehr geehrte Damen und Herren,

2016 war erneut ein außerordentlich erfolgreiches Geschäftsjahr für den Flughafen München. Der Konzernumsatz legte mit knapp 1,4 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahr um neun Prozent zu. Der Gewinn nach Steuern [EAT] stieg auf 152 Millionen Euro.

Dieses hervorragende wirtschaftliche Ergebnis hat unsere Erwartungen übertroffen. Es spiegelt unter anderem den weiteren kräftigen Anstieg des Verkehrs an unserem Airport wider: Mit 42,3 Millionen Fluggästen konnten wir einen Zuwachs um drei Prozent und einen neuen Passagierrekord verzeichnen. Und auch die Zahl der Flugbewegungen stieg weiter auf über 394.000 Starts und Landungen. Das sind knapp vier Prozent mehr als ein Jahr zuvor, und wir gehen davon aus, dass sich dieser Trend auch im laufenden Jahr fortsetzen wird. Die Fluggäste haben den Flughafen München schon zum zehnten Mal innerhalb von zwölf Jahren zum besten Airport Europas und zu einem der besten weltweit gewählt. Sie schätzen die hohe Aufenthalts- und Servicequalität sowie die exzellenten Verbindungen ab München.

Der Erfolg unseres Flughafens ist das Ergebnis einer hervorragenden Teamleistung. Ich möchte mich an dieser Stelle ganz herzlich bei allen bedanken, die zu den guten Ergebnissen des vergangenen Jahres beigetragen haben: bei unseren Kunden, den Fluggesellschaften, den Passagieren sowie den Unternehmen auf dem Flughafen-Campus. Bei unseren Mitarbeitern, unseren Geschäftspartnern, Zulieferern, unseren Gesellschaftern und unseren Nachbarn in den angrenzenden Landkreisen.

Wir wollen, dass unser Flughafen auch in den nächsten Jahren und Jahrzehnten mindestens so erfolgreich bleibt wie bisher. Voraussetzung dafür ist, dass wir den Vorstellungen und Wünschen unserer Anspruchsgruppen gerecht werden. Dazu müssen wir für ihre Anforderungen gute Lösungen und auf ihre Fragen überzeugende Antworten finden: Was erwarten die Menschen künftig von uns? Was können wir jetzt tun, um auch die Erwartungen der kommenden Generationen zu erfüllen? Das ist Nachhaltigkeit im eigentlichen Sinn, und genau das meint das Motto »Weiterdenken«, das wir für den vorliegenden integrierten Bericht gewählt haben.



Unser Airport befindet sich in einer exzellenten Ausgangsposition für einen erfolgreichen Start in das nächste Vierteljahrhundert.



Dr. Michael Kerkloh

Weiterdenken in die Zukunft

Wir bringen damit zum Ausdruck, dass der Flughafen München die Herausforderungen der Zukunft aktiv angeht und bereits im zurückliegenden Geschäftsjahr 2016 wichtige Weichenstellungen vorgenommen hat:

- Weiterdenken bedeutet ambitionierten Klimaschutz. 2016 haben wir unsere Klimaschutzziele noch einmal erheblich verschärft: Als erster deutscher Flughafen wird München im Hinblick auf die vom Airport zu verantwortenden Emissionen bis zum Jahr 2030 komplett klimaneutral betrieben.
- Weiterdenken heißt für uns, dass wir unser Angebot ausweiten und an die künftigen Bedürfnisse unserer Kunden anpassen. Deshalb haben wir zusammen mit unserem Partner Deutsche Lufthansa fast eine Milliarde Euro in das neue Satellitenterminal investiert, das Platz bietet für elf Millionen Passagiere im Jahr. Ich bin sehr stolz darauf, dass wir es 2016 pünktlich und im Budgetrahmen eröffnen konnten und dass es so gut angenommen wird. Als nächsten Schritt unserer Investitionsoffensive modernisieren wir nun das Terminal 1 und bauen es aus.
- Weiterdenken gilt auch für unsere neue Digitalstrategie. Künftig werden wir entlang der gesamten Reisekette innovative digitale Angebote für Passagiere, Geschäftspartner und Besucher vorhalten, etwa beim Parken oder beim Gepäck-Tracking. In einer vernetzten Welt beginnt und endet das Fliegen zu Hause im Wohnzimmer.
- Weiterdenken als Arbeitgeber bedeutet, dass wir uns schon heute um die Nachwuchskräfte von morgen bemühen. Wir wissen, dass wir Fachkräfte nur dann an uns binden können, wenn wir attraktive Jobs anbieten und wenn wir für Themen wie die Vereinbarkeit von Familie und Beruf, flexibles Arbeiten, Weiterbildung oder Diversity überzeugende Lösungen bieten. Bisher gelingt uns das sehr gut: Im Januar wurde der Flughafen München erneut zum besten Arbeitgeber der Branche Verkehr und Logistik in Deutschland gekürt.
- Weiterdenken heißt, dass wir unsere Verantwortung gegenüber den Menschen in unserer Nachbarschaft sehr ernst nehmen. Uns ist vollkommen bewusst, dass ein großer Verkehrsflughafen für seine unmittelbare Umgebung auch eine Belastung darstellt. Umso wichtiger ist es, negative Auswirkungen so gering wie möglich zu halten.
- Weiterdenken bedeutet auch, jetzt die Weichen für weiteres Wachstum zu stellen. Der Flughafen München arbeitet an der Kapazitätsgrenze und kann nur mit einer dritten Start- und Landebahn den Bedarf der nächsten Jahrzehnte decken. Nirgendwo sonst in Deutschland steht ein so großes Bündnis von über 200 Unternehmen und Verbänden hinter einem Ausbauprojekt. Diese Unternehmen wissen: Die enorme Bedeutung des Flughafens München als Wirtschafts- und Standortfaktor sowie als Arbeitgeber hängt von der Drehkreuzfunktion und den exzellenten Verbindungen in die ganze Welt ab.
- Wir verstehen andererseits aber auch die Sorgen etlicher Menschen aus der Region, was den geplanten Ausbau angeht. Deshalb ist es uns wichtig, Lösungen zu entwickeln, mit denen letztlich alle Beteiligten leben können. Wir suchen aktiv den Dialog in der Region, denn wir wissen, dass wir nur gemeinsam mit unseren Nachbarn weiter vorankommen können.



Finanzielle Stärke schafft
unternehmerische Freiräume.



Thomas Weyer



Wer einmal hier war, kommt gerne wieder.
Das ist unseren Mitarbeitern zu verdanken, die
den Servicegedanken verinnerlicht haben.



Andrea Gebbeken

Weiterdenken heißt, heute zu erkennen, was morgen gebraucht wird, und dafür die Voraussetzungen zu schaffen. Das erfordert Offenheit, Sachverstand, Innovation, Ausdauer – und auch ein wenig Mut. Diese Eigenschaften zeichnen den Flughafen München und seine Mitarbeiter aus. Sie haben die großartige Entwicklung ermöglicht, die vor 25 Jahren mit dem Umzug ins Erdinger Moos begonnen hat. 2017 feiern wir mit großem Stolz dieses Jubiläum. Das ist uns ein Ansporn, die Erfolgsgeschichte Flughafen München auch in Zukunft fortzuschreiben.

Dr. Michael Kerkloh



Weiterführende Statements der Geschäftsführung finden

Sie als Video unter:

bericht2016.munich-airport.de

Digitale Services am Airport

Digitalisierung am Flughafen bedeutet, Angebote zu entwickeln und bereitzustellen, die auf die individuellen Bedürfnisse der Passagiere, Geschäftspartner und Besucher zugeschnitten sind. Mit innovativen Services entlang der gesamten Reisekette erhöht der Flughafen München die Qualität seiner Leistungen und begegnet so den Herausforderungen der digitalen Transformation.



→ Kapitalart Know-how
siehe Seite 10

➤ Web: virtueller Flughafen-Rundgang
unter navigation.munich-airport.de

Bestehende digitale Angebote am Flughafen

- **Virtueller Rundgang:** Mithilfe innovativer 360-Grad-Fototechnik kann der Airport schon vor der Ankunft erkundet werden. München ist weltweit der erste Flughafen, der 3D-Ansichten dieser Art bereitstellt. Hightech-Kamerawagen erfassten und digitalisierten fast 300.000 Quadratmeter im MAC, in den beiden Terminals sowie im Satellitengebäude.
- **Umsteiger-Bundle:** Je nach Aufenthaltsdauer und persönlichen Interessen werden für Passagiere maßgeschneiderte Angebotspakete mit Gastro-, Shopping-, Relax- und Wellnessmöglichkeiten geschnürt. Die Zeiten für Pass- und Sicherheitskontrollen werden bei den Angeboten berücksichtigt.
- **Lounge-Shopping-Service:** Gäste der Lufthansa-Lounges können mit online verfügbaren Coupons in den Shops des Terminals 2 ausgewählte Produkte zu Vorteilspreisen kaufen.
- **InnovationPilot:** Um zukünftig noch näher an den Bedürfnissen der Kunden zu sein, wurde 2016 mit dem InnovationPilot eine neue Crowdsourcing-Plattform eingeführt, die es dem Unternehmen nun ermöglicht, gemeinsam mit Endkunden und Partnern innovative Themenfelder zu identifizieren, konkrete Ideen zu entwickeln und so das Kundenerlebnis zu optimieren.

220.000

Nutzer der digitalen Karten

Mehr als **1.200**

Points of Interest

14.000

Nutzer der flughafenübergreifenden »Passngr«-App

Beacons – »Leuchtfueher« der Information

Gemeinsam mit ausgewählten Airlines testete der Flughafen München in einem Pilotprojekt den Einsatz von »Beacons« [deutsch: Leuchtfueher]. Das sind kleine Funksender, die via Bluetooth passgenaue, relevante Informationen an die Smartphones der Passagiere senden – beispielsweise, wann ihr Koffer auf dem Gepäckband ankommt oder mit welchen speziellen Angeboten der nahe gelegene Shop wirbt.

Travellers Insight

Ausgewählte Blogger schreiben im Auftrag des Flughafens über neue Reiseziele und weniger bekannte Destinationen – inklusive Insider-Infos aus erster Hand.

➤ Web: www.travellers-insight.com

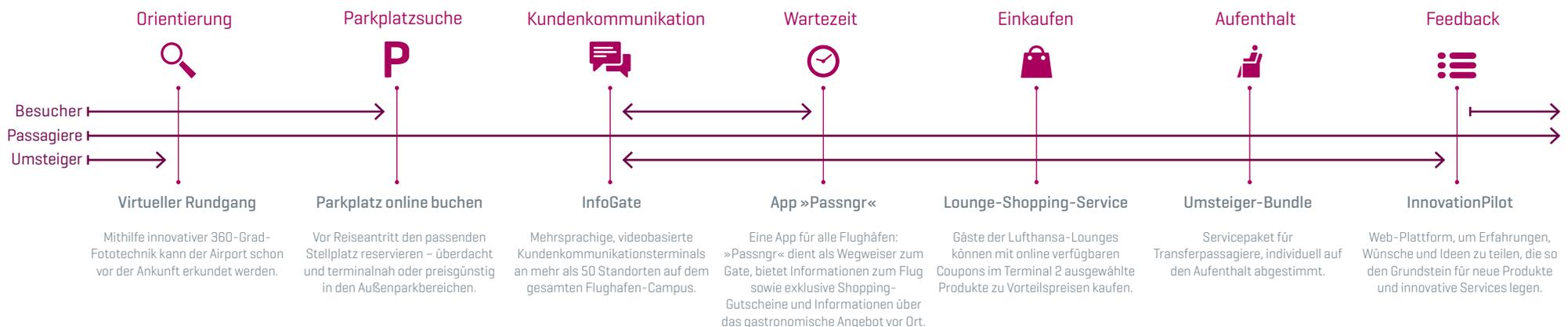
Digitalstrategie

KA Einfluss auf Kapitalart [KA]

- € + Neue Geschäftsmodelle und Umsatzpotenziale
– Kosten für Entwicklung und Implementierung sowie laufende Pflege
- 📶 + Aufwertung durch Vernetzung und Digitalisierung
- 💡 + Auf- und Ausbau der entsprechenden Kompetenz
+ Erhöhung des Automatisierungsgrads
+ Effektivere IT-Unterstützung von Prozessen im Unternehmen
- 👤 + Erhöhung der Attraktivität als modernes Unternehmen
- 🔄 + Optimierung von Abläufen und Prozessen
- 💬 + Modernes Kunden- und Besuchererlebnis
+ Höhere Qualität des Reisens und des Aufenthalts

→ siehe Seite 8-13

Der digitale Reiseverlauf am Flughafen München



Technische Infrastruktur

Partnerschaft und Kooperationen

Organisation und Kultur

Digitale Produkte und Kanäle

Differenziertes Erlebnis

Entspanntes Erleben am Flughafen

Konsum

Persönliche, relevante Informationen

Effiziente Prozesse





/Strategie und Management

Die Unternehmensstrategie des Flughafens München ist auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtet. Das Unternehmen setzt zahlreiche Maßnahmen um, damit möglichst alle Anspruchsgruppen profitieren und der Flughafen seine internationale Spitzenposition behaupten kann.

Strategie

Langfristig denken – verantwortungsvoll handeln

Mit der Strategie 2025 hat der Flughafen München die Leitlinien für seine Entwicklung als zweitgrößter Verkehrsflughafen Deutschlands gelegt. Er integriert darin ökonomische, ökologische sowie gesellschaftliche Aspekte. Mit dieser Strategie will der Flughafen positive Effekte fördern und einen langfristigen Mehrwert schaffen. Zugleich ist er sich aber auch der negativen Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit bewusst und versucht, diese gezielt zu minimieren und zu kompensieren.

Die Geschäftstätigkeit des Flughafens hat erheblichen Einfluss auf viele verschiedene Bereiche und Akteure: die Wirtschaftsstandorte München, Bayern und Deutschland, die Region und ihre Einwohner, seine Mitarbeiter, aber auch die Passagiere sowie die am und um den Flughafen

angesiedelten Unternehmen und andere Stakeholder-Gruppen. Übergeordnetes Ziel ist der nachhaltige Betrieb des Flughafens. Entsprechend umfassend fällt die mittel- und langfristige Strategie aus.

Strategie 2025: Zukunft schon heute planen

Fünf wesentliche Handlungsfelder prägen die Konzernstrategie 2025. Sie adressieren die zentralen Herausforderungen für den Betrieb des internationalen Drehkreuzflughafens München:

- Luftseitige Verkehrsentwicklung
- Landseitige Verkehrsanbindung
- Seamless Travel [Beitrag zur Qualitätserhöhung der Reisekette]
- Ausbau Non-Aviation
- Off-Campus-Wachstum

Diese Handlungsfelder wurden auf Basis von Szenarioanalysen zur Zukunft des Luftverkehrs identifiziert. Relevante Faktoren wie die Entwicklung der weltweiten Mobilität und der Wirtschaft flossen in die Bewertung mit ein. Zur Umsetzung der Strategie innerhalb der Handlungsfelder dienen Initiativen und Maßnahmen, die die Weiterentwicklung des Flughafens konkretisieren. Die Erfolgsmessung innerhalb der Handlungsfelder erfolgt über definierte Kennzahlen.

Strategische Unternehmensentscheidungen werden auf Grundlage der vier konzernübergreifenden Markenwerte umgesetzt: Kompetenz, Verantwortung, Innovation und Partnerschaft.

Strategie 2025 – Überblick

Strategische Handlungsfelder

Luftseitige Verkehrsentwicklung	Landseitige Verkehrsanbindung	Seamless Travel	Ausbau Non-Aviation	Off-Campus-Wachstum
<ul style="list-style-type: none"> • Hub-Verkehrsentwicklung beibehalten • Hub-Operationsqualität absichern • Infrastruktur bedarfsgerecht ausbauen 	<ul style="list-style-type: none"> • Landseitiges Mobilitätsangebot ausbauen • Verbesserung der Schienenanbindung vorantreiben • Straßenanbindung verbessern 	<ul style="list-style-type: none"> • Beitrag zur digitalen Harmonisierung der Reisekette hinsichtlich Sicherheit, Einfachheit, Kommerzialisierung und Unterhaltung leisten • Digitale Kommunikationskanäle verstärkt für Service, Vertrieb und Informationen nutzen • Digitale Partnerschaften ausbauen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kundenorientierung ausbauen • Shopping- und Erlebniswelt weiterentwickeln • Entwicklung der Airport City und des Immobilienstandorts fortschreiben 	<ul style="list-style-type: none"> • Beratungsgeschäft weiterentwickeln • Neue Erlösquellen und Geschäftsfelder erschließen • Internationalen Austausch weiter ausbauen

Markenwerte

Verantwortung / Partnerschaft / Innovation / Kompetenz



Strategisches Nachhaltigkeitsprogramm

Strategische Initiativen

Maßnahmen

➔ Nachhaltigkeitsprogramm
[munich-airport.de/NHprogramm](https://www.munich-airport.de/NHprogramm)

Erster Start einer A320
der Lufthansa vom Satelliten-gebäude nach Rom-Fiumicino



6 Millionen
Passagiere mehr im T1

→ Glossar

→ Die neue Qualität des Reisens
siehe Seite 32

→ Web
gutfuerbayern.de
munich-airport.de/satellit

Ausbauplanung Bedarfsgerechter Ausbau und Infrastrukturplanung

Die Strategie 2025 zeigt zentrale Themen zur Weiterentwicklung des Geschäftsmodells auf und gibt die Ausrichtung für das zukünftige Wachstum des Flughafens München vor. Die Flughafen München GmbH (FMG) baut die Flughafeninfrastruktur bedarfsgerecht aus, vernetzt Verkehrsträger miteinander und erweitert das landseitige Verkehrsangebot – immer mit Fokus auf Qualität und die Bedürfnisse der Kunden. Negative Auswirkungen auf die Natur und das Flughafenumland werden so gering wie möglich gehalten, beispielsweise durch umfangreiche Ausgleichs- und Lärmschutzmaßnahmen.

Zukunftsweisender Ausbau des Terminals 1

Im T1, dem älteren der beiden Passagierabfertigungsgebäude, sind umfassende Baumaßnahmen im Gang. Neuerungen wie die Erweiterung des T1-Gebäudes in Höhe der heutigen Ankunftshalle B zielen darauf ab, die Attraktivität für Passagiere und Airlines im **Non-Schengen-Segment** deutlich zu steigern. Der Umbau erhöht zudem die Kapazität des Terminals 1 um rund sechs Millionen Passagiere pro Jahr, schafft neue Retail- sowie Gastronomieangebote und verbessert die Passagierabfertigungsprozesse durch zentralisierte Kontrollbereiche. Der Einsatz innovativer baulicher und technischer Systeme soll den Energiebedarf und damit auch den CO₂-Ausstoß der neuen Gebäudebereiche um mindestens 40 Prozent im Vergleich zu den bestehenden Terminals senken.

Auf rund 140.000 Quadratmetern des westlichen Vorfelds soll ein neuer Flugsteig entstehen, an dem bis zu zwölf Flugzeuge andocken können – darunter zwei vom Typ Airbus A380. Die Inbetriebnahme ist für frühestens 2022 geplant.

Terminal 2: Fünf-Sterne-Qualität in der Ankunftsebene

Immer mehr Passagiere und Besucher nutzen die Wartebereiche im Terminal 2. Gleichzeitig steigen die Ansprüche an das Retail-, Gastronomie- und Serviceangebot. Da eine hohe Aufenthaltsqualität Voraussetzung für Passagierkomfort ist, wird neben dem Ankunftsbereich zum Beispiel auch die sogenannte zentrale Mitte umgestaltet. Die Flächen werden so großzügiger und heller, gleichzeitig profitieren Reisende und Besucher von einer verbesserten Orientierung. Die Umbaumaßnahmen werden noch bis Ende 2017 andauern.

T2-Satellitengebäude: reibungsloser Start

Am 26. April 2016 wurde das Terminal 2-Satellitengebäude vier Jahre nach der Grundsteinlegung für den regulären Passagierverkehr eröffnet. Von Anfang an funktionierte die Abfertigung in dem neuen Gebäude reibungslos. Der Terminal-Satellit wurde in der Startphase bis Anfang Juli schrittweise hochgefahren, sodass in dieser Zeit noch einige Nachbesserungen – etwa bei der Beschilderung und der Wegeführung – vorgenommen werden konnten. Seit Anfang Juli wird die volle Kapazität des Satelliten ausgenutzt. Besonders beliebt bei den Passagieren ist der zentrale Marktplatz rund um den in den Bau integrierten Vorfeldtower. Die Flughafen München GmbH betreibt das Satellitengebäude – wie auch das Terminal 2 – als Joint Venture gemeinsam mit der Deutschen Lufthansa AG.

Dritte Start- und Landebahn: eine Entscheidung für die Zukunft

Verkehrstrend zeigt nach oben

Der Bau der dritten Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist eine zentrale Zukunftsentscheidung für München und für Bayern mit Wirkung weit über die Landesgrenzen hinaus. Nur wenn der Flughafen mit den Anforderungen seiner Kunden wachsen kann, wird er seine Position im internationalen Flugverkehr sowie seine

Neuerungen im T1

- Zusätzliche Sicherheitskontrollstelle
- EasyPASS-System für die selbständige Ein- und Ausreise
- Gepäckautomaten
- Lounge

Neuerungen im T2

- Überbauung von Freiflächen: Platz für den neuen Reise-markt, zusätzliche Büroflächen in zentraler Lage sowie drei neue Retail-Einheiten und zwei Airline-Büros
- Neues, zentral gelegenes Lokal »Sportalm«
- Großzügige Freifläche im Ankunftsbereich mit Gastronomie

Bau einer dritten Start- und Landebahn

KA	Einfluss auf Kapitalart (KA)
€	+ Erwarteter Umsatzzuwachs + Verstärkung der Wertschöpfungseffekte (IHK-Studie) – Kosten für den Bau
🚦	+ Erhöhung der Kapazitäten + Verbesserung der Wettbewerbsposition + Stärkung der Hubfunktion
💡	+ Erweiterung der Kompetenz zum Flughafenausbau
👤	+ Beschäftigungssicherung + Entstehung weiterer Arbeitsplätze
🗣️	+ Weniger Rückstau bei Start und Landung + Ökologische Aufwertung der Ausgleichsflächen – Eingriffe in die Umwelt durch Baumaßnahme
🗨️	+ Bedienung der Nachfrage nach mehr Mobilität mit größtmöglicher Effizienz + Aufwertung und langfristige Sicherung des Wirtschaftsstandorts Bayern + Wertsteigerung des Flughafens München, der sich in öffentlichem Eigentum befindet – Lärmbelastung durch Zunahme des Luftverkehrs

→ siehe Seite 8-13



Bedeutung als Wirtschafts- und Standortfaktor für den Freistaat Bayern mittel- und langfristig halten beziehungsweise ausbauen können. Denn die Luftverkehrsnachfrage wächst weiterhin stark, international und in München. Mit 42,3 Millionen Passagieren verzeichnete der Flughafen 2016 einen neuen Rekord, und auch die Zahl der Flugbewegungen stieg erneut auf mittlerweile 394.430 Starts und Landungen – vier Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Diese Entwicklung dürfte sich auch im laufenden Jahr fortsetzen. Nach den vorliegenden Anmeldungen der Airlines erwartet der Flughafen bei den Flugbewegungen für 2017 abermals ein Plus in Höhe von rund vier Prozent.

Dritte Bahn deckt Bedarf für die nächsten Jahrzehnte

Bereits jetzt arbeitet das mittlerweile 25 Jahre alte Zwei-Bahnen-System am Limit: Während der nachfragestarken Spitzenzeiten können Fluggesellschaften kaum mehr neue Verbindungen anbieten. Die dritte Start- und Landebahn würde die Kapazität von heute maximal 90 auf 120 planbare Flugbewegungen pro Stunde erhöhen und damit den Bedarf für die nächsten Jahrzehnte decken. Ohne die zusätzliche Bahn hingegen wäre der heutige Bestand an attraktiven Verbindungen von und nach München langfristig gefährdet. Ein derart dichtes Netz mit 257 direkten Flugzielen im Jahr 2016

und einer hohen Frequenz der Verbindungen wäre allein durch die Nachfrage des umliegenden Wirtschaftsraums München und Südbayern nicht möglich – trotz der großen ökonomischen Bedeutung und touristischen Anziehungskraft. Erst die Drehkreuzfunktion macht den Flughafen München zum Tor zur Welt. Wenn aber Fluglinien in München nicht weiter wachsen können, werden sie Flüge auf andere Airports verlagern, die über freie Kapazitäten verfügen. Im schlimmsten Fall könnte München seinen Rang als leistungsfähiges Drehkreuz im internationalen Luftverkehr verlieren – mit allen negativen Folgen für die Bevölkerung und Wirtschaft in Bayern.

FMG fördert Ausbau regionaler Infrastruktur

Die Gesellschafter der FMG haben einen Umlandfonds mit einem Volumen von 100 Millionen Euro zur Förderung kommunaler Verkehrsprojekte eingerichtet. Die Auszahlungen sind grundsätzlich an den Baubeginn der dritten Start- und Landebahn gebunden und sollen als Ausgleich für etwaige Belastungen den Ausbau der regionalen Infrastruktur unterstützen. Gefördert werden:

- Die Nordumfahrung Erding und die Westtangente Freising
- Eine Straßenverbindung zwischen Berglern und Eitting im Landkreis Erding und die Westtangente Moosburg

Unabhängig vom Baubeginn der dritten Start- und Landebahn wurden bereits im Vorfeld je fünf Millionen Euro für die Nordumfahrung Erding und die Westtangente Freising zur Verfügung gestellt und auch bereits größtenteils abgerufen. Die Mittel für Freising sind bereits vollständig ausbezahlt.

Umlandfonds

In Mio. €/Fondsvolumen: 100 Mio. €



→ Lärmbetroffenheit
siehe Seite 75



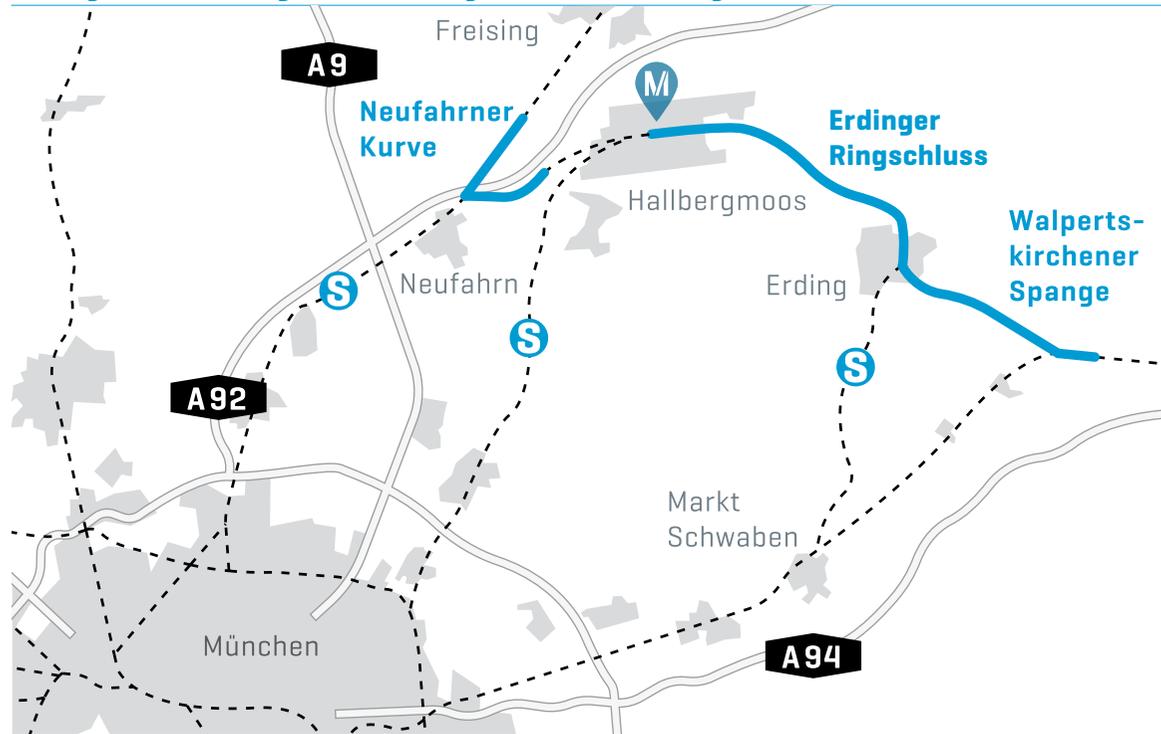
Gültiges Baurecht

Der Flughafen hat daher alles getan, um den Bau der dritten Bahn umzusetzen. Durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom Juli 2015 hat die Baugenehmigung (Planfeststellung) rechtsgültige Bestandskraft. Die Richter haben darin auch einige der wesentlichen Argumente für die dritte Bahn bestätigt, die in der öffentlichen Diskussion eine große Rolle spielen: den Ausbaubedarf, die Entschädigungsregelungen für die durch den Ausbau betroffenen Anwohner und die Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Naturschutz. Die Entscheidung über den Bau liegt nun bei den drei Gesellschaftern des Flughafens – dem Freistaat Bayern, der Bundesrepublik Deutschland und der Landeshauptstadt München.

Intensiver Anwohnerschutz

Bei allen Vorteilen für den Standort hat ein Flughafen als große Verkehrsinfrastruktur naturgemäß auch negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Menschen, die in seiner unmittelbaren Nähe wohnen. Das gilt auch für die dritte Start- und Landebahn. Allerdings ist nirgendwo in Deutschland der Betrieb eines Großflughafens mit weniger Lärmbelastung für die Menschen im Umland verbunden als in München. Während in Frankfurt über 197.000 Menschen von Fluglärm über 55 dB(A) betroffen sind, sind es durch den bestehenden Flughafen München nur rund 11.300 Menschen. Die Planfeststellungsbehörde hat das Gebiet für Übernahmeansprüche für die dritte Bahn zudem über die gesetzlichen Bestimmungen

Strategisches Handlungsfeld: landseitige Verkehrsanbindung



hinaus vergrößert. Der Flughafen kümmert sich intensiv um die direkt vom Bauvorhaben Betroffenen und sucht individuell nach Lösungen.

Ausgleichsflächen und Umweltschutz

Durch ein konsequent durchdachtes Ausgleichskonzept werden im Zuge des Baus die naturschutzfachlichen Kompensationsflächen rund um den Münchner Flughafen weiter wachsen. Für jeden Hektar, der für die neue Bahn benötigt wird, schafft der Flughafen rund einen Hektar Ausgleich, der naturschutzfachlich wertvoller ist als der heute im Flughafenumland dominierende intensive landwirtschaftliche Maisanbau. Schon jetzt gibt es in Bayern kein höherwertigeres Biotop für Wiesenbrüter als

die mageren Flughafenwiesen. Sie bilden den zentralen Bestandteil des 2008 ausgewiesenen Europäischen Vogelschutzgebiets »Nördliches Erdinger Moos«. Ob Biodiversität, Lärmschutz, Ressourcen- oder Klimaschutz: Der Flughafen verfolgt seit seiner Inbetriebnahme ein ebenso ambitioniertes wie innovatives Programm, um die Auswirkungen des Flugbetriebs auf Mensch und Natur in seinem Umfeld so gering wie möglich zu halten.

Größtes Infrastrukturbündnis in Deutschland

Dabei wächst die Unterstützung für das Projekt: Inzwischen befürworten weit über 200 Unternehmen und Verbände öffentlich einen raschen Baubeginn. Die Bandbreite reicht von Konzernen wie Audi, Allianz, BMW,

Deutsche Bahn, Infineon, Linde und Munich Re über große Mittelständler bis hin zu regionalen und lokalen Traditionsunternehmen. Daneben fordern Verbände wie die Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft, Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern, der Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft sowie der Deutsche Hotel- und Gaststättenverband DEHOGA Bayern den Ausbau. Für die vielen großen und kleinen Global Player in Bayern ist der Flughafen München einer der wesentlichen Standortfaktoren. Er sichert ihnen den Zugang zu den Weltmärkten und stärkt damit den Wohlstand und die Zukunftschancen der ganzen Region.

Fokus auf landseitiger Verkehrsanbindung

Die Verbesserung der landseitigen Anbindung – insbesondere der Schienenanbindung – steht für den Flughafen München weiterhin im Fokus. Mit der Ende 2016 erfolgten Entscheidung für die Realisierung der zweiten Stammstrecke in München ist jetzt der Grundstein gelegt, mittelfristig die Anbindung in die Landeshauptstadt attraktiver gestalten zu können. Im Projekt »Erdinger Ringschluss« wurden die Planungen für den Flughafentunnel außerdem so weit vorangetrieben, dass im Lauf des Jahres 2017 die Freigabe durch die Gesellschafter des Flughafens erfolgen kann. 2016 erhielt die Flughafen München GmbH eine Zusage der Europäischen Kommission für Fördermittel in Höhe von 900.000 Euro, die in die Feinplanung der Bahnverbindung nach Erding fließen.

Der im Sommer 2016 vom Bundeskabinett verabschiedete »Bundesverkehrswegeplan 2030« beinhaltet eine Reihe von Straßenprojekten, die eine weitere Verbesserung der landseitigen Anbindung des Flughafens bewirken. So soll die Bundesautobahn A 92, der wichtigste Straßenzubringer für den Flughafen, achtspurig ausgebaut werden. Auch die Bundesstraße 301 wird im Bereich des Flughafens auf vier Fahrstreifen erweitert und um die Nordostumfahrung Freising, einen weiteren wichtigen Zubringer für Passagiere und Beschäftigte, ergänzt. Baubeginn war im Oktober 2016.

4,6 Millionen

Passagiere nutzten
2016 die S-Bahn
als Verkehrsmittel
zum Flughafen

→ Biodiversität
siehe Seite 78

Management

Strategisches Management und Unternehmenssteuerung

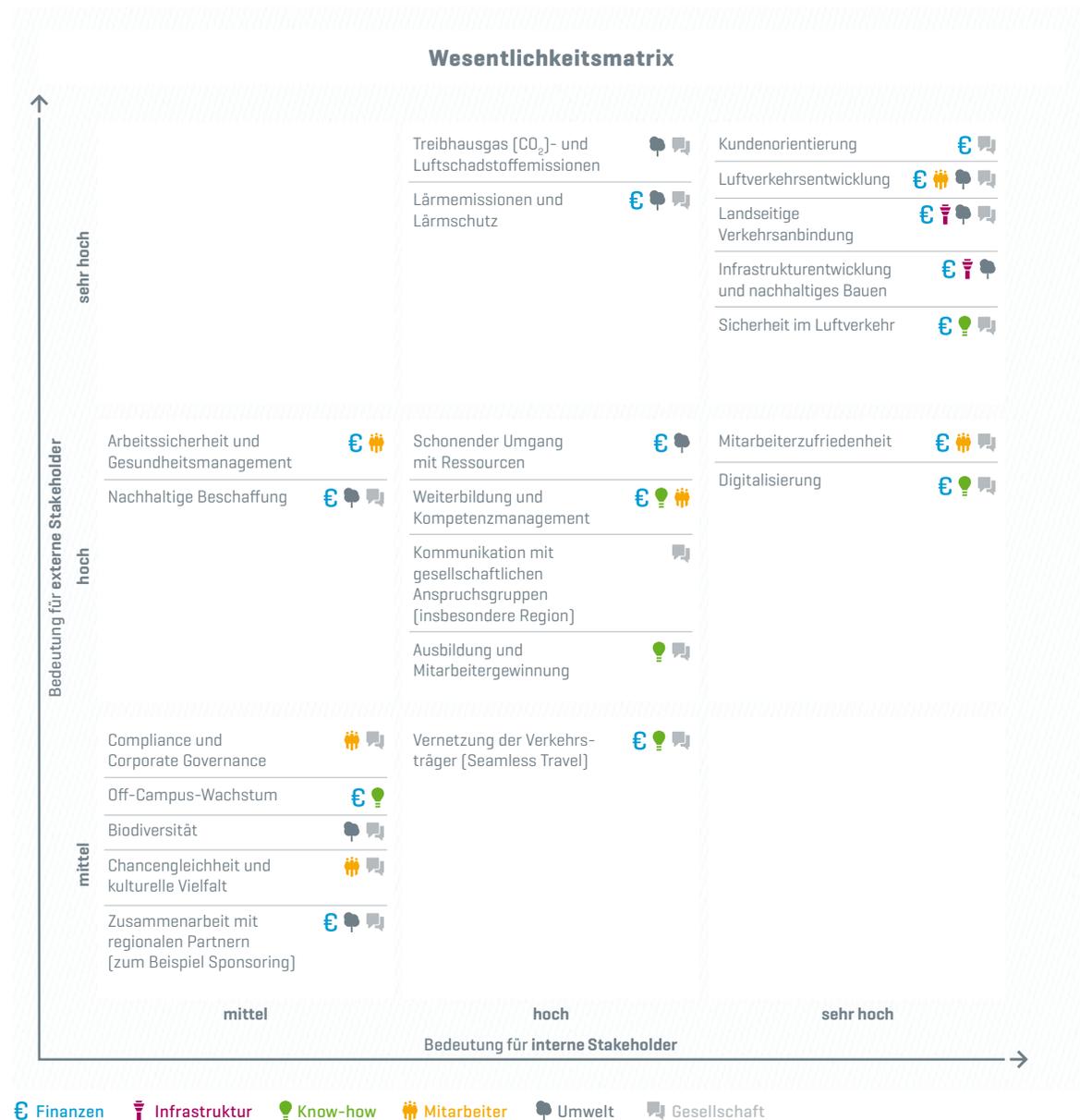
Für eine nachhaltige Konzernentwicklung hat die Flughafen München GmbH (FMG) Ziele innerhalb der fünf strategischen Handlungsfelder definiert. Diese werden als konkrete Initiativen und Maßnahmen im Nachhaltigkeitsprogramm abgebildet. Während die Geschäftsführung und die Fachbereiche die Erreichung der Ziele verantworten, sind alle Führungskräfte der ersten und zweiten Ebene für deren Umsetzung zuständig. Abhängig vom Erfolg errechnet sich dann deren variable Vergütung. Mit einer internen Managementberichterstattung überprüft die FMG quartalsweise die Zielerreichung. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass die strategischen Zielsetzungen in der täglichen Arbeit umgesetzt werden.

Nachhaltigkeitsmanagement

Wesentliche Themen identifizieren und integrieren

Als »Corporate Citizen«, das heißt als ein in der Gesellschaft bewusst verantwortlich handelndes Unternehmen, nimmt der Flughafen München die Themen, die seinen Anspruchsgruppen wichtig sind, fortlaufend auf und befreit den Dialog als Chance, sein unternehmerisches Handeln weiter nachhaltig zu entwickeln. Diese Aufgabe erfüllt das Nachhaltigkeitsmanagement, das als wichtige Komponente der Konzernstrategie organisatorisch im Bereich Konzernentwicklung verankert ist. Es basiert auf den wesentlichen Elementen des Geschäftsmodells und integriert die Anliegen der Stakeholder in die strategische Planung und operative Umsetzung. In einem Wesentlichkeitsprozess identifiziert und priorisiert die FMG die für

→ Kapitalarten
siehe Seite 8 ff.



Im Vergleich zum Vorjahr hat die FMG die wesentlichen Themen noch enger mit den Zielsetzungen und Prioritäten des Managements verknüpft. Aus diesem Grund passte sie einige Themenbezeichnungen an.

die Stakeholder des Konzerns wesentlichen Themen. Bereits bestehende interne Prozesse und Methoden werden dafür an den internen Strategieprozess gekoppelt. Der Flughafen München hat sich das Ziel gesetzt, die Prozesse, insbesondere hinsichtlich der Einschätzung und Messbarkeit von internen und externen Auswirkungen, kontinuierlich zu verbessern.

Wesentlichkeitsprozess

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

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

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

Die konzernweite Wesentlichkeitsanalyse orientiert sich an den von der **Global Reporting Initiative [GRI]** formulierten Grundsätzen. Sie ist ein bedeutendes Instrument des strategischen Nachhaltigkeitsmanagements. Auf dieser Grundlage kann die Geschäftsführung über zentrale Weichenstellungen für eine nachhaltige Entwicklung des Konzerns entscheiden. Höchste Priorität für interne und externe Stakeholder hatten 2016 die Themen Kundenorientierung, Luftverkehrsentwicklung, landseitige Verkehrsanbindung, Infrastrukturentwicklung und nachhaltiges Bauen sowie Sicherheit im Luftverkehr.

Bedeutung der Sustainable Development Goals für den Flughafen

Ende 2015 hat die Generalversammlung der Vereinten Nationen 17 nachhaltige Entwicklungsziele verabschiedet. Diese Sustainable Development Goals (SDGs) stellen ein globales Zielesystem für die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts dar und dienen der Sicherung einer nachhaltigen Entwicklung auf ökonomischer, sozialer sowie ökologischer Ebene. Unternehmen weltweit sind dazu aufgerufen, die SDGs auf ihre Handlungsfelder zu übertragen und durch Innovationen, zukunftsweisende Technologien und verantwortungsvolle Lieferketten einen entscheidenden Beitrag für das Erreichen dieser Ziele zu leisten.

Der Flughafen München griff die SDGs Anfang 2016 auf und befragte Konzernmitarbeiter nach ihrer Meinung zu der jeweiligen Relevanz für den Flughafen. Insgesamt nahmen nahezu 400 Mitarbeiter bei dieser Onlinebefragung eine erste Gewichtung vor. Die SDGs waren anschließend Thema einer Workshop-Reihe, bei der die Teilnehmer die Inhalte der Umfrage diskutierten und Vorschläge zur Weiterentwicklung und Umsetzung im Unter-

nehmen erarbeiteten. Die Ergebnisse daraus werden in den strategischen Planungsprozess für das Jahr 2018 einfließen.

→ Glossar

Die für den Flughafen München relevanten Sustainable Development Goals

↗ Web sustainabledevelopment.un.org



Ziel 3
Gesundheit und Wohlergehen



Ziel 4
Hochwertige Bildung



Ziel 5
Gleichberechtigung der Geschlechter



Ziel 6
Sauberes Wasser und sanitäre Einrichtungen



Ziel 7
Bezahlbare und saubere Energie



Ziel 8
Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Ziel 9
Industrie, Innovation und Infrastruktur



Ziel 12
Nachhaltiger Konsum und Produktion



Ziel 13
Maßnahmen zum Klimaschutz



Ziel 15
Leben an Land



Ziel 17
Partnerschaft zur Erreichung der Ziele

Kommunikationskanäle

➤ Web

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

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

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



Online

- Flughafen-App
- Social Media
- Homepage: munich-airport.de
- Ausbauwebsite: gut fuer bayern.de
- Intranet
- Live-Chat mit Geschäftsführung
- Plattform Fluglärmüberwachung
- Newsletter
- Online-Bericht

Öffentlichkeitsarbeit

- Publikationen
(zum Beispiel integrierter Bericht)
- Pressetermine und -mitteilungen
- Marketing-Kooperationen
- Airport-Touren
- Besucherpark

Dialog

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

Gremien

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

Transparenz durch Dialog

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

Stakeholder-Umfeld

Zentrale Anspruchsgruppen

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

Beispiele aus zentralen Anspruchsgruppen

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

➤ Web

[bericht2016.
munich-airport.de](https://bericht2016.munich-airport.de)

➤ Web

[munich-airport.de/
stakeholder](https://munich-airport.de/stakeholder)

Stufe 1: Passgenaue Informationen auf zielgruppenspezifischen Kanälen

Auf der ersten Stufe geht es um die Information der verschiedenen Interessengruppen. Dazu wurden auf die jeweiligen Interessen zugeschnittene Kommunikationsinhalte definiert und passende Kommunikationsformate entwickelt. Unter den Maßnahmen sticht der integrierte Bericht hervor, den die FMG für das Geschäftsjahr 2016 bereits zum siebten Mal veröffentlicht. Er vereint die Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung in einer zentralen Publikation und spricht alle Zielgruppen gleichermaßen an. Erstmals veröffentlicht der Flughafen München außerdem einen Online-Bericht. Die Leser können darin gezielt nach Inhalten und Themen suchen, Informationen nach ihren individuellen Interessen bündeln und Daten vergleichen.

Stufe 2: Austausch und Einholen von Stakeholder-Feedback

Auf der zweiten Stufe verfolgt der Flughafen das Ziel, Stakeholder bei für sie wichtigen Themen in Diskussionen und Entscheidungen einzubeziehen. Dieser direkte

Austausch wird zunehmend wichtiger, da soziale Medien jeder Person die Möglichkeit geben, Informationen und Meinungen unmittelbar zu publizieren. Da der Flughafen seine Stakeholder gezielt befragt und ihre Meinung bei offenen Fragen berücksichtigt, schafft er die Basis für Vertrauen und langfristige Akzeptanz. Der 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.

Stufe 3: Ergebnisse des Dialogs fließen in die Geschäftstätigkeit ein

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



Beispiele für den Stakeholder-Dialog



Passagiere

Seit mittlerweile 20 Jahren geben Passagiere Auskunft über ihren Reisezweck, ihre Herkunft und die genutzten Anreiseverkehrsmittel zum Münchner Airport. Rund 840.000 Fluggäste nahmen bisher an der Fluggastbefragung teil.



Öffentlichkeit

Auf den Social-Media-Kanälen Facebook, Twitter, Instagram und YouTube bereitet die Unternehmenskommunikation tagesaktuelle Themen im Stil der jeweiligen Online-Plattform crossmedial auf. Als einer der ersten Airports weltweit startete der Flughafen München im Juli 2016 einen Reiseblog auf der Homepage »Travellers Insight – Mein Fernwehblog«.



Medien

Die Pressestelle der FMG informiert die Medien regelmäßig über aktuelle Entwicklungen. Eine besonders starke Medienresonanz erfuhr 2016 die plangemäße Inbetriebnahme des T2-Satellitengebäudes. Viel Beachtung fand darüber hinaus die Jahrespressekonferenz im März 2016, bei der das dynamische Verkehrswachstum und die starke wirtschaftliche Entwicklung des Münchner Flughafens dargestellt wurden.



Region

Eine gute Zusammenarbeit mit der Region ist für den Erfolg des Flughafens München unerlässlich. Dafür sorgt seit vierzehn Jahren das Regionalbüro. Es ist als Stabsstelle direkt der Geschäftsführung zugeordnet und versteht sich als »Brückenbauer« zwischen dem Flughafen und dem Umland.

→ Konzernlagebericht
siehe Seite 98

Mit Qualität überzeugen

Eine anerkannte Stärke des Münchner Airports ist die Qualität seiner Dienstleistungen. Der hohe Standard gilt gleichermaßen im Kerngeschäft Aviation wie auch in allen anderen Bereichen, beispielsweise im Endkunden-geschäft und bei den internen Prozessen.

Passagiererlebnisindex (PEI)

Die Zufriedenheit der Passagiere ist für den Flughafen München von zentraler Bedeutung. Eine von der FMG neu entwickelte Umfrage liefert zeitnah detaillierte Zufriedenheitsindizes. Diese geben Aufschluss über die Wahrnehmung der Dienstleistungs- und Servicequalität, das Wohlbefinden der Passagiere sowie über längerfristige Auswirkungen der Qualitätswahrnehmung. Der PEI wird ab 2017 als nicht-finanzielle Zielgröße in das Zielsystem des Flughafens einbezogen.



Airport Service Quality (ASQ) Overall Index

Der Flughafen beteiligt sich regelmäßig an der durch den internationalen Flughafenverband initiierten ASQ-Umfrage. Dabei erreichte der Münchner Airport 2016 ein

besseres Rating als im Vorjahr: Bei maximal 5 möglichen Punkten konnte er sich von 4,07 auf 4,11 steigern. Im direkten Vergleich der europäischen Hub-Flughäfen mit über 40 Millionen Passagieren belegte München damit den zweiten Rang hinter London-Heathrow.

5-Star-Airport

Eine Expertenkommission des Londoner Luftfahrtforschungsinstituts Skytrax kürte den Flughafen München 2015 zum ersten Fünf-Sterne-Flughafen Europas. Der Münchner Airport gehört damit zum exklusiven Kreis der lediglich sechs Flughäfen weltweit, die dieses Premium-siegel tragen. Für 2017 ist eine neuerliche Prüfung der sieben Handlungsfelder Ambiente und Komfort, Services, Prozesse, Sauberkeit, Information, Beschilderung sowie Service und Hospitality durch das Institut angekündigt.

Skytrax-Passagierbefragungen

Bei den Skytrax »World Airport Awards 2016« beurteilten mehr als 13 Millionen Passagiere aus 106 Ländern 550 internationale Flughäfen und zahlreiche Fluggesellschaften. Bewertungskriterien waren beispielsweise die

Freundlichkeit und Kompetenz des Flughafenpersonals, das Einkaufs- und Unterhaltungsangebot sowie die Umsteigemöglichkeiten. Der Münchner Flughafen wurde dabei erneut zum besten Flughafen Europas gekürt. Im weltweiten Ranking behauptet der Airport mit dem dritten Rang die hervorragende Platzierung aus dem Vorjahr. Auch im regionalen Wettbewerb der europäischen Flughäfen ging der Münchner Airport als Sieger hervor und erhielt die Auszeichnung »Best Airport Central Europe«.

Dialogmanagement

Kundenfeedback ist ein wichtiges Steuerungselement des Unternehmens. Seit über 20 Jahren pflegt der Flughafen München ein Feedbacksystem für Flughafenutzer, das 2016 konzernweit vereinheitlicht, systematisiert und durch eine neue Softwarelösung optimiert wurde. Das zentrale Dialogmanagement des Flughafens München beantwortet, kategorisiert und analysiert sämtliche Anregungen oder Beschwerden zeitnah und individuell. So können in Zusammenarbeit mit den Fachbereichen Verbesserungsmaßnahmen abgeleitet und Serviceleistungen optimiert werden.



★★★★★
5 Star Airport

Der Flughafen München ist der erste Fünf-Sterne-Flughafen Europas.

Erstklassiges Ambiente und hoher Komfort



★★★★★

Vielfältige Serviceangebote



★★★☆☆

Effiziente Abläufe



★★★★★

Einfache Orientierung



★★★★★

Außergewöhnliche Gastfreundschaft



★★★★★

Zertifiziertes Qualitätsmanagement

Das am Flughafen München eingeführte Qualitätsmanagement auf Basis des internationalen Standards DIN EN ISO 9001:2008 schafft Strukturen, die die Bewertung und Verbesserung der Prozesse unterstützen. Durch eine stetige Prozessoptimierung positioniert sich der Flughafen München mit seinen hohen Qualitätsstandards erfolgreich am Markt.

Das »M« - eine emotionale und vertrauenswürdige Marke

Starke Marken werden durch den direkten Kontakt der Mitarbeiter mit Kunden und Partnern geprägt. Daher legte der Flughafen München Konzern 2016 großen Wert darauf, die gemeinsamen Markenwerte und -attribute auf allen Ebenen zu verankern. Laut interner Markenumfrage¹⁾ stieg die Verankerung der Marke im Durchschnitt von 3,5 auf 3,8 Punkte [5er-Skala]. Diese positive Entwicklung kommt auch bei den Kunden an.²⁾ 66 Prozent [plus drei Prozent] nahmen den Flughafen München als besonders kundenorientiert wahr, 52 Prozent [plus vier Prozent] gaben an, dass sich das Kundenerlebnis am Münchner Airport deutlich von anderen Flughäfen abhebt. Das Selbstverständnis als Premiumflughafen mit bayerischer Seele schaffte zudem eine hohe emotionale Bindung zu den Passagieren – für 63 Prozent war der Flughafen München der »Lieblingsflughafen«, 69 Prozent bewerteten das »M« als vertrauenswürdige Marke. 2016 wurde mit dem »InnovationPilot« eine neue Crowdsourcing-Plattform eingeführt, die Kunden und Partner noch stärker miteinander bezieht und konkrete Ideen für ein besseres Kundenerlebnis liefert. Bereits 66 Prozent der Kunden bestätigten, dass der Flughafen München viel unternimmt, um sich von anderen Airports abzuheben. Zusätzlich untermauerte die im Dezember 2016 verabschiedete Klimaschutzstrategie den hohen Anspruch an den Markenwert »Verantwortung«.

¹⁾ Interne Markenumfrage 2016, Mannheimer W.O.-Institut Wirtschafts- und Organisationspsychologie OHG

²⁾ Externe Markenstudie 2016, IMPACT IRC



Wir stellen den Kunden in den Mittelpunkt, messen uns regelmäßig an den selbst gesetzten hohen Qualitätsstandards und verbessern kontinuierlich unsere Prozesse. Die hervorragende Positionierung als »Bester Airport in Europa« zeigt uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind.



Andrea Gebbeken, Geschäftsführerin Commercial und Security

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

Themenfelder	Initiativen	Maßnahmen	Status 2016	Maßnahme Ende
Kundenorientierung	Notwendige Qualität und Effizienz des Standorts Flughafen München sicherstellen	Konzernweiten kontinuierlichen Verbesserungsprozess (Passagierzufriedenheitsdaten, ASQ, Dialogmanagement etc.) weiterentwickeln, betreiben, überwachen und koordinieren	fortlaufend	fortlaufend
		Qualitäts- und Serviceoffensive (5-Star-Programm) fortführen und weiterentwickeln	fortlaufend	fortlaufend
Landseitige Verkehrsanbindung	Schienenanbindung mittelfristig verbessern	Projekt Neufahrer Kurve unterstützen	bedarfsorientiert	2018
		Planfeststellungsverfahren Erdinger Ringschluss (Flughafen-Stadt Erding) unterstützen	bedarfsorientiert	2018
		Schienenanbindung langfristig verbessern	75 %	2020

Die neue Qualität des Reisens

Das 2016 in Betrieb genommene T2-Satellitengebäude steht für umfassenden Passagierkomfort und funktionale Effizienz. Faszinierende Architektur und ein facettenreiches Gastronomie- und Einzelhandelsangebot garantieren höchste Aufenthaltsqualität in Deutschlands erstem »Midfield-Terminal«.



→ Kapitalart Infrastruktur
siehe Seite 9

↗ Web: Impressionen aus dem Satellitengebäude unter
munich-airport.de/impressionen-satellit

Bau des T2-Satelliten

KA Einfluss auf Kapitalart [KA]

€ + Einnahmen aus dem Betrieb
- Investitionen in den Bau
- Laufende Betriebskosten

🏗️ + Erweiterung der Kapazitäten
+ Modernisierung der Infrastruktur
+ Zusätzliches Angebot

💡 + Zuwachs bei Projektentwicklung, Bau und Inbetriebnahme

👥 + Mehr Arbeitsplätze

🗨️ - Gesteigerte Emissionen durch den Bau
+ Weniger Emissionen im Betrieb als bei älteren Gebäuden
+ Emissionsenkung durch gebäudenahen Positionen

🗣️ + Gesteigerter Wert des Flughafens
+ Höhere Attraktivität, neue Angebote

→ siehe Seite 8-13

»
Ein leistungsstarker, weltweit
gut vernetzter Flughafen
ist für den Freistaat Bayern,
seine Bürger und seine
Wirtschaft von
unschätzbarem Wert.



Dr. Markus Söder, Bayerischer Staatsminister der
Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat und
Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafen München GmbH

Bilanz seit Eröffnung

Eckdaten

Mehr als
6 Mio.
Fluggäste

Kapazität für
11 Mio.
zusätzliche Passagiere

Knapp
1.000
Beschäftigte

Mehr als
47.000
Flüge

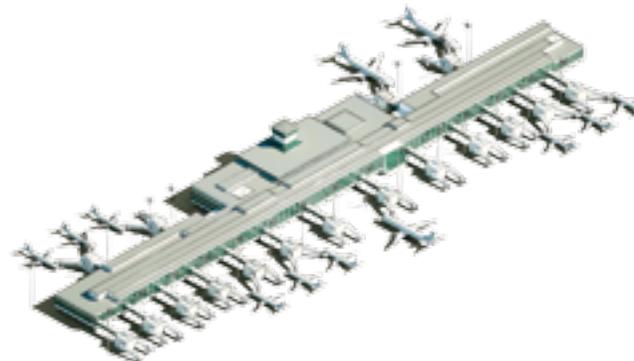
52
Gates

27
Flugzeugpositionen

Architektur & Innovation

Modernste Baustoffe, innovative Technik und einzigartige Architektur setzen im T2-Satelliten neue Maßstäbe hinsichtlich Umweltstandards und Energieeffizienz.

- Der CO₂-Ausstoß pro Quadratmeter Bruttogeschossfläche liegt im Mittel um 40 Prozent niedriger als im Terminal
- Klimafassade: Isolation nach dem Prinzip der Thermoskanne
- Moderne Quelllufttechnik
- Tageslichtabhängige LED-Beleuchtung
- Pre-Conditioned-Air-Anlagen an allen gebäudenahen Abstellpositionen



Fortsetzung einer Erfolgsgeschichte

Als »Satellit« wird das Gebäude bezeichnet, weil es keine eigene landseitige Anbindung besitzt. Das bedeutet, dass alle Funktionen für lokale Zu- und Aussteiger, wie beispielsweise Check-in, Gepäckaufgabe und Gepäckausgabe, weiterhin im Terminal 2 stattfinden.

Entspannen & Erfrischen

- Fünf Lufthansa-Lounges mit einer Gesamtfläche von über 4.000 Quadratmetern
- Die weltweit erste Lufthansa-Lounge-Dachterrasse mit Ausblick auf das Vorfeld
- Bereits rund 375.000 Gäste im Jahr 2016



Passagiere können gratis und zeitlich unbegrenzt im Internet surfen.



Vor oder nach einem langen Flug: Duschen sorgt für Erfrischung.



Das Terminal ist mit Steckdosen und USB-Anschlüssen ausgestattet.



TV-Bereiche in den Ruheräumen verkürzen die Wartezeit.

Personentransportsystem

- 60 Sekunden Fahrzeit
- 400 Meter Tunnel
- Knapp 11.000 Passagiere/Stunde je Richtung



17.000 LED-Lampen

16 Einzelhandelsgeschäfte

7 Restaurants und Cafés

3 Duty-free-Bereiche

Im Durchschnitt 40 Prozent weniger spezifischer CO₂-Ausstoß pro Quadratmeter Bruttogeschossfläche als im Terminal

7.000 Quadratmeter Service-, Shopping- und Gastronomieangebot





/Leistungsportfolio

Alle Leistungen für Fluggesellschaften aus einer Hand und ein umfangreiches Angebot aus Einzelhandel, Gastronomie und Services: Der Flughafen München ist mit seinem Leistungsportfolio sehr vielfältig aufgestellt. Die Qualität und Zuverlässigkeit der Produkte und Dienstleistungen und die Erfüllung der Kundenbedürfnisse stehen dabei stets im Mittelpunkt des unternehmerischen Handelns.

Aviation

Erfolgreiches Drehkreuz mit hervorragenden Verbindungen

Der Geschäftsbereich Aviation verantwortet das Kerngeschäft der FMG. Er stellt die Luftverkehrsinfrastruktur und -dienstleistungen für Airlines und Passagiere unter Mitwirkung von Behörden und weiteren Beteiligten zur Verfügung und vermarktet sie. Der Flughafen München ist ein Drehkreuzflughafen. Innerhalb Europas verfügt er über das dichteste Netz an kontinentalen Flügen. Dadurch kann der Münchner Airport eine Vielzahl an inner-europäischen Zielen und – in Verbindung mit den Interkontinentaldiensten – auch Umsteigeverbindungen zu Fernstrecken anbieten. Der Flughafen München zeichnet sich deshalb durch kurze Mindestumsteigezeiten (Minimal Connecting Times), eine hohe Servicequalität und effiziente Prozesse aus.



Neue Bestmarken im dritten Quartal

In den Monaten Juli, August und September zählte der Flughafen München insgesamt 12,3 Millionen Fluggäste – mehr als je zuvor innerhalb eines Quartals.

Rekord-Quartal



Rekord-Tag



Die hervorragenden Anschlussmöglichkeiten spiegeln sich auch in der guten Platzierung im Airport Industry Connectivity Report 2016 des ACI wider. Dieser Report bewertet die Verbindungsqualität einzelner Luftverkehrsdrehkreuze. Im europäischen Vergleich erreichte der Flughafen München den sechsten Rang, weltweit erzielte er Platz 9.

Jedoch ist der Flughafen München nicht nur als Umsteigehub, sondern auch durch seine zahlreichen Direktverbindungen attraktiv. Die Entwicklung dieses Verkehrsegments war im vergangenen Jahr unter anderem geprägt durch den weiteren Ausbau des Lufthansa-Partners bmi regional.

Rekordwerte bei Passagieren und Fracht, Trendwende bei Bewegungen bestätigt

2016 gab es einen neuen Passagierrekord: 42,3 Millionen Reisende nutzten den Flughafen München – im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung um 3,1 Prozent. Trotzdem verlor der Münchner Airport im Ranking europäischer Flughäfen zwei Plätze und liegt bei den Passagierzahlen auf Rang 9, unter anderem aufgrund von Kapazitätsengpässen, die an anderen Flughäfen so nicht auftraten.

Sehr erfreulich verlief das Geschäftsjahr 2016 im Bereich Luftfracht: 355.950 Tonnen konnten abgefertigt werden; dies entspricht einem Plus von 5,4 Prozent. Die Summe aus Luftfracht und -post (Cargo) lag in München bei

375.121 Tonnen, ein Wachstum von 5,3 Prozent. Die deutschen Verkehrsflughäfen erzielten im Vergleich der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) lediglich einen Zuwachs von 3,1 Prozent.

Bei der Entwicklung der Flugbewegungen bestätigte sich 2016 die Trendwende des Vorjahres. Mit 3,8 Prozent wuchs die Zahl der Flugbewegungen trotz negativer Einflüsse wie Streiks um mehr als 14.000 Flüge auf 394.430, sodass sich die vorhandenen Kapazitätsengpässe noch weiter verschärfen. Damit liegt München deutlich über dem Wachstumstrend deutscher Verkehrsflughäfen von 1,7 Prozent.

→ Konzernlagebericht
siehe Seite 90

→ Glossar

→ Glossar

Erfolgsmodell Drehkreuz

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

Beispiel: Verknüpfung von zehn Flughäfen

Punkt-zu-Punkt



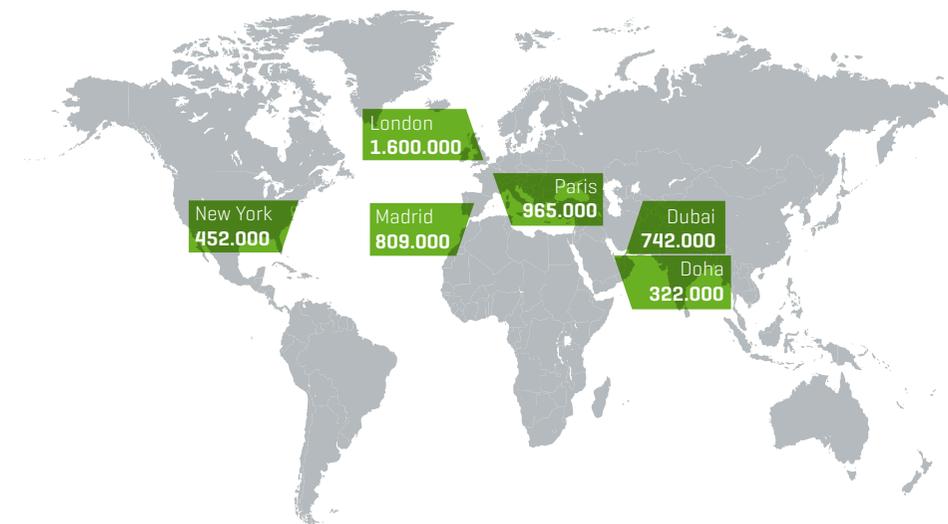
90 Flüge

Drehkreuz



18 Flüge

Ziele mit dem größten Passagieraufkommen



Flughafen München: Verkehrsknoten im Herzen Europas

Die Zahl der von München aus direkt angeflogenen Ziele wuchs 2016 um zehn auf 257 Destinationen. Die Lufthansa verstärkte in Kooperation mit der britischen bmi ihr europäisches Netz. Besonders dynamisch entwickelte sich erneut der Interkontinentalverkehr. Auch hier erweiterte die Lufthansa ihr Angebot mit den neuen Zielen Denver und Teheran und zusätzlichen Frequenzen nach Los Angeles und Miami. Condor baute ihre touristischen Fernstrecken mit Flügen nach Halifax, Havanna, Windhuk, Sansibar und Mombasa weiter aus. Delta Airlines startete neu nach Detroit, Emirates erweiterte ihr Angebot um einen dritten täglichen Flug nach Dubai.

Saudia fliegt seit dem Sommer 2016 zwischen München und Riad über Dschidda. Kuwait Airways führte ihre Flüge nach Kuwait im Winterflugplan fort.

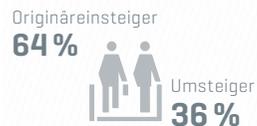
Bedarfsgerechte Kapazitätsanpassung dringend nötig

Das neue Satellitengebäude erweitert seit April 2016 die Terminalkapazitäten. Vor diesem Hintergrund wird Lufthansa drei zusätzliche Kontinentalmaschinen in München positionieren. Besonders erfreulich für den Münchner Airport ist auch die künftige Stationierung von 15 Flugzeugen des neuen Typs A350. Der Umbau von Terminal 1 schreitet weiter voran, um auch hier zeitweise auftretende Engpässe zu beseitigen.

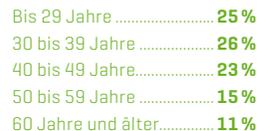
Als gravierendes Wachstumshemmnis erweist sich unverändert das Startbahnsystem. Diverse Fluggesellschaften wie zum Beispiel Air France, Emirates, Finnair, Oman Air oder Egypt Air können ihre Flüge aufgrund der Engpässe in München nur eingeschränkt an die Verkehrsknoten ihrer Hubs anbinden und berichten von zeitkritischen Anschlüssen in München. Die teils gravierenden Probleme bei der Slotkoordination für den Sommer 2017 zeigen erneut, dass das Start- und Landebahnsystem in München weitgehend ausgelastet ist und die anhaltende Nachfrage nach Slots nicht mehr angemessen bedient werden kann.

Passagierstruktur im Jahr 2016

Fluggasttyp



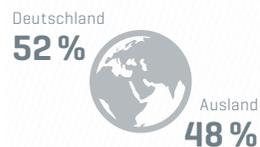
Altersklassen



Umsteigerströme



Permanenter Wohnsitz



Reisegrund

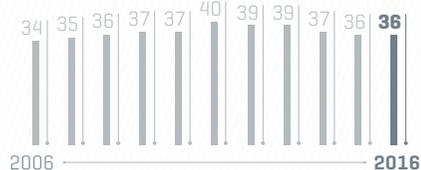


Geschlecht



Entwicklung des Umsteigeranteils

Seit 2006, in %



Sicherheitsstandards auf höchstem Niveau

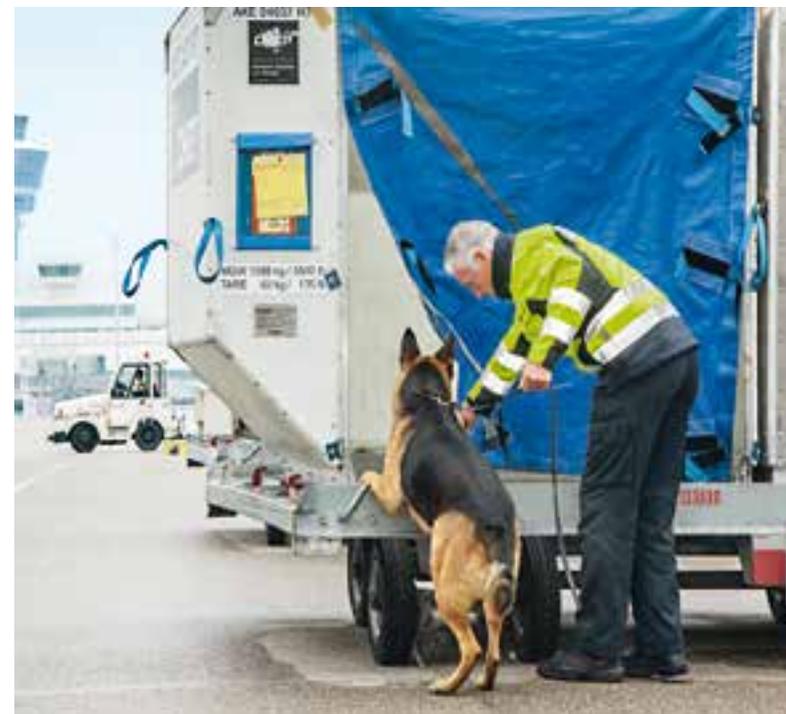
Das Thema Sicherheit ist für Flughäfen von übergeordneter Bedeutung. Neben der Luftsicherheit (Airport Security) haben der sichere Betrieb und die Abfertigung von Luftfahrzeugen (Airport Safety) oberste Priorität. Gerade vor dem Hintergrund steigender Verkehrszahlen liegt das Augenmerk darauf, Unfällen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

2014 verabschiedete die EU neue Regularien für die Zertifizierung von Flughäfen. Damit verfolgt sie das Ziel, die Sicherheitsstandards zu harmonisieren und ein einheitlich hohes Sicherheitsniveau an allen europäischen Verkehrsflughäfen zu schaffen. In diesem Prozess muss der Flughafen München bis zum 31. Dezember 2017 eine auf den Forderungen der EASA (European Aviation Safety Agency) basierende Zertifizierung erlangen. Auf dem Prüfstand stehen unter anderem die flugbetriebsrelevanten Anforderungen bei Infrastruktur, Betrieb und Organisation.

Ein interdisziplinäres Projektteam bereitet seit März 2015 die Zertifizierung vor. Im November 2016 stellte der Flughafen München den formellen Zeugnisantrag bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern. Die Prüfung des Antrags inklusive Inspektionen und Audits wird bis zum vierten Quartal 2017 abgeschlossen sein.

Flughafenfeuerwehr: gut ausgerüstet im Einsatz

Mit ihren zwei Wachen erreicht die Flughafenfeuerwehr jeden Punkt auf den Start- und Landebahnen innerhalb von maximal 180 Sekunden nach Auslösen eines Alarms. Die kurze Reaktionszeit entspricht den höchsten Anforderungen (Kategorie 10) der ICAO (International Civil Aviation Organization) und wird damit den hohen Sicher-



heitsstandards am Flughafen München gerecht. Die Flughafenfeuerwehr ist auf dem Campus nicht nur für den Brandschutz zuständig, sondern auch im Rettungsdienst tätig.

→ Glossar

2016 organisierte die Münchner Flughafenfeuerwehr eine Führungssimulation mit verschiedenen Institutionen und Behörden, um die Zusammenarbeit im Schadensfall zu verbessern. Um für zukünftige Großeinsätze gut ausgerüstet zu sein, erhielt die Flughafenfeuerwehr 2016 einen neuen Einsatzleitwagen, der als rollende Kommunikationszentrale dient.

→ Glossar

Verhütung von Vogelschlag durch gezieltes Biotopmanagement

Kollisionen von Luftfahrzeugen mit schwergewichtigen Vögeln oder Vogelschwärmen können eine Gefahr für die Sicherheit des Flugbetriebs darstellen. Um solche Situationen zu vermeiden, betreibt der Münchner Airport seit Jahrzehnten ein spezielles Biotopmanagement. Da jeder Mähvorgang Vögel anlockt, werden zum Beispiel die Grünflächen um die Start- und Landebahnen so wenig wie nötig bearbeitet. Außerdem nehmen speziell geschulte Mitarbeiter während der gesamten Betriebszeit die Bird-Control-Aufgaben auf dem Flughafengelände wahr, beobachten die Vogelwelt und wehren mögliche Gefahren durch Vögel ab. Eine wichtige Maßnahme zur Vermeidung von Vogelschlägen ist zudem die Verhinderung größerer Wasserflächen in der Nähe der Flugbetriebsflächen, da diese zum Beispiel schwergewichtige Enten und Gänse anziehen könnten.

Die Statistik des DAVVL [Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e.V.] weist für den Flughafen München seit vielen Jahren vergleichsweise niedrige Vogelschlagraten aus. In den Lufträumen Area 1 und Area 2 waren die Vogelschlagraten im Jahr 2016 im Bundesschnitt um 130 Prozent beziehungsweise um 176 Prozent höher als am Flughafen München.

Vogelschlagrate¹⁾

2016	Area 1	Area 2
München	1,47	0,25
Deutsche Verkehrsflughäfen Ø	3,38	0,69

¹⁾ Vogelschlagmeldungen für Luftfahrzeuge mit deutscher Kennung pro 10.000 registrierten Flugbewegungen (Quelle: DAVVL; Stand März 2017)
 Area 1: Start 0-500 Fuß über Grund bzw. Landung 200-0 Fuß über Grund
 Area 2: Start 501-1.500 Fuß über Grund bzw. Landung 1.000-201 Fuß über Grund

→ Konzernlagebericht
 siehe Seite 91

Die FMG steht zum Thema Vogelschlagverhütung mit den relevanten Partnern und Institutionen in intensivem Dialog, insbesondere mit den Airlines, der Deutschen Flugsicherung, regionalen und übergeordneten Behörden sowie dem DAVVL. Der Vogelschutz wird trotz der Sicherheitsthematik nicht außer Acht gelassen.



Commercial Activities

Höhere Non-Aviation-Umsätze durch attraktive Angebote

Der FMG-Geschäftsbereich Commercial Activities entwickelt, vermarktet und verwaltet Einzelhandel und Gastronomie in den Terminals sowie im München Airport Center (MAC). Auch die Services rund ums Parken sowie Werbung und Events auf dem Flughafengelände gehören dazu. Mit diesem Portfolio spricht er die Endkunden,

insbesondere die Passagiere, sowie Mitarbeiter und Besucher an. Der Geschäftsbereich leistet so einen maßgeblichen Beitrag zum Non-Aviation-Umsatz der FMG.

Bayern und die Welt – starke Marken auf internationalem Parkett

Kunden schätzen den Flughafen München als innovativen Standort mit unverwechselbarem bayerischen Flair und höchster Qualität der Dienstleistungen. Geschäftskunden, Werbetreibende und Mieter der Verkaufsflächen nutzen



den Airport, um ihre Angebote und Marken zu platzieren. Der Flughafen München ist deshalb bestrebt, ein stimmiges Verhältnis zwischen Verkehrs- und Verkaufsfläche vorzuhalten sowie den passenden Branchen- und Markenmix zu präsentieren. Internationale und starke Marken sowie eine eigene, bayerische Identität mit hohem Wiedererkennungswert stehen dabei im Vordergrund. Dieses Konzept setzt sich konsequent auch im T2-Satellitenterminal fort: Dort verkörpert der »zentrale Marktplatz« mit ausgewählten gastronomischen Betrieben und Einzel-

handelsgeschäften bayerische Tradition und Münchner Lebensgefühl.

Für kulinarische Vielfalt am Flughafen München sorgt die Allresto Flughafen München Hotel und Gaststätten GmbH. Sie betreibt rund 75 Prozent aller gastronomischen Einrichtungen am Münchner Airport. Im neuen Satellitengebäude kamen 2016 fünf neue Restaurants zum Angebot der Allresto hinzu. Der Qualitätsstandard der internationalen, deutschen und bayerischen Küche spiegelt sich in den hohen Platzierungen bei den Skytrax World Airport Awards und der großen Beliebtheit bei den Gästen wider. 2016 war die Allresto darüber hinaus beim Hamburger Foodservice Preis erfolgreich. Sie durfte die Auszeichnung in der Sparte »Heimischer Markt« entgegennehmen.

Eine einzigartige Shoppingvielfalt bietet die hundertprozentige FMG-Tochtergesellschaft eurotrade Flughafen München Handels-GmbH. Sie betreibt 62 Retail-Stores in den Verkaufsbereichen Duty-free/Travel Value, Presse und Reisebedarf, Fashion, Uhren, Schmuck und Accessoires. Im neuen Satellitengebäude eröffnete die eurotrade 2016 sieben neue Shops. Im Terminal 2 kam mit »Chef's Tools« ein Haushaltswarengeschäft hinzu, das speziell auf die Wünsche chinesischer Kunden ausgerichtet ist. Mit Einführung der neuen aus der Dachmarke »M« abgeleiteten Produktmarke MyDutyFree erhalten die Duty-free-Shops am Münchner Flughafen seit dem ersten Quartal 2016 schrittweise eine neue Gestaltung.

Full-Service-Parken: neue Angebote am Flughafen

2016 wurden über drei Prozent mehr Fahrzeuge auf knapp 36.000 Stellplätzen in den 14 Parkhäusern und auf weiteren Parkflächen am Flughafen München gezählt. Vielflieger, Firmenkunden und Geschäftsreisende nutzten 2016 insbesondere das Komfort- und Sicherheitsparken im P20, das sich in unmittelbarer Nähe zum Terminal befindet. Im vergangenen Jahr erfolgte außer-

dem eine Neuausrichtung unter dem Motto »Full-Service-Parken«. Der Flughafen München hat damit sein Angebot erweitert: Neu ist die unkomplizierte Online-Buchung. Die Plattform führt alle Services und eine Online-Zahlungsmöglichkeit auf einer Internetseite zusammen.

Gefragte Location für Events und Werbung

Im überdachten MAC-Forum zwischen den Terminals können Passagiere und Besucher regelmäßig besondere Events erleben. Höhepunkte im Geschäftsjahr waren:

- Taste & Style: neues, dreitägiges Festival mit aktuellen kulinarischen Trends und Food Trucks
- Surf & Style: bereits zum sechsten Mal echtes Strandfeeling im MAC-Forum
- Mittlerweile schon Tradition: der beliebte Weihnachts- und Wintermarkt mit öffentlicher Eisfläche zum Jahresende

Auch Werbekunden finden am Münchner Airport ein attraktives Umfeld vor: Sie erreichen kaufkräftige Zielgruppen und können hohe Kontaktzahlen inmitten der besonderen Flughafenatmosphäre realisieren. Ein besonderes Highlight ist die große Werbefläche auf der Westfassade des Terminals 2. Neben der Deutschen Lufthansa und Audi war 2016 auch BMW anlässlich des hundertjährigen Firmenjubiläums dort präsent. Werbekunden haben außerdem die Möglichkeit, ganze Räume und Exponatflächen in den Terminals zu inszenieren. Für das neue Satellitengebäude wurde ein digitales Werbekonzept entwickelt, das bereits renommierte Unternehmen wie Sixt, HypoVereinsbank, Deloitte, Siemens, Fiat/Alfa Romeo und Deutsche Lufthansa nutzen.

➔ Web
parken.munich-airport.de

149

Artikel standen auf dem Kassensbon mit den meisten Positionen im Jahr 2016.

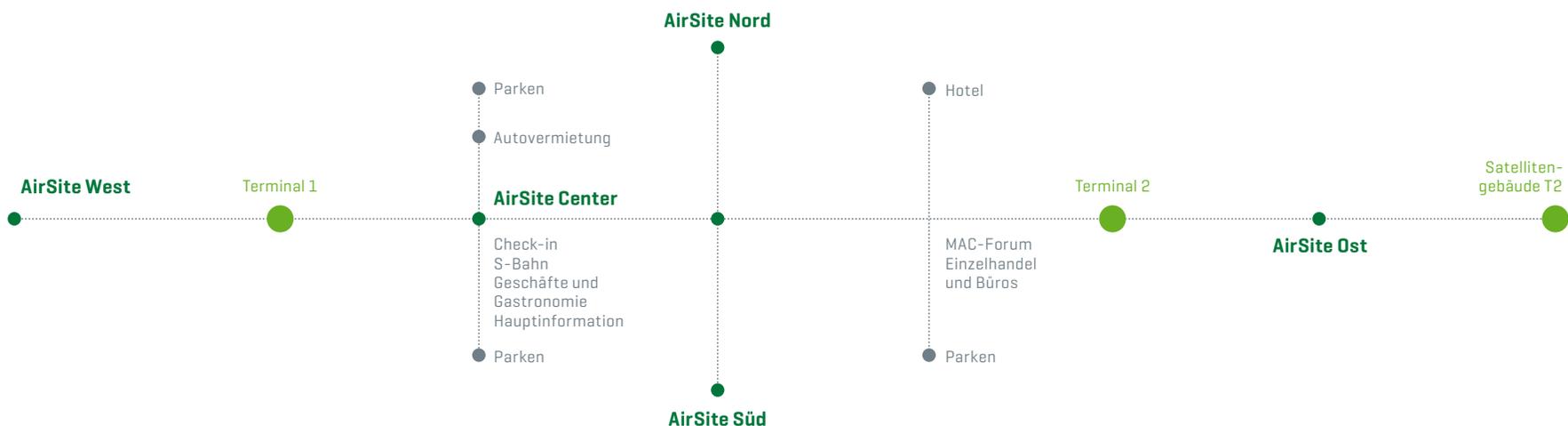
55.909 Euro

[brutto] gab ein Kunde aus Thailand am 27. März in der Boutique »Rolex/Omega/CarreraY-Carrera/Bulgari« aus und tätigte damit den Rekorderkauf 2016 in allen eurotrade-Geschäften.

➔ Web
munich-airport.de/shopping

Der Flughafen als Immobilienstandort – zentrale Achsen

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



Durch eine gezielte Immobilienentwicklung soll sich der Flughafen in den nächsten Jahren und Jahrzehnten zu einem internationalen Knotenpunkt für branchenübergreifende Kooperationen und Innovation weiterentwickeln.



Thomas Weyer, Geschäftsführer Finanzen und Infrastruktur

Real Estate

Erfolgreiche Entwicklung und Vermarktung des Immobilienstandorts Flughafen

Der Geschäftsbereich Real Estate entwickelt, vermarktet und betreibt alle Immobilien und Grundstücke der FMG, die zum Teil auch außerhalb des Flughafen-Campus liegen. Nachhaltige Neubaukonzepte und eine stadtähnliche Infrastruktur bilden die Basis für eine erfolgreiche Positionierung am Markt. Ein zentraler Bestandteil der Immobilienstrategie ist das am Lebenszyklus einer Immobilie ausgerichtete Gebäudemanagement. Bei seiner Immobilienentwicklung legt der Flughafen München großen Wert auf eine enge Abstimmung mit der Region und ein zielgruppenspezifisches Angebot.

Neuer Wohnraum für Mitarbeiter

Die FMG plant in enger Abstimmung mit den Nachbargemeinden, sozial verträgliche Wohnraumkonzepte für

auf dem Campus beschäftigte Arbeitnehmer auf eigenen Grundstücken zu erarbeiten. Dieses Engagement soll den Druck auf die lokalen Wohnungsmärkte mildern. Darüber hinaus ist der Münchner Airport kontinuierlich auf der Suche nach Partnerschaften mit unterschiedlichen Akteuren des Wohnungsmarkts. Derzeit finden Gespräche zu Projekten in München sowie in der Flughafenregion statt, um Optionen für zusätzlichen Wohnraum zu prüfen.

Entwicklungen in der AirSite West

Das Konzept für das Areal der AirSite West westlich des Besucherparks sieht unter anderem den Neubau mehrerer Bürogebäude sowie die Verlegung der Airport Academy in einen modernen Neubau vor. Die Planungen dafür werden 2017 Teil einer europaweiten Ausschreibung sein. 2017 wird außerdem die übergeordnete Erschließung des Areals inklusive Verkehrsplanung beginnen, um die Voraussetzungen für die Grundstücks- und Gebäudenutzung in der AirSite West zu schaffen.

AirSites: attraktive Immobilienstandorte mit lagespezifischen Entwicklungsarealen

- Die **AirSite Center** bildet das kommerzielle Herzstück des Flughafens München, bestehend aus Terminal 1, München Airport Center [MAC] und Hilton Hotel.
- Die **AirSite Ost** umfasst neben den Gates des Terminals 2 auch das Satellitengebäude für das Terminal 2 mit einer Fläche von über 125.000 Quadratmetern.
- Die Projekte der **AirSite Süd** und **AirSite Nord** liegen direkt zwischen Terminal 1 und 2 – mit dem für Fluggesellschaften so wichtigen Direktzugang zu den Gates. Auf einer Bruttogeschosfläche von circa 55.000 Quadratmetern können dort unter anderem hochmoderne Büros und Konferenzräumlichkeiten entstehen.
- Mit der **AirSite West** soll auf circa 50 Hektar Fläche ein neuer »Stadtteil« mit großem Entwicklungspotenzial entstehen. Das urbane Konzept stellt die Grundlage für hohe Aufenthaltsqualität und erfolgreiches Business dar. Büros, Handel, Logistik, Gastronomie und Hotellerie – die Vielfalt bildet eine lebendige Mischung in einem großzügig angelegten Quartier.



Participations, Services & External Business

AeroGround: Bodenabfertigung in München und Berlin

Die AeroGround Flughafen München GmbH ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der FMG und erbringt Bodenverkehrsdienstleistungen. Zusammen mit ihrem neu gegründeten Tochterunternehmen AeroGround Berlin GmbH bietet sie alle land- und luftseitigen Leistungen rund um die Flugzeug-, Gepäck- und Passagierabfertigung an den Flughäfen München, Berlin-Tegel und

Berlin-Schönefeld an. Rund 2.600 Mitarbeiter sind für über 100 internationale Kunden tätig. Seit 2013 ist die AeroGround als Gründungsmitglied Teil des europäischen Ground-Handling-Netzwerks »ground.net« mit über 60 Standorten in elf Ländern. »ground.net« wurde gegründet, um den Airline-Kunden bei Netzwerkverträgen eine Alternative zu den Global Playern im Markt für Bodenverkehrsdienste zu bieten. Basis der Kooperation der Unternehmen ist die enge Zusammenarbeit in den Bereichen Marketing und Vertrieb an den Unternehmensstandorten.

Die AeroGround-Mitarbeiter fertigten 2016 in München bis zu 350 Flüge täglich ab, in Berlin waren es bis zu 130 Flugzeuge pro Tag. Der Bereich Transportservice beförderte rund 13.000 Fahrgäste am Flughafen München – bei bis zu 780 Busfahrten täglich. 2016 wuchs der Kundenstamm um zehn weitere Partner in München und Berlin. Zusätzlich konnten 18 Abfertigungsverträge mit bereits bestehenden Kunden verlängert werden. In der Flugzeugabfertigung war die AeroGround 2016 wieder äußerst verlässlich: 97 Prozent der in München abgefertigten Flüge starteten pünktlich. In Berlin waren es 96 Prozent.

➔ Web
ground.net

AeroGround München und Berlin: 2016 in Zahlen

	München	Berlin [SXF und TXL]
Abgefertigte Gepäckstücke in Millionen	21 ¹⁾	1,7 ²⁾
Durchschnitts-MTOM ³⁾ in Tonnen	108	66,8
Abgefertigtes MTOM ³⁾ in Millionen Tonnen	23	1,4
Abgefertigte Passagiere gesamt in Millionen	28,6	2,3
Pünktlichkeit in %	97	96
Abgefertigte Frachtmenge in Tonnen (Fracht & Post)	320.560	8.110

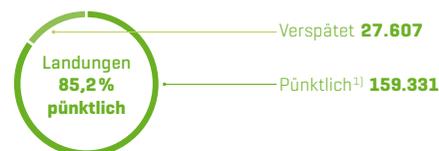
¹⁾ In- und Outbound

²⁾ Outbound

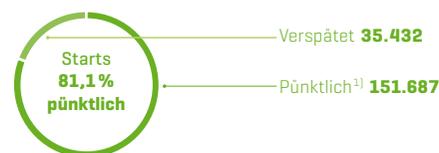
³⁾ Maximum Take-Off Mass: durchschnittliches maximales Startgewicht

Pünktlichkeitsstatistik 2016 am Flughafen München

Landungen insgesamt: 186.938



Starts insgesamt: 187.119



¹⁾ Abweichung bis 15 Minuten

➤ Web munich-airport.de/efm

➤ Web infogate-systems.de

Hohe Sicherheitsstandards

Im Sommer 2016 beging die AeroGround ihr fünfjähriges Firmenjubiläum in München sowie das einjährige Bestehen der AeroGround Berlin in Schönefeld. Anlass zum Feiern gab auch die sehr positive Unternehmensentwicklung: Am Heimatstandort München konnte die AeroGround als Qualitätsanbieter die Marktführerschaft im Bereich der vorfeldseitigen Flugzeug- und Gepäckabfertigung erfolgreich behaupten. Des Weiteren erhielt die AeroGround in München 2016 die Registrierung »Safety Audit for Ground Operations« [ISAGO] der International Air Transport Association (IATA), welche international einheitliche Sicherheitsstandards in der Bodenabfertigung setzt. Die Registrierung, die freiwillig erfolgte, zeigt das hohe Niveau der Sicherheitsstandards in München.

aerogate: Passagierservice und vieles mehr

Die aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH ist als hundertprozentige Tochtergesellschaft der FMG für den Passagierservice am Check-in, den Gepäckzustelldienst, den Betrieb von Lounges und Empfangsdiensten, den Arrival-Service, die Ramp-Supervision sowie eine IATA-Ticketagentur am Flughafen München zuständig. Bei der Passagierabfertigung konnte die aerogate im Terminal 1 einen Marktanteil von 60 Prozent behaupten und diesen trotz des harten Wettbewerbs sogar leicht steigern. 2016 fertigten bis zu 520 Mitarbeiter über 32.500 Flüge und mehr als dreieinhalb Millionen Passagiere ab. Mit über 60 Auszubildenden zu Servicekaufleuten im Luftverkehr ist die aerogate außerdem der größte Ausbilder in diesem Beruf am Standort.

Cargogate: Frachtonnage wächst

Die Cargogate Flughafen München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH ist für den Umschlag und die Lagerung der Luftfracht sowie die Dokumentation und die Abwicklung von Zollformalitäten zuständig. Die rund

220 Mitarbeiter fertigten über 60 Prozent der Luftfrachtkunden und damit knapp ein Drittel der ankommenden beziehungsweise abgehenden Luftfracht ab. 2016 erhöhten Emirates und die Frachtfluggesellschaft AirBridge-Cargo ihre Frequenzen und trugen damit entscheidend zum Wachstum von zwölf Prozent auf 100.168 Tonnen Fracht bei. Des Weiteren konnte die Cargogate durch effizientere Prozesse die Produktivität um 8,5 Prozent steigern. Um die Frachtbewegungen am Flughafen besser nachvollziehen zu können, entwickelte und implementierte die Gesellschaft 2016 ein neues Scansystem für den Frachttransport.

EFM: rangieren und enteisen

Die EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH ist mit rund 150 Mitarbeitern für das Rangieren, Enteisen und Klimatisieren von Flugzeugen zuständig. Sie ist bereits seit 1997 nach ISO 9001 und seit 2003 nach ISO 14001 zertifiziert. Das letzte Zertifizierungsaudit erfolgte 2015, 2017 wird ein weiteres Überwachungsaudit stattfinden. 2018 ist die Erneuerung der Zertifizierung vorgesehen. In der Wintersaison 2015/2016 führte die EFM rund 193.000 Rangiervorgänge durch. Der Anstieg um 4,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr lässt sich vor allem auf höhere Abflugzahlen zurückführen. Wegen des milden Wetters führte die EFM in der Wintersaison 2015/2016 nur 6.935 Enteisungen (Vorjahr: 8.426) durch.

InfoGate: an immer mehr Standorten vertreten

Die InfoGate Information Systems GmbH bietet mehrsprachige, videobasierte Kundenkommunikation sowie digitale Informations-, Buchungs- und Navigationsservices an. InfoGate-Terminals stehen flächendeckend an mehr als 70 Standorten auf dem gesamten Flughafen-Campus. 2016 wurde das Produkt technisch weiterentwickelt und



auch im Satellitengebäude in Betrieb genommen. Die FMG-Tochter vermarktet ihr Informationssystem überdies außerhalb des Münchner Flughafens. Zum Kundstamm zählen führende internationale Unternehmen aus den Marktsegmenten Energie, Handel und Projekt-

entwicklung oder dem Hotelgewerbe sowie andere Flughäfen im In- und Ausland. 2016 entwickelte sich aus einer Partnerschaft zwischen dem Münchner Airport und südafrikanischen Flughäfen eine sehr erfolgreiche Geschäftsbeziehung. Über 50 Systeme wird die InfoGate

in Johannesburg und Durban in Betrieb nehmen. Darüber hinaus kommen die Terminals nun auch am Flughafen Hannover zum Einsatz.



Internationales Geschäft

KA	Einfluss auf Kapitalart (KA)
€	<ul style="list-style-type: none"> + Steigerung Umsatz und Erlöse + Diversifikation der Umsatzerlöse + Bessere Prognostizierbarkeit bei langfristigen Projekten
🏗️	<ul style="list-style-type: none"> + Reibungslose Eröffnung T2-Satellitengebäude + Absicherung lokaler Standortentwicklungsrisiken
💡	<ul style="list-style-type: none"> + Zunahme an Wissen mit jedem Projekt + Rückführung von Wissen in den Konzern + Ausbau des Beratungsportfolios + Steigerung des Markenwerts »M«
👥	<ul style="list-style-type: none"> + Vielfältige Berufswelt + Internationales Umfeld + Interessante Weiterbildungsmöglichkeiten + Projektarbeit
🌍	<ul style="list-style-type: none"> + Einführung von erhöhten Umweltstandards zum Beispiel in Entwicklungs- und Schwellenländern
💬	<ul style="list-style-type: none"> + Kunden profitieren vom Know-how + Teilhabe an Wachstumschancen im weltweiten Luftverkehrsmarkt + Beitrag zur Verbesserung der weltweiten Luftverkehrsstandards durch Vernetzung

→ siehe Seite 8-13

MediCare: künftig mit größerem Behandlungsspektrum

Die MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH stellt am Flughafen 24 Stunden täglich die medizinische Versorgung von Passagieren, Besuchern und Mitarbeitern in der Notfallambulanz sicher. Darüber hinaus bietet sie betriebs- und flugärztliche Leistungen für alle Mitarbeiter des Flughafen München Konzerns sowie der am Campus ansässigen Firmen an. Um der

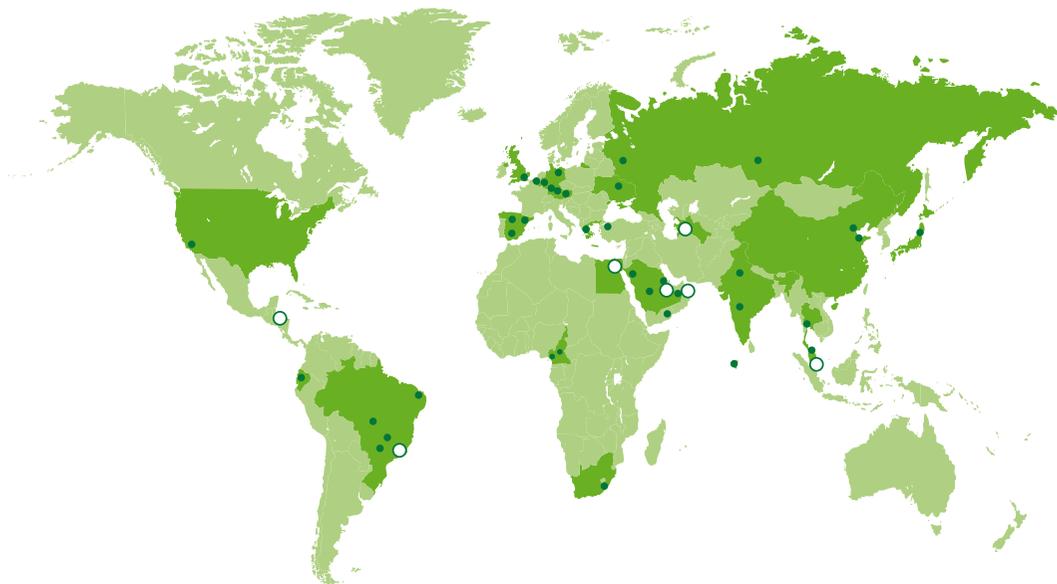
steigenden Nachfrage gerecht zu werden, vergrößert die MediCare ihre Kapazitäten im Terminal 1, Ankunft E. Der Start für einen Erweiterungsbau der AirportClinic M erfolgte im Oktober 2016, die Eröffnung ist ein Jahr später geplant. In diesem medizinischen Kompetenzzentrum entsteht eine zusätzliche Privatklinik mit neun Betten. Der Ausbau macht eine Erweiterung des Behandlungsspektrums über die derzeitigen Fachgebiete Orthopädie, Urologie und plastische Chirurgie hinaus möglich.

Ausbau des internationalen Geschäfts

Die Stabsstelle »Internationales Geschäft« koordiniert alle internationalen Aktivitäten der Flughafen München GmbH in Bezug auf Beratung, Management und Training. Weltweit sind rund 70 Experten für Flughafenbetreiber, Regierungen und Investoren in den Bereichen Planung, Ausbau, Betrieb und Management von Flughäfen tätig. Zur Steigerung der Marktanteile wird das internationale Geschäft 2017 neu organisiert und in die hundertprozentige Tochtergesellschaft Munich Airport International GmbH ausgegliedert. Der Start dieser Gesellschaft ist im zweiten Quartal 2017 geplant.

Aktivitäten im internationalen Geschäft

2016 berieten die FMG-Experten diese Flughäfen:



Die wichtigsten Projekte weltweit:

- Maskat, Oman
- Singapur
- Rio de Janeiro, Brasilien
- Palmerola, Honduras
- Doha, Katar
- Ashgabat, Turkmenistan
- Kairo, Ägypten

Auch am eigenen Standort in München wurden Beratungsleistungen erbracht. Dank der Experten der FMG konnte das neue Satellitengebäude im April 2016 fristgerecht und erfolgreich in Betrieb gehen.

50
Großprojekte in
mehr als 30 Ländern

25
Jahre
internationale
Erfahrung

10
Millionen Euro
Umsatz

Überblick über das aktuelle Produktportfolio

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

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

Themenfelder	Initiativen	Maßnahmen	Status 2016	Maßnahme Ende
Digitalisierung	Systeme und Technologie zur Absicherung von Betrieb sowie zukünftiger Verkehrsentwicklung bereitstellen	Digitale Assets in den Terminals zur Prozessunterstützung (z.B. EasyPASS, InfoGate) ausweiten und optimieren	30 % ■■■■■■■■	2017
Infrastrukturentwicklung und nachhaltiges Bauen	Energieeffizientes und nachhaltiges Bauen umsetzen	Ausgewählte Gebäude nach den Standards der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen [DGNB] zertifizieren	fortlaufend	fortlaufend
Kundenorientierung	Endkundenangebot in Bezug auf die landseitigen Mobilitätsangebote optimieren	Strategische landseitige Verkehrskonzepte und -produkte (Schiene, Fernbusse, Carsharing) in die langfristigen Parkbedarfskonzepte integrieren	50 % ■■■■■■■■	2017
Sicherheit im Luftverkehr	Umsetzungsthemen Unternehmenssicherheit	Luftsicherheitskonferenz am Flughafen München konzipieren und durchführen	15 % ■■■■■■■■	2017
Vernetzung der Verkehrsträger (Seamless Travel)	Intelligente Campus-Mobilität	Pilotprojekt zum autonomen Fahren am Flughafen München durchführen	10 % ■■■■■■■■	2020

Jobmaschine Flughafen

Der Flughafen München ist eine der größten Arbeitsstätten Bayerns. Fast 600 Unternehmen bieten am Campus einen Mix verschiedener Produkte und Dienstleistungen an. So entsteht ein hoher Bedarf an qualifizierten Arbeitnehmern. Entsprechend groß ist die Bandbreite unterschiedlicher beruflicher Tätigkeiten und Qualifikationen. Das zeigen die Ergebnisse der aktuellen Beschäftigterhebung zum Stichtag 31. Dezember 2015. Die Studie unterstreicht einmal mehr die Attraktivität der Jobs am Flughafen. Sie macht aber auch die Herausforderung deutlich, den Personalbedarf künftig adäquat zu decken.

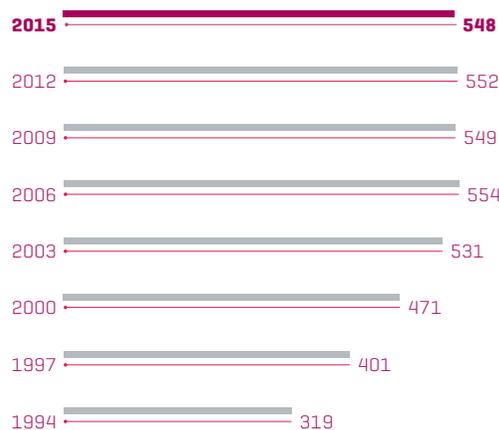


→ Kapitalart Mitarbeiter
siehe Seite 11

➤ Web: Beschäftigterhebung 2015
[munich-airport.de/
beschaeftigterhebung2015](http://munich-airport.de/beschaeftigterhebung2015)

Anzahl der Betriebe seit Jahren stabil

1994–2015: +72 %



29.891

sozialversicherungspflichtig
Beschäftigte

548

Betriebe

4

Prozent geringfügig
Beschäftigte

45

Ausbildungsberufe

46.714

Euro durchschnittliches
Bruttogehalt pro Jahr

660

Auszubildende

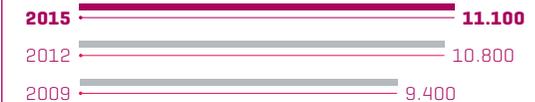
[Stichtag 31.12.2015]

Art der Erhebung

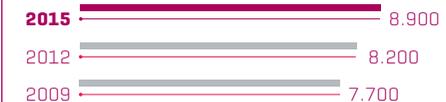
Die Beschäftigterhebung ist eine Studie, bei der alle am Standort Flughafen München tätigen Unternehmen und Behörden im dreijährigen Rhythmus zu Beschäftigungsstrukturen, Bruttolohnsummen sowie Wohnorten ihrer Mitarbeiter befragt werden. Die Rücklaufquote belief sich 2015 auf 77 Prozent.

Lufthansa und Flughafen München Konzern beschäftigen zusammen 20.000 Mitarbeiter.

Lufthansa



Flughafen München Konzern



Die Anzahl der Erwerbstätigen am Flughafen ist in den vergangenen drei Jahren um weitere 7,6 Prozent auf insgesamt 34.720 gewachsen. Rechnerisch kommen jeden Tag 2,25 neue Jobs dazu. Seit 1994 sind 17.500 Jobs entstanden. Damit hat sich die Anzahl der Arbeitsplätze in diesem Zeitraum mehr als verdoppelt.

Angesichts der prognostizierten Verkehrszuwächse der kommenden Jahre wird der Personalbedarf des Flughafens auch mittel- und langfristig weiter zunehmen.

Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor

Beachtliche Lohn- steuersumme

Die im Kalenderjahr 2015 von den am Flughafen München ansässigen Unternehmen bezahlten Bruttolöhne und -gehälter betragen 1,6 Milliarden Euro. Die Lohnsteuersumme belief sich auf 263 Millionen Euro.



17.500 neue Jobs sind
seit 1994 entstanden.

45 Ausbildungsberufe drehen sich
rund um den Flughafen.

Fast 550 Unternehmen am Flughafen
bieten Produkte oder Dienstleistungen an.



/Arbeitswelt und Gesellschaft

»Verbindung leben« heißt für den Flughafen: die Beziehung zwischen Mitarbeitern und Unternehmen, zwischen Nachbarn und Flughafen zu festigen und mit Inhalten zu füllen. »Verbindung leben« heißt auch: offen miteinander kommunizieren, voneinander profitieren. Damit wird der Airport zum starken Partner für eine starke Region und schafft die Basis für engagierte Mitarbeiter, die den langfristigen Erfolg des Unternehmens sichern.



Bedeutender Arbeitgeber

Starke Nachbarn – starker Standort

Mit 8.776 Mitarbeitern¹⁾ ist der Flughafen München Konzern nach der Deutschen Lufthansa AG der zweitgrößte Arbeitgeber am Standort. Der benachbarte Arbeitsagenturbezirk Freising, der auch die Landkreise Dachau, Ebersberg und Erding umfasst, weist seit vielen Jahren eine der niedrigsten Arbeitslosenquoten Deutschlands auf. Die durchschnittliche Quote in Höhe von 2,2 Prozent entspricht praktisch einer Vollbeschäftigung und spiegelt auch im Jahr 2016 die große Bedeutung des Flughafens München für den regionalen Arbeitsmarkt wider.

So viel Airport steckt in der Region

Die verschiedenen Gemeinden und Landkreise Bayerns profitieren vom anhaltenden Beschäftigungsboom am Flughafen. Zu diesem Ergebnis kommt die aktuelle Beschäftigtenerhebung 2015, in der die wichtigsten

¹⁾Inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, Leiharbeiter und Praktikanten und ohne AeroGround Berlin GmbH



Rahmendaten zur Beschäftigungsentwicklung am Airport zusammengefasst sind. Besonders markant ist die Bedeutung, die der Flughafen für den Arbeitsmarkt in seiner unmittelbaren Nachbarschaft hat: So ist jedes vierte sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnis in den Landkreisen Freising und Erding am Flughafen angesiedelt. Insgesamt stehen knapp 90 Prozent der Erwerbstätigen am Airport in einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis – deutlich mehr als im bundesdeutschen Durchschnitt, der laut Statistischem Bundesamt derzeit bei 72 Prozent liegt.

Wertschöpfung

Ökonomischer Nutzen

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

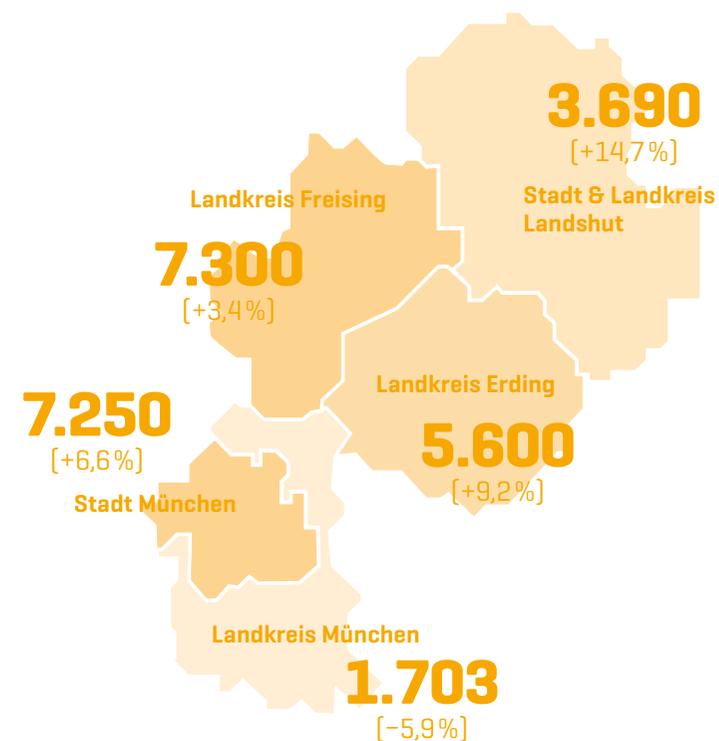
Wertschöpfungseffekte durch den Betrieb des Flughafens

Die Wertschöpfungseffekte, die der Betrieb des Airports erzeugt, unterteilen sich in direkte, indirekte und induzierte Effekte. Im Jahr 2012 generierten alle Unternehmen, die auf dem Flughafen-Campus angesiedelt waren, eine direkte Wertschöpfung in Höhe von 2,48 Milliarden Euro. Jeder hundertste Euro, der in Bayern erwirtschaftet wird, ist auf den Flughafen München zurückzuführen.

Effekte durch die Nutzung des Luftverkehrs

Effekte, die sich aus der Nutzung des Flughafens München ergeben, werden als Standorteffekte bezeichnet. Zu diesen zählen positive ökonomische Auswirkungen, wie etwa die Steigerung der Produktivität und Investitionen sowie ein hohes Beschäftigungs- und Innovationsniveau. Denn die Nähe zum Flughafen ist ein wichtiges Kriterium für die Ansiedlung von Firmen, insbesondere von international tätigen Unternehmen. Der Flughafen bietet außerdem beachtliche Vorteile für die Tourismusbranche.

Wo die Airport-Mitarbeiter wohnen



Quelle: Beschäftigterhebung 2015, Prozentzahlen: Veränderung gegenüber 2012

→ Jobmaschine Flughafen
siehe Seite 46

➤ Weblink
munich-airport.de/oeconomie

Wie viel Wohlstand der Airport schafft

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

Flughafen-Campus



in Mrd. €

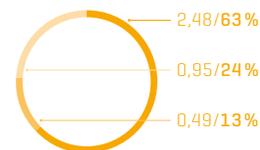


■ Direkter Effekt

Flughafenumland

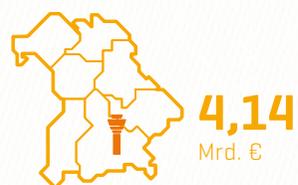


in Mrd. € am Gesamteffekt

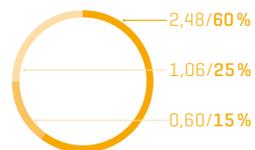


■ Direkter Effekt ■ Indirekter Effekt
■ Induzierter Effekt

Bayern

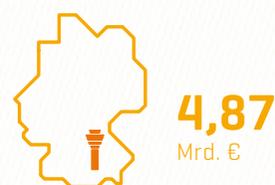


in Mrd. € am Gesamteffekt

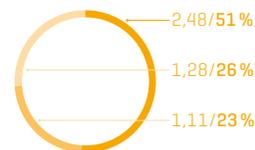


■ Direkter Effekt ■ Indirekter Effekt
■ Induzierter Effekt

Deutschland



in Mrd. € am Gesamteffekt



■ Direkter Effekt ■ Indirekter Effekt
■ Induzierter Effekt

Verstärkte Wertschöpfungseffekte mit einer dritten Start- und Landebahn¹⁾

4 Mrd. €

6,3 Mrd. €

Auswirkungen auf Bayern sind nicht Bestandteil der Studie

7,8 Mrd. €

Zentrale Beschaffung von Leistungen²⁾

Konzernweites Warengruppenmanagement

Der Flughafen München hat keine klassische Lieferkette, sondern beschafft eine Vielfalt an Produkten und Dienstleistungen, die für den Betrieb eines internationalen Drehkreuzflughafens nötig sind. Das Warenspektrum entspricht dem Bedarf einer Kleinstadt: Die 139 Warengruppen reichen von Bürobedarf über Straßenbau bis hin zu Fahrzeugen und Gebäuden. 2016 betrug das Gesamtauftragsvolumen des Flughafen München Konzerns rund 740 Millionen Euro. Alle Beschaffungen der Fachbereiche und der Tochtergesellschaften laufen über das zentrale konzernweite Warengruppenmanagement der Beschaffungsabteilung. Eine Ausnahme bilden die Warengruppen Handelswaren, Food & Beverage sowie medizinische Artikel, die direkt von den Tochterunternehmen eurotrade, Allresto und MediCare eingekauft werden.

Rechtliche Vorgaben bei der Beschaffung

Der Flughafen München Konzern ist als Sektorenauftraggeber im Bereich »Häfen und Flughäfen« tätig. Daher richtet sich die Beschaffung, insbesondere bei Überschreitung bestimmter Schwellenwerte, grundsätzlich nach dem Kartellvergaberecht. Bei öffentlichen Aufträgen – hierzu zählen Bau- und Lieferaufträge sowie gewerbliche und freiberufliche Dienstleistungen – erfolgt eine europaweite Ausschreibung nach verbindlichen vergaberechtlichen Vorgaben. Aufträge, die nicht unter das Kartellvergaberecht fallen, werden in der Regel nach einem formalisierten konzerninternen Verfahren ausgeschrieben.

Lieferantenstruktur

Rund 4.600 Lieferanten sind für den Flughafen München Konzern tätig. Die Lieferantenstruktur ist 2016 im Vergleich zum Vorjahr relativ konstant geblieben. 92 Prozent der Unternehmen, die den Flughafen München beliefern, haben ihren Sitz in Deutschland. Von diesen kommen wiederum 52 Prozent aus Bayern und 32 Prozent aus München und dem Flughafenumland.

¹⁾IHK-Studie 2015

²⁾Zahlen beziehen sich auf Gesamtauftragsvolumen des Flughafen München Konzerns 2016.

Lieferantenmanagement

Die Flughafen München GmbH beurteilte 2016 etwa 150 Rahmenvertragspartner nach folgenden Kriterien: Qualität des Produkts oder der Dienstleistung, Liefertreue, Service- und Preisentwicklung, aber auch Zertifizierung der Unternehmen nach Qualitäts- und Umweltstandards. Lagten schwache Ergebnisse vor, erhielten die Anbieter bei Lieferantenaudits die Chance, Mängel zu beheben.

Nachhaltige Aspekte

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

Die Warengruppenstruktur der Flughafen München GmbH

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

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

Der Konzern wird hauptsächlich von Geschäftspartnern aus der Region beliefert, was Transportwege verkürzt und CO₂-Emissionen reduziert. Beispielsweise bezieht die Allresto jährlich Lebensmittel für knapp 20 Millionen Euro – fast alle stammen aus Bayern, gut die Hälfte aus dem direkten Flughafenumland.

→ Rechtliche Grundlage
§ 21 SektVO
§ 7 SektVO





Konkrete Ziele im Personalmanagement

Übergeordnete Zielsetzung	Ausgangslage/Herausforderung	Maßnahmen und Erfolge
Personalbedarf decken	<ul style="list-style-type: none"> Personalbedarf im Flughafen München Konzern 2012 – 2017: circa 2.500 neue Mitarbeiter (je 50 Prozent neue Stellen und Ersatzbedarf), vor allem IT, Engineering, Gebäudemanagement, Safety, Einzelhandel, Gastronomie, Sicherheit Zeitgemäßes Ausbildungsangebot 	<ul style="list-style-type: none"> Über 1.500 neue Stellen bis Ende 2016 Zehn Jahre Bachelor Luftverkehrsmanagement (seit 2006 50 Absolventen bei der FMG)
Effizienz steigern	<ul style="list-style-type: none"> Krankenstand als wichtiger Faktor für mehr Effizienz Gestaltung effizienter Beschäftigungsbedingungen 	<ul style="list-style-type: none"> Intensivierung arbeitsmedizinischer Leistungen und betriebliches Gesundheitsmanagement Jährliche Überprüfung der tariflichen Regelungen und Betriebsvereinbarungen auf Optimierungspotenzial Stärkere Einbindung der Tochtergesellschaften in die Personalmanagementprozesse und das Kennzahlen-Reporting der FMG
Arbeitgeberattraktivität erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> Umkämpfter Arbeitsmarkt Demografischer Wandel Sehr niedrige Arbeitslosenquoten in den Landkreisen Erding und Freising Attraktive Arbeitsbedingungen Chancengleichheit ermöglichen und sicherstellen 	<ul style="list-style-type: none"> Rekord-Prämie für das im Jahr 2015 erwirtschaftete FMG-Ergebnis Reduzierung des Anteils der Leiharbeitnehmer in der Tochter AeroGround auf maximal fünf Prozent Erhöhung des Frauenanteils in der Geschäftsführung
Exzellente Führung etablieren	<ul style="list-style-type: none"> Führung als entscheidender Indikator für Mitarbeiterbindung sowie zur Erreichung der Unternehmensziele Komplexer werdende Anforderungen an Führungskräfte 	<ul style="list-style-type: none"> Mitarbeitergespräche Leadership-Excellence-Programm: <ul style="list-style-type: none"> Neue Schulungsmodulare, zum Beispiel »Leben der neuen Premium-Servicekultur« und »Future Airport« Hohe Teilnehmerzahlen

Das Arbeitgeberversprechen

- Faszination Flughafen**
 Der Flughafen ist in seiner Vielfalt mit einer kleinen Stadt vergleichbar – gemeinsam erfüllen alle Beschäftigten am Campus diese »Airport City« tagtäglich mit Leben.
- Spannende Herausforderungen**
 Vielfältig, interdisziplinär und abwechslungsreich ist das Arbeitsumfeld am Flughafen München – hier gibt es Perspektiven für nahezu alle Berufsgruppen.
- Flughafenfamilie**
 Mitarbeiter aus vielen Nationen arbeiten im Flughafen München Konzern – das Unternehmen funktioniert so gut, weil alle Mitglieder der Flughafenfamilie als Team agieren.
- Verlässliche Verbindung**
 Der Flughafen trägt gegenüber seinen Mitarbeitern eine besondere Verantwortung – neben wirtschaftlichem Erfolg zählen auch die Interessen der Mitarbeiter im ganzen Konzern.

Personalstrategie

Employer Value Proposition: das gegenseitige Leistungsversprechen

Welche Faktoren machen den Flughafen München zu einem der attraktivsten Arbeitgeber der Region? Antworten darauf liefert das Arbeitgeberversprechen, das sich aus der Markenpositionierung des Unternehmens ableitet. Es zeigt auf, wie sich der Flughafen München Konzern im Wettbewerb um die Talente auf dem Arbeitsmarkt positioniert.

Weitsichtige Personalpolitik

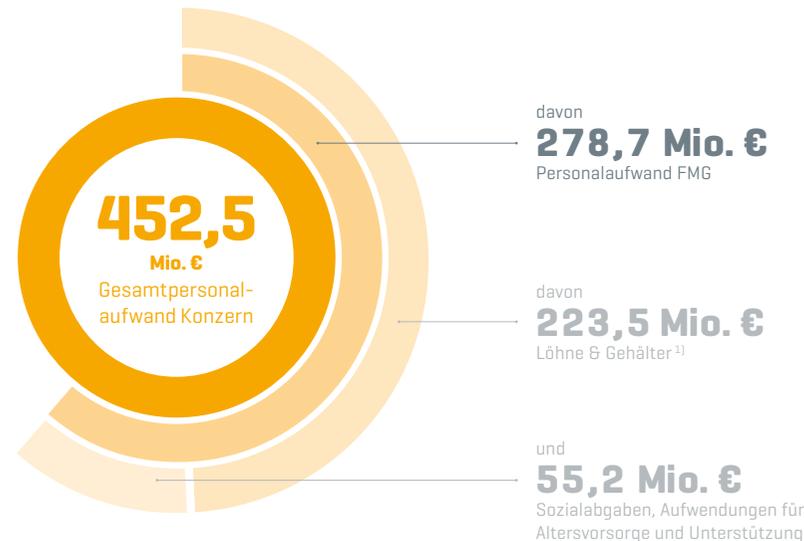
Der Flughafen München legt Wert auf eine Personalpolitik, die sowohl den Menschen als auch die betriebliche Zukunft im Blick hat. Deshalb orientiert sich das langfristig ausgerichtete Personalkonzept an der aktuellen Geschäftssituation, der Unternehmensstrategie, sowie an gesellschaftlichen Megatrends wie demografischer Wandel, Diversity, Individualisierung, Mobilität, Gesundheit oder Bildung. Die Personalstrategie legt wichtige Ziele für das Personalmanagement fest, die jährlich überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

Mitarbeiterzufriedenheit und Mitbestimmung

Mitarbeiterbefragung dokumentiert Mitarbeiterbindung

Eine Mitarbeiterbefragung im regelmäßigen Turnus ist fester Bestandteil der Unternehmenskultur. Sie zeichnet ein Bild der Zufriedenheit mit den Arbeitsbedingungen, dem Unternehmen als Arbeitgeber und der Führungskultur und dient als Indikator für die Mitarbeiterbindung. Die nächste Erhebung findet im Herbst 2017 statt, und damit ein Jahr später als geplant, um eine Häufung von größeren Umfragen zu vermeiden.

Personalaufwand



¹⁾Inklusive Aufwendungen für Fahrtkostenerstattung und Essensgeldzuschüsse

FMG motiviert zur Mitbestimmung

Den Mitarbeitern stehen zahlreiche Möglichkeiten offen, sich in den gesetzlich vorgeschriebenen Gremien oder in anderen Arbeitsgruppen einzubringen: im Aufsichtsrat, in der Jugend- und Auszubildendenvertretung sowie Schwerbehindertenvertretung, beim betrieblichen Gesundheitsmanagement oder im Betriebssportverein. Der Betriebsrat zählt derzeit 31 Mitglieder. Die Arbeitnehmervertretung hat in den letzten Jahren gemeinsam mit dem Arbeitgeber wichtige Betriebsvereinbarungen zu den Themen Gesundheitsmanagement, Arbeitsschutz, Leiharbeit, Telearbeit und Arbeitszeitmodelle veranlasst.

Personalaufwand und übertarifliche Leistungen

Die Flughafen München GmbH ist als Mitglied im kommunalen Arbeitgeberverband an den Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) gebunden. Ende April 2016

haben die kommunalen Arbeitgeberverbände mit den Gewerkschaften ver.di und dbb einen neuen Tarifabschluss mit einer Laufzeit von 24 Monaten vereinbart. Die Ergebnisse: Rückwirkend zum 1. März 2016 erhöhten sich die Tabellenentgelte für Mitarbeiter der FMG und der AeroGround um 2,4 Prozent. Eine weitere Anhebung der Vergütung um 2,35 Prozent erfolgte zum 1. Februar 2017. Ferner wurden Vereinbarungen zur Jahressonderzahlung, zu einer neuen Entgeltordnung, zur Zusatzversorgungskasse und zur Altersteilzeit getroffen. Das Gehalt der Auszubildenden stieg zum 1. März 2016 pauschal um 35 Euro, zum 1. Februar 2017 kamen weitere 30 Euro dazu. Zudem erhöhte sich ihr Jahresurlaub von 28 auf 29 Tage. Für das Unternehmen bedeutet der Tarifabschluss Mehrausgaben in Höhe von etwa 4,4 Millionen Euro. Die Beschäftigten der FMG erhalten eine betriebliche Altersvorsorge, die tariflich geregelt und über die bayerische Zusatzversorgungskasse für kommunale Arbeitgeber abgedeckt ist.

49.266
Euro Durchschnitts-
gehalt FMG

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

➔ Konzernlagebericht
siehe Seite 95



Ausbildung und Personalentwicklung

Ausbildung am Flughafen ist gefragt

Der Flughafen München Konzern ist einer der größten Ausbildungsbetriebe der Region. Für interessierte Schulabsolventen stehen 20 verschiedene Ausbildungs- und duale Studienmöglichkeiten zur Auswahl. Zum 1. September 2016 starteten 88 Auszubildende ihre berufliche Laufbahn beim Flughafen München. Damit befanden sich zum Stichtag 31. Dezember konzernweit 274 Jugendliche in der Ausbildung. Bei der Flughafen München GmbH gingen 1.671 Bewerbungen für den Ausbildungsbeginn im Jahr 2017 ein. Gleichzeitig schlossen 38 junge Menschen ihre Ausbildung bei der FMG ab, 34 von ihnen wurden in ein festes Arbeitsverhältnis übernommen. Auch 103 Schüler- und 128 Hochschulpraktikanten erhielten einen ersten Einblick in die Flughafenwelt und verfassten 25 projektbezogene Bachelor- und Masterarbeiten.

➤ Web
munich-airport.de/karriere
xing.com/company/flughafen-muenchen
kununu.com/de/flughafen-muenchen
munich-airport.de/auszubildende

Mit seinem zwölfmonatigen Traineeprogramm gewährt das Unternehmen einen Einblick in Strukturen und Prozesse am Airport. Die FMG bildet junge Nachwuchskräfte zu Experten in einem Schwerpunktbereich aus oder qualifiziert sie für bereichsübergreifende Projekte und Inhouse-Consulting. Ein Mentorenprogramm unterstützt die Trainees dabei, ihr eigenes unternehmensweites Netzwerk aufzubauen.

Zehn Jahre Bachelor of Arts: Luftverkehrsmanagement

Seit zehn Jahren gibt es den dualen Bachelor-Studiengang Luftverkehrsmanagement in Deutschland, an dessen Entwicklung der Flughafen München einen bedeutenden Anteil hat. Die Studenten sind im Flughafen München Konzern angestellt und erhalten ihr theoretisches Wissen an der Frankfurt University of Applied Sciences. Die Ausbildung zielt darauf ab, einen umfassenden Einblick in die

»
Die herausragende Platzierung im bundesweiten Vergleich zeigt, dass wir auch überregional als äußerst attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen werden.

«
Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender
der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor

Engagiert für den Nachwuchs

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



Arbeitskreis »SchuleWirtschaft«

Zum Arbeitskreis »SchuleWirtschaft« gehören neben der Flughafen München GmbH auch Direktoren umliegender Schulen, regionale Unternehmen und Handwerksbetriebe sowie Vertreter der Arbeitsagentur. Das erklärte Ziel dieses ehrenamtlichen Netzwerks ist es, jungen Menschen den Übergang von der Schule ins Arbeitsleben zu erleichtern.



Nacht der Ausbildung

Im Herbst 2016 fand im MAC-Forum des Flughafens unter dem Motto »Entdecke deine Zukunft« die »Nacht der Ausbildung« statt. Mitarbeiter des Konzerns und weiterer Ausbildungsbetriebe am Airport gaben Jugendlichen eine Orientierungshilfe zu über 50 Ausbildungs- und Studienberufen.



»Jugend forscht« am Airport

Als Pate und Organisator des Regionalwettbewerbs »Jugend forscht/Schüler experimentieren« unterstützt der Flughafen München als einer der größten Ausbildungsbetriebe in der Region jedes Jahr den Nachwuchs mit besonderen Begabungen in Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik. Die Veranstaltung im März 2016 fand unter dem Motto »Neues kommt von Neugierig« statt.



P-Seminare

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



»Girls' Day/Boys' Day«

Über 130 Schülerinnen und Schüler lernten im April 2016 bei der bundesweiten Aktion »Girls' Day/Boys' Day« die vielfältigen Ausbildungsangebote des Münchner Airports kennen. Mädchen erfuhren mehr über ihre Perspektiven in den Bereichen Handwerk, Technik, IT und Naturwissenschaften, Jungen erhielten Einblicke in die Berufsfelder Erziehung, Bildung, Gesundheit und Soziales.



Ausbildungsveranstaltungen und Messen

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



betriebswirtschaftlichen Zusammenhänge des Luftverkehrsmarkts zu vermitteln. Seit Beginn haben rund 50 junge Leute das Studium Luftverkehrsmanagement am Flughafen München abgeschlossen. Für das Jahr 2016 bewarben sich 386 Schulabgänger auf die fünf bei der FMG verfügbaren Studienplätze.

Bildungspartner Airport Academy

Kompetente und motivierte Mitarbeiter sind der Schlüssel zur Erfüllung der Qualitätsziele eines Unternehmens. Der Flughafen München betreibt deshalb die Airport Academy, eine zertifizierte, konzerneigene Bildungseinheit mit knapp 50 Mitarbeitern. Diese bietet umfassende Möglichkeiten zur beruflichen Weiterentwicklung, vor allem in den Bereichen Personal und Management sowie Aviation und Security. Über 30.000 Teilnehmertage dokumentieren die hohe Bereitschaft der Mitarbeiter, das neu konzipierte Weiterbildungsprogramm als Basis für ihre berufliche Entwicklung zu nutzen. Die Airport Academy steht aber auch externen Kunden offen, die unter anderem die Luftsicher-

heitsschulung, Gefahrgut- und Managementtrainings oder die Vorfeldführerscheinprüfung ablegen können.

Wissensaustausch mit anderen Airports

Die internationalen Austauschprogramme fanden auch 2016 wieder großen Anklang. 18 Auszubildende besuchten im Rahmen des europäischen Mobilitätsprogramms »Erasmus+« die Partnerflughäfen in Athen, Malta oder Wien. Ausgewählte Fach- und Führungskräfte vertieften ihr Know-how außerdem bei einem Besuch der Schwesterflughäfen in Johannesburg und Bangkok. Die gewonnene Auslandserfahrung fördert sowohl die persönliche Weiterentwicklung der Mitarbeiter als auch den unternehmerischen Fortschritt des Flughafens München.

Leadership Excellence weiter ausgebaut

Das Leadership-Excellence-Programm dient dazu, die Führungskompetenz am Flughafen München zu optimieren. Im Jahr 2016 nahmen rund 230 Führungskräfte an 23 Leadership-Excellence-Schulungsmodulen teil.

Schwesterflughäfen

ACSA	Airports Company South Africa
BCIA	Beijing Capital International Airport
AOT	Airports of Thailand
CAG	Changi Airport Group (Singapore)
DEN	Denver International Airport
Centrair	Central Japan International Airport (Nagoya)



Flughafen München GmbH ist Ausbilder Nummer eins in der Verkehrsbranche

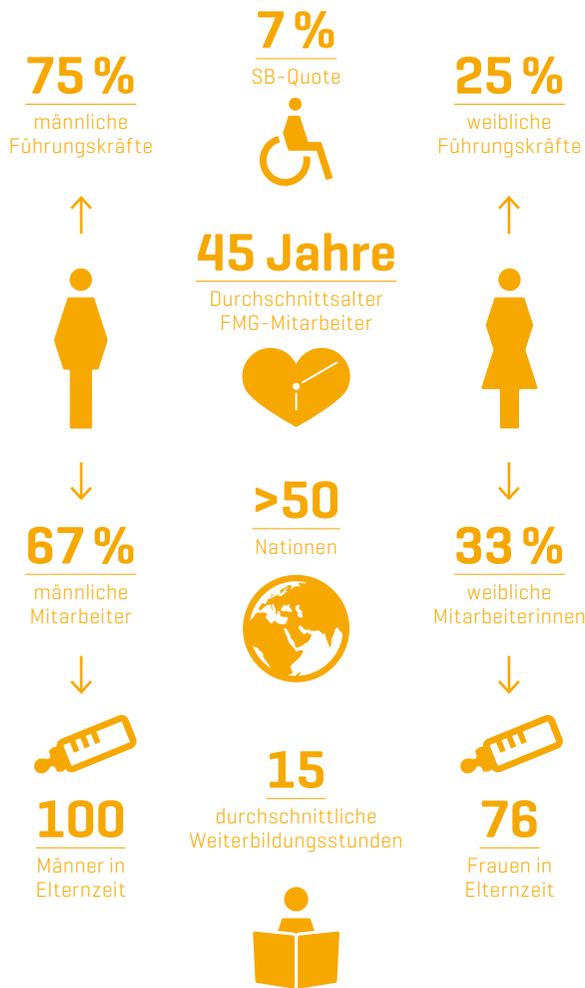
In einer unabhängigen Arbeitgeberstudie des Magazins Focus landete die FMG ganz weit vorn: Von rund 400 Unternehmen in der Kategorie 4.001 bis 10.000 Mitarbeiter setzte sich die FMG als Nummer eins durch. Im Gesamtranking über alle Branchen hinweg belegte der Flughafen München den 13. Platz. Die FMG wurde außerdem zum »Besten Ausbildungsbetrieb Deutschlands« in der Branche »Logistik und Transport« gekürt.

Weiterbildung

KA	Einfluss auf Kapitalart [KA]
€	- Kosten für Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen: externes FMG-Weiterbildungsbudget in Höhe von 3,2 Millionen Euro
🎓	+ Airport Academy als konzerneigene Weiterbildungsinstitution
💡	+ Stetiger Wissenszuwachs bei Mitarbeitern + Erhöhung der Führungsqualität + Aufwertung der Marke
👤	+ Persönliche und fachliche Weiterentwicklung + Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit + Erhöhung der Attraktivität als Arbeitgeber
🗣️	Nicht betroffen
🗨️	+ Angebot zahlreicher Ausbildungsberufe + Hohes Service- und Qualitätsniveau des Flughafens

→ siehe Seite 8-13

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



➤ Web munich-airport.de/campus

Verantwortungsvoller Arbeitgeber

Arbeitsplatz mit sozialem Mehrwert

Soziale Aspekte rücken bei der Wahl des Arbeitgebers immer mehr in den Vordergrund. Die Führungsebene des Flughafen München Konzerns ist überzeugt, dass sich ein wertschätzendes Arbeitsumfeld und gute Arbeitsleistungen gegenseitig bedingen. Die Mitarbeiter sollen Anerkennung erfahren und auf diese Weise motiviert sein, ihr Potenzial für den Erfolg des Unternehmens zu entfalten. Die Flughafen München GmbH gehört zu den 20 familienfreundlichsten Unternehmen Bayerns. Der Wettbewerb »Erfolgreich. Familienfreundlich« wurde 2016 erstmals vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie und dem Bayerischen Staatsministerium für Arbeit und Soziales, Familie und Integration durchgeführt.

Diversity: personelle und kulturelle Vielfalt

Als international ausgerichtetes Unternehmen profitiert der Münchner Airport von der Vielfalt seiner Mitarbeiter. Er respektiert den kulturellen Hintergrund aller Beschäftigten und berücksichtigt deren unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse. 21 Prozent der Konzernmitarbeiter kommen aus mehr als 50 verschiedenen Nationen. Dies schafft kulturellen Austausch und erhöht den Kompetenzreichtum im Konzern. Als Arbeitgeber übernimmt die FMG Verantwortung für ihre Mitarbeiter, sichert Chancengleichheit und bietet Perspektiven auf allen Ebenen.

Fester Bestandteil der Personalarbeit ist die Förderung von Frauen in Führungspositionen. Seit Herbst 2016 ergänzt Andrea Gebbeken die FMG-Geschäftsführung und verantwortet die Bereiche Commercial und Security. Der Frauenanteil in den Leitungsebenen 1 und 2 konnte auf nunmehr 20 Prozent gesteigert werden. Insbesondere in

Gute Arbeitsbedingungen sichtbar machen

Der Flughafen München erhielt für die erfolgreiche Teilnahme am INQA-Audit »Zukunftsfähige Unternehmenskultur« eine Abschlussurkunde. Die »Initiative Neue Qualität der Arbeit« [INQA] will damit Unternehmen aufzeigen, wie zukunftsorientiert ihre Organisations- und Personalpolitik ist. Das INQA-Audit wird vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales gefördert und entstand in enger Zusammenarbeit mit der Bertelsmann Stiftung, dem Demographie Netzwerk e.V. [ddn] und dem Institut »Great Place to Work«.

der Leitungsebene 2 gab es in den letzten dreieinhalb Jahren elf Neubesetzungen mit Frauen. Um den Frauenanteil sukzessive zu erhöhen, hat der Flughafen München Konzern 2016 statt einer festen Quote individuelle Zielgrößen pro Leitungsebene formuliert. Bei der Flughafen München GmbH soll der Anteil weiblicher Führungskräfte auf der Leitungsebene 1 von aktuell sechs auf 13 Prozent und auf der Leitungsebene 2 von 24 auf 29 Prozent gesteigert werden. Für drei Konzerntöchter wurden ebenfalls Zielgrößen definiert – wobei der Frauenanteil auf den Leitungsebenen dieser Gesellschaften zum Teil bereits vergleichsweise hoch ist.

Familie und Gesundheit im Fokus

Der Flughafen München Konzern bietet eine Reihe von betrieblichen Zusatzleistungen, die eine gesunde Work-Life-Balance ermöglichen. Seit Anfang 2017 gilt zum Beispiel die zukunftsweisende Betriebsvereinbarung »Flexible Arbeitswelt«. Alle Mitarbeiter der Flughafen München GmbH sowie der AeroGround können, soweit ihr Aufgabenbereich geeignet ist, bis zu 30 Prozent der individuellen Arbeitszeit im Home- oder Mobile-Office leisten, wodurch Arbeitnehmer unter anderem Wege-

zeiten zum Arbeitsplatz einsparen und die individuellen Bedürfnisse in Bezug auf die Zeitplanung besser berücksichtigt werden können. Um Wohnraum für auf dem Campus beschäftigte Mitarbeiter zu bestmöglichen Konditionen zu schaffen, engagiert sich die FMG auch im Wohnungsbau. Derzeit finden Gespräche zu Projekten in München sowie der Flughafenregion statt, um Optionen für weiteren Wohnraum zu identifizieren.

Weitere Zusatzleistungen:

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

Viele Aktivitäten zielen darauf ab, die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeiter zu erhalten oder zu verbessern. Das Leistungsspektrum des Betrieblichen Gesundheits- und Sozialmanagements (BGM) reicht von der Arbeitsmedizin über die Mitarbeiterverpflegung bis hin zur Beratung von Menschen in schwierigen Lebenssituationen.

Betriebliches Gesundheits- und Sozialmanagement

Anspruch

Ausgezeichnete und gesunde Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten entwickeln, schaffen und erhalten

Verantwortung
für die Mitarbeiter

Partnerschaft
mit den Beschäftigten

Kompetenz
durch Erfahrung

Innovation
für Leistung

Ziele

Gesunde Arbeitsbedingungen

»Unser Auftrag ist es, gesunde Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten zu schaffen und zu erhalten. Hierfür entwickeln wir weitestgehend qualitativ hochwertige Angebote und Leistungen.«

Leistungsfähige und leistungsbereite Mitarbeiter

»Wir erhalten und fördern die Leistungsfähigkeit und Leistungsbereitschaft der Beschäftigten mit nutzenorientierten und bedarfsgerechten Angeboten. Dabei legen wir Wert auf eine zuverlässige und partnerschaftliche Zusammenarbeit.«

Soziale Verantwortung

»Wir unterstützen und begleiten Menschen in verschiedenen Lebensphasen und übernehmen soziale Verantwortung für alle Mitarbeiter.«

Handlungsfelder

Prävention und Rehabilitation

Bewegung und Ernährung

Inklusion

Lebensphasen

Gesunde Arbeitsbedingungen/ Arbeitswelten

Persönliche Ressourcen und psychische Gesundheit

Weitergedacht beim Arbeitsschutz: neues Maßnahmenprogramm 2016

Auf Basis der Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik hat sich die FMG zum Ziel gesetzt, die Arbeitsbedingungen sowie die Unfall- und Krankheitszahlen kontinuierlich zu verbessern. Dazu wurde 2016 im Arbeitsschutzmanagement-System ein Maßnahmenprogramm mit folgenden wesentlichen Inhalten aufgesetzt:

- Alle Maßnahmen, die sich aus Gefährdungsbeurteilungen und Sicherheitsbegehungen ableiten, werden zukünftig systematisch erfasst, hinsichtlich ihrer Umsetzung verfolgt und auf ihre Wirksamkeit überprüft. Dazu zählen auch die darauf basierenden arbeitsschutzrelevanten Schulungen, Qualifikationen, Sicherheitsunterweisungen und arbeitsmedizinischen Vorsorgen.
- Für das Unfallmeldewesen und die Unfallanalyse stehen nun alle relevanten Daten im zentralen IT-System EcoWebDesk für die weitere Auswertung zur Verfügung. Die Sicherheitsingenieure analysieren zusammen mit den Führungskräften konsequent jeden einzelnen Unfall. So können Maßnahmen abgeleitet und deren Umsetzung und Wirkung geprüft werden. 2016 wurden gemeinsam mit den unfallintensivsten Fachbereichen individuelle Ziele zu den Unfallzahlen erarbeitet.
- Für die Folgejahre wurden eine aussagekräftige Unfallstatistik und ein neues Reporting-System konzipiert.

Perspektiven für gesundheitlich eingeschränkte Mitarbeiter

Die FMG verfügt über eine hohe Kompetenz bei Einsatz und Weiterbeschäftigung von Mitarbeitern mit gesundheitlichen Einschränkungen. Mögliche Besetzungen, Belastungsreduzierungen und präventive Angebote werden permanent verbessert und ausgeweitet. Zum 31. Dezember 2016 waren konzernweit 645 schwerbehinderte oder gleichgestellte Mitarbeiter beschäftigt, das entspricht etwa sieben Prozent der Gesamtbelegschaft.

Verbindliche Standards im Bodenverkehrsdienst

Zusammen mit dem Luftamt Südbayern ist dem Flughafen München 2016 ein arbeitspolitischer Durchbruch gelungen: Bei einer neuen Lizenzvergabe müssen die Anbieter von Bodenverkehrsdienstleistungen zahlreiche Vorgaben hinsichtlich Arbeits- und Gesundheitsschutz und Qualifikationen erfüllen. Sie sind zum Beispiel verpflichtet, ihre Mitarbeiter arbeitsmedizinisch auf ihre Eignung hin zu untersuchen und spezifische Gefährdungsbeurteilungen für die einzelnen Tätigkeiten zu erstellen. Für die Qualifikation von Trainern und Belegschaft gelten Mindeststandards, die letztendlich auch die Sicherheit der Passagiere und Airlines erhöhen. Mit Sanktionen kann der Flughafen München gewährleisten, dass die verbindlichen Standards campusweit eingehalten werden.

Gesellschaftliches Engagement

Flughafen unterstützt viele regionale Projekte

Als verantwortungsvoller Nachbar unterstützt die FMG seit über 20 Jahren verschiedene Einrichtungen und Initiativen in der Region, die möglichst viele Menschen erreichen und nachhaltig wirken. Von Finanz- und Sachmitteln profitierten mehr als 700 Projekte aus den Bereichen Bildung, Soziales, Sport und Kultur. Der Flughafen München setzt sich aktiv für die Integration junger geflüchteter Menschen in den Arbeitsmarkt ein. Im Herbst 2016 lernten Jugendliche bei einer »Gastronomiewerkstatt« Berufe aus Gastronomie und Hotellerie kennen, sammelten erste praktische Erfahrungen und bereiteten sich gezielt auf Bewerbungsgespräche und Praktika vor. Die Aktion wurde gemeinsam mit der Integrationsinitiative »Turning Tables« und den Bildungsträgern Euro Trainings Center (ETC) und Kolping realisiert. Mehrere Teilnehmer des Projekts konnten anschließend ein Praktikum oder eine Ausbildungsstelle vermittelt werden.





Rückenschonend – Hebehilfen an der Gepäckförderanlage

2016 installierte die FMG Hebehilfen an allen Arbeitsplätzen der Gepäckförderanlage im Terminal 1. Gemeinsam mit den Fachbereichen wurden zuvor verschiedene Verledehilfen getestet und bewertet. Die Hebehilfe soll chronische Muskel-Skelett-Erkrankungen vermeiden. Zusätzlich ermöglicht sie gesundheitlich eingeschränkten Mitarbeitern, wieder an ihren Arbeitsplatz zurückzukehren.

Der Flughafenverein – ausgezeichnet für Vertrauen und Verantwortung

Der Flughafenverein München e.V. feierte 2016 sein 20-jähriges Bestehen und erhielt im Jubiläumsjahr die wichtigste Güteauszeichnung des deutschen Spendewesens. Die Hilfsorganisation führt nunmehr als eine von rund 230 Organisationen das »DZI-Spendensiegel« als Beleg dafür, dass der Verein mit den ihm anvertrauten Geldern sorgfältig und verantwortungsvoll umgeht. Neben einer Vielzahl von »stillen Hilfen« und der Erfüllung von Herzenswünschen schwer kranker Kinder engagiert sich der Flughafenverein in der regionalen Jugend-, Alten- und Flüchtlingshilfe sowie regelmäßig auch im Ausland. So wurden nicht nur 15 Tonnen gespendeter Hilfsgüter nach Lettland transportiert, sondern auch Krankenhäuser und Heime in der Ukraine und in Rumänien mit dringend benötigten medizinischen Gerätschaften und Sachspenden versorgt.

**700
Projekte**

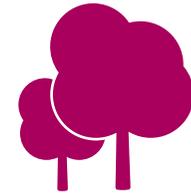
unterstützt der
Flughafen als
Sponsoringpartner

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

Themenfelder	Initiativen	Maßnahmen	Status 2016	Maßnahme Ende
Arbeitssicherheit und Gesundheitsmanagement	Ergonomische Gestaltung von Arbeitsplätzen durch Einsatz von innovativen Technologien verbessern	Innovative Hebehilfen in der Gepäckförderanlage des Terminals 1 einsetzen	40 % ■■■■■■■■■■	2020
Ausbildung und Mitarbeitergewinnung	Mitarbeiterbedarf qualitativ und quantitativ decken	Personalbedarf für das T2-Satellitengebäude decken und sicherstellen [FMG und Tochtergesellschaften]	100 % ■■■■■■■■■■	2016 [abgeschlossen]
Chancengleichheit und kulturelle Vielfalt	Arbeitgeberattraktivität intern und extern steigern	Chancengleichheit ermöglichen und sicherstellen: den Anteil von Frauen in der Geschäftsführung und in den Leitungsebenen 1 und 2 erhöhen	75 % ■■■■■■■■■■	2017
Mitarbeiterzufriedenheit	Effizienz und Beschäftigungsfähigkeit steigern	Effiziente Beschäftigungsbedingungen gestalten, tarifliche Regelungen überprüfen	100 % ■■■■■■■■■■	2016 [abgeschlossen]
	Arbeitgeberattraktivität intern und extern steigern	INQA-Audit [Initiative Neue Qualität der Arbeit] durchführen, um eine zukunftsfähige Unternehmenskultur herzustellen	100 % ■■■■■■■■■■	2016 [abgeschlossen]

Flughafen wird klimaneutral

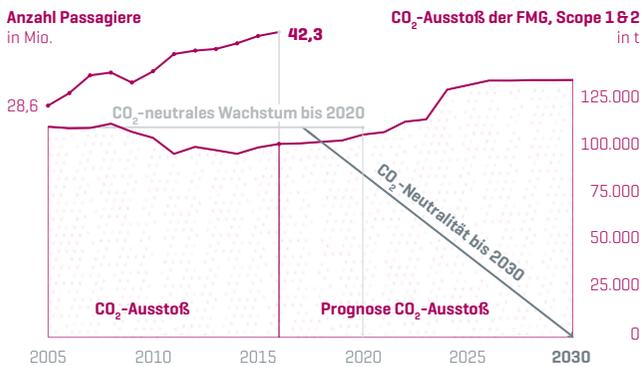
Als erster deutscher Flughafen wird der Münchner Airport bis 2030 CO₂-neutral betrieben. Dieses ambitionierte Ziel zum Klimaschutz sieht vor, dass der Flughafen die ihm direkt zurechenbaren CO₂-Emissionen durch eine breite Palette technischer Maßnahmen bis zum Jahr 2030 um 60 Prozent reduziert. Die verbleibenden 40 Prozent gleicht er mit geeigneten, möglichst regionalen Kompensationsmaßnahmen aus. Für dieses Klimaschutzprogramm investiert der Flughafen München Konzern bis 2030 insgesamt 150 Millionen Euro.



→ Kapitalart Umwelt
siehe Seite 12

→ Web: Klimaschutzprogramm
munich-airport.de/klimaschutz

CO₂-Zielsetzungen



Heute schon an übermorgen denken

Die neue Klimaschutzstrategie des Flughafens München bezieht sich auf die Scopes 1 und 2. Sie zielt also auf sämtliche Emissionen, die von der FMG direkt beeinflusst werden können.

Beispielhafte Maßnahmenpakete:

Bereich	Maßnahme	Geschätztes Einsparpotenzial pro Jahr
Energieversorgung	Vermehrter Einsatz regenerativer Energien	50.000 t CO ₂
Gebäudetechnik	Energetische Optimierung von Neubauprojekten	30.000 t CO ₂
Fuhrpark/Mobilität	Ausbau der Elektromobilität	11.000 t CO ₂
Flughafenspezifische Anlagen	Umstellung der Befeuerung von Start- und Landebahnen auf LED-Technologie	4.000 t CO ₂

Klimaschutzstrategie

KA Einfluss auf Kapitalart [KA]

- + Einsparungen durch frühzeitige Umsetzung von Maßnahmen zur Effizienzsteigerung
- (Nicht direkt refinanzierbare) Aufwände
- + Höhere Attraktivität am Immobilienmarkt
+ Mehr Nutzerkomfort
- + Vorreiterrolle
+ Erweiterung des Wissenspools bei Ausarbeitung geeigneter Maßnahmen
+ Impuls für Ideeengerbung
- + Höhere Arbeitgeberattraktivität
- + Verringerung CO₂-Ausstoß
+ Höheres Umweltbewusstsein bei Kunden und anderen Unternehmen durch Vorbildfunktion
- + Steigerung der Akzeptanz
+ Imagegewinn als »Corporate Citizen« durch regionale Maßnahmen
+ Langfristiges Commitment
+ Erfüllung Zielsetzungen aus Politik

→ siehe Seite 8-13

Handlungsfelder zur CO₂-Reduktion, Scope 1 & 2

Durch Effizienzsteigerungen und technische Innovationen wird die FMG den CO₂-Ausstoß um 60 Prozent reduzieren.



»Guide and Influence«

Der Flughafen München wirkt auch darauf hin, dass die Emissionen Dritter auf dem Flughafen-Campus nachhaltig sinken [Scope 3]. Dazu entwickelt die FMG eine Reihe von »Guide and Influence«-Maßnahmen: Kooperationen, Klimaallianzen oder finanzielle Anreize, wie etwa emissionsabhängige Landeentgelte, sollen am Flughafen ansässige Unternehmen und Kunden dabei unterstützen, ihre CO₂-Emissionen zu senken.



Mit dem Ziel, einen CO₂-neutralen Betrieb unseres Fünf-Sterne-Flughafens zu ermöglichen, weisen wir den Weg zu einem nachhaltigen und ressourcenschonenden Luftverkehr.



Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor

60%

Eigene Reduktionsmaßnahmen

-  Energieversorgung
-  Fuhrpark/Mobilität
-  Flughafenspezifische Anlagen
-  Gebäudetechnik



40%

Kompensation

-  Entwicklung eigener Klimaprojekte am Standort
-  Unterstützung von lokalen Klimaprojekten
-  Zertifikate nach Gold-Standard



/Umwelt und Klimaschutz

Eine große Verkehrsinfrastruktur hat naturgemäß auch negative Auswirkungen auf die Umwelt. Deshalb verfolgt der Flughafen München ein ebenso ambitioniertes wie innovatives Umweltschutzprogramm, das weit über gesetzliche Vorgaben oder Branchenstandards hinausgeht. Seine Vorreiterrolle baut er noch weiter aus: München wird bis 2030 Deutschlands erster klimaneutral betriebener Airport.

Klimaschutzstrategie

Verantwortung für Menschen und Natur

Ob Lärm-, Natur- oder Klimaschutz, Abfallwirtschaft oder Wassermanagement: Der Flughafen München weiß um seine Verantwortung und verfolgt zahlreiche Maßnahmen, um die Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Menschen und die Natur in seinem Umfeld so gering wie möglich zu halten. Dabei stehen zwei Aspekte im Vordergrund: Das Umweltmanagement des Flughafens stellt sicher, dass gesetzliche oder behördliche Auflagen eingehalten werden. Darüber hinaus setzt der Flughafen München auf eigene Programme, um ganz bestimmte Umweltschutzziele zu erreichen.

Ambitioniertes Ziel: erster klimaneutral betriebener Flughafen Deutschlands

Um angesichts der rasanten Entwicklung der klimapolitischen Zielvorgaben seinem eigenen Anspruch gerecht werden zu können, hat der Flughafen seine Klimaziele noch einmal deutlich verschärft: Bis zum Jahr 2030 soll der Airport, was die von ihm beeinflussbaren Emissionen

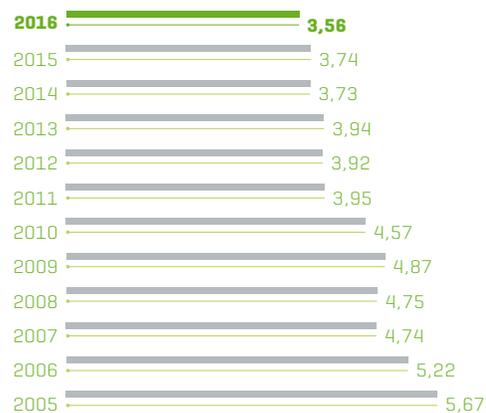
CO₂-Emissionen am Flughafen München

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



Spezifische CO₂-Emissionen pro Passagier

In Kilogramm



anbelangt, komplett klimaneutral betrieben werden – als erster deutscher Flughafen überhaupt. Dazu will der Flughafen München Konzern die ihm direkt zurechenbaren Treibhausgas-Emissionen durch eine breite Palette technischer Maßnahmen um 60 Prozent senken. Die restlichen 40 Prozent dieser Emissionen sind mit Technik nicht mehr wesentlich zu beeinflussen. Sie werden bis 2030 durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen, vorzugsweise in der Region. Dieses vom Aufsichtsrat im Dezember 2016 beschlossene Klimaziel ist noch einmal deutlich ambitionierter als das bisher verfolgte CO₂-neutrale Wachstum bis 2020.

37 Prozent weniger CO₂-Ausstoß pro Passagier seit 2005

Die FMG unternimmt seit 2008 ambitionierte Schritte, die den CO₂-Ausstoß von etwa 162.000 Tonnen im Jahr 2005 auf rund 150.000 Tonnen im Jahr 2016 senkten. Ohne die mehr als 200 Einzelmaßnahmen wäre der CO₂-Ausstoß des Münchner Flughafens um mehr als 30.000 Tonnen CO₂ pro Jahr höher, als er faktisch ist. 2016 hat allein die Flughafen München GmbH circa 460.000 Euro in Maßnahmen investiert, die zur Erhöhung der Energieeffizienz beitragen und den Treibhausgas-Ausstoß langfristig um 1.491 Tonnen reduzieren, sich aber zum Teil erst im Jahr 2017 auswirken werden.

Ein wichtiger Baustein der Klimaschutzstrategie sind die circa 30 Millionen Euro teuren Pre-Conditioned-Air-Anlagen (PCA-Anlagen). Diese Technik versorgt Flugzeuge auf der Parkposition mit vorklimatisierter Luft. Damit erübrigt sich der Betrieb der sogenannten **Hilfsturbinen (APU)** der Flugzeuge, die für erhebliche Emissionen von Lärm, CO₂ und anderen Luftschadstoffen verantwortlich sind. Die PCA-Anlagen sollen zukünftig bis zu 20.000 Tonnen CO₂ pro Jahr vermeiden.

Die Inbetriebnahme des Satellitengebäudes bedeutet aus Sicht der Klimaschutzstrategie zunächst ein Mehr an energiebedingten CO₂-Emissionen. Zusammen mit

weiteren kleinen Steigerungen aufgrund der erhöhten Passagierzahlen summierten sich diese auf rund 10.000 Tonnen CO₂. Der gesamte Footprint in Scope 1 und 2 ist dennoch absolut um 46 Tonnen gesunken. Dieser bemerkenswerte Erfolg war nur möglich, weil das Ende 2015 in Betrieb gegangene neue Blockheizkraftwerk mit mehr Effizienz und Leistung als die alte Anlage über 80 Prozent des Anstiegs kompensieren konnte. Der Rest wurde durch Einsparungen im Gebäudebestand ausgeglichen.

Footprint erfasst alle Emissionen

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

Im Einzelnen sind folgende Emissionsquellen bilanziert:

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



→ Flughafen wird klimaneutral
siehe Seite 60



→ Konzernlagebericht
siehe Seite 95

ACA Airport Carbon Accreditation

Der europäische Flughafenverband ACI EUROPE würdigte die erfolgreiche Reduzierung von CO₂-Treibhausgasemissionen der FMG 2016 zum sechsten Mal in Folge mit einem Klimaschutz-Zertifikat der Bewertungsstufe »Level 3 – Optimisation«.

→ Glossar

→ Scope 3
siehe Seite 66

→ Glossar

Fast
3/4

der CO₂-Emissionen machen die Flugzeug-Haupttriebwerke im LTO-Zyklus aus.

→ Glossar

↗ Web

munich-airport.de/klimaschutz

munich-airport.de/umweltmanagement

Greenhouse-Gas-Emissionen am Flughafen München



Gemäß der international verwendeten Berechnungsmethode der ICAO wird einem Flughafen nur derjenige CO₂-Anteil der landenden und startenden Flugzeuge zugerechnet, der bis zu einer Höhe von 3.000 Fuß [914 Meter] ausgestoßen wird. Alle Bewegungen eines Luftfahrzeugs unterhalb von 914 Metern zählen zum LTO-Zyklus [Landing-and-Take-off-Zyklus].

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

Scope 1

Blockheizkraftwerk: Herzstück der Energieversorgung

Mit seinem Blockheizkraftwerk (BHKW) erzeugt der Flughafen mehr als die Hälfte seines Strombedarfs mit umweltfreundlichem Erdgas. Allein die Abwärme daraus deckt fast seinen gesamten Bedarf an Heizwärme und Klimakälte ab – ohne zusätzlichen Energieeinsatz. Die restliche Heizwärme bezieht der Flughafen bei der Fernwärmeversorgung Freising. 50 Prozent der zugekauften Fernwärme wiederum – also etwa 18 Gigawattstunden [GWh] – kommen von einem Biomasse-Heizkraftwerk in Zolling. Diese aus Biomasse gewonnene Fernwärme ist regenerativ sowie klimaneutral und senkt den CO₂-Ausstoß um rund 3.800 Tonnen pro Jahr. Die sechs Motoren des BHKW mit insgesamt 24 Megawatt elektrischer Leistung erzeugen 145 Millionen Kilowattstunden Strom sowie 155 Millionen Kilowattstunden Wärme. Mit dieser Wärme werden im Winter die Gebäude am Flughafen beheizt und im Sommer über Absorptionskältemaschinen klimatisiert. Gegenüber der getrennten Erzeugung von Strom und Wärme im Mix der Bundesrepublik Deutschland werden dabei pro Jahr fast 50.000 Tonnen CO₂ eingespart – der CO₂-Ausstoß einer Kleinstadt mit über 40.000 Einwohnern.

LED-Technik senkt CO₂-Emissionen

2016 wurde weiter auf LED-Technik umgerüstet, zum Beispiel in den Parkhäusern P25 und P26, in der Kfz-Werkstatt und im Spediteursgebäude. Insgesamt belief sich die damit verbundene Einsparung bei der Beleuchtung auf 986 Tonnen CO₂ pro Jahr. In den übrigen Bereichen waren es weitere 505 Tonnen CO₂.

Nachhaltiges Bauen schöpft Einsparpotenziale aus

Da die Flughafen München GmbH dem Thema »nachhaltiges Bauen« große Bedeutung beimisst, ist sie Mitglied bei der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen [DGNB]. Ein eigenes Kernkompetenzcenter plant und steuert alle CO₂-relevanten Themen rund um nachhaltiges Bauen.

Beispielhafte Maßnahmen aus dem Jahr 2016:

- **Klimafassade Satellitengebäude**
Dank moderner Baustoffe und innovativer Technik liegt der durch das Satellitengebäude verursachte spezifische CO₂-Ausstoß pro Quadratmeter Bruttogeschossfläche um 40 Prozent niedriger als beim Terminal. Maßstäbe in Sachen Energieeffizienz setzt unter anderem die Klimafassade: An den Längsseiten des Gebäudes mit seinen Glasfassaden wurde ein 4,5 Meter breiter, begehbare »Klimapuffer« eingerichtet, der den klimatisierten Innenraum des Gebäudes von der Außenfassade trennt. In diesem Zwischenraum befinden sich die Rolltreppen, mit denen die Fluggäste zwischen den drei Passagierebenen wechseln können. Nach dem Prinzip einer Thermoskanne dient die Luftschicht der besseren Isolation des Gebäudes. Die Fassade selbst besteht aus einem neu entwickelten Glas: Es lässt Tageslicht durch, unterbindet dank einer speziellen Beschichtung aber ein übermäßiges Aufheizen durch Sonneneinstrahlung.

• Gebäudetechnik

Durch Bestandsoptimierungen hat die FMG zwischen 2005 und 2016 die CO₂-Emissionen bereits um fast 19 Prozent reduziert. Insbesondere bei der Energieeffizienz in Bürogebäuden und in den Terminals gibt es noch weitere Optimierungspotenziale. Der Strombedarf in Bestandsgebäuden kann durch nutzerabhängige intelligente Regelungstechnik reduziert werden. Neubauten können im Passivhausstandard und als »Light-Tech-Gebäude« konzipiert werden, intelligente Fassadensysteme und climatechnische Konzepte können den Nutzerkomfort steigern. Dadurch ist für Bestandsgebäude eine weitere Steigerung der Energieeffizienz um 20 bis 25 Prozent, gleichbedeutend mit einem CO₂-Einspareffekt von rund 30.000 Tonnen, denkbar.

• Neubauten

Die weiteren bis 2020 geplanten Neubauten insbesondere in der AirSite West (zum Beispiel Bürogebäude, Airport Academy, Budget Hotel) sowie am restlichen Campus (zum Beispiel Feuerwache Nord, Kantine Vorfeld) fallen ebenfalls unter die Zielsetzung, die CO₂-Emissionen um 40 Prozent im Vergleich zu Bestandsgebäuden zu reduzieren. Dafür wurden ausgehend von voraussichtlichen CO₂-Emissionen Sollwerte mit 40 Prozent niedrigerem CO₂-Ausstoß definiert.

Alternative Energien auf dem Vormarsch

Im Rahmen seines Klimaschutzprogramms setzt der Münchner Flughafen alternative Treibstoffe aus regenerativen Energien im Fuhrpark ein:

- 22 Fahrzeuge werden mit Bioethanol betrieben.
- 31 Pkws fahren mit Biogas.
- 32 Vorfeldbusse – und damit mehr als die Hälfte – tragen das Umweltzeichen »Blauer Engel«.
- 14 Pkws/Kleintransporter laufen elektrisch.

Der Anteil von Elektrofahrzeugen soll massiv wachsen: Innerhalb von drei Jahren wird der Flughafen München



➔ [Web
dgnb.de](http://Web.dgnb.de)

121 ältere mit Benzin oder Diesel angetriebene Autos durch Elektromobile ersetzen. Das entspricht mehr als 20 Prozent des bestehenden Fahrzeugpools. Die umweltfreundliche Millioneninvestition wird mit Fördermitteln des Bundesverkehrsministeriums unterstützt.

Nach Abwägung verschiedener Möglichkeiten erweist sich Biogas als Brückentechnologie für die nächsten acht bis zehn Jahre: Rund 150 Fahrzeuge könnten – eine Erdgas-tankstelle im nicht-öffentlichen Bereich vorausgesetzt – mit Bioerdgas betrieben werden. In Summe können beim Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen rund 11.000 Tonnen CO₂ pro Jahr kompensiert werden.

Moderne Hybridfahrzeuge

Der Airport verfügt seit Ende 2016 über fünf neue BMW-Limousinen vom Typ 740Le iPerformance. Dank modernster Hybrid-Antriebstechnik können VipWing-Passagiere damit nicht nur komfortabel, sondern auch emissionsfrei über das Rollfeld direkt ans Flugzeug gebracht werden.



Scope 2

Weniger als 40 Prozent des auf dem Flughafen-Campus verbrauchten Stroms kommt von externen Netzbetreibern. Dem Airport werden dafür die Emissionen des Energiemix im deutschen Stromnetz zugerechnet. Zwar nimmt der Anteil regenerativer Energien in Deutschland seit Jahren stark zu, es steigt aber auch der Beitrag der Braun- und Steinkohle für die Stromerzeugung. Die spezifischen Emissionen des vom Flughafen München zugekauften Stroms haben sich deswegen in den Jahren 2011 bis 2015 verschlechtert. Erst im Jahr 2016 nahmen die Emissionswerte des Stroms wieder ab. Insgesamt haben sich aber die Emissionen aus dem Fremdbezug von Strom und Fernwärme seit 2005 um 22 Prozent verringert. Betrachtet man nur den Flughafen München Konzern allein, haben sie sich sogar fast halbiert. Dies liegt zum einen an den neuen, noch effizienteren Aggregaten zur Kraft-Wärme-Kopplung, zum anderen an Einsparungen im Stromverbrauch.

Scope 3

Im Bereich der von den Nutzern des Flughafens verbrauchten Energie hat die Flughafen München GmbH 2016 gemeinsam mit den Fluggesellschaften und ansässigen Firmen weitere Klimaschutzmaßnahmen entwickelt. Erheblich investiert hat der Flughafen in Pre-Conditioned-Air-Anlagen (PCA-Anlagen). Nach rund zwei Jahren Bauzeit sind sie 2016 am Terminal 1, Terminal 2

Erfolgreiche Reduzierung von CO₂-Emissionen

Die internationale Klimaschutzorganisation CDP hat die Flughafen München GmbH (FMG) für besonders effektive Klimaschutzleistungen gewürdigt. In der Klimawandelberichterstattung 2016 erlangte der Münchner Airport die Wertung »B« und erhielt damit den Status »Sector Leader Transportation«. Damit gehört die FMG zu den besten Unternehmen dieser Branche in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

Abgeschlossene Projekte aus dem CO₂-Sparprogramm und in der Energieerzeugung

Thema	Maßnahme	CO ₂ -Einsparung pro Jahr
Energieerzeugung	Dauerbetrieb der neuen vier BHKW-Module und der Peripherie dazu	8.185 t
Beleuchtung	Umrüstung der Vorfeldbeleuchtung auf LED-Technik an Ramp3, M4 und Rollbrücken	59 t
	Umrüstung der Rampengerätestation 2 auf LED-Beleuchtung	72 t
Raumluftechnik	Optimierung der Betriebszeiten der Lüftungsanlage im Zentralgebäude	44 t
	Optimierung der Lüftungsanlage im Lagergebäude der DLH	14 t
Flughafentechnik	Inbetriebnahme der PCA-Anlagen an den Terminals 1, 2 und Satellit, Betrieb seit September beziehungsweise Oktober 2016	3.831 t

und am Satellitengebäude in Betrieb gegangen. 2016 trug diese Technik in ihren ersten Betriebsstunden bereits zu einer Einsparung von über 3.800 Tonnen CO₂ bei.

Luftgüte

Emittierte Luftschadstoffe

Für die Beurteilung der Luftgüte in der Umgebung des Flughafens spielen unter anderem Stickoxide NO_x, Schwefeldioxid SO₂ und Feinstaub PM₁₀ eine bedeutende Rolle. Diese Stoffe werden sowohl vom Straßenverkehr als auch vom Luftverkehr direkt emittiert. Die Emissionen des Zubringerverkehrs und des LTO-Zyklus der Flugzeuge lassen sich

auf die gleiche Weise ermitteln wie die CO₂-Emissionen. Der Luftverkehr stellt auch bei diesen Emissionen den größeren Anteil.

Landeentgelt richtet sich nach Emissionen

Die Flughafen München GmbH erhebt emissionsorientierte Landeentgelte für den Ausstoß von Stickoxiden. Sie leistet damit einen aktiven Beitrag zur Verbesserung der Umweltqualität in der Umgebung des Flughafens. Triebwerkshersteller und Flugzeugbauer erhalten so einen langfristigen Anreiz, in die Entwicklung von schadstoffärmerem Fluggerät zu investieren. Die Grundlagen

der triebwerksgenauen Bilanzierung der Schadstoffe [NO_x] fließen wiederum in die Ermittlung des Footprints ein und verbessern damit auch die Erfassung von CO₂.

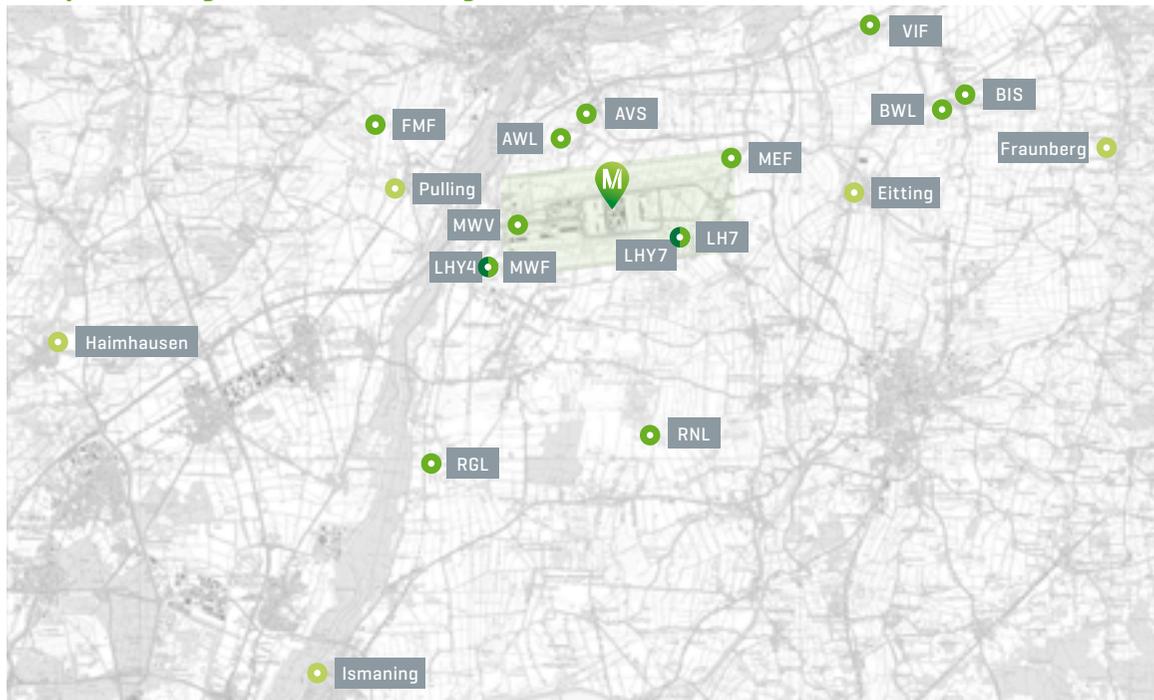
Luftgüte unter ständiger Beobachtung

Der Einfluss von Emissionen auf die Luftgüte am Flughafen München wird an zwei Messstellen – eine im Westen und eine im Osten des Flughafens – kontinuierlich bestimmt. Die Luftgütemessungen erfassen die Wirkung sämtlicher Schadstoffquellen des Straßen- und Luftverkehrs und des sonstigen Flughafenbetriebs – überlagert von der Grundbelastung des Ballungsraums München

→ Nachhaltigkeitskennzahlen siehe Seite 175

→ Glossar

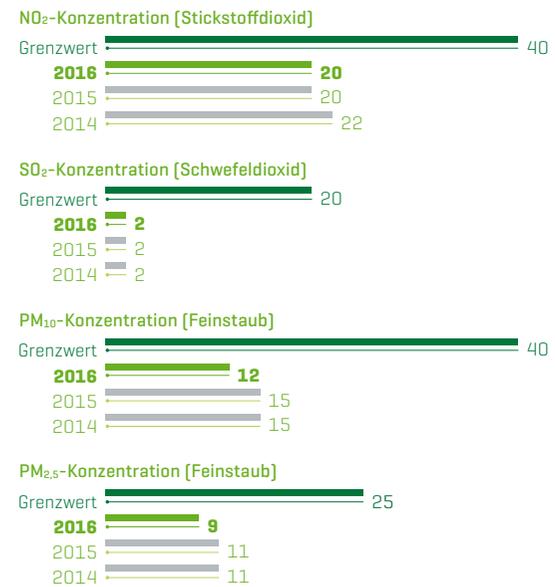
Messpunkte Luftgüte und Biomonitoring



● Stationäre Luftgütemessstationen ● Messpunkte Biomonitoring 2016 ● Mobile Luftgütemessstationen (2016: Haimhausen, Ismaning; 2015: Pulling, Fraunberg; 2014: Eitting)

Schadstoffkonzentrationen an der Messstelle im Osten des Flughafengeländes

Jahresmittelwerte in µg/m³



→ Web munich-airport.de/immissionen

munich-airport.de/luft

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

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

und der natürlichen Hintergrundkonzentration in der Atmosphäre. Die Messung der Schadstoffe Ozon, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol, Toluol, Xylol, Staubniederschlag, Feinstaub PM₁₀ und Feinstaub PM_{2,5} ergab für 2016 folgendes Ergebnis: Die geltenden gesetzlichen Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit wurden alle eingehalten. Die Schlüsselparameter Stickstoffdioxid [NO₂] und Feinstaub wiesen im Jahr 2016 wie schon in den Vorjahren sogar überwiegend niedrige bis mittlere Werte auf.

Als erster deutscher Flughafen ermittelt der Flughafen München seit Anfang 2014 die Luftqualität zusätzlich mit einer mobilen Messstation. Sie misst die gleichen Stoffe wie die stationäre Messstelle LHY7 und dient gezielten Untersuchungen in den Umlandgemeinden. Bislang kam die mobile Station fünfmal zum Einsatz. Die Messungen 2016 fanden in der ersten Jahreshälfte in Haimhausen, im zweiten Halbjahr in Ismaning statt. Sie bestätigten die Ergebnisse der stationären Messungen und lagen ebenfalls unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte.

Schadstoffen auf der Spur

Langlebige Schadstoffe können sich in der Umwelt anreichern und so in die Nahrungskette gelangen. Deshalb beobachtet der Flughafen München seit vielen Jahren mit verschiedenen Verfahren, inwieweit Schadstoffe in Nahrungs- und Futtermittel oder in den Boden gelangen können. Im Jahr 2016 wurden an zwölf Messpunkten auf dem Flughafengelände und im Umland Pflanztopfe mit Welschem Weidelgras und Grünkohl zusammen mit Sammelbechern für Staubniederschlag aufgestellt. Auch das 2008 begonnene Honigmonitoring wurde fortgesetzt.

➤ Download
Broschüren
Know-how im
Umweltschutz und
Umwelterklärung
[munich-airport.de/
publikationen](http://munich-airport.de/publikationen)

Verfahren zur Schadstoffmessung

Biomonitoring

- Pflanztopfe mit Welschem Weidelgras und Grünkohl an 12 Messpunkten
- Anreicherungen von Schwermetallen und polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen [PAK] aus der Luft



Ergebnis

Grenz- und Richtwerte für landwirtschaftliche Futtermittel und pflanzliche Lebensmittel eingehalten¹⁾

Honigmonitoring

- Proben von Honig, Pollen und Wachs an drei Standorten
- Anreicherungen von Schwermetallen und polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen [PAK]



Ergebnis

Honig und Pollen unbedenklich für den Verzehr

Staubniederschlag

- Genormte Staubsammlung [Bergerhoff-Verfahren] an 12 Messpunkten
- Ablagerung [Deposition] von Staub und Staubinhaltsstoffen in den Boden und auf Oberflächen



Ergebnis

Grenz- und Richtwerte zum Schutz von Böden eingehalten¹⁾

¹⁾2015, Ergebnisse von 2016 lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor.





Umgang mit Ressourcen

Schonend, nachhaltig, sparsam

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

Abfall: hohe Wiederverwertungsquote

Die Flughafen München GmbH erfüllt lückenlos die Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes. Dabei setzt der Flughafen bereits bei der Vermeidung von Abfällen an. Anfallende Abfall- und Wertstoffprodukte aus allen Bereichen des Flughafenbetriebs werden bereits am Entstehungsort in unterschiedlichen Trennsystemen gesammelt, zertifizierten Fachbetrieben im nahen Umkreis des Flughafens übergeben, in Sortieranlagen aufbereitet und anschließend recycelt. Der geringe Anteil von nicht verwertbarem Restabfall wird im Heizkraftwerk München Nord der energetischen Verwertung zur Produktion von Fernwärme und Strom zugeführt. Die Flughafen München GmbH optimiert fortwährend die gesamte Prozesskette sowie die Trenn- und Sortierbarkeit aller Abfall- und Wertstoffprodukte. Die verantwortungsbewusste nachhaltige Abfallwirtschaft bietet ein großes Potenzial zur Gewinnung sekundärer Rohstoffe und trägt außerdem zu Kosteneinsparungen bei.

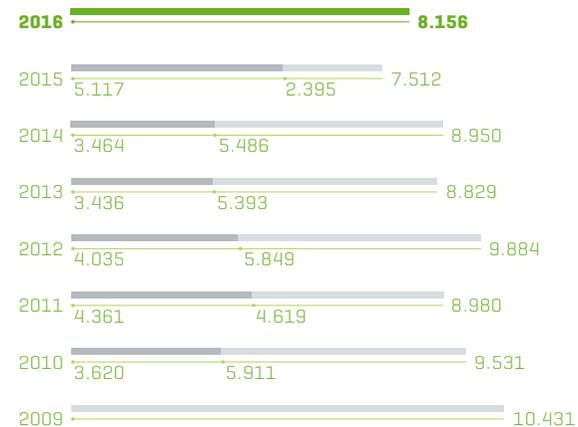
Im Kontext der Ressourcenschonung können auch Mitarbeiter zum Beispiel Leuchtmittel an definierten Stellen am Arbeitsplatz abgeben. Ende 2016 ist eine Sammlung für gebrauchte Mobiltelefone angelaufen, mit dem Ziel, wertvolle Metalle zu recyceln. Seit 2016 verwendet die Flughafen München GmbH nur noch Recyclingpapiere mit dem »Blauen Engel«. Neue digitale Workflows, zum Beispiel bei Anträgen für Dienstreisen, sparen außerdem Papier.

Die meisten Abfälle und Wertstoffe erzeugen die Beteiligungsgesellschaften und am Flughafen ansässigen Firmen sowie Airlines. Voraussetzung für eine nachhaltige Ressourcenschonung ist demzufolge ein individuell auf die jeweiligen Abfallerzeuger zugeschnittenes Entsorgungskonzept: von der Abfallentstehung (mögliche Vermeidungspotenziale) bis hin zur Verwertung und Beseitigung (Wertschöpfung durch Sortenreinheit). Regelmäßig informiert die FMG deshalb über das aktuelle Abfallwirtschaftskonzept, gibt Hilfestellungen zu umweltbewusstem Verhalten und steht bei Fragen beratend zur Seite. Damit leistet sie ihren Beitrag, die Umwelt über die Konzerngrenzen hinaus zu schonen und Entsorgungskosten bereits am Entstehungsort zu reduzieren.

Papierverbrauch

In tausend Blatt Papier

■ Recyclingpapier ■ Frischfaserpapier



Wiederverwenden statt entsorgen

Im Jahr 2016 arbeitete die FMG mit der AfB gemeinnützige GmbH [Arbeit für Menschen mit Behinderung] zusammen. Dieses Integrationsunternehmen hat wiederaufbereitete IT-Hardware an Flughafenmitarbeiter verkauft. Das Besondere daran: Alle Arbeitsschritte in der AfB sind barrierefrei gestaltet und werden von behinderten und nicht behinderten Menschen gemeinsam verrichtet. Die Wiederverwendung gebrauchter PCs, Notebooks, Drucker oder Handys sichert also wertvolle Arbeitsplätze und schont Umwelt, Ressourcen und Klima.

Entsorgungsmethode

In Tonnen



Wegen der Inbetriebnahme des Satellitengebäudes sowie anderer Umbau-, Renovierungs- und Abbrucharbeiten ist die Abfallmenge im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Der Recyclinganteil bewegte sich auf konstant hohem Niveau.

**2,3
Prozent**

weniger Trinkwasser-
verbrauch pro 1.000
Verkehrseinheiten

Verantwortungsvoller Umgang mit Wasser

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

Abfallhierarchie



- Abwasseranfall minimieren
- Abwasserströme bereits am Entstehungsort trennen, separat behandeln und entsorgen
- Trinkwasser möglichst nur dort verwenden, wo Trinkwasserqualität benötigt wird
- Abflüsse von versiegelten Flächen zurückhalten, um Abflussspitzen zu vermeiden
- Zustand des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer nicht beeinträchtigen

Der Trinkwasserverbrauch am Münchner Flughafen ist im Jahr 2016 gegenüber 2015 nahezu konstant geblieben und betrug 1.050.791 Kubikmeter im Vergleich zu

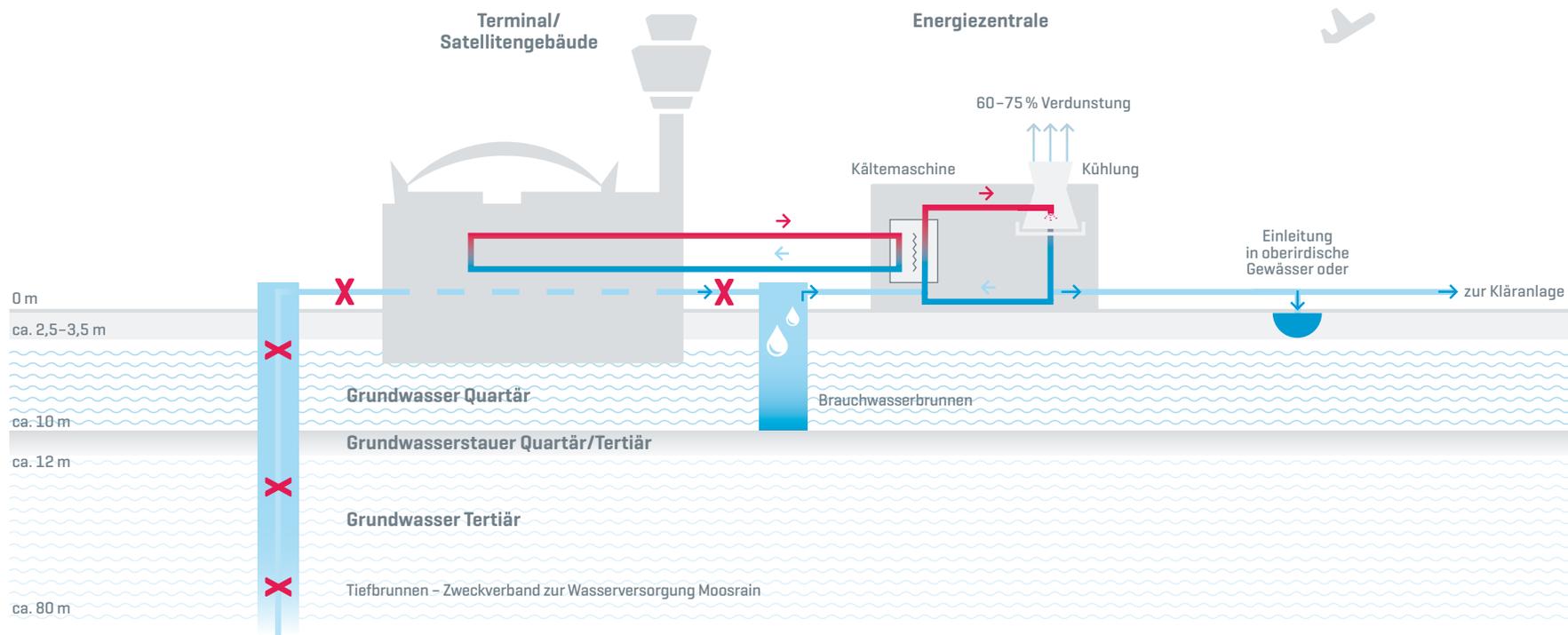
1.042.166 Kubikmeter im Vorjahr. Grund dafür ist der sparsame Umgang mit der Ressource Trinkwasser. Pro 1.000 **Verkehrseinheiten** [1.000 Passagiere beziehungsweise 100.000 Kilogramm Luftfracht] ist der spezifische Trinkwasserverbrauch um 2,3 Prozent leicht zurückgegangen: 23,0 Liter statt 23,6 Liter im Jahr 2015.

Im Sinne der Ressourcenschonung ist es für die FMG wichtig, möglichst sorgfältig und sparsam mit Trinkwasser umzugehen. So wird beispielsweise in den Energiezentralen seit 2010 oberflächennahes quartäres Grundwasser [Brauchwasser] anstelle von wertvollem tertiärem Grundwasser [Trinkwasser] zur Kühlung eingesetzt. Das Brauchwasser stammt aus eigens gebohrten Brunnen. Sein Einsatz erbrachte im Bereich der Energiezentrale West seit 2010 bis Ende 2016 eine Trinkwassereinsparung von circa 1.185.000 Kubikmetern. Nach demselben Prinzip versorgt seit 2015 auch die neue Energiezentrale Ost insbesondere das Terminal 2 und sein Satellitengebäude mit Klimakälte. Dort beläuft sich die Einsparung seit Inbetriebnahme bis Ende 2016 auf circa 36.000 Kubikmeter. Für die kommenden Jahre wird mit einer Einsparung in der gleichen Größenordnung wie bei der Energiezentrale West gerechnet.

Um in den nächsten Jahren weitere bis zu 50.000 Kubikmeter Trinkwasser jährlich einsparen zu können, sollen im Frühsommer 2017 drei weitere Brauchwasserbrunnen realisiert werden. Das oberflächennahe quartäre Grundwasser daraus dient besonders zur Verwendung bei folgenden Maßnahmen:

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

Brauchwasser statt Trinkwasser zur Klimatisierung



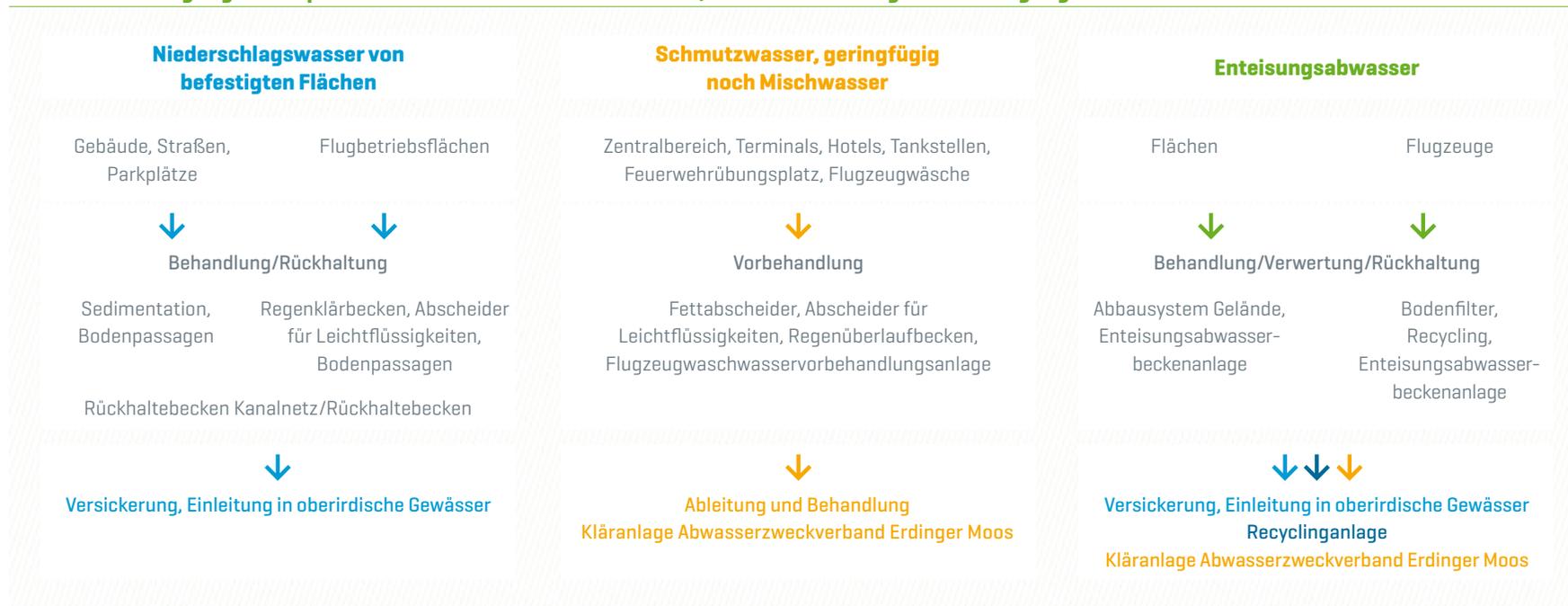
Ausgefeiltes Abwasserentsorgungskonzept

Mehrere insgesamt 300 Kilometer lange Kanalsysteme sammeln das Abwasser, das in unterschiedlicher Beschaffenheit anfällt:

- Häusliches Abwasser, zum Beispiel aus den Abfertigungsbereichen, Büros oder Personaleinrichtungen
- Gewerbliches Abwasser aus Küchen, Kantinen und Cateringbetrieben
- Abwasser aus der Flugzeugwäsche [kann Öl, Kerosin oder Schwermetalle enthalten]
- Mischwasser aus dem Zentralbereich [Schmutz- und Niederschlagswasser]
- Niederschlagswasser von den Vorfeldern, Dächern, Straßen und Parkplatzflächen
- Enteisungsabwasser im Winterbetrieb von den Bahnen und Vorfeldern sowie anteilig von der Flugzeugenteisung

Je nach Verschmutzungsgrad wird es in flughafeneigenen Anlagen vorbehandelt, zurückgehalten, in Gewässer eingeleitet oder zur Kläranlage Eitting abgeleitet. Regelmäßige Qualitätskontrollen stellen sicher, dass von Behörden festgelegte Anforderungen erfüllt werden. Bodenfilter im Bereich der Startbahnköpfe verhindern, dass die Enteisungsmittel, die bei entsprechenden Windverhältnissen in die umliegenden Grünbereiche verfrachtet werden, ins Grundwasser gelangen und

Abwasserentsorgungskonzept: unterschiedliche Abwasserströme, deren Behandlung und Entsorgung



Bodenfilter erfüllen Erwartungen

Regelmäßige Untersuchungen des Grundwassers an den Startbahnköpfen Nordwest und Nordost belegen, dass die Enteisung das Grundwasser dank der Bodenfilter nicht mit organischen Stoffen belastet. Ein weiterer Bodenfilter im Osten der Südbahn befindet sich derzeit im Bau, ein vierter ist im Westen der Südbahn geplant.

dieses belasten. Gleichzeitig dienen sie zur Rückhaltung und Reinigung des gesammelten Enteisungsabwassers. Die Qualität des Wassers wird überwacht und der gesamte organische Kohlenstoff permanent mit einer TOC-Messanlage gemessen [TOC = Total Organic Carbon]. Je nach Belastung kann es künftig in ein Gewässer oder – bei strengen Wintern mit hohem Enteisungsmiteinsatz – zur Kläranlage geleitet werden.

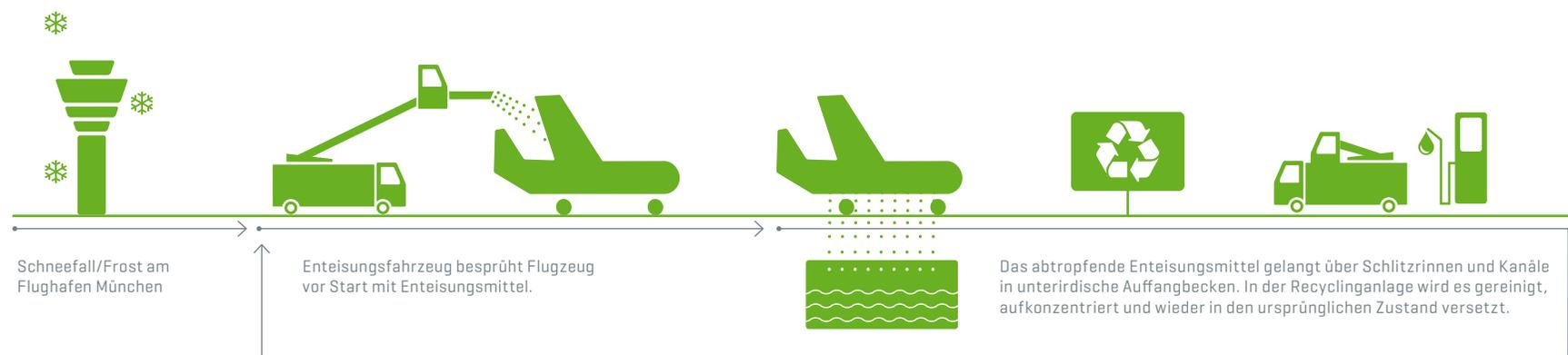
Kreislauf Flugzeugenteisungsmittel

Auf Flächen nahe den Startbahnköpfen befreien Enteisungsfahrzeuge die Flugzeuge vor dem Start von Eis und Schnee. Das von den Flugzeugen dabei abtropfende Ent-

eisungsmittel gelangt über Schlitzrinnen und Kanäle in eigens dafür vorgesehene unterirdische Auffangbecken. In der flughafeneigenen Recyclinganlage wird es anschließend mechanisch/chemisch behandelt, aufkonzentriert und durch Zugabe von Zusatzstoffen wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt. Dieses Verfahren zur Wiederaufbereitung von Enteisungsmitteln am Flughafen München ist weltweit einmalig. Die Recyclingquote für den im Enteisungsmittel enthaltenen Wirkstoff Glykol lag in der Saison 2015/2016 bei circa 51 Prozent. Der Durchschnitt der letzten Jahre bewegte sich zwischen 41 und maximal 59 Prozent – je nach Witterung und unter Berücksichtigung des für die Umweltbilanz sinnvollen Energieeinsatzes.



Kreislauf Flugzeugenteisungsmittel



Lärmschutz

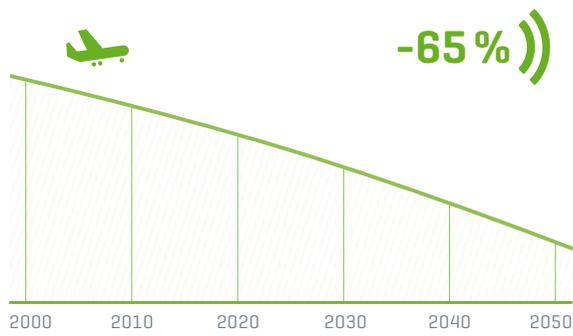
Regelungen zum Lärmschutz Flugzeuge unterliegen strengen Lärmgrenzwerten

Die wesentlichen Regeln für den Luftverkehr werden auf internationaler Ebene festgelegt. Unter dem Dach der Vereinten Nationen beschäftigt sich die internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO (International Civil Aviation Organization) mit dem Thema Reduzierung von Fluglärm. Sie verlangt beispielsweise eine Zertifizierung für die Muster- und Verkehrszulassung von neuen Luftfahrzeugen. Aber auch der Flughafenbetreiber kann besonders laute Flugzeugtypen ausschließen. Am Flughafen München dürfen laute Luftfahrzeuge ohne Zertifizierung nach Anhang 16 ICAO grundsätzlich weder starten noch landen. Für die geplante dritte Start- und Landebahn wird Gleiches für Flugzeuge gelten, die Kapitel 2 zugeordnet sind und auch Kapitel 3 nur knapp erfüllen. Andere Organisationen und Projekte verfolgen ähnliche Ziele: Der ACARE-Beirat der EU (Advisory Council for Aviation Research in Europe) strebt in seiner Vision 2020 die Halbierung des wahrgenommenen Lärms an, der »Flightpath 2050« der EU will die Lärmemissionen, ausgehend von 2000, bis 2050 um 65 Prozent absenken.

→ Glossar

➤ Download Bericht
Flightpath 2050:
[ec.europa.eu/
transport/modes/
air/doc/
flightpath2050.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/doc/flightpath2050.pdf)

Flightpath 2050: Zielvorgabe für weniger Fluglärm



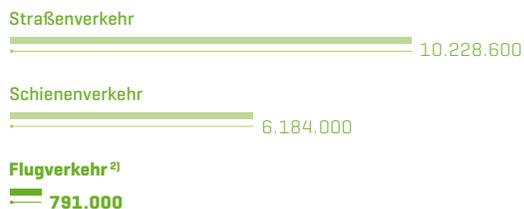
Quelle: Europäischer Luftfahrtforschungsbeirat (ACARE)



Fluglärmbeeinträchtigung

Laut jüngster Auswertung des Umweltbundesamts waren in ganz Deutschland 10,2 Millionen Menschen von Straßenlärm, 6,2 Millionen Menschen von Schienenlärm und 791.000 Menschen von Fluglärm mit einem durchschnittlichen Schallpegel von mehr als 55 dB(A) betroffen. Bei der Gegenüberstellung mit anderen Großflughäfen schneidet der Flughafen München aufgrund optimaler Standortvoraussetzungen sehr gut ab: Der Anteil der Personen, die im Flughafenumland wohnen und von Fluglärm betroffen sind, liegt am Flughafen München bei nur rund fünf Prozent der vergleichbaren Gruppe am Flughafen Frankfurt und bei lediglich einem Prozent im Vergleich zu den Anwohnern des Flughafens London-Heathrow.

Verkehrslärmbeeinträchtigte in Deutschland¹⁾



¹⁾ Verkehrslärm zwischen 55 und 70 dB(A)

²⁾ Alle Flughäfen, nicht nur Großflughäfen
Quelle: Umweltbundesamt (UBA) 2016

Fluglärmbeeinträchtigte³⁾

Stand: 2016



³⁾ Anzahl der Personen, die am Tag (24 Stunden) von Lärm über 55 dB(A) betroffen sind

➔ Web
acare4europe.com/
munich-airport.de/nachtflug
munich-airport.de/fluglaerm
fluglaerm-portal.de
umweltbundesamt.de/daten/umweltgesundheit/laermkartierung-laermaktionsplanung

Nachtflugregelung am Münchner Airport

Die praktizierte Nachtflugregelung sieht ein Lärmkontingent vor, das die Anzahl der Bewegungen sowie die jeweilige Art und Größe der Flugzeuge berücksichtigt. Im Jahr 2016 wurde das zulässige Lärmvolumen am Flughafen München nur zu 64 Prozent ausgenutzt. Der durchschnittliche nächtliche Dauerschallpegel an der Schutzgebietsgrenze lag im Jahr 2016 unter dem erlaubten Wert von 50 dB(A). Die bestehende Nachtflugregelung aus dem Jahr 2001 gilt auch für die geplante dritte Start- und Landebahn. Die dritte Bahn dürfte nachts nur in Ausnahmesituationen genutzt werden, wie in Notfällen oder bei Ausfall einer der beiden anderen Bahnen. Das derzeitige Lärmkontingent bleibt damit unangetastet.

Lärminderungsmaßnahmen entlasten Anwohner

Eine große Rolle bei den Umweltthemen an Flughäfen spielt das Thema Lärmschutz. Ziel der Flughafenbetreiber ist es, die Belastungen durch Fluglärm für Anwohner und Mitarbeiter möglichst gering zu halten. Das geschieht unter anderem durch operative, technische und finanzielle Maßnahmen.

Triebwerke beim Anflug im Leerlauf

Am Flughafen München besteht derzeit für einige Luftverkehrsgesellschaften die Möglichkeit, nach einem optimierten Sinkflug-Profil zu landen. Bei diesem Continuous Descent Operations (CDO) genannten Verfahren sinkt das Flugzeug mit minimaler Triebwerksleistung (idealerweise im Leerlauf) und vermeidet horizontale Flugphasen. So verringern sich Treibstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß. Gleichzeitig reduziert sich der Lärm um

bis zu 6 dB(A) wegen der größeren Überflughöhe im Vergleich zum Standardverfahren. Ab Februar 2017 können alle Luftverkehrsgesellschaften die Anflüge auf der Nordbahn nach CDO-Verfahren vornehmen. Damit sind positive Effekte für die Airlines und die Umwelt verbunden: Kerosineinsparungen einerseits sowie weniger Lärm und CO₂-Ausstoß andererseits.

64 %

Ausnutzung des zulässigen Lärmkontingents

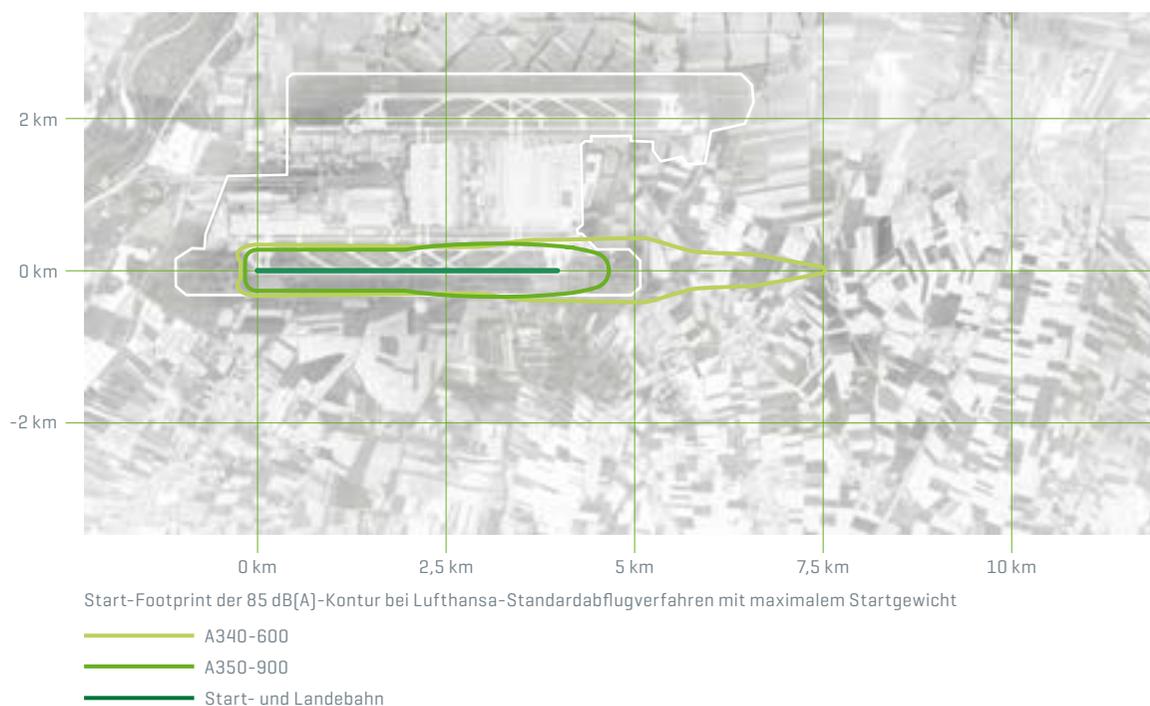
➔ Glossar

Kontinuierlicher Sinkanflug



➔ Konzernlagebericht
siehe Seite 84

Vergleich der Lärmkonturen der Flugzeugtypen Airbus A340-600 und A350-900



Neue Triebwerksarchitektur halbiert Lärm

Die Entwicklung sehr leiser Flugzeugtypen wird sich durch den Einsatz der neuen Getriebefan-Triebwerke weiter beschleunigen. Der Getriebefan basiert auf einer völlig neuen Triebwerksarchitektur mit einem sehr hohen Wirkungsgrad. Das verringert den Treibstoffverbrauch um 15 Prozent, damit auch den Kohlendioxidausstoß, und halbiert den Lärm. Mit diesen Triebwerken ist der Flugzeugtyp A320neo ausgerüstet, der am 25. Januar 2016 seinen Linienbetrieb am Flughafen München gestartet hat. Der Zusatz »neo« steht für »new engine option«. Mit der verbesserten Triebwerkstechnologie und Aerodynamik ist der Airbus A320neo das gegen-

wärtig effizienteste und leiseste Flugzeug auf Kurz- und Mittelstrecken am Flughafen München. Die Geräusch-emissionen liegen gemäß Zulassung kumuliert um circa 30 dB[A] unter den geltenden ICAO-Grenzwerten und im Mittel um 15 dB[A] unter den Werten des Vorgängermodells A320-200.

Die Lufthansa hat im Dezember 2016 die erste A350-900 erhalten und nimmt damit im Februar 2017 den regulären Liniendienst von München nach Delhi auf. Die ersten zehn A350-900 der Lufthansa werden in München stationiert, 15 weitere A350-900 sind bestellt. Die Flugzeuge lösen nach und nach die A340-600 ab.

Neue moderne Flugzeugtypen wie die A350-900 oder die Boeing B787-800 und B787-900 verursachen im Vergleich zur A340 an den Fluglärmmessstellen deutlich niedrigere Lärmpegel: Erste Messergebnisse zeigen bei Starts bis zu 7 dB[A] weniger und bei Landungen bis zu 3 dB[A] weniger. Die A350-900 hat im Vergleich zur A340 eine um 40 bis 50 Prozent kleinere Lärmkontur und keine Pegel größer als 85 dB[A] außerhalb des Flughafengeländes. Mit dem weiteren Einsatz dieser Flugzeugtypen und besonders mit der Stationierung der A350 werden die Fluglärmmissionen, insbesondere die Spitzenpegel im Umfeld des Flughafens, deutlich reduziert. Dies führt zu einer geringeren Fluglärmbelastung im Umfeld des Flughafens.



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 Flugzeugtypen bis zu achtmal höher sein als für einen leisen.

Standorte der ortsfesten Lärmessstellen der Flughafen München GmbH



Dichtes Messnetz zur Fluglärmüberwachung

Mit 16 ortsfesten Messstellen überwacht die FMG kontinuierlich den Fluglärm im Umkreis von etwa 20 Kilometern um den Münchner Airport. Zusätzlich bietet sie mobile Messungen als freiwilligen Service auf Anfrage von Gemeinden, die nicht vom stationären Messanlagenetz abgedeckt sind. 2016 wurden bei acht mobilen Fluglärm-messungen an insgesamt 289 Tagen Werte aufgezeichnet – erstmals auch in Zorneding, Markt Schwaben und Oberndorf. In Ziegelberg, Rudelzhofen, Forstinning, Ismaning und Fischerhäuser erfolgten bereits zum wiederholten Mal mobile Messungen.

Online-Fluglärmüberwachung noch transparenter

Mehr Information über die aktuelle Lärmsituation in der Flughafenregion finden Bürger auf der Plattform »Fluglärmüberwachung online«: Bei »FLUMO Plus« sind neben aktuellen Messwerten der 16 stationären Fluglärm-messstellen im Flughafenumland nunmehr auch Daten über die drei mobilen Messfahrzeuge während ihrer Einsätze abrufbar.

➤ Web: travis-web01.munich-airport.de/data/travis.php



Biodiversität

Konzept für Naturschutz und Landschaftsplanung

Das Erdinger Moos war bereits vor dem Bau des Flughafens eine Kulturlandschaft, die intensiv landwirtschaftlich genutzt wurde, und keineswegs mehr unberührte Natur. Jahrzehnte vor den ersten Planungen für den Airport war viel vom ursprünglichen Erscheinungsbild des Erdinger Moores und der Isarauen verloren gegangen, zumal bereits im 19. Jahrhundert das Gebiet großräumig entwässert und durch den Bau von Kanälen weiter trockengelegt wurde. Den Flughafen München optimal in seine Umgebung einzubetten, war von Anfang an ein Ziel des Planungskonzepts. Also schuf die FMG Strukturen, die das weiträumige Umfeld ökologisch aufwerteten und vernetzten. Das Konzept gliedert den Raum im Erdinger und Freisinger Moos in drei Zonen:

- Zone I: Flughafengelände mit Start- und Landebahnsystem, Gebäuden und Straßen**
 Grünflächen machen fast zwei Drittel des Flughafengeländes und der Zone I aus. Alle nicht bebauten oder unversiegelten Flächen innerhalb des Flughafens wurden als hochwertige Grünflächen gestaltet. In den öffentlich zugänglichen Bereichen wurden zusätzlich über 6.000 Bäume gepflanzt. Eine zielgerichtete Pflege ließ auf großen Teilflächen eine artenreiche Vegetation entstehen. So entwickelten sich zum Teil hochwertige Magerwiesen, die ökologisch weitaus wertvoller sind als intensiv landwirtschaftlich bestellte Grünland- oder Ackerflächen außerhalb des Flughafenzauns.
- Zone II: gehölz- und struktureicher Grüngürtel um das Flughafengelände**
 Die Flughafenrandzone mit ihren Gehölzen, Wassergräben und Wiesen übernimmt Pufferfunktionen für Siedlungen und Landwirtschaft und bindet die Bauwerke des Flughafens in die umgebende Landschaft

Fläche des Flughafens

Gesamt: **1.577 Hektar**



Zonen-Modell



ein. Heute trägt zum Beispiel bereits über die Hälfte der Flächen des Vorflutgrabens Nord schutzwürdige Vegetation, so etwa die Bunte Schwertlilie, die Sumpfglabdiolo oder das Gefärbte Laichkraut.

- Zone III: ökologische Ausgleichsmaßnahmen**
 Mittlerweile hat die FMG circa 374 Hektar Ausgleichsflächen geplant und gebaut. Die Herstellung im erforderlichen Umfang und die ordnungsgemäße Pflege

wurden von den zuständigen Genehmigungsbehörden [Luftamt Süd, Regierung von Oberbayern und Höhere sowie Untere Naturschutzbehörde] bestätigt. Die einzelnen Maßnahmen dienen als Ausgleich für den Naturschutz und das Landschaftsbild, sie schaffen neue Strukturen oder verbessern bereits vorhandene schutzwürdige Flora und Fauna. So werden zum Beispiel Biotopkorridore geschaffen, die Naturschutzgebiete, Fließgewässer oder einfach Lebensräume miteinander verbinden. Die verschiedenen Lebensräume fördern eine hohe Vielfalt auch bedrohter und seltener Arten und Biotoptypen. Besonders hervorzuheben sind die vom Aussterben bedrohten Vogelarten Grauammer, Braunkehlchen und Großer Brachvogel sowie die Libellenart Vogel-Azurjungfer.

Flughafen als Teil eines Vogelschutzgebiets

Der Flughafen München ist Teil des 4.525 Hektar großen Europäischen Vogelschutzgebiets »Nördliches Erdinger Moos« mit 40 besonders gefährdeten Vogelarten. Es grenzt im Norden und Osten direkt an das Flughafen-gelände und schließt 658 Hektar der Flughafenwiesen um die Start- und Landebahnen mit ein. Vor allem für seltene Wiesenbrüterarten bildet es einen bedeutenden Lebensraum. Auf den Ausgleichs- und Ersatzflächen der FMG innerhalb der beiden Vogelschutzgebiete »Nördliches Erdinger Moos« und »Freisinger Moos« sind neben den wertvollen Vogelarten außerdem seltene Pflanzen-, Reptilien-, Libellen- und Schmetterlingsarten anzutreffen, wie zum Beispiel der Kriechende Sellerie, die Zaun-eidechse, die Vogel-Azurjungfer und der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling.

Flughafen München schützt Wiesenbrüter

Der Bestand vieler Wiesenbrüterarten in Bayern ist stark gefährdet. Sieben der neun bayerischen Arten sind bereits vom Aussterben bedroht. Um die Lebensräume gefährdeter Vogelarten zu fördern und zu verbessern, hat die FMG

mit fachlicher Unterstützung des Bayerischen Umweltministeriums im Juli 2016 das Projekt »Wiesenbrüterschutz im Bereich des Flughafens München« ins Leben gerufen. Ziel ist es, die Lebensräume von Wiesenbrütern rund um den Airport weiter zu verbessern. Dazu werden in den kommenden fünf Jahren auf bis zu 50 Hektar landwirtschaftlich genutzten Flächen Schutzvorkehrungen und Maßnahmen entwickelt und getestet, zum Beispiel Nesterschutz, extensivere Bewirtschaftung, wiesenbrütergerechte Mahd, Einzäunung als Schutz vor Fraßfeinden und Ausarbeitung von ökologischen Pachtverträgen mit entsprechenden Bewirtschaftungsauflagen.

Jagd als angewandter Naturschutz

Bei der Jagd im Bereich des Flughafens stehen der Natur- und Artenschutz sowie die Vogelschlagverhütung im Vordergrund. So wird zum Beispiel der Bestand von Füchsen oder Mardern auf den Flughafenwiesen reguliert, um bedrohte Wiesenbrüter zu schützen. Auch zur Arterhaltung des Rotwilds trägt die FMG bei. Sie besitzt Flächen in den Isarauen, die in Bayern zu den ausgewiesenen elf Rotwildgebieten zählen. In der Vergangenheit ist es gelungen, die

Bestandsflächen zu sichern, Wandermöglichkeiten für das Rotwild zu erhalten und naturschutzrechtliche sowie jagdliche Belange aufeinander abzustimmen. 2016 stateten die Flughafenjäger 400 Straßenpfosten im Bereich der Flughafeneigenjagd mit Wildwarnreflektoren aus, um Wildunfälle zu vermeiden. Zudem spendete die FMG der Kreisgruppe Freising des Bayerischen Jagdverbands 5.000 Euro für den Erwerb weiterer Reflektoren für Wildunfallsschwerpunkte.

Lebensraum für Schmetterlinge

Als Leuchtturmprojekt im Rahmen des Umweltpakts Bayern gilt das freiwillige Engagement des Airports zum Schutz von seltenen Moorschmetterlingen im »Freisinger Moos«. Wald-Wiesenvögelchen, Randring-Perlmutterfalter, Dunkler und Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling heißen die vier seltenen und bedrohten Arten, denen der Flughafen auf sechs geeigneten, insgesamt fünf Hektar großen Arealen in der Region einen neuen, geschützten Lebensraum einrichtet.

➤ Web munich-airport.de/vogelschutzgebiet

➤ Download Broschüre Vogelwelt und Flugbetrieb munich-airport.de/publikationen

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

Themenfelder	Initiativen	Maßnahmen	Status 2016	Maßnahme Ende
Biodiversität	Umweltmanagement etablieren und weiterentwickeln	Freiwilliges Schmetterlingsprojekt im Rahmen des Umweltpakts Bayern (Artenhilfsmaßnahmen für ausgewählte Tagfalterarten auf Flächen der FMG entwickeln und umsetzen)	20 % ■■■■■■■■	2020
Lärmemissionen und Lärmschutz	Verantwortung für Belastung aus dem Luftverkehr übernehmen	Lärmschutzstrategie [aktiver Schallschutz, Flugverfahren, zum Beispiel CDA, Flugrouten, Landeentgelte; passiver Schallschutz, Lärmschutzprogramme] konzipieren und weiterentwickeln	50 % ■■■■■■■■	2020
		Konzept zur verstärkten Nutzung von regenerativer Energie aus Fotovoltaik-Anlagen erarbeiten	5 % ■■■■■■■■	2019
Treibhausgas (CO ₂)- und Luftschadstoffemissionen	CO ₂ -neutral werden bis 2030	Außenbeleuchtung und Vorfeldbefeuerung auf LED-Technologie umrüsten	25 % ■■■■■■■■	2022
		E-Mobility: Ladeinfrastruktur ausbauen und weitere Elektrofahrzeuge beschaffen	10 % ■■■■■■■■	2019

FINANZBERICHT

Der Flughafen München hat im Geschäftsjahr 2016 seine Erfolgsgeschichte fortgesetzt: Der Konzernumsatz konnte um neun Prozent auf 1,36 Milliarden Euro gesteigert werden. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibung (EBITDA) erreichte mit rund 530 Millionen Euro den besten Wert der Unternehmensgeschichte. Wesentlich dazu beigetragen hat die dynamische Verkehrsentwicklung.

81 Konzernlagebericht

108 Konzernjahresabschluss

108 Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

109 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

110 Konzern-Bilanz

112 Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

113 Konzern-Kapitalflussrechnung

114 Konzern-Anhang

160 Organe der Gesellschaft

162 Bericht des Aufsichtsrats

163 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Konzernlagebericht

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell des Konzerns

Grundlagen

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

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

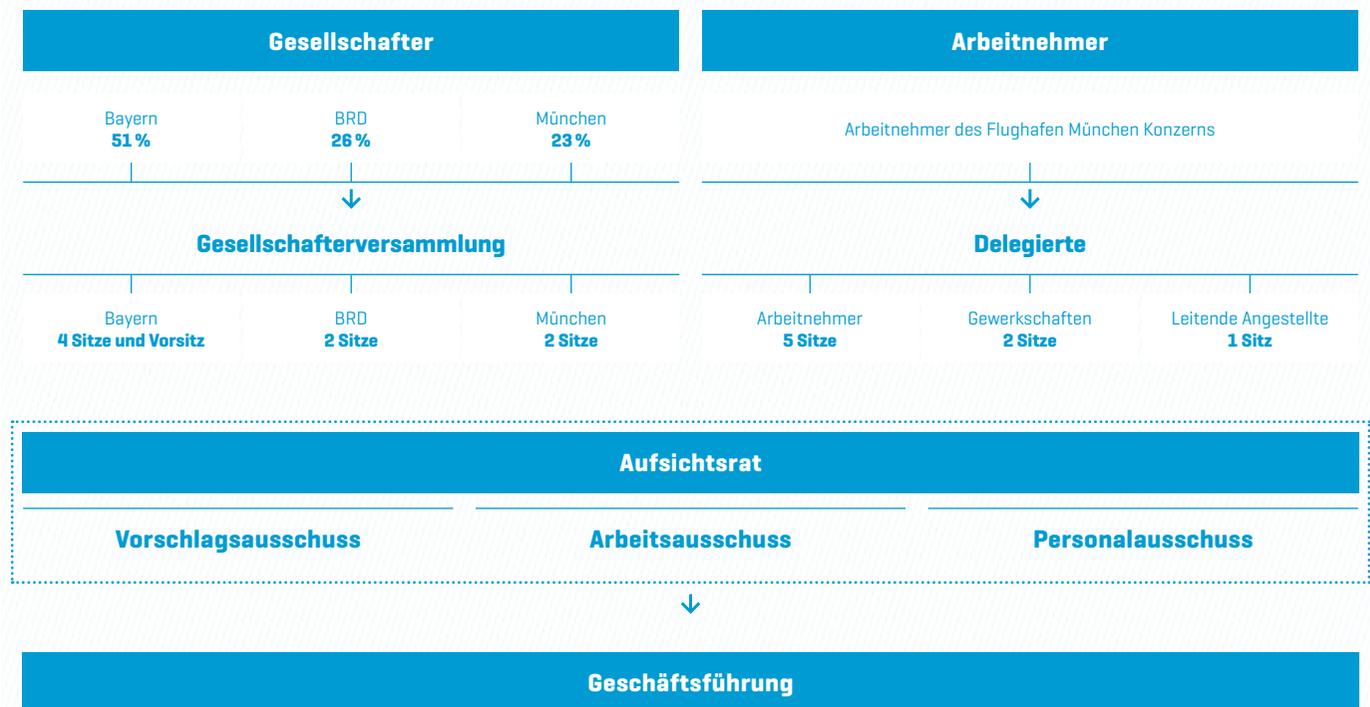
Der Flughafen München bekennt sich zu einer nachhaltigen Unternehmenspolitik. Die Orientierung an ökonomischen, ökologischen, gesellschaftlichen und sozialen Zielen sichert die gesellschaftliche Akzeptanz des Flughafens und damit die Entwicklungsfähigkeit seines Geschäftsmodells.

Grundzüge der Leitung und Kontrolle ABB: 1

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

Oberstes Kontroll- und Entscheidungsgremium ist die Gesellschafterversammlung. Sie trifft einstimmige Entscheidungen über die geschäftlichen Grundlagen des Konzerns, wie den Flughafenausbau, die Aufnahme langfristiger Darlehen und den Einsatz von Finanzinstrumenten zu Sicherungszwecken. Für alle übrigen Entscheidungen genügt die einfache Mehrheit.

Governance-Struktur

ABB: 1


Aufsichtsrat

Die FMG verfügt über einen Aufsichtsrat nach §§ 1 Abs. 1, 6 MitbestG. Der Aufsichtsrat übt Kontroll- und Mitbestimmungsrechte aus. Er bestellt die Mitglieder der Geschäftsführung und legt deren Vergütung fest. Auch Geschäfte, die bestimmte Wertgrenzen und Laufzeiten überschreiten, bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Die

Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat werden für eine Amtszeit von fünf Jahren von der Konzernbelegschaft gewählt. Die Gesellschaftervertreter im Aufsichtsrat werden von der Gesellschafterversammlung gewählt. Deren Amtszeit endet mit der Gesellschafterversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach Amtszeitbeginn beschließt.

Der Aufsichtsrat hat einen Vorschlagsausschuss, einen Arbeitsausschuss und einen Personalausschuss bestellt. Vorschlags-, Arbeits- und Personalausschuss wurden mit den folgenden Aufgaben betraut: **ABB: 2**

Geschäftsführung

Die Geschäftsführung der FMG ist in der Regel fünf Jahre im Amt; eine erneute Bestellung oder Amtszeitverlängerung ist zulässig. Sie trägt die Verantwortung für die Unternehmenspolitik und die strategische Ausrichtung des Konzerns. Sie legt die Unternehmensbudgets fest und steuert die Geschäftsentwicklung.

Die Geschäftsführung erhält eine erfolgsunabhängige (Festgehalt) und eine erfolgsabhängige Vergütung mit kurz- und mittelfristiger Anreizsetzung (Tantieme). Die Tantieme ist vor allem an den Konzernjahresüberschuss vor Steuern gebunden.

Frauenquote

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

Bis zum 30. Juni 2017 sollte der Anteil der Frauen in der Geschäftsführung im Zusammenhang mit der vorgesehenen Bestellung eines weiteren Mitglieds der Geschäftsführung auf ein Drittel erhöht werden. Dies ist durch die Besetzung mit Andrea Gebbeken zum 1. Oktober 2016 umgesetzt worden.

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

Ausschüsse im Aufsichtsrat

ABB: 2

Vorschlagsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> Vorschlagsrecht für die Bestellung eines Mitglieds der Geschäftsführung für den Fall, dass die Abstimmung im Aufsichtsrat im ersten Wahlgang nicht die notwendige Zwei-Drittel-Stimmenmehrheit für das zu bestellende Mitglied der Geschäftsführung erreicht
Arbeitsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> Stellungnahme zu den Beschlussvorlagen der Geschäftsführung Zustimmung zu bestimmten Rechtsgeschäften, die festgelegte Wertgrenzen und Laufzeiten überschreiten
Personalausschuss	<ul style="list-style-type: none"> Gestaltung der Arbeitsverträge für die Geschäftsführung (mit Ausnahme der Vergütung) Festlegung und Änderung der Vergütungsregeln im außertariflichen Bereich des Konzerns Einstellung oder Änderung der Gehaltsstufe bestimmter Angestellter ab einer festgelegten Gehaltsstufe beziehungsweise Vergütungshöhe Zusagen auf eine betriebliche Altersvorsorgeleistung in Einzelfällen

Geschäftstätigkeit

Die Organisationsstruktur des Konzerns gliedert sich in die Geschäfts-, Service- und Konzernbereiche der FMG. Die kaufmännische Steuerung und das interne Berichtswesen erfolgen über die Geschäftsfelder. Die Geschäftsfelder umfassen die Geschäfts- und Servicebereiche der FMG und die in die Geschäftsfelder eingebundenen Konzerngesellschaften. **ABB: 3**

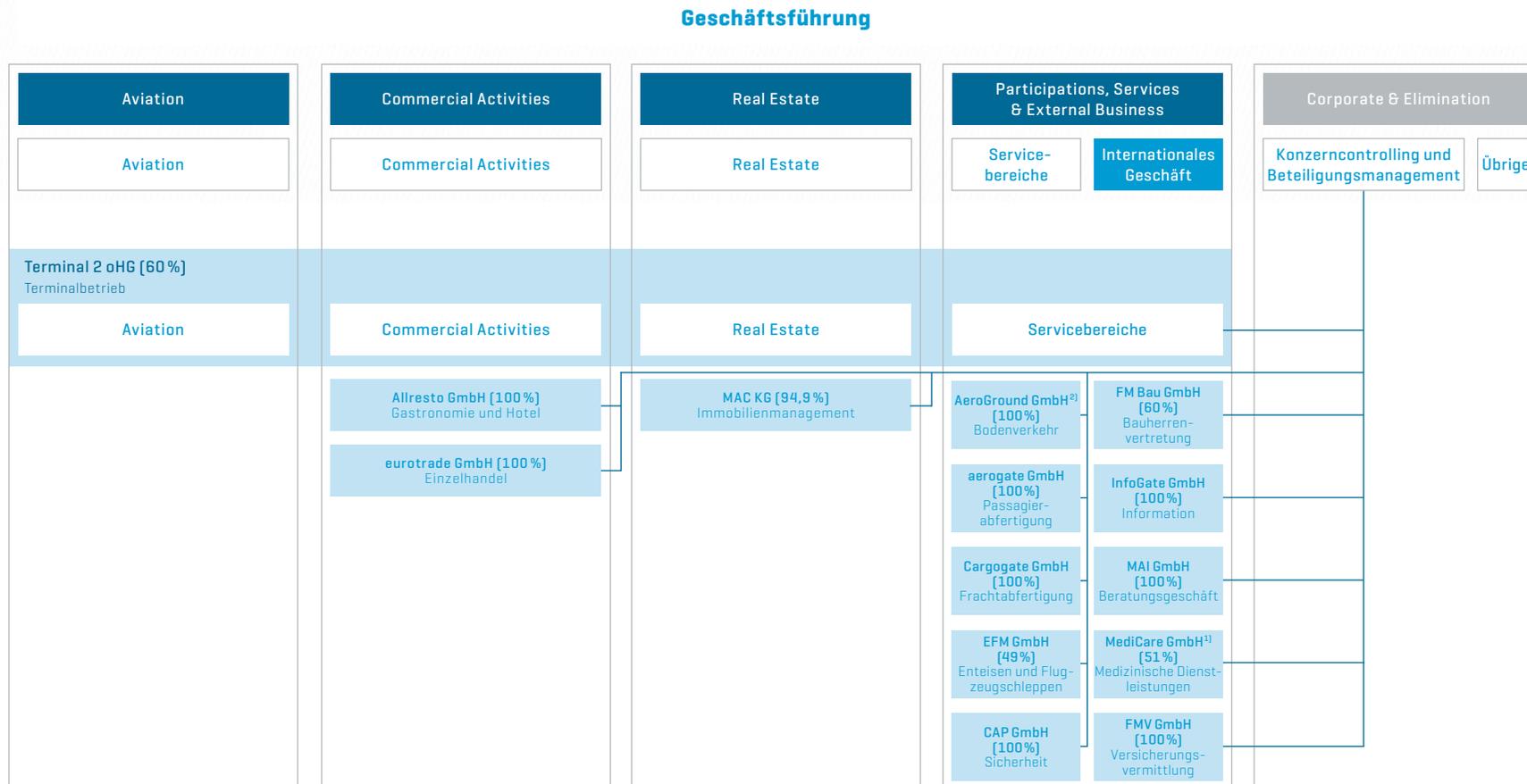
Im Geschäftsjahr 2016 wurden das Beteiligungsmanagement und das Konzerncontrolling zu einem Konzernbereich zusammengefasst.

Insgesamt gehören dem Konzern elf vollkonsolidierte Unternehmen, ein assoziiertes Unternehmen und fünf nicht-konsolidierte Unternehmen an. Diese werden durch das Konzerncontrolling und Beteiligungsmanagement entsprechend der jeweils zugeordneten Geschäftsbereichsstrategie gelenkt.

Mit Wirkung zum 18. Januar 2016 hat die AeroGround Berlin GmbH (AeroGround Berlin) die Acciona Airport Services, Berlin GmbH (Acciona) und die HSD Flughafen GmbH (HSD) erworben. Die Acciona hält eine Abfertigungslizenz für den Flughafen Berlin-Tegel. Diese Gesellschaft wurde rückwirkend zum 1. Januar 2016 auf die AeroGround Berlin verschmolzen.

Mit dem Erwerb der Immobilie München Airport Center (MAC-Gebäude) durch die FMG wurde der Leasingvertrag zwischen der MAC Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG i.L. (MAC KG) und der München Airport Center Betriebsgesellschaft MAC mbH i.L. (MAC GmbH) zum 31. Oktober 2016 beendet. Darüber hinaus endete der zwischen der FMG und der MAC GmbH geschlossene Geschäftsbesorgungsvertrag zur Verwaltung und Vermietung der Büro- und Gewerbeflächen des MAC-Gebäudes. Die in dem Leasing- und Geschäftsbesorgungsvertrag getroffenen Vereinbarungen über die Durchführung der Geschäftstätigkeit der MAC GmbH waren Grundlage für die Konsolidierung der MAC GmbH. Infolge der Beendigung dieser Verträge wurde die Gesellschaft zeitgleich entkonsolidiert.

- Geschäftsfeld
- Gesellschaft
- Bereich
- Stabsstelle



¹⁾ Die MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH ist mit 18,2% an der Radiologisches Diagnostikzentrum München Airport GmbH beteiligt.

²⁾ Die AeroGround Flughafen München GmbH ist mit 100% an der AeroGround Berlin GmbH beteiligt. Die AeroGround Berlin GmbH ist wiederum zu 100% an der HSD Flughafen GmbH beteiligt. (Stand 31. Dezember 2016)



Geschäftsfelder

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

Geschäftsfeld Aviation

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

In der gegenwärtigen Ausbaustufe betreibt der Flughafen München zwei Start- und Landebahnen mit einer maximalen Kapazität von 90 Flugbewegungen pro Stunde im Tagesbetrieb. Diese Kapazität ist über weite Strecken des Tages im Prinzip ausgeschöpft. Zwischen 22 und 6 Uhr ist der Flugbetrieb nur in stark eingeschränktem Umfang und nur mit besonders lärmarmem Fluggerät zulässig. Im Linien- und Charterverkehr dürfen nicht mehr als 28 planmäßige Flugbewegungen je Nacht stattfinden. Zusätzlich gibt es Erleichterungen für sogenannte Homebase-Airlines und verspätete Flüge. In der Zeit von 0 bis 5 Uhr sind Nachtluftpost- und Vermessungsflüge der Deutschen Flugsicherung zugelassen. Ausnahmen bilden zum Beispiel Not- und Hilfeleistungsflüge, Landungen aus Flugsicherheitsgründen sowie Flüge in begründeten Ausnahmefällen, die das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr als zuständige Behörde bewilligt.

Zwar bleibt das Bahnsystem der entscheidende Engpass, doch auch die Flughafenterminals müssen kontinuierlich der steigenden Nachfrage angepasst werden. Im Jahr 2016 wurde das Satellitengebäude des Terminals 2 mit einer zusätzlichen Kapazität von rund elf Millionen Passagieren in Betrieb genommen. Ferner wurden die Sicherheitskon-

trollen in Abflug/Ankunft C ausgebaut und die Planung für einen Umbau des Terminals 1 zur Schaffung von Kapazitäten für zusätzliche sechs Millionen Passagiere auf den Weg gebracht.

Durch seine zentrale Lage in Europa inmitten einer der wirtschaftlich erfolgreichsten Regionen ist der Flughafen München strategisch bestens positioniert. Die Flughafenregion zeichnet sich nicht nur durch eine überdurchschnittliche wirtschaftliche Entwicklung aus, sondern auch durch ein stetiges Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten. Auch deshalb ist der Flughafen München der deutsche Flughafen mit dem höchsten Anteil an Geschäftsreisenden – und damit für besonders werthaltige Linienverbindungen prädestiniert. Zugleich führen Bevölkerungswachstum und Wohlstandsmehrung auch zu verstärkter Nachfrage nach Privatreisen ab dem Flughafen München. In den Jahren 2015 und 2016 verbuchte München mehr Originärpassagiere (Passagiere ohne Umsteiger) als Frankfurt und alle anderen Flughäfen im deutschsprachigen Raum.

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa AG hat sich der Flughafen München zu einem bedeutenden internationalen Luftverkehrsdrehkreuz entwickelt. Gemeinschaftlich getragene Ausbaumaßnahmen wie das Terminal 2 und das Satellitengebäude sind Fundamente einer nachhaltigen Partnerschaft, die langfristiges Wachstum ermöglicht, den Standorten München und Bayern weltweite Anschlüsse sichert und die stetig wachsende Nachfrage nach Flugreisen mit einem hochwertigen Angebot befriedigt.

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

Im Geschäftsjahr 2014 hat der Flughafen München eine Entgeltrahmenvereinbarung mit einheitlichen Bestimmungen für alle Luftfahrtgesellschaften getroffen, welche die Entwicklung der Luftverkehrsentgelte bis 2020 festlegt und damit die Refinanzierung der Infrastruktur sicherstellt. Durchschnittlich steigen die Entgelte um rund 2% pro Jahr.

Luftverkehrsentgelte

ABB: 4

	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
Frachtementgelt	Anzahl der Verkehrseinheiten bei Start/Landung
Abstellentgelt	Höchstabfluggewicht (je angefangene 24 Stunden, ab vier Stunden)
Sicherheitsentgelt	Anzahl der Passagiere und/oder Verkehrseinheiten beim Start
Entgelt für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität (PRM-Entgelt)	Anzahl der Passagiere beim Start
Enteisungsentgelt	Anzahl der Passagiere und/oder Verkehrseinheiten beim Start
Entsorgungsentgelt	Anzahl der Passagiere beim Start

Geschäftsfeld Commercial Activities

Das Geschäftsfeld Commercial Activities ist für die Vermarktung der kommerziell nutzbaren Flächen des gesamten Flughafens München verantwortlich. Dies umfasst sowohl die strategische Planung des Branchenmix in Bezug auf Einzelhandels-, Service- und Gastronomieflächen als auch die Vermietung und Vergabe von Konzessionen an Dritte und Konzerngesellschaften.

Der Flughafen München verfügt über 19.625 Quadratmeter gastronomische Flächen und 24.595 Quadratmeter Einzelhandels- und Serviceflächen. Auf rund 65% der Gesamtfläche betreiben Tochtergesellschaften der FMG eigene Einzelhandels- oder Gastronomiebetriebe.

Auch das 5-Sterne-Hotel im Zentralbereich des Flughafens zählt zum Verantwortungsbereich von Commercial Activities. Es verfügt derzeit über 389 Zimmer und zehn Tagungsräume. Nach Fertigstellung eines Anbaus wird das Hotel ab dem Frühjahr 2017 über 551 Zimmer und 30 Tagungsräume verfügen.

Das Geschäftsfeld entwickelt und vermarktet auch nachfrageorientierte Parkraumkapazitäten. Derzeit stehen rund 36.000 Stellplätze zur Verfügung, davon rund 23.000 in Parkhäusern und -garagen sowie rund 13.000 auf befestigten und unbefestigten Parkplätzen.

Commercial Activities vermarktet ebenfalls die Werbeträger und Werbeflächen des Flughafens. Aufmerksamkeitsstarke Werbeflächen mit wenig Streuverlust und individuellen Inszenierungsmöglichkeiten kennzeichnen das Angebot als Nischenbereich der sogenannten Out-of-Home-Werbung am Flughafen München.

Nicht zuletzt zählt auch das Eventgeschäft zum Leistungsportfolio des Geschäftsfelds.

Geschäftsfeld Real Estate

Das Geschäftsfeld Real Estate entwickelt, betreibt und vermarktet alle Immobilien und Grundstücke des Flughafens München. Der Immobilienstandort ist in lagespezifische Areale aufgeteilt, die unter dem Begriff AirSite vermarktet werden.

Als attraktiver Immobilienstandort hat der Flughafen München viel zu bieten: ein attraktives Umfeld, eine gute Straßenverkehrsanbindung, sehr gute Parkmöglichkeiten und ein umfassendes Angebot an Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs. Die bestehende Schienenverkehrsanbindung wird sich durch die Ergänzung mit der Neufahrer Kurve deutlich verbessern.

Entsprechend den hohen Ansprüchen an das Gesamtareal wird aktuell ein städtebauliches Konzept mit einer hohen urbanen Ausstrahlung und Identität entwickelt, das die Grundlage für sehr gute Aufenthaltsqualität und erfolgreiches Business darstellt.

Geschäftsfeld Participations, Services & External Business

Participations

Die übrigen Gesellschaften des Konzerns runden das Geschäft des Flughafens ab. Die wesentlichen Tochtergesellschaften sind: [ABB: 5](#)

Services

Neben den Geschäftsbereichen und Tochtergesellschaften sind auch die Servicebereiche des Flughafens München am Außenumsatz beteiligt. Den bedeutendsten Beitrag leisten die folgenden Servicebereiche: [ABB: 6](#)

Internationales Geschäft

Auch außerhalb des Campus ist der Flughafen München im In- und Ausland geschäftlich aktiv. Expertenteams beraten weltweit bei der Inbetriebnahme und dem laufenden Betrieb von Flughäfen. Das internationale Geschäft befindet sich im Aufbau.

Darüber hinaus bewerben sich einzelne Geschäftsbereiche und Tochtergesellschaften bei Ausschreibungen anderer Flughafenbetreiber im In- und Ausland. Mit dem Erwerb der Acciona und der HSD hat der Flughafen München im Geschäftsjahr 2016 einen wichtigen Schritt zur Expansion außerhalb des Stammsitzes in München getan.

Aus den Aktivitäten im Geschäftsfeld Participations, Services & External Business resultieren insgesamt weniger als 5% vom Außenumsatz des Konzerns. Die wirtschaftliche Entwicklung dieses Geschäftsfelds wird daher nicht ausführlich erläutert.

Wesentliche Tochtergesellschaften

[ABB: 5](#)

AeroGround	Die Gesellschaften erbringen land- und luftseitige Abfertigungsleistungen für Airline-Kunden (darunter Bodenverkehrsdienste, Frachtabfertigung und Fluggastbetreuung) an den Standorten München sowie Berlin.
aerogate	Die Hauptleistungen der aerogate sind Passagierhandling, Operation Services mit Ramp Supervision, Ticketing sowie Lost & Found und Arrival Services. Zum Angebot zählen auch der Gepäckzustelldienst und Leistungen im Bereich der allgemeinen Luftfahrt.
Cargogate	Als reglementierter Beauftragter verrichtet die Gesellschaft Leistungen in Bezug auf den Umschlag von Luftfracht und die Abwicklung der damit verbundenen Zollformalitäten. Auf circa 20.000 Quadratmetern Hallenfläche erbringt das Unternehmen die Verbauung und die Lagerung der Luftfracht sowie deren dokumentarische Abfertigung. Darüber hinaus bietet Cargogate die Abfertigung aller gängigen Sondergüter wie Gefahr-, Kühl- und Wertgüter an.

Bedeutende Servicebereiche

[ABB: 6](#)

Technik	Der Servicebereich ist für den sicheren und wirtschaftlichen Betrieb der Flughafeninfrastruktur verantwortlich. Dazu zählen unter anderem die Energie- und Wärme-/Kälteversorgung, die Instandhaltung von Gebäuden und flughafenspezifischen Anlagen sowie das Fahrzeugmanagement für Serienfahrzeuge und Abfertigungsgeräte. Zudem ist dieser Bereich im Rahmen seines Energiemanagements maßgeblich an der Umsetzung der CO ₂ -Strategie des Flughafens München beteiligt.
IT	Die IT des Flughafens München stellt allen Mietern des Flughafens Telekommunikations- und Netzwerkdienste bereit.



Steuerungssystem und Wertemanagement Kennzahlensystem sichert nachhaltiges Wirtschaften

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

Ergebnis vor Steuern (EBT)

Seit dem Geschäftsjahr 2016 werden die Ergebnisziele der Führungskräfte auf Basis des Ergebnisses vor Steuern (EBT) formuliert.

Das EBT ist die Ausgangsgröße zur Bestimmung der Ertragskraft. Es handelt sich um das Konzernergebnis vor Ertragsteuern, ermittelt unter Anwendung der **Internationalen Rechnungslegungsstandards** in ihrer durch die Europäische Kommission in europäisches Recht übernommenen Fassung.

CO₂-Einsparungen

Für die Reduzierung von Treibhausgasemissionen, Ressourcenschonung, Energieeinsatz und -effizienz stehen die CO₂-Einsparungen. Der Flughafen München hat sich das Ziel gesetzt, bezogen auf das Basisjahr 2015 CO₂-neutral zu wachsen. Dabei gehen neben den durch Energieerzeugung

und -verbrauch vom Flughafen München selbst verursachten Emissionen (Scope 1) und den Emissionen aus der zugekauften Energie (Scope 2) auch die Emissionen aus dem Energiebedarf von Gebäuden, Anlagen und Fahrzeugen von unabhängigen dritten Unternehmen am Flughafen (Scope 3a) in die Betrachtung ein.

Airport Service Quality (ASQ) Overall Index

Der ASQ Overall Index ist die weltweit anerkannte Benchmark-Größe zur Bestimmung der Qualität des Produkt- und Serviceangebots an Flughäfen. Der Wert wird nicht von den Flughäfen selbst ermittelt, sondern vom führenden internationalen Dachverband der Flughafenbetreiber – dem Airports Council International (ACI). Der Verband lässt an insgesamt über 280 Flughäfen in mehr als 50 Ländern über das ganze Jahr hinweg Zufriedenheitsumfragen unter Passagieren durchführen. Am Jahresende ergibt sich für jeden teilnehmenden Flughafen ein Gesamtwert, der sogenannte ASQ Overall Index.

Mitarbeiterbindungsindex

Zur Bestimmung der Mitarbeiterzufriedenheit befragt der Flughafen München alle drei Jahre alle Mitarbeiter des Konzerns. Als Mitarbeiterbindungsindex wird der prozentuale Anteil der Mitarbeiter an der Gesamtbelegschaft bezeichnet, der in der Mitarbeiterbefragung angibt, an das Unternehmen gebunden zu sein. Die letzte Befragung fand im Jahr 2013 statt.

Der Gesamtprozess der Mitarbeiterbefragung ist auf drei Jahre ausgelegt. Im ersten Jahr wird die Mitarbeiterbefragung vorbereitet und durchgeführt, und die Ergebnisse werden kommuniziert. Im zweiten Jahr werden die Ergebnisse ausgewertet und Verbesserungsmaßnahmen abgeleitet. Das dritte Jahr gibt dem Unternehmen den zeitlichen Raum, die abgeleiteten Maßnahmen umzusetzen und zu etablieren.

Innovations- und Ideenmanagement

Als Dienstleister betreibt der Flughafen München keine Forschung und Entwicklung im klassischen Sinn. Jedoch soll durch Innovations- und Ideenmanagement die Qualität der Produkte und Services des Flughafens weiterentwickelt werden.

Dazu nutzt der Flughafen verstärkt das Potenzial der eigenen Mitarbeiter. Seit Start des neuen Open-Innovation- und Ideenmanagement-Systems »InnovationPilot« im April 2016 wurden im betrieblichen Vorschlagswesen 862 Ideen eingereicht und davon bereits 40 implementiert. 37 Ideen waren zum Jahresende noch in der Umsetzung. Der Fokus liegt dabei verstärkt auf Ideen mit wirtschaftlichem Nutzen. Zusätzlich wurden in internen Open-Innovation-Kampagnen, also Kampagnen im Auftrag eines Bereichs, 43 Ideen eingereicht, diskutiert und weiterentwickelt.

Mit der Einführung einer externen Crowdsourcing-Plattform im Jahr 2016 greift der Flughafen München auch Ideen von Endkunden und Passagieren auf. Über diese Plattform wurden im vergangenen Geschäftsjahr bereits 156 Ideen generiert, diskutiert und bewertet. Die besten Ideen sollen 2017 umgesetzt werden.

Das Innovationsmanagement des Flughafens München zielt in erster Linie auf die Einführung neuer Produkte und Prozesse zur Steigerung der Kundenzufriedenheit, des Kundenerlebnisses sowie des Umsatzes ab. In Pilotprojekten wird die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Innovationen überprüft und anschließend über die Fortführung und Umsetzung entschieden. Dabei setzt der Flughafen München nicht nur auf die Kompetenz innerhalb des Konzerns, sondern vermehrt auch auf Start-ups und etablierte Firmen in der Region.

→ Glossar

Wirtschaftsbericht

Wirtschaftliches Umfeld

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

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

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

Das Wachstum der Weltwirtschaft ist 2016 erneut hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Aktuelle Hochrechnungen gehen von einer Zunahme des weltweiten realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) zwischen 2,3% [Weltbank, Global Economic Prospects, Januar 2017] und 3,1% [Internationaler Währungsfonds, World Economic Outlook, Januar 2017] aus. Diese Werte fielen um bis zu 0,6 Prozentpunkte niedriger aus als die am Jahresanfang veröffentlichten Forecasts. Die insgesamt schwache Expansion der Weltwirtschaft hat sich im zweiten Halbjahr 2016 allerdings leicht beschleunigt.

Ursache für das im Vergleich zu früheren Jahren verhaltene Wachstum ist, dass die aufstrebenden Schwellenländer die Entwicklung weniger vorantreiben als noch vor einigen Jahren. So liegen beispielsweise für China aktuelle Hochrechnungen für das Jahr 2016 bei 6,7%, was im Vergleich zu den zweistelligen Wachstumsraten früherer Jahre einen deutlichen Rückgang bedeutet. Darüber hinaus belasten Krisenländer, wie Russland und Brasilien, mit einem Rückgang des

BIP um 0,6% beziehungsweise 3,5% aktuell das globale Wirtschaftswachstum. In beiden Ländern zeichnete sich jedoch im zweiten Halbjahr 2016 aufgrund moderat steigender Rohstoff- und Erdölpreise eine Entschärfung der rezessiven Tendenzen ab.

In den Industrienationen setzte sich die positive Entwicklung des Vorjahres im Wesentlichen fort. So ergab sich in den USA, nach einer relativ mäßigen Entwicklung im ersten Halbjahr, im dritten Quartal eine starke Expansion der Wirtschaftsleistung (+0,8%), die hauptsächlich durch höhere Lagerinvestitionen, Exportwachstum und einen weiterhin starken privaten Konsum bedingt war. Großbritannien blieb 2016 trotz des Brexit-Votums weiterhin auf Wachstumskurs (+2,0%). Die befürchteten negativen Folgen stellten sich bisher nicht ein. In Japan hat die Regierung, unter anderem durch ein Anfang des Jahres aufgesetztes Konjunkturprogramm, die wirtschaftliche Entwicklung gestützt, sodass das Bruttoinlandsprodukt insgesamt um 0,9% gesteigert werden konnte. ABB: 7

Wirtschaftswachstum ausgewählter Zielländer weltweit

ABB: 7



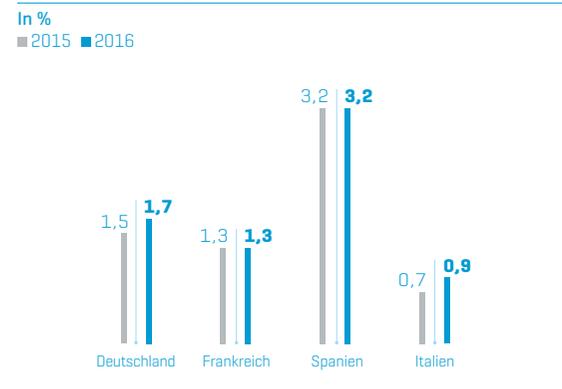
Wachstum BIP 2015 und 2016
Quelle: IWF, World Economic Outlook, Januar 2017

Die Erholung in der Eurozone setzte sich im Geschäftsjahr fort. Die aktuelle Hochrechnung des Internationalen Währungsfonds geht für 2016 von einem Wachstum von 1,7% aus [IWF, World Economic Outlook, Januar 2017]. Das Wachstum wird dabei wesentlich durch den privaten und öffentlichen Konsum getragen, während die Investitionstätigkeit zuletzt nur unwesentlich zunahm. Vom Außenhandel gingen nur geringe Wachstumsimpulse aus. Die immer noch außergewöhnlich expansive Geldpolitik der Europäischen Zentralbank trägt weiterhin wesentlich zum Aufschwung im Euroraum bei. Die wirtschaftliche Lage in den südeuropäischen Staaten hat sich gefestigt. ABB: 8

Das Bruttoinlandsprodukt der Bundesrepublik Deutschland ist 2016 mit 1,7% ähnlich stark gewachsen wie im Vorjahr. Wachstumstreiber sind dabei der private Konsum und die öffentlichen Ausgaben sowie die überdurchschnittlich hohen Bauinvestitionen. Die positive Entwicklung der Konsumausgaben und öffentlichen Ausgaben kann auf die günstige Lage am Arbeitsmarkt (Arbeitslosenquote von 6,1%), die niedrige

Wirtschaftswachstum ausgewählter Zielländer europaweit

ABB: 8



Wachstum BIP 2015 und 2016
Quelle: IMF, World Economic Outlook, Januar 2017



Inflation [0,5 %] und die starke Zuwanderung der letzten Jahre zurückgeführt werden. Zudem treibt das derzeit außerordentlich niedrige Zinsniveau den privaten Konsum und insbesondere die Bauinvestitionen an. Der private Konsum verzeichnete 2016 ähnlich wie im Vorjahr eine Steigerungsrate von rund 2 %. Bauinvestitionen und öffentliche Ausgaben legten um knapp 3 % beziehungsweise rund 4 % zu. Im Gegensatz dazu haben die Exporte mit einem Wachstum von lediglich 2,5 % nur unwesentlich zum Wirtschaftswachstum in Deutschland beigetragen.

Der Ölpreis hat nach dem starken Rückgang der letzten Jahre im Januar 2016 mit unter 30 US-Dollar je Barrel (Marke Brent) seinen Tiefpunkt erreicht und bewegte sich ab dem Frühjahr stabil um etwa 45 US-Dollar. Nach der Ankündigung der OPEC, die Ölfördermenge drosseln zu wollen, kam es im vierten Quartal 2016 zu einer Erhöhung des Erdölpreises, sodass dieser Mitte Dezember 2016 die Marke von 57 US-Dollar je Barrel erreichte.

Wirtschaftliches Umfeld Luftverkehr (Aviation)

Nach Analysen der International Air Transport Association [IATA: Air Passenger Market Analysis – Dezember 2016; Air Freight Market Analysis – Dezember 2016] wuchs der weltweite Luftverkehr nach Passagierkilometern um 6,3 %. Der wichtige Konjunkturindikator Luftfracht legte um 3,8 % [Frachttonnenkilometer] zu. Treiber sind die aufstrebenden Regionen in Asien und am Golf, aber auch Europa, das beim Passagierwachstum an dritter und bei der Frachtentwicklung sogar an erster Stelle lag.

Auch die in der **Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)** organisierten Flughäfen erzielten im Jahresdurchschnitt 2016 positive Wachstumsraten: Das Passagieraufkommen stieg um 3,3 %, die Flugbewegungen legten um 1,7 % zu und der Cargo-Umschlag [Summe aus Luftpost und Fracht] lag mit 3,5 % im Plus.

Der Flughafen München verzeichnete im Jahr 2016 eine bessere Entwicklung der Bewegungen und des Cargo-Umschlags als die anderen deutschen Verkehrsflughäfen. Die prozentuale Veränderung des Passagieraufkommens lag nur leicht unter dem deutschen Schnitt. Im Kreis der zehn größten Flughäfen Europas entwickelte sich das Passagieraufkommen in München 2016 unterdurchschnittlich. Während Amsterdam, Barcelona, Madrid und London-Gatwick wegen neuer Strecken der Low-Cost-Carrier Ryanair, easyJet, Vueling und Norwegian deutlich positive Veränderungsraten erzielten, war die Entwicklung der Schwergewichte Frankfurt und Istanbul-Atatürk rückläufig und an den größten europäischen Flughäfen London-Heathrow und Paris-Charles de Gaulle nur verhalten positiv. München verlor 2016 zwei Rangstufen und lag hinter Barcelona und London-Gatwick an neunter Stelle in Europa.

Kapazitätsengpässe, Streiks und fehlende beziehungsweise unzureichende Verkehrsrechte zwischen Staaten hemmen die Entwicklung des Flughafens München. Mit der Eröffnung des Satellitengebäudes für das Terminal 2 im April 2016 wurde eine wichtige Voraussetzung für weiteres marktgerechtes Wachstum geschaffen. Allerdings stößt das Terminal 1 deutlich an seine Grenzen. In einem ersten Schritt wurde im vergangenen Jahr die Kapazität der Sicherheitskontrollstellen in Abflug/Ankunft C vergrößert. Die weitere Ausbauplanung ist auf den Weg gebracht, die Fertigstellung ist jedoch nicht vor 2022 zu erwarten.

Stark limitierend wirkt am Standort München nach wie vor der Engpass im Bahnsystem. Der für die Vergabe der Zeitfenster für Starts und Landungen (Slots) zuständige Flughafenkoordinator bestätigt regelmäßig, dass die an den Flughafen München herangetragene Nachfrage nach Flügen nicht mehr realisiert werden kann.

Daneben wirkten sich die Unsicherheit bezüglich des immer noch nicht veröffentlichten Luftverkehrskonzepts der Bundesregierung und die wettbewerbsverzerrende Luftverkehrssteuer negativ auf die Entwicklung des Standorts Deutschland aus. Der Umstand, dass die Lufthansa Teile

ihrer Tochter Eurowings in Österreich firmieren lässt, zeigt beispielhaft auf, wie der Luftverkehrsstandort Deutschland ins Hintertreffen gerät.

Wirtschaftliches Umfeld Commercial Activities

Dank der guten Konjunktur haben die deutschen Einzelhändler auch 2016 ein deutliches Umsatzplus eingefahren. Sie hatten 2,4 bis 2,6 % mehr Einnahmen in der Kasse als im Jahr zuvor, wie das Statistische Bundesamt auf Basis von Daten für die ersten elf Monate schätzte. Klammert man Preissteigerungen aus, lag das Plus bei 1,8 bis 2,1 %, nach rund 2,6 % im Vorjahr.

Ausnehmend hohe Zuwächse um 5,9 % erreichte erneut der Handel mit Kosmetik. Die Umsätze der Modebranche stagnierten [-0,9 %]. Der Einzelhandel mit Uhren und Schmuck verzeichnete hingegen deutliche Einbußen im Vergleich zum Vorjahr [-4,7 %].

Der Handelsverband Deutschland [HDE] sieht den Handel auf gutem Kurs. Denn die positive Lage am Arbeitsmarkt und steigende Löhne sorgen momentan für Kauflaune.

Das deutsche Gastgewerbe schloss das Geschäftsjahr 2016 mit einem geringen Realwachstum von rund 0,9 % im Vergleich zum Vorjahr ab. Die preisbereinigten Umsatzerlöse der speisengeprägten Gastronomie stagnierten auf dem Vorjahresniveau, die getränkegeprägte Gastronomie verzeichnete einen leichten Rückgang um 1 %.

Die wirtschaftliche Erholung der Geschäftslage des deutschen Hotelgewerbes hat sich auch im Geschäftsjahr 2016 deutlich fortgesetzt. Nach einem Umsatzwachstum von 2,1 % im Vorjahr konnte 2016 ein Realwachstum von 1,8 % erzielt werden. Die Zahl der Übernachtungen stieg um 2,8 % (2015: 3,4 %), die durchschnittliche Auslastung legte um 1,6 Prozentpunkte auf 61,8 % zu.

Im Vergleich zum Vorjahr steigerten die werbetreibenden Unternehmen ihre Gesamtinvestitionen. Der Marktanteil im Bereich Out of Home, dem auch die Werbung an Flughäfen

zuzuordnen ist, nahm 2016 weiter zu. Akteure wie das Digital Media Institute [DMI], bei dem auch der Flughafen München Mitglied ist, widmen sich parallel dazu der Aufgabe, diese Art der Werbung für Mediaagenturen einfacher buchbar und die Wirkungsnachweise für Werbetreibende belastbarer zu machen.

Verschiebungen im Modal Split, der das Reiseverhalten im Quellaufkommen widerspiegelt, sowie die Entwicklungen im Besucheraufkommen hatten unterschiedliche Auswirkungen auf das Geschäftsfeld Parken. Vom erhöhten Passagieraufkommen, insbesondere den darin enthaltenen Besuchern, profitierte das Mietwagengeschäft, wohingegen Verlagerungseffekte auf andere Anreisemittel, insbesondere auf die S-Bahn, zu unterproportionalen Zuwächsen führten.

Wirtschaftliches Umfeld Immobilienvermarktung (Real Estate)

Der Großraum München ist weiterhin ein attraktiver Markt für Büroimmobilien. Dem Marktbericht der Colliers International Deutschland Holding GmbH zufolge besteht weiterhin eine hohe Nachfrage nach Büroflächen in München. So konnte der Flächenumfang im Vergleich zum Vorjahr um 3,0% auf insgesamt 780.300 Quadratmeter gesteigert werden.

Ebenso positiv entwickelte sich die Leerstandsrate, die im Vergleich zum Vorjahr um einen Prozentpunkt auf 3,0% sank. Zum Geschäftsjahresende standen mit 688.200 Quadratmetern rund 185.000 Quadratmeter weniger für die kurzfristige Anmietung zur Verfügung als im Jahr zuvor.

Die Durchschnittsmiete im Stadtgebiet München ist um rund 2,0% auf 17,70 Euro/m² gestiegen. Die Spitzenmiete legte sogar um 5,0% auf 35,00 Euro/m² zu.

Während Mieter immer größere Schwierigkeiten haben, geeignete Flächen zu finden, und daher bei der Lage oder Ausstattung Kompromisse eingehen müssen, setzen Vermieter vielerorts höhere Mietpreise oder geringere Incentives durch. Der Branchenbericht geht von einer stabilen

konjunkturellen Lage sowie einem anhaltenden Expansionskurs für Münchner Unternehmen aus. Dementsprechend wird für 2017 ein überdurchschnittlicher Wert erwartet, der die Gesamtsumme der verkauften Bürofläche von 700.000 Quadratmetern übertrifft.

Geschäftsverlauf

- Eröffnung Satellitengebäude
- Erwerb Acciona
- Verkauf von Grundstücken
- Passagierrekord und Zunahme der Flugbewegungen
- Einzelhandel – im Angesicht großer Herausforderungen
- Gastronomie – auf Erfolgskurs
- Hotel – hohes Niveau erneut bestätigt
- Parken – Nachfrage wächst mit Passagieraufkommen
- Werbung – Anstieg durch Eröffnung Satellitengebäude
- Real Estate – Stagnation auf hohem Niveau

Wichtige Ereignisse im abgelaufenen Geschäftsjahr

Am 26. April 2016 wurde das Satellitengebäude als Erweiterung des bestehenden Terminals 2 ohne eigene landseitige Anbindung in Betrieb genommen. Das Satellitengebäude erweitert die Abfertigungskapazität im Terminal 2 um 27 Fluggastbrücken und elf Millionen Passagiere pro Jahr und garantiert so langfristige Wachstumsmöglichkeiten. Es ist über ein automatisches Personentransportsystem an das Terminal 2 angebunden.

In Bezug auf die Expansion des Geschäfts außerhalb des Flughafen-Campus war im Geschäftsjahr 2016 der Erwerb der Acciona und der HSD ein wichtiges Ereignis. Die Acciona hält eine Abfertigungslizenz für den Flughafen Berlin-Tegel. Die HSD ist als Abfertigungsdienstleister für die Acciona tätig. Die Acciona wurde rückwirkend zum 1. Januar 2016 auf die AeroGround Berlin verschmolzen. Die AeroGround Berlin hält damit Abfertigungslizenzen für den Flughafen Berlin-Schönefeld und den Flughafen Berlin-Tegel und erbringt die Bodenabfertigungsdienste an beiden Standorten unter punktuelltem Einbezug ihres Tochterunternehmens HSD.

Der Flughafen München hält zum 31. Dezember 2016 Grundstücke außerhalb des Campus, die aufgrund ihrer »unbestimmten Nutzung« mit einem Buchwert von TEUR 13.343 als »Investment Property« beziehungsweise als »Asset Held for Sale« ausgewiesen werden. Die Grundstücke wurden zum wesentlichen Teil im Hinblick auf eine dritte Start- und Landebahn oder als Tauschgrundstück für zukünftige Grundstückskäufe erworben. Im Geschäftsjahr 2016 hat der Flughafen München hiervon Grundstücke mit einem Buchwert von TEUR 1.692 veräußert. Dadurch wurde ein Gewinn in Höhe von TEUR 27.264 erzielt, der unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen wurde.

Weitere Ereignisse, die sich wesentlich auf die Geschäftsentwicklung des Flughafens München ausgewirkt haben oder sich auswirken werden, haben im Geschäftsjahr nicht stattgefunden.

Geschäftsverlauf Aviation ABB: 9

Im Geschäftsjahr 2016 erzielte der Flughafen München mit 42,3 Millionen Passagieren (+3,1%) einen neuen Passagierrekord, der das weiterhin ungebrochene Nachfragewachstum in München eindrucksvoll bestätigt.

Verkehrszahlen Flughafen München ABB: 9

	Zu-/Abnahme			
	2016	2015	Absolut	Relativ
Flugbewegungen	394.430	379.911	14.519	3,8 %
Passagiere in Millionen	42,3	41,0	1,3	3,1 %
Cargo-Umschlag in Tonnen	375.121	336.162	18.755	5,3 %

Die Zahl der Flugbewegungen wuchs deutlich und überproportional um 3,8% auf 394.430. Wichtige Treiber waren dabei die Transavia Airlines, aber auch die Lufthansa-Partner bmi regional und Swiss. Allerdings unterlagen sowohl die Flugbewegungs- als auch die Passagierzahlen im Jahr 2016 gravierenden Streikeinflüssen. Insgesamt wurden knapp 3.000 Flüge annulliert, rund 330.000 Passagiere waren vom Streik betroffen. ABB 10



Flugzeugbewegungen am Flughafen München

ABB: 10

In Tausend



Die Zahl der angebotenen Sitzplätze stieg auf 153 Sitze pro Flug. Die durchschnittliche Auslastung ging um 1,5 % leicht auf 75,1 % zurück; dies entspricht durchschnittlich 115 Passagieren pro Flug. Durch neue Low-Cost-Verbindungen stieg das Angebot deutlich. Das zusätzliche Sitzplatzangebot konnte jedoch noch nicht vollends am Markt abgesetzt werden.

Sowohl Originär- als auch Umsteigeverkehr waren wichtige Treiber der Verkehrsentwicklung. München hat inzwischen mit 27,1 Millionen Fluggästen mehr Originärpassagiere (Passagiere, die nicht umsteigen) als der Flughafen Frankfurt oder alle anderen Flughäfen im deutschsprachigen Raum. Der Umsteigeranteil von rund 36 % blieb unverändert zum Vorjahr.

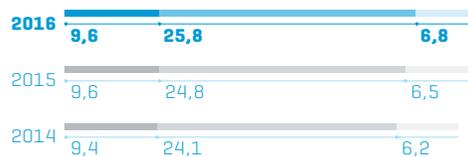
Die Nachfrage nach innerdeutschen Flügen blieb stabil bei 9,6 Millionen Passagieren. Dies bedeutete ein leichtes Plus von etwa 43.000 Passagieren (+0,5 %). Die innerdeutschen Bewegungen stiegen um 2,2 % beziehungsweise rund 2.000 auf circa 89.000 Starts und Landungen. Der kontinentale Verkehr verzeichnete deutliche Zuwächse: Die Flugbewegungen stiegen auf rund 254.000, was einem Plus von 10.000 Flügen beziehungsweise 4,3 % entspricht. Auch wurde im Vergleich zum Vorjahr eine knappe Million mehr Passagiere (25,8 Millionen Passagiere) befördert. Dies entspricht einem Anstieg von 3,8 %.

Passagierentwicklung am Flughafen München

ABB: 11

In Millionen

■ National ■ Kontinental ■ Interkontinental



Relativ am stärksten wuchs allerdings der Langstreckenverkehr. Interkontinental waren 6,8 Millionen Passagiere unterwegs, 320.000 mehr als im Vorjahr (+5,0 %). Auch die Langstreckenbewegungen erhöhten sich um 5,5 % (1.600 Flüge mehr). Insgesamt gab es 2016 am Flughafen München über 31.000 Langstreckenflüge. ABB: 11

Auch 2016 war die Luftfracht, gemessen an den Zuwachsraten, das erfolgreichste Verkehrssegment. Mit einem Anstieg um 18.386 Tonnen auf 355.950 Tonnen beziehungsweise 5,4 % konnte ein neues Rekordergebnis erzielt werden.

Mit einem Anteil von über 80 % ist die auf Passagiermaschinen zugeladene Frachtmenge, die sogenannte Beiladefracht, das wichtigste Verkehrssegment. Die aufgrund von Frequenzerhöhungen und neuen Verbindungen zusätzlich angebotenen Ladekapazitäten stießen auf entsprechende Nachfrage, sodass eine Steigerung um 4,1 % beziehungsweise 10.722 Tonnen auf nun 272.441 Tonnen gegenüber dem Vorjahr erzielt werden konnte. Zusätzlich angebotene Frachtkapazitäten durch Neuaufnahmen oder Frequenzerhöhungen und höhere Ladewerte bei bestehenden Verbindungen sorgten für das höchste Nur-Fracht-Ergebnis, das je für den Flughafen München registriert wurde. Das Aufkommen in diesem Segment stieg um 11,5 % beziehungsweise 6.388 Tonnen auf 62.056 Tonnen.

Luftfracht und Luftpost (inklusive Transit) am Flughafen München¹⁾

ABB: 12

In Tonnen



¹⁾Gemäß Definition ADV

Die Menge der per Flugzeug beförderten Luftpost übertraf mit 19.171 Tonnen das Vorjahresniveau um 2,0 %. Insgesamt ist der Cargo-Umschlag (Summe aus Luftfracht und Luftpost inklusive Transit) um 5,3 % auf 375.121 Tonnen gestiegen. ABB: 12

Im Vergleich mit den Verkehrsergebnissen der in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) vertretenen Flughäfen entwickelte sich München bei den Flugbewegungen und beim Cargo-Aufkommen überdurchschnittlich. Trotz des Passagierrekords lag das Passagierwachstum leicht unter dem ADV-Durchschnitt. ABB: 13

Trotz erfreulicher Zuwächse büßte München im europäischen Vergleich im Ranking der verkehrsstärksten Flughäfen nach Passagieren zwei Plätze ein und lag 2016 auf Rang 9. Bei den Flugbewegungen konnte Rang 7 behauptet werden (Airports Council International, Stand: Januar 2017).

Verkehrszahlen 2016 im Vergleich

ABB: 13

In %	ADV	München
Bewegungen (gesamter Verkehr)	1,7	3,8
Passagiere (gewerblicher Verkehr)	3,3	3,1
Cargo (Luftfracht und Luftpost)	3,5	5,3

Geschäftsverlauf Commercial Activities

Der Geschäftsverlauf im Geschäftsfeld Commercial Activities war im vergangenen Geschäftsjahr unter anderem durch das im April 2016 eröffnete Satellitengebäude geprägt. Dort entstanden zusätzlich 7.000 Quadratmeter kommerziell nutzbare Flächen für Einzelhandel, Service und Gastronomie. Auf etwa 70% der Gesamtfläche betreiben Konzerngesellschaften des Flughafens München eigene Einzelhandels- oder Gastronomiebetriebe.

Wie schon im Vorjahr konnte der Einzelhandel des Flughafens München auch 2016 nicht an die guten Zahlen vergangener Geschäftsperioden anknüpfen. Das Geschäftsjahr endete insgesamt mit stagnierenden Umsätzen. Trotz des gestiegenen Passagieraufkommens entwickelte sich der Umsatz je Fluggast unterproportional. Erhebliche Einbußen mussten im Geschäft mit den kaufkräftigen russischen und chinesischen Passagieren hingenommen werden. Die Anzahl der am Flughafen München im Russlandverkehr registrierten Passagiere lag 2016 zwar über dem Vorjahr, jedoch machten sich die Handelssanktionen beziehungsweise neue Einfuhrbeschränkungen sowie deutliche Wechselkursverluste im Konsumverhalten negativ bemerkbar. Bei leicht rückläufiger Entwicklung des chinesischen Passagieraufkommens wirkten die neuen Einfuhrbeschränkungen zusätzlich konsumdämpfend. Dementsprechend konnten die erzielten Durchschnittsbons der russischen und chinesischen Kundengruppe nicht das Vorjahresniveau erreichen.

Bedingt durch den Brexit verlor das britische Pfund deutlich an Wert, was sich unmittelbar auf die Kaufkraft auswirkte.

Auch das Geschäft mit Urlaubsreisenden in die Türkei stellte sich als schwierig heraus, da die Passagierzahlen aufgrund der anhaltenden Terrorgefahr deutlich zurückgingen.

Die Umsatzentwicklung des Einzelhandels am Flughafen München stellte sich im Vergleich der Terminals unterschiedlich dar. Im Terminal 2 hat sich der Umsatz, trotz der unterjährigen Eröffnung des Satellitengebäudes und der damit verbundenen Herausforderungen, im Vergleich zum Vorjahr stabil entwickelt. Anders zeigte sich das Bild im Terminal 1 mit einem Umsatz unter dem Vorjahresniveau.

Im Umfeld steigender Passagierzahlen blicken die Restaurants und Bars am Flughafen München auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2016 zurück. Trotz der Herausforderung, weitere sechs Gastronomie-Einheiten im neu eröffneten Satellitenterminal in Betrieb zu nehmen, konnten die Gastronomieumsätze absolut wie auch je Passagier überproportional zum Vorjahr gesteigert werden. Obgleich Terminal 1 und Terminal 2 einschließlich Satellit insgesamt ein Wachstumsplus aufwiesen, fiel der Umsatz je Passagier im Terminal 1 etwas zurück. Dies ist unter anderem der Tatsache geschuldet, dass die Bars im Sicherheitsbereich des Terminals 1 bei hohen Peak-Frequenzen und gleichzeitiger Abfertigung von Großraumflugzeugen an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen.

Auch im zweiten Jahr nach dem Betreiberwechsel konnte das 5-Sterne-Hotel den Umsatz im Vergleich zum Vorjahr deutlich steigern. Des Weiteren wurde das Hotel 2016 als »Best Airport Hotel Europe« ausgezeichnet. Für das Frühjahr 2017 ist die Inbetriebnahme des Anbaus mit größerem Konferenzbereich geplant.

Vom Wachstum der Passagierzahlen im Originäraufkommen profitierte die Parkraumbewirtschaftung nur unterproportional. Trotz geringfügig zugenommener Parkvorgängen konnte der Umsatz bei geändertem Parkverhalten und weiterentwickelten Produktkategorien insgesamt erneut gesteigert werden.

Die zunehmende Erholung in der Werbebranche machte sich am Flughafen München noch nicht bemerkbar. Die Steigerung des Umsatzes ist im Wesentlichen auf die Ausweitung des Angebots im Satellitengebäude zurückzuführen.

Geschäftsverlauf Real Estate

Das Immobiliengeschäft des Flughafens München stagniert auf hohem Niveau. Im Geschäftsjahr 2016 kamen keine neuen wesentlichen erlösbringenden Objekte hinzu. Vornehmlich aufgrund der angespannten Wettbewerbssituation der Airlines waren bei den Bestandsimmobilien keine Mieterlössteigerungen über die Indexierung hinaus möglich.

Der Anstieg der Flugbewegungen wirkte sich auch im Geschäftsfeld Real Estate positiv aus. Unter anderem konnten die Durchsatzentgelte für die Nutzung der Anlagen der Flugbetriebsstoffversorgung und die Mieteinnahmen von Hangarflächen für Luftfahrzeuge gesteigert werden.

Im Zusammenhang mit der Eröffnung des Satellitengebäudes konnte 2016 die Erweiterung der Feuerwache Nord in Betrieb genommen werden.

Als eine der großen Sonderinstandhaltungsmaßnahmen am Flughafen ist die zum Jahresende fertiggestellte Komplettanierung der Fußgänger-Glasröhre von der Verwaltung über die Autobahn und S-Bahn in Richtung Frachtbereich zu nennen. Hier galt es, in enger Abstimmung mit Bahn und Autobahndirektion nötige Sperrungen abzusprechen und zeitweise Schienenersatzverkehre einzurichten.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

- Flughafen baut Liquiditätsreserven ab
- Rücklagenbildung trotz Rückzahlung von Darlehen
- Operativer Cashflow ist Grundlage der hervorragenden Liquidität
- Eröffnung des Satellitengebäudes
- Ergebnis nach Steuern erneut gestiegen

Vermögens- und Finanzlage ABB: 14

Der Anstieg der langfristigen Aktiva ist auf den Bau des Satellitengebäudes sowie der Energiezentrale Ost zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr 2016 reduzierten sich beim Flughafen München die Liquiditätsreserven aufgrund der Rückzahlung des Konsortialdarlehens von TEUR 212.000 auf TEUR 12.000. Die Barmittel werden bei einer Vielzahl von Banken als Termingeldanlagen und Geldmarktgeschäfte mit einer Laufzeit von unter einem Jahr gehalten. Sie sind in den kurzfristigen Aktiva enthalten.

Vom Konzernjahresüberschuss des Vorjahres (TEUR 143.333) hat die Gesellschaft TEUR 30.000 an die Gesellschafter ausgeschüttet. Der verbleibende Betrag wurde im Geschäftsjahr 2016 thesauriert.

Die Veränderungen der übrigen Passiva sind im Wesentlichen dem Finanzierungsbereich zuzuordnen. Der Rückgang der übrigen kurzfristigen Passiva ist hauptsächlich auf die Rückzahlung des Konsortialdarlehens in Höhe von TEUR 400.000 zurückzuführen. Die übrigen langfristigen Passiva erhöhten sich wegen der Aufnahme von endfälligen Schuldscheindarlehen über einen Gesamtbetrag von TEUR 200.000, die zur Refinanzierung der fälligen Konsortialdarlehen verwendet wurden.

Vermögenslage

ABB: 14

TEUR	31.12.2016	31.12.2015	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Langfristige Aktiva	5.100.966	5.068.932	32.034	0,6
Kurzfristige Aktiva ¹⁾	142.895	335.476	-192.581	-57,4
davon Finanzmittelfonds	6.034	5.323	711	13,4
Aktiva	5.243.861	5.404.408	-160.547	-3,0
Eigenkapital	1.942.907	1.813.009	129.898	7,2
Übrige langfristige Passiva ²⁾	2.444.537	2.309.976	134.561	5,8
Übrige kurzfristige Passiva	856.417	1.281.423	-425.006	-33,2
Passiva	5.243.861	5.404.408	-160.547	-3,0

¹⁾ Einschließlich Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht

²⁾ Einschließlich Finanzschulden aus Personengesellschaften

Kapitalstruktur ABB: 15

Die Eigenkapitalquote hat sich vor allem aufgrund der Theasaurierung des Vorjahresergebnisses und des Rückgangs der Darlehen sowie der gezogenen Kreditlinien verbessert.

Kapitalstruktur

ABB: 15

TEUR	31.12.2016	31.12.2015	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Gezeichnetes Kapital	306.776	306.776	0	0,0
Rücklagen	150.993	127.546	23.447	18,4
Übriges Eigenkapital	1.485.125	1.383.556	101.569	7,3
davon Jahresüberschuss	146.736	145.690	1.046	0,7
Minderheiten	13	-4.869	4.882	>-100,0
davon Jahresüberschuss	4.895	-2.357	7.252	>-100,0
Eigenkapital	1.942.907	1.813.009	129.898	7,2
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	293.561	277.088	16.473	5,9
Gesellschafterdarlehen	491.913	491.913	0	0,0
Darlehen mit fester Zinsbindung	704.843	604.822	100.021	16,5
Darlehen mit variabler Zinsbindung	847.300	1.290.879	-443.579	-34,4
Darlehen	1.552.143	1.895.701	-343.558	-18,1
Derivate	70.293	84.194	-13.901	-16,5
Sonstige Schulden	893.044	842.503	50.541	6,0
Fremdkapital	3.300.954	3.591.399	-290.445	-8,1
Eigenkapitalquote	37 %	34 %	-	-

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten des Flughafens München können der nachfolgenden Übersicht entnommen werden: ABB: 16

Konditionen langfristiger Darlehen

ABB: 16

Finanzierungsart	Währung	Zinsbindung	Restschuld TEUR	Zinssatz in %	
				von	bis
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	EUR	ergebnisabhängig	293.561	-	-
Gesellschafterdarlehen	EUR	variabel/ergebnisabhängig	491.913	Basiszins zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	variabel	847.300	3M-EURIBOR zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	fest	720.621	0,48	4,05

(Stand 31. Dezember 2016)

Die Gesellschafterdarlehen stehen unbefristet zur Verfügung und werden anhand des Basiszinssatzes zuzüglich einer Marge verzinst, sofern das Jahresergebnis und die voraussichtliche wirtschaftliche Entwicklung dies zulassen.

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

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

Risiken aus Zins- und Wechselkurschwankungen begegnet der Flughafen München durch Absicherung mittels Zinspayerswaps und Devisentermingeschäften. Die Zinssicherungen werden als Bewertungseinheit bilanziert. ABB: 17

Konditionen der Sicherungsgeschäfte

ABB: 17

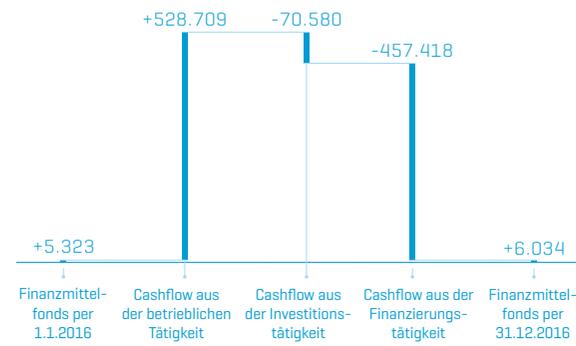
Sicherungsgeschäfte	Nominal	Währung	Fixzins in %		Terminkurs in EUR/USD		Grundgeschäfte
			von	bis	von	bis	
Zinspayerswaps	754.000	TEUR	0,28	2,92	-	-	Konsortialkredite
Devisentermingeschäfte ¹⁾	8.147	TEUR	-	-	1,10	1,12	Erwartete Transaktionen

¹⁾Diese Sicherungsbeziehungen werden nicht bilanziert.
(Stand 31. Dezember 2016)

Kapitalflussrechnung

ABB: 18

In TEUR



Liquidität ABB: 18

Aus dem Zahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit standen im Geschäftsjahr 2016 ausreichend Finanzmittel zur Verfügung, um die Liquidität des Konzerns im operativen Geschäftsbetrieb sicherzustellen. Zahlungsmittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit ergaben sich aus dem Erwerb und der Herstellung von Sachanlagen. Aufgrund von Ausschüttungen an die Gesellschafter, Darlehenstilgungen und Zinszahlungen ergab sich ein negativer Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit.

→ Glossar

→ Glossar

Investitionen

2016 war vor allem durch die Eröffnung des Satellitengebäudes geprägt. Die Investitionen wurden durch mittel- und langfristig fällige Bankdarlehen finanziert, die zum 31. Dezember 2016 mit TEUR 640.000 valuiert sind. Im Geschäftsjahr 2016 wurden für in Rechnung gestellte Leistungen, Abschlagszahlungen und ausstehende Abrechnungen beziehungsweise Nachträge TEUR 146.377 investiert.

Am 1. Mai 2016 wurde die Energiezentrale Ost in Betrieb genommen. Sie ist mit TEUR 31.491 dem Sachanlagevermögen zugegangen.

Weitere wesentliche Investitionen betreffen den bereits im Vorjahr begonnenen Ausbau des 5-Sterne-Hotels im Zentralbereich des Flughafens. Das Hotel wird um ein Konferenzzentrum und 162 Zimmer erweitert. Der neue Ostflügel entsteht auf sieben Geschossebenen bei einer Gesamtfäche von über 8.800 Quadratmetern. Verbindungsgänge schließen den Neubau an das bestehende Hotel an. Insgesamt wird der Flughafen München etwa TEUR 43.200 in den Neubau investieren. Im Geschäftsjahr 2016 sind dafür TEUR 14.946 auf Anlagen in Bau aktiviert worden. Die Ausgaben deckt der Flughafen München aus eigenen Mitteln. Die Eröffnung ist für 2017 geplant.

Daneben wurde eine Vielzahl laufender Investitionsmaßnahmen im Geschäftsjahr 2016 aufgenommen und fortgeführt. Hierzu zählen Investitionen in den Umbau und die Erneuerung des Terminals 1, die Planung von Baumaßnahmen an Parkhäusern und zahlreiche Ersatzbeschaffungen im Bereich IT und Technik.



Ertragslage

Im Geschäftsjahr 2016 hat sich das EAT des Flughafens München um TEUR 8.298 auf TEUR 151.631 erhöht. Nachfolgend werden die Ursachen für diesen Anstieg im Einzelnen erläutert. ABB: 19

2016 steigerte der Flughafen München seinen Umsatz um 9,2 % auf TEUR 1.364.122. Das größte anteilige Umsatzwachstum fiel mit 62,3 % beziehungsweise TEUR 71.507 im Geschäftsfeld Aviation (inklusive Bodenverkehr) an. Das Geschäftsfeld Commercial Activities trug TEUR 34.592 [+30,1 %] und das Geschäftsfeld Real Estate TEUR 8.230 [+7,2 %] zum Umsatzwachstum bei.

Ertragslage

ABB: 19

TEUR	2016	2015	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Umsatzerlöse Aviation	719.742	648.235	71.507	11,0
Umsatzerlöse Non-Aviation	644.380	601.071	43.309	7,2
Gesamtumsatzerlöse	1.364.122	1.249.306	114.816	9,2
Sonstige Erträge	66.573	60.261	6.312	10,5
Gesamtleistung	1.430.695	1.309.567	121.128	9,2
Materialaufwand	-352.085	-326.599	-25.486	7,8
Personalaufwand	-452.515	-400.342	-52.173	13,0
Sonstige Aufwendungen	-97.092	-88.393	-8.699	9,8
EBITDA	529.003	494.233	34.770	7,0
Abschreibungen	-239.071	-214.278	-24.793	11,6
EBIT	289.932	279.955	9.977	3,6
Finanzergebnis¹⁾	-80.059	-81.533	1.474	-1,8
EBT	209.873	198.422	11.451	5,8
Ertragsteuern	-58.242	-55.089	-3.153	5,7
EAT	151.631	143.333	8.298	5,8

¹⁾ Hierin ist auch das Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen enthalten.

Die Zunahme der Aviation-Umsätze ist das Ergebnis einer positiven Verkehrsentwicklung im Geschäftsjahr 2016 sowie einer Erhöhung der Entgelte gemäß Entgeltvereinbarung zum 1. Januar 2016. Im Vergleich zum Wachstum des MTOM und der Passagierzahlen stiegen die Umsätze aus Lande- und Passagierentgelten überproportional. ABB: 20

Aufgrund höherer Verkehre, neuer Kunden und einer gestiegenen Beauftragung bei Bestandskunden konnten die Umsätze im Bodenverkehr sowie in der Passagier- und Frachtabfertigung deutlich zulegen. Die Umsatzerlöse im Bodenverkehr sind vor allem durch den Erwerb der Acciona geprägt. Sie enthalten erstmals im Geschäftsjahr 2016 Erlöse aus der Bodenabfertigung am Flughafen Berlin-Tegel in Höhe von TEUR 16.226.

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Commercial Activities sind über alle Tätigkeitsfelder hinweg gestiegen. Wesentliche Wachstumstreiber für die Umsatzerlöse im Non-Aviation-Bereich waren die Gastronomie [+37,8 %], Werbung und Medien [+29,2 %] sowie die Parkentgelte und Konzessionseinnahmen mit Mietwagenanbietern [+10,5 %]. ABB: 21

Bedingt durch die Neueröffnung des Satellitengebäudes sind die Mieterlöse im Geschäftsjahr 2016 leicht gestiegen. Wegen des Verkehrswachstums konnten auch die Einnahmen aus Durchleitungsentgelten für die Flugkraftstoffbetankung gegenüber dem Vorjahr leicht zulegen. Insgesamt sind die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Real Estate um TEUR 8.230 beziehungsweise 7 % auf TEUR 126.528 gestiegen.

→ Glossar

→ Glossar

Nach 24 Jahren Betriebszeit nimmt der Sanierungsbedarf der Bauten aus der ersten Ausbaustufe des Flughafens München stetig zu. Der Materialaufwand stieg insgesamt auf TEUR 352.085. Ein weiterer Kostentreiber im Geschäftsjahr war der anlaufende Betrieb des Satellitengebäudes.

Umsatz- und Mengenwachstum bei Passagier- und Bewegungsentgelten

ABB: 20

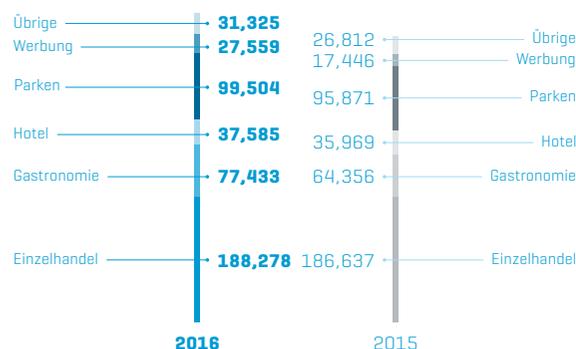
In %
 ■ Umsatzwachstum ■ Mengenwachstum



Umsatz (Commercial Activities)

ABB: 21

In TEUR



Im Geschäftsjahr 2016 hat der Flughafen München 739 Mitarbeiterkapazitäten aufgebaut. Der Aufbau erfolgte vor allem bei der Flughafen München GmbH und deren Tochtergesellschaften im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Satellitengebäudes. Das Entgelt im Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes [TVöD] wurde mit Wirkung ab März 2016 um 2,4 % erhöht. Der Personalaufwand ist auf TEUR 452.515 gestiegen.

Mit dem Erwerb des MAC-Gebäudes durch die FMG wurde der Leasingvertrag zwischen der MAC KG und der MAC GmbH zum 31. Oktober 2016 beendet. Darüber hinaus endete der zwischen der FMG und der MAC GmbH geschlossene Geschäftsbesorgungsvertrag zur Verwaltung und Vermietung der Büro- und Gewerbeflächen des MAC-Gebäudes. Infolge der Beendigung dieser Verträge wurde die Gesellschaft zeitgleich entkonsolidiert. Daraus ist ein Entkonsolidierungsverlust in Höhe von TEUR 2.373 entstanden. Zudem sind im Geschäftsjahr höhere Aufwendungen für Prüfungs-, Beratungs- und Projektleistungen (+ TEUR 3.386) angefallen. Insgesamt sind die sonstigen Aufwendungen um TEUR 8.699 auf TEUR 97.092 gestiegen.

Die Abschreibungen sind im Wesentlichen bedingt durch die Inbetriebnahme des Satellitengebäudes um TEUR 24.793 auf TEUR 239.071 gestiegen.

Das Finanzergebnis hat sich um TEUR 1.474 auf TEUR -80.059 reduziert. Die Verbesserung des Finanzergebnisses ist hauptsächlich auf zahlungsunwirksame Effekte aus der Neubewertung von Finanzinstrumenten sowie aus der Ablöse des Konsortialdarlehens in Höhe von TEUR 400.000 zurückzuführen.

Der Steueraufwand ist wegen des höheren Ergebnisses vor Steuern angestiegen. Darin enthalten sind mit TEUR 77.163 [Vorjahr: TEUR 75.233] laufende Ertragsteuern und mit TEUR 18.921 [Vorjahr: TEUR 20.144] latente Steuererträge. Die Steuerquote lag im Geschäftsjahr 2016 unverändert bei 27,8 %.

Zielerreichung und Gesamtaussage

Im Vergleich zum Vorjahr und zur prognostizierten Entwicklung haben sich diese Leistungsindikatoren wie folgt entwickelt: ABB: 22

Prognose-Ist-Vergleich

ABB: 22

	2015		2016		2016	
	Ist		Prognose		Ist	
			von %	bis %		
EBT in TEUR	198.422	Rückgang	-6,0	-4,0	209.873	übertroffen
CO ₂ -Einsparungen in Tonnen	1.226	Anstieg	380,0	390,0	5.324	übertroffen
ASQ Overall Index	4,07	Anstieg	0,8	1,5	4,11	erreicht
Mitarbeiterbindungsindex ¹⁾	73	unverändert			73	

¹⁾ Der Mitarbeiterbindungsindex bezieht sich auf die FMG, da so über alle durchgeführten Befragungen die beste Vergleichbarkeit der Ergebnisse ermöglicht wird. Der angegebene Wert resultiert aus der letzten Erhebung 2013. Der Wert wird 2017 wieder erhoben.





Ergebnis vor Steuern (EBT)

Mit TEUR 11.451 ist das EBT des Flughafens München um 5,8 % und damit deutlich stärker als angenommen gestiegen. Ursache hierfür sind außerordentlich hohe Gewinne aus der Veräußerung von Grundstücken außerhalb des Flughafen-Campus.



CO₂-Einsparungen

2016 konnte der Flughafen München umfassende Einsparmaßnahmen im Energieverbrauch umsetzen und die PCA-Anlagen am Terminal 1 und 2 sowie am Satellitengebäude in Betrieb nehmen. Das gesetzte Ziel war die Umsetzung von Maßnahmen, die insgesamt 4.660 Tonnen CO₂ pro Jahr einsparen können. Dieses Ziel wurde übertroffen, indem Maßnahmen für insgesamt 5.324 Tonnen CO₂-Einsparungen umgesetzt wurden.



Airport Service Quality (ASQ) Overall Index

Im Geschäftsjahr 2016 konnte der Flughafen München dank einer Vielzahl von Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung, vor allem durch die Qualitätssteigerungen, die sich aus der Eröffnung des Satellitengebäudes für das Terminal 2 ergeben, den im Vorjahr erreichten ASQ-Wert um 0,99 % übertreffen. Somit wurde die prognostizierte Steigerung für 2016 erreicht.



Mitarbeiterbindung

Der Mitarbeiterbindungsindex wird alle drei Jahre im Rahmen einer Mitarbeiterbefragung erhoben. Die letzte Vollerhebung dieser Kennzahl fand 2013 statt. Um Überschneidungen mit anderen Themen und eine Überreizung der Mitarbeiter mit größeren Umfragen zu vermeiden, hat der Flughafen München entschieden, die für 2016 anstehende Mitarbeiterbefragung um ein Jahr auf 2017 zu verschieben.

2016 beschäftigte sich der Konzern nochmals mit den Ergebnissen des Ende 2014 durchgeführten Quick Checks zum Folgeprozess der Mitarbeiterbefragung 2013. Der Quick Check zeigte ein uneinheitliches Bild. Viele Maßnahmen zur Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit waren bereits

verwirklicht oder befanden sich in Umsetzung. In einigen Handlungsfeldern konnte der Konzern dagegen noch keine zufriedenstellenden Ergebnisse vorweisen. Die verantwortlichen Führungskräfte wurden in diesen Fällen dazu angehalten, erneut in den Folgeprozess einzusteigen und bereits definierte Maßnahmen zu schärfen oder neue Verbesserungsaktionen anzustoßen.

Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Berichtszeitraums sind nicht eingetreten.

Ausblick, Risiken- und Chancenbericht

Ausblick

Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Im Kalenderjahr 2017 wird das Weltwirtschaftswachstum voraussichtlich leicht an Tempo zulegen. Aktuelle Forecasts reichen von 2,7 % [Weltbank, Global Economic Prospects, Januar 2017] bis 3,4 % [Internationaler Währungsfonds, World Economic Outlook, Januar 2017] und liegen damit marginal über den Hochrechnungen für das Jahr 2016.

In den führenden Industrienationen wird die Wirtschaft wohl in ähnlichem Umfang wachsen wie 2016. In den Entwicklungs- und Schwellenländern dürfte die Wirtschaftsleistung vor allem aufgrund steigender Rohstoffpreise insgesamt wieder Fahrt aufnehmen. Bei den Krisenländern der letzten Jahre, Brasilien und Russland, wird für das nächste Jahr wieder von einem positiven Wirtschaftswachstum ausgegangen. ABB: 23

Nachdem sich die OPEC-Staaten im zweiten Halbjahr 2016 auf eine Begrenzung der Ölfördermenge geeinigt hatten, kam es zu einem moderaten Anstieg des Ölpreises. Da die Quotentreue der ölexportierenden Länder in der Vergan-

genheit allerdings gering war, ist für dieses Jahr von einer Stagnation des Erdölpreises bei rund 55 US-Dollar je Barrel [Marke Brent] auszugehen.

Für die Eurozone wird 2017 ein Gesamtwachstum von 1,6 % erwartet. Der Anstieg der Wirtschaftsleistung wird dabei vor allem vom privaten Konsum getragen. Die Dynamik bei der Entwicklung der Konsumausgaben sollte sich aber aufgrund einer moderat zunehmenden Inflation nicht weiter verstärken. Die Prognose für 2017 für den Euroraum ist dabei mit relativ großen Unsicherheiten behaftet. Gründe hierfür sind die noch unklaren Auswirkungen des Brexits sowie Unsicherheiten bezüglich der künftigen Ausrichtung der Wirtschaftspolitik aufgrund der anstehenden Parlamentswahlen in den vier wichtigen Mitgliedsstaaten Deutschland, Frankreich, Italien und Niederlande. ABB: 24

Die Zunahme der Wirtschaftsleistung in der Bundesrepublik wird 2017 mit 1,5 % etwas niedriger ausfallen als im Vorjahr. Dies ist hauptsächlich auf die geringere Anzahl an Arbeitstagen im Jahr 2017 zurückzuführen. Die grundlegende Wachstumsdynamik bleibt erhalten. Die Frühindikatoren für die Wirtschaftsentwicklung in der Bundesrepublik verbleiben auf hohem Niveau. So liegt der ifo-Geschäftserwartungsindex bei 111,0 und die ZEW-Konjunkturerwartung bei 13,8 Punkten.

Der Aufschwung wird weiterhin von privatem Konsum und Bauinvestitionen getragen. Es ist aber davon auszugehen, dass auch die Exporte aufgrund der im Vergleich zu 2016 positiveren weltwirtschaftlichen Aussichten im kommenden Jahr wieder Fahrt aufnehmen. Auch die Stimmung der Verbraucher lässt auf ein Fortdauern der positiven Entwicklung bei den Konsumausgaben hoffen. Für März 2017 rechnet die GfK mit einem Konsumklimaindex von 10,0 Punkten.

Die Rahmenbedingungen in Bayern und im Flughafenumland lassen eine weitere starke Zunahme der Verkehrsnachfrage am Flughafen München erwarten. Nach den Ergebnissen der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des

Prognose Wirtschaftswachstum ausgewählter Zielländer weltweit

ABB: 23

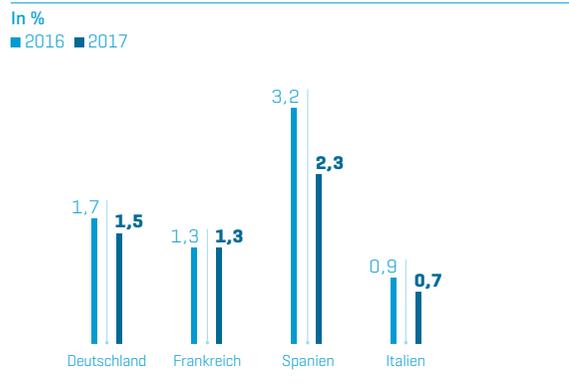


Wachstum BIP 2016 und 2017

Quelle: IMF, World Economic Outlook, Januar 2017

Prognose Wirtschaftswachstum ausgewählter Zielländer europaweit

ABB: 24



Wachstum BIP 2016 und 2017

Quelle: IMF, World Economic Outlook, Januar 2017

Bayerischen Landesamts für Statistik wird die Einwohnerzahl Bayerns bis zum Jahr 2035 wachsen, vor allem in der Region München. Die Bevölkerung Oberbayerns wird um 11,5% zunehmen. Auch der Prognos Zukunftsatlas weist für die genannten Regionen beste Zukunftschancen aus. Getrieben vom wachsenden Wohlstand und von zunehmender Bevölkerung entwickelte sich in den vergangenen beiden Jahren vor allem das Aufkommen aus dem Kerneinzugsgebiet des Flughafens München positiv. Dieser Trend wird sich vermutlich auch in Zukunft fortsetzen.

Der weltweite Luftverkehrsmarkt wird weiter wachsen. Die IATA geht für 2017 von einer Zunahme des weltweiten Luftverkehrsaufkommens um 5,1% aus. Im Vergleich zu 2016 (5,9%) wird also mit einer leicht rückläufigen Wachstumsrate gerechnet, da der moderat ansteigende Ölpreis die Nachfrageentwicklung etwas dämpft. Auch für die Fracht zeichnet sich mit einem Plus von 3,3% eine positive Entwicklung ab. Der deutsche Flughafenverband ADV blickt ebenfalls optimistisch in die Zukunft. Mit einem erwarteten Passagierwachstum von 3,1%, einem Anstieg der Flugbewegungen um 1,9% und einer Zunahme der beförderten Fracht um 2,8% bahnt sich erneut ein erfolgreiches Geschäftsjahr für die deutschen Verkehrsflughäfen an. Wachstumstreiber wird dabei laut ADV vor allem das Low-Cost-Segment sein.

Prognostizierter Geschäftsverlauf

Auch die Geschäftsführung des Flughafens München blickt mit positiven Erwartungen auf das Verkehrsaufkommen 2017. So soll die Anzahl der Passagiere um circa 3% zulegen und damit auf 43,9 Millionen ansteigen. Bedingt durch zahlreiche neue Flugverbindungen in Terminal 1 und 2 rechnet die Geschäftsführung mit einem Anstieg der Flugbewegungen von ebenfalls circa 3% auf 409.000. Das Passagier- und Bewegungswachstum soll wesentlich durch die Stationierung von insgesamt sieben neuen Flugzeugen der Lufthansa-Group (Lufthansa drei und Eurowings vier Flugzeuge) getragen werden. Zudem wird von einem weiteren Wachstum bei bestehenden Netzwerk- und Low-Cost-Airlines ausgegangen.

Neben der prognostizierten positiven Verkehrsentwicklung wird die geplante Erhöhung der Entgelte um 3% gemäß Entgeltrahmenvereinbarung zu einem deutlichen Anstieg der Aviation-Erlöse im Jahr 2017 führen.

Aufgrund eines Neukundengewinns am Standort Berlin werden 2017 die Erlöse aus Ground Handling deutlich steigen.

Die prognostizierte Passagierzunahme wirkt in der Regel auch positiv auf die Non-Aviation-Erlöse. So werden die Umsätze aus Einzelhandel, Gastronomie sowie dem Kerngeschäft Services und Parken gegenüber 2016 zulegen. Im Einzelhandel erwartet man sich, abgesehen von einem verkehrsbedingten Umsatzwachstum, zusätzlich positive Effekte aufgrund von Umbaumaßnahmen und einer Erweiterung von Verkaufsflächen im Terminal 2.

Durch die Inbetriebnahme des neuen Satellitengebäudes Ende April 2016 wurde die Abfertigungskapazität im Terminal 2 deutlich verbessert und die Voraussetzungen für langfristiges Wachstum geschaffen. Dies soll sich vor allem positiv auf die Entwicklung der Umsatzerlöse im Gastronomiebereich auswirken, da im Satellitengebäude die gastronomischen Angebote mit circa 70% zum größten Teil konzerneigen betrieben werden. Auch die ganzjährige Nutzung der im Satellitengebäude zusätzlich geschaffenen Werbeflächen und fremdvermieteten Gewerbeflächen soll 2017 zu einem Umsatzanstieg führen.

Weiteres Wachstum erwartet die Geschäftsführung durch die Inbetriebnahme des Hotelanbaus im ersten Halbjahr 2017 sowie aus dem Um- und Neubau des Konferenzentrums.

Aufgrund der außerordentlich hohen Erträge aus Grundstücksveräußerungen im abgelaufenen Geschäftsjahr werden die sonstigen betrieblichen Erträge 2017 stark zurückgehen. Das Geschäftsfeld Real Estate plant für 2017 mit deutlich geringeren Erträgen aus Grundstücksverkäufen.

Der Trend zu steigenden Materialaufwendungen wegen des zunehmenden Sanierungs-, Umbau- und Optimierungsbedarfs bei den Bestandsimmobilien wird sich im Geschäftsjahr 2017 weiter fortsetzen. Zudem wird sich der Materialaufwand aufgrund eines Neukundengewinns am Standort Berlin deutlich erhöhen.

2017 wird der Flughafen München seine Projekte zur Immobilienentwicklung weiter vorantreiben.

Ebenso rechnet die Geschäftsführung mit einem Anstieg des Personalaufwands infolge von Tarifsteigerungen im TVöD. Darüber hinaus werden, bedingt durch Verkehrswachstum und Leistungserweiterung im Ground Handling sowie zur Verbesserung von Service und Qualität bei der Passagierabfertigung, zusätzliche Mitarbeiterkapazitäten aufgebaut.

Der sonstige betriebliche Aufwand wird 2017 unter anderem wegen einer Erhöhung des Budgets für unvorhergesehene Maßnahmen sowie geplanter Kommunikationsprojekte steigen.

Im Gegensatz dazu werden die planmäßigen Abschreibungen 2017 deutlich zurückgehen. Dies ist dadurch begründet, dass im kommenden Geschäftsjahr einzelne Komponenten von Gebäuden – unter anderem beim Terminal 1 – aus der Abschreibung entfallen werden. Dieser Effekt wird jedoch leicht abgeschwächt durch die erstmalige ganzjährige Abschreibung des Satellitengebäudes.

Die aktuelle Niedrigzinspolitik der Europäischen Zentralbank wirkt sich auch 2017 positiv auf das Finanzergebnis des Flughafens München aus. Darüber hinaus erwartet die Geschäftsführung aus der Ende 2016 durchgeführten Anschlussfinanzierung des Konsortialkredits eine deutliche Zinsersparnis.

Insgesamt rechnet der Flughafen München mit einem leichten Anstieg des EBT zwischen 1,0% und 5%. ABB: 25

Prognostizierte finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

ABB: 25

	2016		2017	
	Ist		Prognose	
			von	bis
			%	%
EBT in TEUR	209.873	Anstieg	1,0	5,0
CO ₂ -Einsparungen in Tonnen	5.324	Anstieg	228,1	233,1
Passagiererlebnisindex Abflug ¹⁾	82,02	Anstieg	0,5	1,0
Passagiererlebnisindex Ankunft ¹⁾	79,85	Anstieg	0,5	1,0
Mitarbeiterbindungsindex ²⁾ in %	73	unverändert		

¹⁾ Der Passagiererlebnisindex ersetzt den ASQ Overall Index. Dieser wird seit 9. März 2016 erhoben.

²⁾ Der Mitarbeiterbindungsindex wird alle drei Jahre erhoben. Der angegebene Wert resultiert aus der letzten Erhebung 2013.

Die am Flughafen München installierten PCA-Anlagen werden nach und nach in den Normalbetrieb übernommen. Dies wird zu signifikanten CO₂-Einsparungen führen. Zusätzlich sollen auch weitere Effizienzmaßnahmen zur Verringerung des Energiebedarfs vor allem bei Beleuchtung, Raumlufttechnik, im IT-Bereich sowie im Gebäude- und Anlagenbestand umgesetzt werden.

Der Flughafen München wird künftig den ASQ Overall Index zum Benchmark mit anderen europäischen Hub-Airports beibehalten. Als nicht-finanzielle Zielgröße wird ihn jedoch der sogenannte Passagiererlebnisindex (PEI) ablösen. Der PEI erlaubt es dem Flughafen München, standortspezifische, an die Bedürfnisse der Zielgruppen angepasste Zielwerte abzuleiten und die Handlungsfelder zur Leistungsverbesserung den vorhandenen Kundenkontaktpunkten zuzuweisen. Zu den kontinuierlichen Verbesserungsmaßnahmen in puncto Passagierzufriedenheit werden 2017 unter anderem Verbesserungen beim Zugang zum kostenlosen WLAN, die Stärkung der Gastgeberrolle des Flughafens durch intensivere Serviceschulungen sowie Prozessoptimierungen entlang des Passagierprozesses zählen. Insgesamt wird mit einem Plus von 0,5% bis 1,0% bei der Zufriedenheit sowohl bei den abfliegenden wie auch bei den ankommenden Passagieren gerechnet.

Zur Bestimmung der Mitarbeiterzufriedenheit werden 2017 konzernweit alle Mitarbeiter befragt. Aufgrund unterschiedlicher Einflussfaktoren ist es derzeit schwierig, eine verlässliche Schätzung der Entwicklung dieser Kennzahl abzugeben. Der Flughafen München geht aber für die Befragung 2017 von einer unveränderten Entwicklung aus. Im Zuge dieser Befragung wird nach derzeitiger Planung der Mitarbeiterbindungsindex durch eine neue konzernweite Steuerungskennzahl ersetzt.

Hinsichtlich der Vermögens- und Finanzlage erwartet die Geschäftsführung trotz der geplanten hohen Investitionen in die Erweiterung und Modernisierung des Terminals 1, des Neubaus der Parkpalette P51 sowie des Starts von Lab-Campus einen positiven Free Cashflow für 2017. Auf der Aktivseite werden die geplanten Investitionen die laufenden Abschreibungen übersteigen und zu einem Anstieg der langfristigen Vermögenswerte führen. Auf der Passivseite bleiben die sonstigen Finanzschulden im Vergleich zu 2016 nahezu konstant. Kurzfristige Verbindlichkeiten, die für den Bau des Satellitengebäudes aufgebaut wurden, werden sich 2017 deutlich reduzieren und den operativen Cashflow belasten.

Risiken- und Chancenbericht Risikomanagementsystem

Die Geschäftsführung der FMG und aller Tochter- und Beteiligungsgesellschaften ist für die Früherkennung und Abwendung von Risiken, die den Fortbestand des Verkehrsflughafens und der Beteiligungen gefährden, verantwortlich. Die Konzernleitung trägt die Gesamtverantwortung für ein effektives Risikomanagementsystem und legt mit der Kommunikation und Definition der Unternehmensstrategie und -ziele die wesentliche Grundlage dafür fest. Sie formuliert Vorgaben für den Prozess und die organisatorische Ausgestaltung des Risikomanagements.

Mit dem Risikomanagementsystem sollen Ereignisse und Entwicklungen, die sich negativ auf die strategische und operative Zielerreichung auswirken können, rechtzeitig erkannt und geeignete Gegensteuerungsmaßnahmen entwickelt werden. Es berücksichtigt alle Dimensionen der unternehmerischen Tätigkeit – sowohl ökonomische als auch ökologische und gesellschaftliche.

Als zusätzliche unterstützende Steuerungs-, Kontroll- und Überwachungsinstanz innerhalb des Risikomanagementsystems wurde 2016 der Risikomanagementausschuss eingerichtet. Als ranghöchstes Organ des Risikomanagements ist er direkt der Geschäftsführung untergeordnet und besteht aus dem Geschäftsführer Finanzen und Infrastruktur, den Leitern der Geschäftsbereiche Aviation, Commercial Activities und Real Estate, den Leitern der Konzernbereiche Recht, Gremien, Compliance und Umwelt, Konzernentwicklung, Konzerncontrolling und Beteiligungsmanagement, Unternehmenskommunikation sowie dem Risikomanager. Die Leitung Compliance ist im Risikomanagementausschuss als Gast beteiligt. Aufgabe des Risikomanagementausschusses ist es, die Risiken aus Konzernperspektive zu analysieren und die Wirksamkeit von Gegenmaßnahmen zu überwachen. Er unterstützt bei der Entwicklung des Risikomanagementsystems sowie der Risikoidentifikation, -beurteilung und -steuerung. Der Risikomanagementausschuss tagt vierteljährlich und beschließt den Risikobericht, der anschließend der Geschäftsführung vorgelegt wird.

Aufgrund der Weiterentwicklung des Risikomanagements und einer Ausrichtung des Risikomanagements auf das international anerkannte Rahmenmodell »COSO ERM« [Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission – Enterprise Risk Management] wurde 2016 die Risikomanagementrichtlinie überarbeitet. Zum 1. April 2016 ist die neue Risikomanagementrichtlinie für den Flughafen München Konzern in Kraft getreten. Die Richtlinie regelt die allgemeinen Grundsätze des Risikomanagements im Konzern sowie die Aufgaben und Verantwortlichkeiten der im Risikomanagement beteiligten Funktionsträger.

Der Risikomanagementprozess umfasst die nachfolgenden Schritte. Zur Unterstützung des Risikomanagementprozesses ist systemseitig eine Koordinations- und Kommunikationsplattform eingerichtet.

Identifikation und Kommunikation von Risiken

Alle Bereichsleiter und Geschäftsführer der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften sind für die Identifikation und Bewertung von Risiken verantwortlich. In den jeweiligen Bereichen definiert der Risikoverantwortliche Risikobetreuer, die für die Koordination, Verwaltung, Dokumentation und Weitergabe aller risikorelevanten Informationen des jeweiligen Bereichs sorgen. Die zentrale Koordination der Risikomanagementaktivitäten im Konzern ist Aufgabe des Risikomanagers. Er prüft die Risikomeldungen der Bereiche auf Plausibilität und Einhaltung der konzernweiten Standards zur Risikobewertung. Der Risikomanager fasst die Einzelmeldungen der Bereiche in einem Risikobericht unter Berücksichtigung der Wesentlichkeit für den Konzern zusammen und berichtet vierteljährlich an die Geschäftsführung und Gesellschafter. Zudem besteht für erstmals identifizierte existenzgefährdende Risiken eine Ad-hoc-Berichtspflicht an die Geschäftsführung.

Als Grundlage für einen bewussten Umgang mit Risiken ist jeder einzelne Mitarbeiter in das unternehmensweite Risikomanagement involviert. Jeder Mitarbeiter trägt die Ver-

antwortung, Gefahren in seinem Bereich zu beseitigen und Hinweise auf bestehende Risiken unverzüglich an seinen Vorgesetzten zu melden.

Bewertung von Risiken

Die systematische Risikobewertung ermöglicht es festzustellen, in welchem Umfang die einzelnen Risiken die Erfüllung der Unternehmensziele und -strategien des Flughafens München gefährden und welche Risiken sich möglicherweise bestandsgefährdend auswirken können. Dazu werden die Faktoren Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit in einer zweidimensionalen Risikomatrix dargestellt. Die Schadenshöhe beschreibt, mit welchem Ergebniseffekt bei Eintritt des Schadensereignisses zu rechnen ist. Der Flughafen München unterscheidet dabei zwischen den vier Schadensklassen »gering«, »mittel«, »hoch« und »sehr hoch«. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird in die vier Kategorien »niedrig [5–10 %]«, »moderat [10–25 %]«, »wesentlich [25–50 %]« und »akut [>50 %]« eingeteilt. Bei im Zeitverlauf wiederkehrenden Ereignissen wird mit der Eintrittshäufigkeit gearbeitet. Eine wesentliche Eintrittshäufigkeit bedeutet, dass mit dem Eintreten eines Schadens innerhalb von zwei Geschäftsjahren gerechnet werden muss. Zunächst erfolgt die Bewertung ohne Berücksichtigung von Maßnahmen zur Risikobegrenzung [Brutto-Risiken]. Anschließend werden die Risiken nach Einleitung beziehungsweise Umsetzung von risikomindernden Maßnahmen bewertet [Netto-Risiken].

Risikohandhabung

Ausgehend von der Risikoanalyse werden im Einklang mit der Unternehmensstrategie und ökonomischen Aspekten geeignete Gegenmaßnahmen zur Risikohandhabung festgelegt. Zu den Strategien der Risikobewältigung zählen: kontrollieren, versichern, minimieren, eliminieren und abwälzen. Die Risikoverantwortlichen haben die Aufgabe, Gegenmaßnahmen zur Bewältigung von Risiken in dem jeweilig betroffenen Bereich festzulegen und umzusetzen.

Risikoüberwachung

Der Risikomanager überwacht kontinuierlich die Effektivität des Risikomanagements. Zudem erfolgt eine separate Überwachung durch die interne Revision.

Compliance-Management-System

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

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

Darüber hinaus werden Compliance-Risiken bei Überschreiten der internen Schwellenwerte im Rahmen der Risikoberichterstattung an die Geschäftsführung und die Gesellschafter kommuniziert. Es findet ein regelmäßiger Austausch zwischen Risikomanagement und Compliance statt.

Compliance-Risiken erkennen und minimieren

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

Die Bewertung der Compliance-Risiken erfolgt analog zum Risikomanagement. Nach Abschluss der Compliance-Risikoanalyse wird die Geschäftsführung in einem Bericht über die Ergebnisse informiert.

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

Für 2016 bleiben nach Berücksichtigung der getroffenen Gegenmaßnahmen keine erheblichen Compliance-Risiken bestehen.

Korruptionsprävention

Die Compliance-Grundsätze und die Geschenke-/Einladungsrichtlinie unterstützen Führungskräfte und Beschäftigte bei einem gesetzeskonformen und ethischen Verhalten am Arbeitsplatz. Sie sind im Intranet veröffentlicht und somit allen Beschäftigten zugänglich. Darüber hinaus verweisen die Grundsätze auf die Beachtung weiterer Richtlinien, die beispielsweise die Einhaltung des öffentlichen Vergaberechts bei Beschaffungs- und Vergabevorgängen, die Datenschutzorganisation oder die Informationssicherheit sicherstellen. Dadurch werden Prozessabläufe intern und extern transparent und nachvollziehbar. Bei Vergaben und Ausschreibungsverfahren fordert der Flughafen München von Bietern eine Verpflichtungserklärung, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um Korruption zu vermeiden. Bei Verstößen sind Sanktionen vorgesehen, zum Beispiel der Ausschluss von der Auftragsvergabe.

Die Position des Antikorruptionsbeauftragten wird durch die Leitung der Konzerneinheit Compliance wahrgenommen. Für das Jahr 2016 sind keine bestätigten Korruptionsfälle im Konzern bekannt.

Kommunikation und Schulung

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

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

2016 nahmen im Rahmen des Leadership-Excellence-Programms 71 Führungskräfte des Flughafen München Konzerns am dreistündigen Impulsmodul Compliance teil. Dieses beinhaltet neben den rechtlichen Grundlagen und der Verantwortung der Führungskräfte auch die spezifischen Vorgaben des Flughafen München Konzerns zum Thema Compliance und Korruptionsprävention. Seit Start des Moduls Ende 2013 wurden insgesamt 467 Personen geschult.

Neben der Schulung für Führungskräfte wird für Mitarbeiter eine einstündige webbasierte Schulung zum Thema Compliance angeboten. Sie umfasst Compliance-Themen wie Geschenke und Einladungen, Nebentätigkeit, Interessenkollision oder Datenschutz und deren Umsetzung im Arbeitsalltag, dargestellt an konkreten Beispielen. Hieran haben von Februar 2015 bis Ende 2016 3.555 Beschäftigte erfolgreich teilgenommen. Mitarbeiter, die keinen Zugang zu einem Dienst-PC hatten, wurden in Präsenzveranstaltungen zum Thema Compliance geschult. Hieran nahmen im genannten Zeitraum zusätzlich knapp 4.000 Mitarbeiter teil.

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

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

Elektronisches Hinweisgebersystem

Über ein elektronisches Hinweisgebersystem, das Business Keeper Monitoring System (BKMS®), können Mitarbeiter des Flughafens München, Geschäftspartner und auch Kunden Hinweise auf unternehmensschädigendes Verhalten geben. Daneben steht die Konzerneinheit Compliance internen und externen Personen auch über weitere Kommunikationswege

[Telefon, E-Mail, persönliches Gespräch] als Ansprechpartner bei Hinweisen auf Compliance-Verstöße und zur Beratung zur Verfügung. In den Ausschreibungsunterlagen werden die Interessenten über die Möglichkeit zur Nutzung des BKMS® bei Verdacht auf einen Compliance-Verstoß informiert.

Datenschutz

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

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

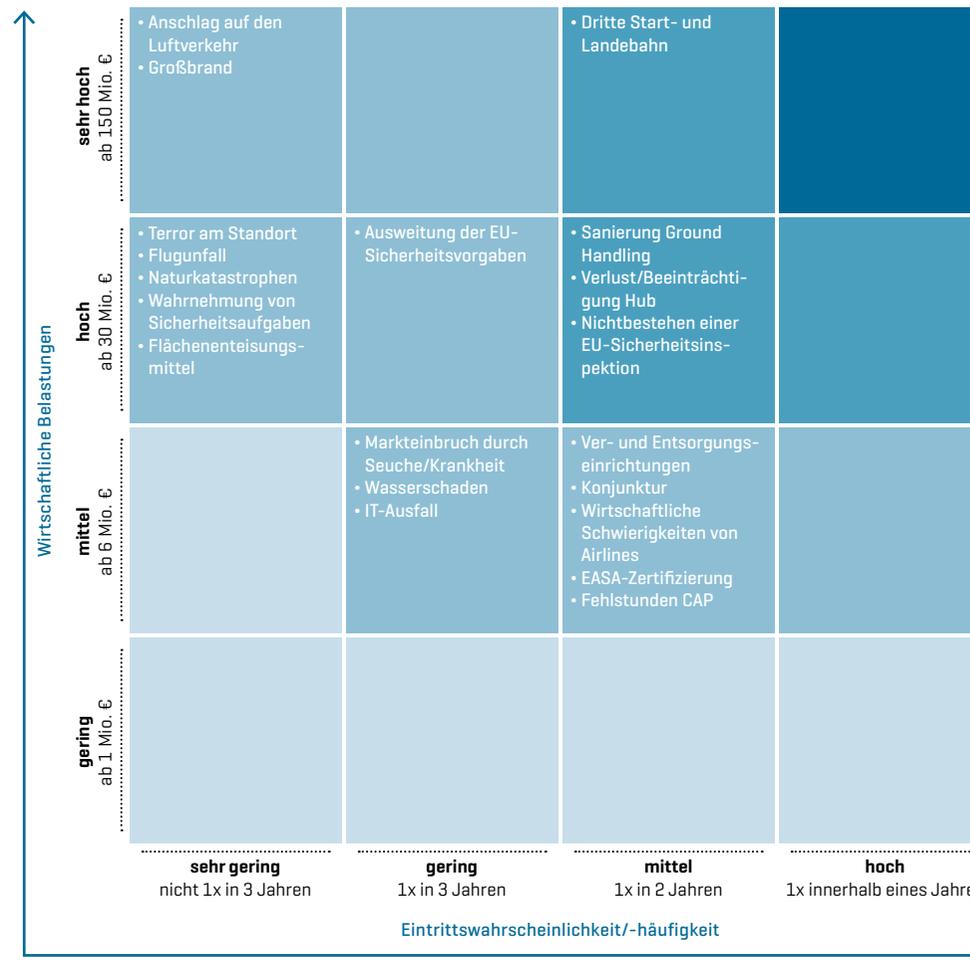
Risiken

Im Folgenden werden die Risiken erläutert, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit beziehungsweise auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Reputation des Flughafens München ausüben könnten. Die Risiken werden jeweils vor und nach Berücksichtigung geeigneter Gegenmaßnahmen dargestellt.

Die Risikobetrachtung bezieht sich auf die wirtschaftliche Belastung im angegebenen Betrachtungszeitraum. Zum 31. Dezember 2016 wurden für den Flughafen München folgende wesentliche Brutto-Risiken identifiziert: ABB: 26

Übersicht Brutto-Risiken

ABB: 26



Risiken aus dem Eintritt von Ereignissen höherer Gewalt

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Naturkatastrophen	Ein durch Starkregen bedingter Bruch der Isardämme bei Freising könnte zu einer Überflutung der Terminals führen.	Sukzessive Erneuerung der Isardämme durch das Wasserwirtschaftsamt. In Teilen sind diese bereits saniert. Die Ereignisse Erdbeben, Sturm, Hagel und Hochwasser sind versichert.
Anschlag auf den Luftverkehr	Die Gefahr terroristischer Anschläge auf den Luftverkehr besteht unverändert fort. Auch nach den Anschlägen in Brüssel und Istanbul wird derzeit in Deutschland nicht von einer konkreten Gefährdungslage ausgegangen. Neben Personen- und Sachschäden wäre als Folge zumindest kurzfristig mit einem Rückgang von Flugbewegungen und Passagieren zu rechnen.	Aufrechterhaltung des hohen Sicherheitsstandards durch Vorhaltung ausreichender und gut ausgebildeter Personalressourcen sowie durch bauliche Maßnahmen zur Gewährleistung moderner und zugelassener Sicherheitstechnik und Infrastruktur. Überwachung der Dienstleistungsqualität durch nachhaltige Qualitätsmaßnahmen sowie ständiger Austausch mit den zuständigen Sicherheitsbehörden. Personen- und Sachschäden sowie Betriebsunterbrechungen sind versichert.
Terror am Standort	Durch terroristische Handlungen auf dem Flughafen-Campus besteht das Risiko von Personen- und Sachschäden. Eine weitere Folge solcher Ereignisse wäre zumindest kurzfristig ein Rückgang von Flugbewegungen und Passagieren.	Aufrechterhaltung des hohen Sicherheitsstandards durch Vorhaltung ausreichender und gut ausgebildeter Personalressourcen sowie durch bauliche Maßnahmen zur Gewährleistung moderner und zugelassener Sicherheitstechnik und Infrastruktur. Überwachung der Dienstleistungsqualität durch nachhaltige Qualitätsmaßnahmen sowie ständiger Austausch mit den zuständigen Sicherheitsbehörden. Personen- und Sachschäden sowie Betriebsunterbrechungen sind versichert.
Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben	Für Sicherheitsaufgaben in überlassenen Bereichen sind die Luftfahrtunternehmen verantwortlich. Luftfahrtunternehmen erfüllen in diesen Bereichen die gleiche Aufgabe wie Flughafenbetreiber, unterliegen jedoch nicht der gleichen Aufsichtsbehörde. Für den Flughafen München besteht das Risiko, dass im Rahmen von Inspektionen Mängel in überlassenen Bereichen aufgedeckt werden und dadurch der Flughafen insgesamt seinen Sicherheitsstatus verliert. Fehlerhaftes Kontrollverhalten könnte zu Sach- und Personenschäden sowie Reputationsverlust führen.	Aktuell ist ein Konzernunternehmen des Flughafens München mit der Wahrnehmung operativer Sicherheitsaufgaben in den überlassenen Bereichen beauftragt.
Markteinbruch durch Seuche/ Krankheit	Der Ausbruch von Epidemien/Krankheiten 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.
Großbrand	Im Falle einer Beschädigung oder Zerstörung von Terminals oder Infrastrukturanlagen durch einen Großbrand ist mit Sach- und Personenschäden sowie bedeutenden und langfristigen Betriebsunterbrechungen zu rechnen.	Zur Minimierung des Großbrandrisikos unterhält der Flughafen München entsprechende technische Warnvorrichtungen und eine Werkfeuerwehr. Personen- und Sachschäden sowie Betriebsunterbrechungen sind versichert.
Flugunfall	Flugunfälle oder Schäden an Flugzeugen können zu Personen- und Sachschäden sowie Betriebsunterbrechungen und Folgeschäden führen.	Zur Minimierung des Risikos unterhält der Flughafen München eine Werkfeuerwehr, einen medizinischen Dienst und ein Seelsorgeteam. Das Risiko Flugunfall ist durch Haftpflichtversicherungen und Kaskoversicherungen minimiert.

Marktrisiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Verlust/Beeinträchtigung 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 München mit der DLH beruht auf gemeinschaftlichen Investitionen und langfristigen Kooperationsabkommen.
Wirtschaftliche Schwierigkeiten von Airlines	Die europäische Luftverkehrsbranche befindet sich in einer schwierigen Wettbewerbssituation. Auch am Flughafen München operierende Luftfahrtgesellschaften sind hiervon betroffen.	Durch kontinuierliches Anwerben neuer Kunden sollen eventuelle Rückgänge bei den Bestandskunden kompensiert werden.
Konjunktur	Als Folge einer schwachen Konjunktur können die im Planungsprozess unterstellten Wachstumsparameter nicht erreicht werden, was sich verschlechternd auf die Ergebnisentwicklung auswirkt. Während größerer Wirtschaftskrisen kann es zu einem Zusammenbruch der Kreditfinanzierungsmärkte kommen.	Die Reduzierung der Ausgaben mittels Kostenmonitoring, gegebenenfalls sozial verträglicher Personalabbau sowie eine kurzfristige Kürzung des Investitionsbudgets in nicht kritischen Bereichen sollen die Folgen von Konjunkturéinbrüchen mindern. Zur Sicherung der Zahlungsfähigkeit bestehen revolving Kreditlinien.

Betriebliche Risiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
EASA-Zertifizierung	Ohne Erteilung des European Aviation Safety Agency (EASA) -Zertifikats könnte der Flughafen München seine Betriebsgenehmigung verlieren. Die Zertifizierung soll spätestens bis zum 1. Januar 2018 erfolgen. Aufgrund der fortschreitenden Vorbereitungen auf die EASA-Zertifizierung im Jahr 2016 steht zum 31. Dezember 2016 das Risiko einer längeren Flughafenschließung nicht mehr im Vordergrund. Aufgrund noch ausstehender behördlicher Forderungen können allerdings Kosten für die Änderung flugbetriebsrelevanter Infrastruktur und Anlagen entstehen.	Mittels Priorisierung der EASA-Aktivitäten, Unterstützung des Safety- und Risiko-Assessments durch externe Berater sowie laufender Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde soll eine gute Ausgangssituation für die Zertifizierung geschaffen werden.
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 wichtigen Infrastrukturanlagen für den Flugbetrieb führen.	Ferngesteuerte Notabschiebeeinrichtungen und zusätzliche Sicherungen der Rohrverbindungen begrenzen einen möglichen Schaden. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert.
Ausweitung der EU-weiten Sicherheitsvorgaben	Europäische Auflagen zur Luftsicherheit machen eine schrittweise Erweiterung der Anlagen für die Personen- und Gepäckkontrollen an Flughäfen erforderlich. Daraus resultierende Umbaumaßnahmen verursachen Kosten. Je nach Ausgestaltung kann durch den Umbau vermietbare Fläche verloren gehen.	Der Flughafen München führt Optimierungsmaßnahmen durch, die den Flächenverlust minimieren.

→ Glossar

Betriebliche Risiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Nichtbestehen einer EU-Sicherheitsinspektion	Die Luftfahrtbehörden der EU führen Sicherheitsinspektionen an Flughäfen durch. Führt eine Inspektion zu erheblichen Beanstandungen, verliert der Flughafen München seinen Sicherheitsstatus. Die Folgen wären eine Erhöhung der Sicherheitsauflagen, erhebliche Behinderung in den betrieblichen Prozessen, Wettbewerbsnachteile sowie Imageverlust.	Der Flughafen München führt ein durchgängiges und strenges Qualitätsmanagement zur Steuerung der Qualität aller Sicherheitsaspekte am Flughafen München durch.
Ver- und Entsorgung	Die unzureichende Verfügbarkeit von betriebsnotwendigen Stoffen wie Strom, Wärme, Kälte, Trink- und Löschwasser, Abwasser und Abfall kann zu Sachschäden und Betriebsunterbrechungen führen.	Wartung und Instandhaltung, Netzredundanzen und Bevorratung reduzieren das Risiko von Versorgungslücken. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert.
Sanierung Ground Handling	Der Erfolg der Sanierung des ehemaligen Geschäftsbereichs Ground Handling könnte durch folgende ungewisse Ereignisse und Umstände gefährdet werden: Abfertigungsverträge werden nicht verlängert, das Auftragsvolumen bei Bestandskunden geht zurück, die aggressive Preispolitik führt zu Auftragsverlusten.	Die Profitabilität und Wettbewerbsfähigkeit der AeroGround werden kontinuierlich verbessert. Ende 2016 konnte sich AeroGround mit ihrem Hauptkunden zu wesentlichen Bedingungen des Abfertigungsvertrags für die nächsten sieben Jahre einigen. Dadurch konnten einhergehende Sanierungstarifverträge verlängert werden. Der Sanierungsfortschritt wird laufend überwacht.
Fehlstunden	Durch personelle Engpässe bei einem Konzernunternehmen des Flughafens München könnte es zu Qualitätsverlusten bei Personal- und Warenkontrollen sowie der Alarmverfolgung kommen; Verzögerungen im Betriebsablauf wären möglich.	Die CAP beauftragt Drittunternehmen mit der Übernahme von Sicherheitsdienstleistungen, um fehlende Kapazitäten vorübergehend auszugleichen. Es wird fortlaufend Personal eingestellt und zu Luftsicherheitskontrollkräften ausgebildet.

Rechtliche Risiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Dritte Start- und Landebahn	Für den Fall, dass das Projekt zur dritten Start- und Landebahn endgültig eingestellt oder um einen erheblichen Zeitraum verschoben werden muss, sind alle bisher angefallenen Planungs- und Grunderwerbskosten auf ihre Werthaltigkeit hin zu überprüfen und gegebenenfalls abzuschreiben. Ohne Kapazitätserweiterung durch den Bau der dritten Start- und Landebahn könnte es zu einem signifikanten Unternehmenswertverlust kommen. Auf Basis aktueller Flugbewegungszahlen soll im Frühjahr 2017 erneut über das Ausbauprojekt beziehungsweise einen gegebenenfalls neuen Bürgerentscheid entschieden werden.	Der positive Gerichtsbeschluss vom 19. Februar 2014 war ein wichtiger Meilenstein im Hinblick auf die Begrenzung der rechtlichen Risiken für die Projektumsetzung. Darüber hinaus setzt sich der Flughafen München in der Politik für die Ausbaumaßnahmen ein. Die fundierte Überzeugungsarbeit für die dritte Start- und Landebahn wird weitergeführt.

Rechtliche Risiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Flächenenteisungsmittel	Es wird vermutet, dass die gegenwärtig verwendeten Flächenenteisungsmittel die Oxidation von Flugzeugbremsen beschleunigen. Im internationalen Normierungsgremium SAE [Society of Automobile Engineers] 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 deutschen Flughäfen argumentiert der Flughafen München gegen ein Verbot der Enteisungsmittel.

Für die nachfolgend aufgeführten Brutto-Finanzrisiken lag zum 31. Dezember 2016 die erwartete wirtschaftliche Belastung unter der Meldegrenze. Sie gingen daher nicht in die Risikoberichterstattung ein.

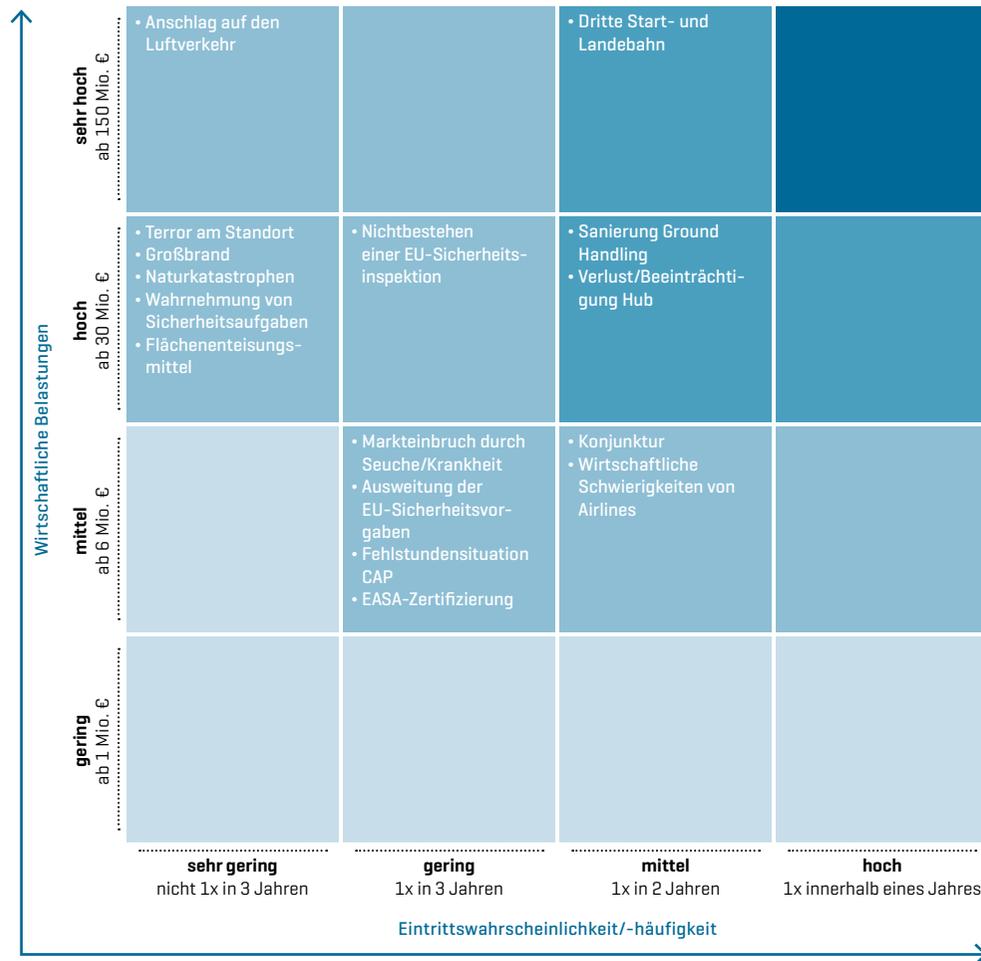
Finanzrisiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Währungsrisiken	Soweit geplanten Umsätzen in Fremdwährungen keine entsprechenden währungskongruenten Ausgaben gegenüberstehen, ergeben sich Währungsrisiken.	Währungsrisiken sichert der Flughafen München mit Devisentermingeschäften ab.
Kredit- und Bonitätsrisiken	Kredit- und Bonitätsrisiken entstehen vor allem aus kurzfristigen Geldanlagen sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.	Geldanlagen erfolgen in der Regel nur bei deutschen Kreditinstituten, die einer Einlagensicherung unterliegen. Zum Management von Bonitätsrisiken gehören eine Bonitätsprüfung der Kunden, eine stetige Überwachung der offenen Posten und ein stringentes Mahnwesen. In Abhängigkeit von der Bonität werden bestimmte Aufträge nur gegen Vorauszahlung oder Stellung von Sicherheiten in Form von Bürgschaften erbracht.
Zinsrisiken	Zinsrisiken ergeben sich im Wesentlichen aus variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten.	Zinsrisiken begegnet der Flughafen München durch Absicherung mit Zinspayer-swaps.

Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen verbleiben folgende Netto-Risiken: ABB: 27

Übersicht Netto-Risiken

ABB: 27



Chancen

Die Bereiche und Beteiligungen identifizieren, bewerten und steuern Chancen dezentral mit Unterstützung durch die Unternehmensbereiche Konzernentwicklung sowie Konzerncontrolling und Beteiligungsmanagement.

Im Folgenden werden Entwicklungen und Ereignisse aufgezeigt, die zu einer positiven Abweichung von der

Planung führen könnten. Die Darstellung orientiert sich am Risikobericht, mit dem Unterschied, dass die horizontale Achse Fristigkeiten – also den zeitlichen Erwartungshorizont zum Eintritt und der Wirkungsdauer von Chancen – und nicht die Eintrittshäufigkeiten darstellt. Mehrfachnennungen verdeutlichen eine Wirkungsdauer, die sich über mehrere Intervalle erstreckt. ABB: 28

Chancen

Chancen	Beschreibung und Analyse
Konsum	Die Bewältigung gegenwärtig bestehender geopolitischer und finanzwirtschaftlicher Krisen könnte zu einer Steigerung der Konsumneigung der Fluggäste aus Regionen außerhalb Europas über das berücksichtigte Niveau hinaus führen.
Konjunktur	Eine Steigerung des Wirtschaftswachstums über das berücksichtigte Niveau hinaus könnte zu einer höheren Zunahme der Umsatzerlöse führen.
Verkehr	Eine Steigerung des Luftverkehrswachstums über das erwartete Niveau hinaus könnte zu Umsatzsteigerungen in allen Unternehmensbereichen führen.
Hub-Entwicklung	Die wichtige Partner-Airline DLH könnte durch interne Optimierungsbemühungen ihre Marktposition verbessern, was zu einem verstärkten Ausbau des Drehkreuzes am Standort Flughafen München und damit zu einer Passagierentwicklung über Plan führen könnte.
Digitalisierung	Der Flughafen München verfolgt die Strategie, das Geschäftsmodell des Flughafens besser an den Strukturwandel infolge der Digitalisierung anzupassen. Die potenziellen mittel- und langfristigen Wachstumseffekte aus dieser Strategie wurden bisher nicht in vollem Umfang berücksichtigt.
Off-Campus	Das Off-Campus-Geschäft des Flughafens München (Dienstleistungen und Handel) könnte sich besser entwickeln als erwartet, mit entsprechendem Wachstum des Konzernergebnisses.
Real Estate	Die Aktivitäten im Geschäftsbereich Real Estate könnten auf lange Sicht über das geplante Maß hinaus verstärkt werden, was zu einer Umsatzsteigerung in diesem Geschäftsfeld führen würde.
CO₂-Strategie	Die fortschreitende Effizienzsteigerung bei energiesparenden Technologien und ein damit verbundenes besseres Preis-Leistungs-Verhältnis bei der emissionsarmen Energieerzeugung könnten dazu führen, dass die Kosten der neuen CO ₂ -Strategie des Flughafens München das erwartete Niveau unterschreiten.
Schieneanbindung	Eine Verbesserung der Schienenanbindung über das erwartete Maß hinaus könnte zu einer Erweiterung des Passagiereinzugsgebiets und damit zu einer Steigerung des Umsatzes in allen Geschäftsfeldern führen.

Übersicht Chancen

ABB: 28

Wirtschaftlicher Vorteil	sehr hoch ab 150 Mio. €				
	hoch ab 30 Mio. €				
	mittel ab 6 Mio. €	<ul style="list-style-type: none"> • Digitalisierung • Schienenanbindung • Off-Campus • Real Estate • CO₂-Strategie 	<ul style="list-style-type: none"> • Konsum • Konjunktur • Off-Campus • Digitalisierung • Real Estate • CO₂-Strategie • Schienenanbindung 	<ul style="list-style-type: none"> • Konsum • Konjunktur • Verkehr • Hub-Entwicklung • Digitalisierung 	<ul style="list-style-type: none"> • Konsum • Konjunktur • Verkehr
	gering ab 1 Mio. €				
		sehr langfristig > 15 Jahre	langfristig 5 bis 15 Jahre	mittelfristig 1 bis 5 Jahre	kurzfristig innerhalb eines Jahres
		Fristigkeit			

Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation

Für den Flughafen München als zweitgrößten Verkehrsflughafen in Deutschland und einen der größten Airports in Europa ist es wichtig, sich bietende Chancen aktiv zu nutzen, um durch ein stetiges Wachstum seine Position am Markt weiter zu verbessern. Aber auch Risiken rechtzeitig zu erkennen und ihnen systematisch entgegenzuwirken, ist ein zentrales Ziel des Flughafens München.

So wird jedes Jahr die aktuell erwartete Wirkung möglicher Ereignisse und Entwicklungen bereits in der Geschäftsplanung berücksichtigt. Die berichteten Chancen und Risiken sind als über das prognostizierte Unternehmensergebnis hinausgehende potenzielle Abweichungen definiert. Der Flughafen München konsolidiert und aggregiert die von den Unternehmensbereichen und Konzerngesellschaften gemeldeten Risiken und berichtet vierteljährlich an die Geschäftsführung und Gesellschafter. Chancen werden unter Einbezug der Konzernbereiche Konzernentwicklung sowie Konzerncontrolling und Beteiligungsmanagement identifiziert und gesteuert.

Unter Berücksichtigung des aktuellen Geschäftsplans hat sich die Chancen- und Risikosituation im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert. Es wurden keine neuen Risiken identifiziert, die sich potenziell kritisch auf das Ergebnis auswirken könnten.

Aus dem konzernweiten Risikomanagementsystem wie auch nach Einschätzung der Geschäftsführung waren im aktuellen Prognosezeitraum keine Risiken absehbar, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand des Flughafens München gefährden.

Der Flughafen München weist darauf hin, dass verschiedene bekannte wie auch unbekannt Risiken, Ungewissheiten und andere Faktoren dazu führen können, dass die tatsächlichen Ereignisse, die Finanzlage, die Entwicklung oder die Performance der Gesellschaft wesentlich von den hier gegebenen Einschätzungen abweichen.

Konzernjahresabschluss

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

TEUR	Angabe	2016	2015 ¹⁾
Umsatzerlöse	VI.1	1.364.122	1.249.306
Bestandsveränderung		0	-225
Aktiviert Eigenleistungen	VI.2	19.930	21.722
Sonstige Erträge	VI.3	46.643	38.764
Gesamtleistung		1.430.695	1.309.567
Materialaufwand	VI.4	-352.085	-326.599
Personalaufwand	VI.5	-452.515	-400.342
Sonstige Aufwendungen	VI.6	-97.092	-88.393
Betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)		529.003	494.233
Abschreibungen	VI.7	-239.071	-214.278
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		289.932	279.955
Zinsergebnis	VI.8	-81.763	-71.626
Sonstiges Finanzergebnis	VI.8	668	-11.043
Finanzergebnis		-81.095	-82.669
Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen	VII.4	1.036	1.136
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		209.873	198.422
Ertragsteuern	VI.9	-58.242	-55.089
Konzernjahresergebnis (EAT)		151.631	143.333
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		146.736	145.690
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		4.895	-2.357

¹⁾Berichtigt gemäß IAS 8. Nähere Erläuterungen dazu finden sich auf S. 116.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

TEUR	Angabe	2016	2015 ¹⁾
Konzernjahresergebnis		151.631	143.333
Absicherung von Zahlungsströmen	VII.16	13.239	19.650
Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	-3.389	-4.738
Posten, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		9.850	14.912
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	VII.17	-2.181	-851
Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	611	231
Posten, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		-1.570	-620
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		8.280	14.292
Gesamtergebnis		159.911	157.625
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		155.016	159.982
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		4.895	-2.357

¹⁾Berichtigt gemäß IAS 8. Nähere Erläuterungen dazu finden sich auf S. 116.

Konzern-Bilanz

Aktiva

TEUR	Angabe	31.12.2016	31.12.2015 ¹⁾	31.12.2014 ¹⁾
Immaterielle Vermögenswerte	VII.1	13.748	12.316	11.912
Selbstgenutzte Sachanlagen	VII.2	4.906.024	4.858.657	4.778.221
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	VII.3	167.573	177.562	190.352
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	VII.4	3.415	3.157	2.339
Forderungen	VII.5	84	119	156
Sonstiges Finanzvermögen	VII.5	304	1.244	204
Aktive latente Steuern	VII.6	6.890	12.103	37.663
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	2.928	3.774	5.895
Langfristige Vermögenswerte		5.100.966	5.068.932	5.026.742
Vorräte	VII.7	42.765	39.821	38.342
Forderungen	VII.8	65.813	59.435	56.640
Sonstiges Finanzvermögen	VII.8	0	5	0
Tatsächliche Ertragsteueransprüche		4.901	3.682	1.227
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	10.162	11.812	7.167
Kurzfristige Geldanlagen	VII.10	12.000	212.000	93.000
Zahlungsmittelbestand	VII.10	6.034	5.323	8.530
Kurzfristige Vermögenswerte		141.675	332.078	204.906
Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht	VII.11	1.220	3.398	5.214
Aktiva		5.243.861	5.404.408	5.236.862

¹⁾Berichtigt gemäß IAS 8. Nähere Erläuterungen dazu finden sich auf S. 116.

Passiva

TEUR	Angabe	31.12.2016	31.12.2015 ¹⁾	31.12.2014 ¹⁾
Gezeichnetes Kapital	VII.12	306.776	306.776	306.776
Rücklagen	VII.12	150.993	127.546	96.625
Übriges Eigenkapital	VII.12	1.485.125	1.383.556	1.284.495
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter		13	-4.869	-2.512
Eigenkapital		1.942.907	1.813.009	1.685.384
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	VII.14	293.561	277.088	292.507
Verbindlichkeiten	VII.15	27.671	22.753	16.229
Sonstige Finanzschulden	VII.15	1.523.333	1.390.497	1.629.727
Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	47.588	42.356	40.857
Sonstige Rückstellungen	VII.18	92.709	96.257	99.444
Passive latente Steuern	VII.6	441.125	462.454	503.652
Sonstige Schulden	VII.20	18.550	18.571	19.035
Langfristige Schulden		2.150.976	2.032.888	2.308.944
Verbindlichkeiten	VII.19	167.833	102.052	93.735
Sonstige Finanzschulden	VII.19	594.112	1.092.429	794.202
Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	35.294	23.229	20.801
Sonstige Rückstellungen	VII.18	15.716	15.914	13.037
Tatsächliche Ertragsteuerschulden		32.292	15.885	10.419
Sonstige Schulden	VII.20	11.170	31.914	17.833
Kurzfristige Schulden		856.417	1.281.423	950.027
Schulden zu Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht		0	0	0
Passiva		5.243.861	5.404.408	5.236.862

¹⁾Berichtigt gemäß IAS 8. Nähere Erläuterungen dazu finden sich auf S. 116.

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

	Angabe	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen		Übriges Eigenkapital	Nicht beherrschender Gesellschafter	Eigenkapital
			Kapitalrücklage	Gewinnrücklage			
TEUR							
Stand 31.12.2014	VII.12	306.776	102.258	-5.633	1.506.083	-2.512	1.906.972
Änderungen infolge IAS 8		0	0	0	-221.588	0	-221.588
Jahresergebnis		0	0	0	145.690	-2.357	143.333
Sonstiges Ergebnis		0	0	-620	14.912	0	14.292
Gesamtergebnis		0	0	-620	160.602	-2.357	157.625
Ausschüttungen		0	0	0	-30.000	0	-30.000
Transaktionen mit Gesellschaftern		0	0	0	-30.000	0	-30.000
Einstellung in Rücklagen		0	0	31.541	-31.541	0	0
Änderung von Rücklagen		0	0	31.541	-31.541	0	0
Stand 31.12.2015³⁾	VII.12	306.776	102.258	25.288	1.383.556	-4.869	1.813.009
Jahresergebnis		0	0	0	146.736	4.895	151.631
Sonstiges Ergebnis		0	0	-1.570	9.850	0	8.280
Gesamtergebnis		0	0	-1.570	156.586	4.895	159.911
Ausschüttungen		0	0	0	-30.000	0	-30.000
Entkonsolidierung		0	0	0	0	-13	-13
Transaktionen mit Gesellschaftern		0	0	0	-30.000	-13	-30.013
Einstellung in Rücklagen		0	0	25.017	-25.017	0	0
Änderung von Rücklagen		0	0	25.017	-25.017	0	0
Stand 31.12.2016	VII.12	306.776	102.258	48.735	1.485.125	13	1.942.907

³⁾Berichtigt gemäß IAS 8. Nähere Erläuterungen dazu finden sich auf S. 116.

Konzern-Kapitalflussrechnung

TEUR	2016	2015 ¹⁾
Gesamtergebnis	159.911	157.625
Ergebnisneutrale latente Steuern	2.778	4.507
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	2.181	851
Absicherung von Zahlungsmittelströmen	-13.239	-19.650
Jahresergebnis (EAT)	151.631	143.333
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	-1.036	-1.136
Ertragsteuern	58.242	55.089
Finanzergebnis	81.095	82.669
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	289.932	279.955
Abschreibungen	239.071	214.278
Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen	3.195	4.670
Zu-/Abnahme der Vorräte	-2.944	-1.479
Zu-/Abnahme der kurzfristigen Forderungen	-4.051	-2.795
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten	69.135	14.841
Zu-/Abnahme der Leistungen an Arbeitnehmer	13.483	2.252
Zu-/Abnahme der Rückstellungen	-5.916	-800
Zu-/Abnahme aus dem Erwerb von Tochtergesellschaften	450	0
Zu-/Abnahme der anderen Aktiva und Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-11.573	25.698
Verbleibende Veränderung des Working Capital		
Bruttzahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	590.782	536.620
Saldo aus gezahlten und erhaltenen Ertragsteuern	-61.950	-72.221
Zahlungsmittelflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit	528.832	464.399
Einzahlungen aus der Veräußerung von selbstgenutzten Sachanlagen	1.732	2.579
Einzahlungen aus der Veräußerung von immateriellen Vermögenswerten	464	439

TEUR	2016	2015 ¹⁾
Einzahlungen aus der Veräußerung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	4	7
Einzahlungen von assoziierten Unternehmen aufgrund von Ausschüttungen	778	318
Auszahlungen für den Erwerb von Tochtergesellschaften	-1.500	0
Auszahlungen für Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen	-263.432	-265.595
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	-4.404	-3.813
Auszahlungen für Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-5.521	-2.721
Erhaltene Zinsen	1.176	1.032
Veränderungen von Geldanlagen	200.000	-119.000
Zahlungsmittelflüsse aus der Investitionstätigkeit	-70.703	-386.754
Auszahlungen für Ausschüttungen an Gesellschafter	-30.000	-30.000
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen bei Kreditinstituten	200.000	96.211
Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen bei Kreditinstituten	-558.683	-31.065
Zahlungsmittelflüsse aus dem konzernweiten Cashmanagement mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen	-1.203	778
Gezahlte Zinsen (ohne Bauzeitzinsen)	-58.891	-98.882
Auszahlungen aus Bauzeitzinsen	-8.641	-17.894
Zahlungsmittelflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	-457.418	-80.852
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	0	0
Veränderung des Zahlungsmittelbestands	711	-3.207
Zahlungsmittelbestand zum Periodenbeginn	5.323	8.530
Zahlungsmittelbestand zum Periodenende	6.034	5.323

¹⁾Berichtigt gemäß IAS 8. Nähere Erläuterungen dazu finden sich auf S. 116.

Konzern-Anhang

→ GRI 102-48

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 2016 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 24. April 2017 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

II. Grundsätze der Aufstellung des Konzernabschlusses

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

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

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

1. Grundlagen der Abschlusserstellung

Die Flughafen München GmbH stellt gemäß § 315a Abs. 3 HGB freiwillig einen Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsstandards auf. Dabei wendet die Gesellschaft die vom International Accounting Standards Board [IASB] und vom International Financial Reporting Standards Interpretations Committee [IFRS IC] veröffentlichten Rechnungslegungsstandards [IAS/IFRS] und Interpretationen [SIC/IFRIC] in der in europäisches Recht übernommenen Fassung vollständig und uneingeschränkt an. Darüber hinaus werden die Regelungen des § 315a Abs. 3 Satz 2 i. V. m. Abs. 1 HGB beachtet.

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

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

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

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

2. Neue beziehungsweise überarbeitete Rechnungslegungsvorschriften

a) Erstmals angewandte neue Vorschriften

Im Geschäftsjahr 2016 hat der Flughafen München keine neuen Rechnungslegungsvorschriften erstmals angewandt.

b) Noch nicht angewandte neue Vorschriften

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

IFRS 15 Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden

Das IASB veröffentlichte im Mai 2014 den Standard IFRS 15 Erlöse aus Verträgen mit Kunden. IFRS 15 legt einen umfassenden Rahmen zur Bestimmung fest, ob, in welcher Höhe und zu welchem Zeitpunkt Umsatzerlöse erfasst werden. Er ersetzt bestehende Leitlinien zur Erfassung von Umsatzerlösen, darunter IAS 18 Umsatzerlöse, IAS 11 Fertigungsaufträge und IFRIC 13 Kundenbindungsprogramme. Künftig werden neue qualitative und quantitative Angaben gefordert, die es den Abschlussadressaten ermöglichen sollen, Art, Höhe, Zeitpunkt und Unsicherheit der Umsatzerlöse sowie Cashflows aus Verträgen mit Kunden zu verstehen.

Nach IFRS 15 werden grundsätzlich Umsatzerlöse erfasst, wenn der Kunde die Verfügungsmacht über die Güter oder Dienstleistung erhält. Anhand eines Fünf-Schritte-Modells ist zu bestimmen, zu welchem Zeitpunkt [oder über welchen Zeitraum] und in welcher Höhe Umsatzerlöse zu erfassen sind.

Zudem enthält IFRS 15 Regelungen zur Darstellung von bestehenden Leistungsüberschüssen oder -verpflichtungen auf der jeweiligen Vertragsebene, die zum Bilanzausweis von vertraglichen Vermögenswerten und/oder vertraglichen Verbindlichkeiten führt.

IFRS 15 ist erstmals in der ersten Berichtsperiode eines am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden, wobei eine frühzeitige Anwendung zulässig ist. Der Konzern plant, diesen Standard nicht frühzeitig anzuwenden.

Die Auswirkungen der Neuregelung des IFRS 15 Standards auf den Konzernabschluss der Flughafen München GmbH werden derzeit im Rahmen eines Impact Assessments untersucht. Erst nach Abschluss dieser Analysephase können Aussagen zu quantitativen und qualitativen Auswirkungen vorgenommen werden.

IFRS 9 Finanzinstrumente

Im Juli 2014 veröffentlichte das International Accounting Standards Board die endgültige Fassung des IFRS 9 Finanzinstrumente. IFRS 9 ist erstmals in der ersten Berichtsperiode eines am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden, wobei eine frühzeitige Anwendung zulässig ist. Der Konzern beabsichtigt zum gegenwärtigen Zeitpunkt, IFRS 9 erstmals für das Geschäftsjahr beginnend am 1. Januar 2018 anzuwenden.

Der Flughafen München prüft derzeit, welche Auswirkungen sich insgesamt aus der Anwendung der IFRS 9 Vorschrift auf den Konzernabschluss ergeben.

IFRS 9 beinhaltet unter anderem folgende Regelungen:

Einstufung – Finanzielle Vermögenswerte: IFRS 9 enthält einen neuen Einstufungs- und Bewertungsansatz für finanzielle Vermögenswerte, welcher das Geschäftsmodell, in dessen Rahmen die Vermögenswerte gehalten werden, sowie die Eigenschaften ihrer Cashflows widerspiegelt.

Die drei Einstufungskategorien für finanzielle Vermögenswerte bestehen aus (i) zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, (ii) zum beizulegenden Zeitwert mit Wertänderungen im Gewinn oder Verlust bewertet (FVTPL) sowie (iii) zum beizulegenden Zeitwert mit Wertänderungen im sonstigen Ergebnis bewertet (FVOCI).

Wertminderung – Finanzielle Vermögenswerte und vertragliche Vermögenswerte: IFRS 9 ersetzt das Modell der »eingetretenen Verluste« des IAS 39 durch ein zukunftsorientiertes Modell der »erwarteten Kreditausfälle«. Dies erfordert erhebliche Ermessensentscheidungen bezüglich der Frage, inwieweit die erwarteten Kreditausfälle durch Veränderungen der wirtschaftlichen Faktoren beeinflusst werden. Diese Einschätzung wird auf Grundlage gewichteter Wahrscheinlichkeiten bestimmt.

Nach IFRS 9 werden Wertberichtigungen auf einer der nachstehenden Grundlagen bewertet: (i) 12-Monats-Kreditausfälle: Hierbei handelt es sich um erwartete Kreditausfälle aufgrund möglicher Ausfallereignisse innerhalb von zwölf Monaten nach dem Abschlussstichtag und (ii) lebenslange Kreditausfälle: Hierbei handelt es sich um erwartete Kreditausfälle aufgrund aller möglichen Ausfallereignisse während der erwarteten Laufzeit eines Finanzinstruments.

Einstufung – Finanzielle Schulden: IFRS 9 behält die bestehenden Anforderungen des IAS 39 für die Einstufung von finanziellen Schulden weitestgehend bei.

Bilanzierung von Sicherungsgeschäften: Nach IFRS 9 hat der Konzern sicherzustellen, dass die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen mit den Zielen und der Strategie des Konzernrisikomanagements in Einklang steht und dass ein eher qualitativer und zukunftsorientierter Ansatz bei der Beurteilung der Wirksamkeit der Sicherungsgeschäfte zur Anwendung kommt.

IFRS 16 Leasingverhältnisse

Der im Januar 2016 vom IASB veröffentlichte IFRS 16 [Leasingverhältnisse] führt ein einheitliches Rechnungslegungsmodell ein, wonach Leasingverhältnisse in der Bilanz des Leasingnehmers zu erfassen sind. Ein Leasingnehmer erfasst ein Nutzungsrecht (right-of-use asset), das sein Recht auf die Nutzung des zugrunde liegenden Vermögenswertes darstellt, sowie eine Schuld aus dem Leasingverhältnis, die seine Verpflichtung zu Leasingzahlungen darstellt.

Die Rechnungslegung beim Leasinggeber ist vergleichbar mit dem derzeitigen Standard, das heißt, dass Leasinggeber Leasingverhältnisse weiterhin als Finanzierungs- oder Operating-Leasingverhältnisse einstufen.

Der IFRS 16 Standard ersetzt die bestehenden Leitlinien zu Leasingverhältnissen, darunter IAS 17 Leasingverhältnisse, IFRIC 4 Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält, SIC-15 Operating-Leasingverhältnisse – Anreize und SIC-27 Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen.

Der Standard ist erstmals in der ersten Berichtsperiode eines am oder nach dem 1. Januar 2019 oder danach beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Eine frühzeitige Anwendung ist zulässig für Unternehmen, die IFRS 15 Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 oder davor anwenden. Der Konzern beabsichtigt zum gegenwärtigen Zeitpunkt, IFRS 16 erstmals für das Geschäftsjahr beginnend am 1. Januar 2019 anzuwenden.

Die Flughafen München GmbH prüft derzeit, welche Auswirkungen sich aus der Anwendung des IFRS 16 Standards auf den Konzernabschluss ergeben.

3. Korrekturen nach IAS 8

Im Jahr 2016 hat der Konzern Rückstellungen für unterlassene Instandhaltungsaufwendungen (Sanierungsmaßnahmen), welche seit 2013 gebildet wurden, korrigiert. Infolgedessen waren die Rückstellungen, latenten Steuern, sonstigen Aufwendungen und Zinsaufwendungen überbewertet. Des Weiteren hat der Konzern 2016 Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften, die seit der IFRS-Umstellung passiviert wurden, korrigiert. Folgende Posten sind von der Korrektur betroffen: Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften, übriges Eigenkapital, Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis.

Die Fehler wurden korrigiert, indem die betroffenen Posten des Abschlusses für die Vorjahre entsprechend angepasst wurden.

Die nachstehenden Tabellen fassen die Auswirkungen auf den Konzernabschluss zusammen:

Konzern-Bilanz 01.01.2015

TEUR	Auswirkung der Korrekturen		
	Vorher berichtet	Anpassungen	korrigiert
Übriges Eigenkapital	1.506.083	-221.588	1.284.495
Eigenkapital	1.906.972	-221.588	1.685.384
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	67.875	224.632	292.507
Sonstige Rückstellungen	103.320	-3.876	99.444
Passive latente Steuern	502.480	1.172	503.652
Langfristige Schulden	2.311.648	-2.704	2.308.944
Sonstige Rückstellungen	13.377	-340	13.037
Kurzfristige Schulden	950.367	-340	950.027

Konzern-Bilanz 31.12.2015

TEUR	Auswirkung der Korrekturen		
	Vorher berichtet	Anpassungen	korrigiert
Übriges Eigenkapital	1.597.223	-213.667	1.383.556
Eigenkapital	2.026.676	-213.667	1.813.009
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	56.680	220.408	277.088
Sonstige Rückstellungen	103.810	-7.553	96.257
Passive latente Steuern	459.862	2.592	462.454
Langfristige Schulden	2.037.849	-4.961	2.032.888
Sonstige Rückstellungen	17.694	-1.780	15.914
Kurzfristige Schulden	1.283.203	-1.780	1.281.423

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung 01.01. bis 31.12.2015

TEUR	Auswirkung der Korrekturen		
	Vorher berichtet	Anpassungen	korrigiert
Sonstige Aufwendungen	-93.509	5.116	-88.393
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	274.839	5.116	279.955
Zinsergebnis	-83.624	11.998	-71.626
Sonstiges Finanzergebnis	-3.270	-7.773	-11.043
Finanzergebnis	-86.894	4.225	-82.669
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	189.081	9.341	198.422
Ertragsteuern	-53.669	-1.420	-55.089
Konzernjahresergebnis (EAT)	135.412	7.921	143.333

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.

a) Änderungen der Beteiligungsquote des Konzerns an Tochterunternehmen

Änderungen der Beteiligungsquoten des Konzerns an Tochterunternehmen, die nicht zu einem Verlust der Beherrschung über dieses Tochterunternehmen führen, werden als Eigenkapitaltransaktion bilanziert. Die Buchwerte der vom Konzern gehaltenen Anteile und der nicht beherrschenden Anteile werden so angepasst, dass sie die Änderungen der an den Tochterunternehmen bestehenden Anteilsquoten widerspiegeln. Jede Differenz zwischen dem Betrag, um den die nicht beherrschenden Anteile angepasst werden, und dem beizulegenden Zeitwert der gezahlten oder erhaltenen Gegenleistung wird unmittelbar im Eigenkapital erfasst und den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zugerechnet.

Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen, wird der Entkonsolidierungsgewinn oder -verlust erfolgswirksam erfasst.

Alle im Zusammenhang mit diesem Tochterunternehmen im sonstigen Ergebnis ausgewiesenen Beträge werden so bilanziert, wie dies bei einem Verkauf der Vermögenswerte erfolgen würde.

Sofern der Konzern Anteile an dem bisherigen Tochterunternehmen zurückbehält, werden diese mit dem zum Zeitpunkt des Verlusts der Beherrschung festgestellten beizulegenden Zeitwert angesetzt. Dieser Wert stellt die Anschaffungskosten der Anteile dar, die abhängig vom Grad der Beherrschung in der Folge gemäß IAS 39 Finanzinstrumente: Ansatz

und Bewertung oder nach den Vorschriften für assoziierte oder Gemeinschaftsunternehmen bewertet werden.

→ GRI 102-45

b) Erwerb von Tochterunternehmen

Der Erwerb von Tochterunternehmen wird nach der Erwerbsmethode bilanziert. Die bei einem Unternehmenszusammenschluss übertragene Gegenleistung wird zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Dieser bestimmt sich aus dem Saldo der zum Erwerbszeitpunkt beizulegenden Zeitwerte der übertragenen Vermögenswerte, der übernommenen Schulden und der vom Konzern emittierten Eigenkapitalinstrumente im Austausch gegen die Beherrschung des erworbenen Unternehmens. Mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundene Transaktionskosten werden bei Anfall erfolgswirksam erfasst.

Die erworbenen Vermögenswerte und Schulden werden mit ihren beizulegenden Zeitwerten bewertet. Hierzu gelten folgende Ausnahmen:

- Latente Steueransprüche oder latente Steuerschulden und Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten in Verbindung mit Vereinbarungen für Leistungen an Arbeitnehmer werden gemäß IAS 12 *Ertragsteuern* beziehungsweise IAS 19 *Leistungen an Arbeitnehmer* erfasst und bewertet; und
- Vermögenswerte (oder Veräußerungsgruppen), die gemäß IFRS 5 *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche* als zur Veräußerung gehalten eingestuft sind, werden gemäß diesem IFRS bewertet.

Der Geschäfts- oder Firmenwert ergibt sich als Überschuss der Summe aus der übertragenen Gegenleistung, dem Betrag aller nicht beherrschenden Anteile an dem erworbenen Unternehmen und dem beizulegenden Zeitwert des zuvor vom Erwerber gehaltenen Eigenkapitalanteils an dem erworbenen Unternehmen (sofern gegeben) über den Saldo der zum Erwerbszeitpunkt ermittelten beizulegenden Zeitwerte

der erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und der übernommenen Schulden. Für den Fall, dass sich – auch nach nochmaliger Beurteilung – ein negativer Unterschiedsbetrag ergibt, wird dieser unmittelbar als Ertrag erfolgswirksam erfasst.

Enthält die übertragene Gegenleistung eine bedingte Gegenleistung, wird diese mit dem zum Erwerbszeitpunkt geltenden beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der bedingten Gegenleistung innerhalb des Bewertungszeitraums von zwölf Monaten werden rückwirkend korrigiert und entsprechend gegen den Geschäfts- oder Firmenwert gebucht. Die Bilanzierung von Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der bedingten Gegenleistung, die keine Berichtigungen während des Bewertungszeitraums darstellen, erfolgt in Abhängigkeit davon, wie die bedingte Gegenleistung einzustufen ist. Handelt es sich bei der bedingten Gegenleistung um Eigenkapital, erfolgt keine Folgebewertung an nachfolgenden Abschlussstichtagen; ihre Erfüllung wird innerhalb des Eigenkapitals bilanziert. Eine bedingte Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellt, wird an nachfolgenden Abschlussstichtagen gemäß IAS 39 oder IAS 37 Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen bewertet und ein resultierender Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst.

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

→ GRI 102-45

a) Tochterunternehmen

Der Konsolidierungskreis der Flughafen München GmbH umfasst neben dem Mutterunternehmen selbst die folgenden Tochterunternehmen:

Tochterunternehmen

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Konsolidierung aufgrund	Beteiligung in %	
				31.12.2016	31.12.2015
aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH ¹⁾	Oberding	Passagierabfertigung	Stimmrechtsmehrheit	100	100
AeroGround Flughafen München GmbH ¹⁾	München	Bodenverkehr	Stimmrechtsmehrheit	100	100
AeroGround Berlin GmbH	Schönefeld	Bodenverkehr	Stimmrechtsmehrheit	100	100
Allresto Flughafen München Hotel und Gaststätten GmbH ¹⁾	München	Gastronomie und Hotel	Stimmrechtsmehrheit	100	100
CAP Flughafen München Sicherheits GmbH	Freising	Sicherheit	Stimmrechtsmehrheit	100	100
Cargogate Flughafen München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH ¹⁾	Hallbergmoos	Frachtabfertigung	Stimmrechtsmehrheit	100	100
eurotrade Flughafen München Handels GmbH ¹⁾	München	Einzelhandel	Stimmrechtsmehrheit	100	100
InfoGate Information Systems GmbH ¹⁾	Freising	Information	Stimmrechtsmehrheit	100	100
Flughafen München Baugesellschaft mbH	Oberding	Bauherrenvertretung	Vertrag ²⁾	60	60
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG ¹⁾	Oberding	Terminalbetrieb	Vertrag ²⁾	60	60
MAC Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG i.L. ^{1), 3)}	Grünwald	Immobilienfinanzierung	Stimmrechtsmehrheit	94,9	94,9

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

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

³⁾ Die Gesellschaft befindet sich seit dem 1. November 2016 in Liquidation.

Mit dem Erwerb des MAC-Gebäudes durch die FMG wurde der Leasingvertrag zwischen der MAC Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG (MAC KG) und der München Airport Center Betriebsgesellschaft MAC mbH (MAC GmbH) zum 31. Oktober 2016 beendet. Darüber hinaus endete der zwischen der FMG und der MAC GmbH geschlossene Geschäftsbesorgungsvertrag zur Verwaltung und Vermietung der Büro- und Gewerbeflächen des MAC-Gebäudes. Die in dem Leasing- und Geschäftsbesorgungsvertrag getroffenen Vereinbarungen über die Durchführung der Geschäftstätigkeit der MAC GmbH waren Grundlage für die Konsolidierung der MAC GmbH. Infolge der Beendigung dieser Verträge wurde die Gesellschaft zeitgleich entkonsolidiert. Der daraus entstandene Entkonsolidierungsverlust in Höhe von TEUR 2.373 wird in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

b) Assoziierte Unternehmen

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

Assoziierte Unternehmen

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Beteiligung in %	
			31.12.2016	31.12.2015
EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH	Freising	Enteisen und Flugzeugschleppen	49	49

Folgende Tochterunternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden nicht in den Konzernabschluss einbezogen:

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

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Art	Beteiligung in %	
				31.12.2016	31.12.2015
FMV – Flughafen München Versicherungsvermittlungsgesellschaft mbH	Freising	Versicherungsvermittlung	TU ¹⁾	100	100
Munich Airport International GmbH (vormals: Munich Airport International Beteiligungs-GmbH)	München	Beteiligungsmanagement	TU ¹⁾	100	100
HSD Flughafen GmbH	Berlin	Bodenverkehrsdienste	TU ¹⁾	100	0
MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH	Oberding	Medizinische Dienstleistungen	JV ²⁾	51	51
Radiologisches Diagnostikzentrum München Airport GmbH	Oberding	Medizinische Dienstleistungen	JV ²⁾	18,2	18,2

¹⁾TU = Tochterunternehmen

²⁾JV = Gemeinschaftsunternehmen

Aufgrund der Nichteinbeziehung wird der Konzernumsatz um 0,37 % (2015: 0,42 %) niedriger ausgewiesen. Der Buchwert der Beteiligung des Flughafens München an der MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH (MediCare) beträgt TEUR 153 (2015: TEUR 153). An den Vermögenswerten, den Schulden und dem Jahresüberschuss der MediCare ist der Flughafen wie folgt beteiligt:

Beteiligung an der MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH

TEUR	31.12.2016		31.12.2015	
Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen		153		153
Anteil der Flughafen München GmbH in %		51		51
	Gesamt	Anteilig	Gesamt	Anteilig
Vermögenswerte kurzfristig	854	436	1.283	654
Vermögenswerte langfristig	1.135	579	898	458
Schulden kurzfristig	1.170	597	1.407	718
Schulden langfristig	20	10	19	10
Umsatzerlöse	7.392	3.770	7.568	3.860
Ergebnis vor Ertragsteuern	63	32	276	141
Jahresergebnis (EAT)	45	23	237	121
Sonstiges Ergebnis	0	0	0	0
Gesamtergebnis	45	23	237	121
Ausschüttungen		0		0

c) Unternehmenserwerbe

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

Unternehmenserwerbe

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

Die Zahlung des Kaufpreises erfolgte in bar.

Zum Zeitpunkt der Erlangung der Beherrschung verfügten beide Gesellschaften insgesamt über Zahlungsmittel in Höhe von TEUR 659, wodurch ein Nettozahlungsabfluss in Höhe von TEUR 841 entstand. Der Wert der erworbenen Vermögenswerte und Schulden zum Zeitwert betrug zum Erwerbszeitpunkt TEUR 1.400 beziehungsweise TEUR 185 und setzt sich aus den folgenden Positionen zusammen:

Langfristige Vermögenswerte

TEUR	Acciona	HSD
Langfristige Vermögenswerte		
Anlagevermögen	1.277	115
Kurzfristige Vermögenswerte		
Zahlungsmittelbestand	350	309
Forderungen	2.327	427
Rechnungsabgrenzungsposten	22	2
Latente Steueransprüche	37	0
Langfristige Schulden		
Rückstellungen	-125	0
Leistungen an Arbeitnehmer	-52	0
Kurzfristige Schulden		
Rückstellungen	-77	-127
Leistungen an Arbeitnehmer	-734	0
Verbindlichkeiten	-1.564	-541
Latente Steuerschulden	-61	0
Eigenkapital	1.400	185

In den Forderungen sind vor allem Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen umfassen fällige Bruttobeträge der vertraglichen Forderungen von TEUR 1.438, wovon TEUR 50 zum Erwerbszeitpunkt als voraussichtlich uneinbringlich eingeschätzt wurden. Der angesetzte Buchwert entspricht dem Fair Value.

Die Acciona wurde im Geschäftsjahr 2016 rückwirkend zum 1. Januar 2016 auf die AeroGround Berlin verschmolzen. Die HSD wird im Konzernabschluss 2016 nicht konsolidiert.

Aus dem Erwerb der Acciona ist kein Geschäfts- oder Firmenwert entstanden, da die übertragende Gegenleistung dem beizulegenden Zeitwert des identifizierten erworbenen Nettovermögens entsprach.

Im Jahresüberschuss des Konzerns ist ein Verlust in Höhe von TEUR 584 aus dem zusätzlich durch die Acciona generierten Geschäft enthalten. Die Umsatzerlöse des aktuellen Geschäftsjahres beinhalten TEUR 16.226 der ehemaligen Acciona.

IV. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

1. Sachanlagevermögen

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

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

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

Die Folgebewertung der Vermögenswerte des Sachanlagevermögens erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Grund und Boden werden nicht planmäßig abgeschrieben. Alle übrigen Vermögenswerte werden linear entsprechend ihren erwarteten wirtschaftlichen Nutzungsdauern planmäßig abgeschrieben.

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

Im Konzernabschluss gelten die folgenden Nutzungsdauern:

Nutzungsdauern

Gebäude	
Rohbau und Fassade	50 Jahre
Dächer	20 Jahre
Innenausstattung und Technik	25 Jahre
Verkehrsflächen	35 Jahre
Betriebsflächen	15–25 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	
Flugbetriebsflächen	40 Jahre
Flugtechnische Anlagen	10–20 Jahre
Ver- und Entsorgungsanlagen	15–35 Jahre
Andere Anlagen und Maschinen	15–20 Jahre
Betriebsausstattung	
Mobiles Gerät Betrieb und Abfertigung	4–10 Jahre
Mobilien und Einrichtungen	4–14 Jahre
Fuhrpark	10 Jahre
Andere Betriebsausstattung	3–10 Jahre

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

Die Buchwerte werden an jedem Abschlussstichtag überprüft, um festzustellen, ob ein Anhaltspunkt für eine Wertminderung vorliegt. Ist dies der Fall, wird der erzielbare Betrag des Vermögenswerts geschätzt. Unterschreitet der erzielbare Betrag einer Sachanlage beziehungsweise einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit deren Buchwert, wird die Sachanlage außerplanmäßig ergebniswirksam auf den erzielbaren Betrag wertgemindert.

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 drei bis fünf Jahre. Planmäßige Abschreibungen erfolgen linear.

c) Emissionsrechte

Emissionsrechte werden bei erstmaligem Ansatz mit den Anschaffungskosten bewertet.

Die Nutzungsdauer von Emissionsrechten ist grundsätzlich nicht bestimmbar. Daher wird der Buchwert dieser Rechte jährlich mit dem erzielbaren Betrag verglichen und gegebenenfalls abgewertet.

3. Fremdkapitalkosten

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

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

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

4. Wertminderungstest

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

Vermögenswerte, die nur in Zusammenhang mit anderen Vermögenswerten 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. Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden so lange nicht erfasst, bis eine angemessene Sicherheit darüber besteht, dass der Konzern die dazugehörigen Bedingungen, die mit den Zuwendungen in Verbindungen stehen, erfüllen wird und die Zuwendungen auch gewährt werden.

Zuwendungen der öffentlichen Hand sind planmäßig in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung zu erfassen, und zwar im Verlauf der Perioden, in denen der Konzern die entsprechenden Aufwendungen, die die Zuwendungen der öffentlichen Hand kompensieren sollen, ansetzt. Konkret werden Zuwendungen der öffentlichen Hand, deren wichtigste Bedingung der Kauf, der Bau oder die sonstige Anschaffung langfristiger Vermögenswerte ist, bei der Feststellung des Buchwerts des Vermögenswerts abgesetzt. Die Zuwendungen werden mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung erfasst.

Zuwendungen der öffentlichen Hand, die als Ausgleich für bereits angefallene Aufwendungen oder Verluste oder zur sofortigen finanziellen Unterstützung ohne künftig damit verbundenen Aufwand gezahlt werden, werden in der Periode in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung erfasst, in der der entsprechende Anspruch entsteht.

7. Immobilien, die als Finanzinvestition gehalten werden

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

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

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

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

8. Leasing

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

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

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

9. 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 bestimmbar negativen Auswirkungen auf die künftigen Zahlungsmittelflüsse aus dem Vermögenswert eingetreten ist.

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

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

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

e) Derivate in Sicherungsbeziehungen

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

Absicherung des beizulegenden Zeitwerts (Fair Value Hedge): Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des Sicherungsinstruments und Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des Grundgeschäfts im Hinblick auf das gesicherte Risiko werden ergebniswirksam erfasst. Dabei wird der effektive Teil der Änderung unter den Finanzierungsaufwendungen oder -erträgen und der ineffektive Teil im sonstigen Finanzergebnis unter den sonstigen Gewinnen (netto) beziehungsweise den sonstigen Verlusten (netto) ausgewiesen.

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

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

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

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

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

10. 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.

11. 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.

12. 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 Monaten 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.

13. 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.

14. 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 zugrunde liegenden Abgrenzungsregeln nach IFRS weichen von den im deutschen Rechtsraum geltenden Unterscheidungs-methoden 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 mit einem risikoadäquaten Zinssatz im frühestmöglichen Kündigungszeitpunkt, bewertet.

Die Folgebewertung erfolgt nach der Effektivzinsmethode. Die Finanzschuld wird erfolgswirksam aufgezinnt. Anpassungen in der Schätzung künftiger Ausschüttungspotenziale und damit Abfindungsansprüche sind erfolgswirksam im Buchwert der Finanzschuld vorzunehmen. Soweit Gewinnanteile abgelaufener Perioden nicht entnommen werden, werden diese als langfristige Finanzschuld entsprechend den Liquiditätsplanungen der Gesellschaft ausgewiesen.

15. 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 Verlustvorräte angesetzt.

Ein latenter Steueranspruch wird für noch nicht genutzte steuerliche Verluste, noch nicht genutzte Steuergutschriften und abzugsfähige temporäre Differenzen in dem Umfang erfasst, in dem es wahrscheinlich ist, dass künftige zu versteuernde Ergebnisse zur Verfügung stehen werden, für die sie genutzt werden können. Zukünftig zu versteuernde Gewinne werden auf Basis der individuellen Geschäftspläne der Tochterunternehmen bestimmt. Der Planungshorizont für die Prüfung der Realisierbarkeit von Steuerentlastungen aus Verlustvorträgen beträgt höchstens fünf Jahre. Latente Steueransprüche werden an jedem Abschlussstichtag überprüft und in dem Umfang reduziert, in dem es nicht mehr wahrscheinlich ist, dass der damit verbundene

Steuervorteil realisiert werden wird. Zuschreibungen werden vorgenommen, wenn sich die Wahrscheinlichkeit zukünftig zu versteuernder Ergebnisse verbessert.

Nicht bilanzierte latente Steueransprüche werden an jedem Abschlussstichtag neu beurteilt und in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass ein künftiges zu versteuerndes Ergebnis die Realisierung gestatten wird.

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 Verlustvorräte 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 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 Ertragsteuerschulden 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.

16. 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 Pensionberechtigten.

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.16.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.16.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.

17. 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.

18. Umsatzerlöse

Die Höhe der Umsatzerlöse entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Gegenleistung unter Berücksichtigung von Erlösschmälerungen. Die Umsatzerlöse und sonstigen betrieblichen Erträge gelten mit Erbringung der Leistung beziehungsweise dem Zeitpunkt des Gefahrenübergangs als realisiert und werden unter der Voraussetzung erfasst, dass ein wirtschaftlicher Nutzen wahrscheinlich zufließen wird und sich dieser verlässlich quantifizieren lässt.

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. Einige Entgelte unterliegen der Genehmigungspflicht durch Luftfahrtbehörden. Diese Verkehrsentgelte betreffen die Benutzung der Flughafeninfrastruktur und umfassen Start- und Lande-, Passagier- sowie lärm- und emissionsorientierte Grundentgelte. Nicht genehmigungspflichtige Entgelte betreffen die Bodenverkehrsdienste wie zum Beispiel die Vorfeld- und Frachtabfertigung sowie Infrastrukturentgelte.

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.

Umsatzerlöse aus Vermietung – Im Geschäftsbereich Real Estate und Commercial Activities sind Erträge aus der Vermietung von Terminalflächen, Büroräumen, Gebäuden und Grundstücken enthalten. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Bei der Vermietung von Retailflächen kommen je nach Eintritt vertraglich festgelegter Bedingungen entweder Mindestmieten oder variable umsatzabhängige Mieten zum Tragen. Gewährte Mietanreize werden als Bestandteil der Gesamtmietenerlöse über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst.

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.

19. 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.

20. Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts

a) Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert

Der Flughafen München bewertet derivative Finanzinstrumente und Darlehen in Sicherheitsbeziehungen zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts fortlaufend mit dem beizulegenden Zeitwert.

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

Alle nicht-finanziellen Vermögenswerte sind mit den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet.

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

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts für Bewertungszwecke

TEUR	Beizulegender Zeitwert		Bewertungsmethode	Parameter	Hierarchie ⁴⁾
	31.12.2016	31.12.2015			
Zinsswaps	0	1.040	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ¹⁾	II
Devisen-Termingeschäfte	0	5	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ²⁾	II
Aktiva	0	1.045			
Zinsswaps	69.648	84.194	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II
Devisen-Termingeschäfte	645	0	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II
Passiva	70.293	84.194			

¹⁾ Abgeleitet aus Marktdaten

²⁾ Der Solvabilitätsverordnung entnommen

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

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

Die Methoden stimmen mit den im Vorjahr angewandten Methoden überein.

b) Angabe des beizulegenden Zeitwerts

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

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

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts für Angabezwecke

TEUR	Bewertungsmethode	Parameter	Angabe	
			Hierarchie ²⁾	
Immobilien innerhalb des Flughafen-Campus	Ertragswertverfahren	Reinertrag ¹⁾ , wirtschaftliche Gesamtnutzungsdauer ¹⁾ , Liegenschaftszinsen	III II	VII.3
Immobilien außerhalb des Flughafen-Campus	Sachwertverfahren, Ertragswertverfahren	Bodenrichtwerte, adjustierte Normalherstellungskosten, Reinertrag ¹⁾ , wirtschaftliche Gesamtnutzungsdauer ¹⁾ , 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. Beherrschung ohne Stimmrechtsmehrheit

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

Die Flughafen München GmbH hält 60 % der Geschäftsanteile an der Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG. Die Gesellschafterversammlung trifft Entscheidungen über wesentliche Geschäftsaktivitäten jedoch nur mit 2/3-Mehrheit. Die Beherrschung ergibt sich daher nicht aus Stimmrechtsmehrheit, sondern im Wesentlichen aus Vereinbarungen zwischen den Gesellschaftern mit langfristiger Bindungswirkung über die Durchführung der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft.

2. Buchwert bestimmter Vermögenswerte und Schulden

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

Der Flughafen München geht von einer Inbetriebnahme der dritten Start- und Landebahn bis spätestens 2023 aus. Mit einer Wertberichtigung der im Hinblick auf den Flughafen-ausbau getätigten Investitionen in Höhe von insgesamt TEUR 180.157 [2015: TEUR 178.733] ist nicht zu rechnen. Auch die Verpflichtungen aus den im Hinblick auf die Errichtung der dritten Start- und Landebahn getätigten Zusagen zur Förderung von Infrastrukturvorhaben im Umland bleiben bestehen. Insgesamt wurden hierfür TEUR 93.602 [2015: TEUR 91.663] zurückgestellt.

VI. Erläuterungen zum Jahresergebnis

1. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

Umsatzerlöse

TEUR	2016	2015
Nutzungsüberlassung	796.666	732.760
Dienstleistungen	310.128	262.432
Veräußerung von Gütern	188.278	186.637
Übrige	69.050	67.477
Gesamt	1.364.122	1.249.306

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 17 Jahren. In Einzelfällen werden befristete Verträge vereinbart. Die Laufzeiten reichen bis zu sechs Jahren. Mietverlängerungen sind, soweit vereinbart, über Verlängerungsperioden bis zu fünf Jahren möglich. Kaufoptionen werden in der Regel nicht gewährt.

Die Vermietung von Gewerbeflächen, Büro- und Konferenzräumen erfolgt überwiegend unbefristet mit Kündigungsfristen bis zu fünf Jahren. In Einzelfällen werden befristete Verträge vereinbart. Die Laufzeiten reichen bis zu 13 Jahren. Mietverlängerungen sind, soweit vereinbart, über Verlängerungsperioden bis zu 16 Jahren möglich. Kaufoptionen werden in der Regel nicht gewährt. Mieter von Gewerbeflächen entrichten neben einer fixen Grundmiete umsatzabhängige Zusatzentgelte.

Die Leasingerlöse beinhalten bedingte Leasingzahlungen in Höhe von TEUR 16.582 [2015: TEUR 17.017].

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

Erwartete Erlöse aus unkündbaren operativen Leasingverhältnissen

TEUR	31.12.2016	31.12.2015
In einem Jahr	69.588	70.132
In 2 bis 5 Jahren	172.348	187.816
Nach 5 Jahren	104.832	97.407
Gesamt	346.768	355.355

Angaben zu den Buchwerten der Vermögenswerte, die Gegenstand eines Leasingverhältnisses sind, sind in Kapitel VII.2 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.

3. Sonstige Erträge

Die sonstigen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

Sonstige Erträge

TEUR	2016	2015
Erträge aus Abgängen von Anlagevermögen und Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht	27.578	5.401
Erträge aus der Auflösung von sonstigen Schulden	7.027	4.673
Erträge aus der Auflösung und dem Verbrauch von sonstigen Rückstellungen	5.685	3.126
Erträge in Zusammenhang mit Schäden und Schadensersatzleistungen	2.311	2.343
Erträge aus der Werbeflächenvermarktung	0	9.118
Erträge aus der Ausbuchung von Schulden	0	6.493
Übrige	4.042	7.610
Gesamt	46.643	38.764

Die Erträge aus der Werbeflächenvermarktung, Erträge aus der Ausbuchung von Schulden sowie TEUR 5.143 der übrigen Erträge wurden im Geschäftsjahr 2016 den Umsatzerlösen zugeordnet. Die Erträge aus Wechselkursgewinnen betragen TEUR 566 (2015: TEUR 1.079).

4. Materialaufwand

Die Materialaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Materialaufwendungen

TEUR	2016	2015
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren	-164.620	-164.748
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-187.465	-161.851
Gesamt	-352.085	-326.599

5. Personalaufwand

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

Personalaufwand

TEUR	2016	2015
Löhne und Gehälter	-370.267	-326.813
Sozialabgaben und Unterstützungsleistungen	-65.385	-58.043
Aufwendungen für leistungsorientierte Versorgungspläne	-577	-533
Aufwendungen für beitragsorientierte Versorgungspläne	-16.286	-14.953
Aufwendungen für Altersvorsorge	-16.863	-15.486
Gesamt	-452.515	-400.342

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

Anzahl Mitarbeiter

Im Durchschnitt	2016	2015
Arbeitnehmer (unbefristet/befristet beschäftigt, Trainees)	8.891	8.091
Auszubildende	250	256
Gesamt	9.141	8.347

6. Sonstige Aufwendungen

Die sonstigen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Sonstige Aufwendungen

TEUR	2016	2015 (berichtigt)
Aufwendungen für Prüfungs-, Beratungs- und Projektleistungen	-16.885	-13.499
Aufwendungen für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit	-12.425	-11.334
Personalkostenähnliche Leistungen	-11.806	-9.812
Leasingaufwendungen	-10.836	-8.334
Beiträge und Gebühren für öffentliche Versorgungsleistungen sowie sonstige Gebühren	-8.485	-9.508
Aufwendungen für Versicherungen	-7.438	-7.028
Aufwendungen für Raum- und Bürokommunikation	-5.165	-4.196
Verluste aus Anlagenabgängen	-3.157	-4.376
Sonstige Aufwendungen im Zusammenhang mit Schäden	-2.880	-2.505
Aufwendungen aus Entkonsolidierung	-2.373	0
Aufwendungen für sonstige Steuern	-2.400	-5.172
Bankgebühren	-554	-392
Übrige	-12.688	-12.237
Gesamt	-97.092	-88.393

Die Aufwendungen aus Wechselkursverlusten betragen TEUR 172 (2015: TEUR 351).

Die übrigen sonstigen Aufwendungen beinhalten auch Aufwendungen aus der Erhöhung von Wertminderungen finanzieller Vermögenswerte. Diese sind den in Kapitel IV.9.a beschriebenen Bewertungskategorien [zu fortgeführten Anschaffungskosten] wie folgt zuzuordnen:

Zusammensetzung der Aufwendungen aus der Wertminderung finanzieller Vermögenswerte

TEUR	2016	2015
Kredite und Forderungen	-567	-413
Gesamt	-567	-413

In den übrigen sonstigen Aufwendungen sind die Honorare des Abschlussprüfers enthalten. Diese setzen sich aus Abschlussprüfungsleistungen in Höhe von TEUR 177 (2015: TEUR 159), anderen Bestätigungsleistungen in Höhe von TEUR 50 (2015: TEUR 0), Steuerberatungsleistungen in Höhe von TEUR 265 (2015: TEUR 0) sowie sonstigen Leistungen in Höhe von TEUR 93 (2015: TEUR 25) zusammen.

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

Kraftfahrzeuge werden über Laufzeiten bis zu drei Jahren gemietet. Verlängerungs- und Kaufoptionen bestehen in der Regel nicht.

Die Anmietung von Gebäuden erfolgt überwiegend befristet mit Kündigungsfristen zwischen zwei und drei Monaten. Die Laufzeiten reichen bis fünf Jahre. In Einzelfällen werden unbefristete Verträge vereinbart. Die Kündigungsfristen betragen in der Regel drei Monate. Mietverlängerungen sind, soweit vereinbart, über Verlängerungsperioden bis zu fünf Jahren möglich. Kaufoptionen bestehen nicht.

In künftigen Geschäftsjahren hat der Konzern die folgenden Leasingzahlungen zu leisten:

Erwartete Aufwendungen aus unkündbaren operativen Leasingverhältnissen

TEUR	31.12.2016	31.12.2015
In einem Jahr	5.900	5.935
In 2 bis 5 Jahren	10.044	12.027
Nach 5 Jahren	0	0
Gesamt	15.944	17.962

7. Abschreibungen

Die Abschreibungen setzen sich wie folgt zusammen:

Abschreibungen

TEUR	2016	2015
Planmäßige Abschreibungen	-238.839	-214.278
Außerplanmäßige Wertminderungen	-232	0
Gesamt	-239.071	-214.278

8. Finanzergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Finanzergebnis

TEUR	2016	2015 (berichtigt)
Zinserträge aus kurzfristigen Geldanlagen und sonstigen Forderungen	1.001	1.187
Zinsaufwendungen aus Darlehen	-50.997	-42.509
Zinsaufwendungen aus Derivaten	-28.952	-28.106
Zinsergebnis aus Finanzinstrumenten	-78.948	-69.428
Übrige Zinserträge	0	606
Übrige Zinsaufwendungen	-2.815	-2.804
Übriges Zinsergebnis	-2.815	-2.198
Gesamt	-81.763	-71.626

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

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Sonstiges Finanzergebnis

TEUR	2016	2015 (berichtigt)
Ertrag aus Ergebnisübernahme	476	458
Nettogewinne aus Finanzinstrumenten	2.524	2.753
Sonstige Finanzerträge	3.000	3.211
Aufwand aus Ergebnisübernahme	0	0
Nettoverluste aus Finanzinstrumenten	-2.332	-14.254
Sonstige Finanzaufwendungen	-2.332	-14.254
Gesamt	668	-11.043

Die Nettogewinne (Zinserträge) aus der Neubewertung von Finanzinstrumenten entfallen auf die in Kapitel IV.9.a genannten Bewertungskategorien wie folgt:

Zusammensetzung der Nettogewinne aus Finanzinstrumenten

TEUR	2016	2015 (berichtigt)
Zum beizulegenden Zeitwert, freistehend	0	5
Finanzielle Vermögenswerte	0	5
Zum beizulegenden Zeitwert, designiert	462	13
Zum beizulegenden Zeitwert, freistehend	60	196
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	522	209
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	2.002	2.539
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten	2.002	2.539
Finanzielle Verbindlichkeiten	2.524	2.748
Gesamt	2.524	2.753

Die Nettoverluste (Zinsaufwendungen) aus der Neubewertung von Finanzinstrumenten entfallen auf die in Kapitel IV.9.a beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt:

Zusammensetzung der Nettoverluste aus Finanzinstrumenten

TEUR	2016	2015 (berichtigt)
Zum beizulegenden Zeitwert, designiert	0	-3
Finanzielle Vermögenswerte	0	-3
Zum beizulegenden Zeitwert, designiert	-476	-12
Zum beizulegenden Zeitwert, freistehend	-647	-183
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	-1.123	-195
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-1.209	-14.056
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten	-1.209	-14.056
Finanzielle Verbindlichkeiten	-2.332	-14.251
Gesamt	-2.332	-14.254

9. Ertragsteuern

Ertragsteueraufwand und -ertrag setzen sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Ertragsteueraufwands

TEUR	2016	2015 (berichtigt)
Gewerbesteuer	-34.751	-34.919
Körperschaftsteuer	-42.412	-40.314
Echtsteuern	-77.163	-75.233
Latente Steuern	18.921	20.144
Steueraufwand	-58.242	-55.089

Für die Bewertung latenter Steueransprüche und -schulden sind die im Zeitpunkt der Realisation erwarteten Steuersätze maßgeblich (siehe Kapitel IV.15). Den latenten Steuern im vorliegenden Konzernabschluss liegen die folgenden Steuersätze zugrunde:

Zusammensetzung des Konzernsteuersatzes

%	2016	
	von	bis
Gewerbesteuer	8,40	12,37
Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag	15,83	15,83
Gesamtsteuersatz	24,23	28,20
	2015	
	von	bis
Gewerbesteuer	8,40	11,92
Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag	15,83	15,83
Gesamtsteuersatz	24,23	27,75

Wäre das Jahresergebnis des vorliegenden Konzernabschlusses Grundlage der Besteuerung, wäre für das laufende Geschäftsjahr ein Ertragsteueraufwand in Höhe von TEUR 58.313 [2015: TEUR 55.062] zu erwarten. Unterschiede zwischen dem erwarteten und dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Ertragsteueraufwand werden zum Teil durch den latenten Steueraufwand beziehungsweise -ertrag aus der Veränderung aktiver und passiver latenter Steuern ausgeglichen.

Die verbleibende Abweichung ist auf die folgenden Ursachen zurückzuführen:

Steuerliche Überleitungsrechnung

TEUR	31.12.2016	31.12.2015 (berichtigt)
Ergebnis vor Steuern (EBT)	209.873	198.422
Steuersatz in %	27,8	27,8
Erwarteter Ertragsteueraufwand/-ertrag	-58.313	-55.062
Hinzurechnungen zum Gewerbeertrag	-1.538	-1.653
Kürzungen des Gewerbeertrags	3.440	4.576
Abweichungen von der Konzernsteuerquote	11.692	9.301
Änderung latente Steuern aufgrund Steuersatzänderung	-534	745
Verlust- und Zinsvorträge außer Ansatz	657	-537
Effekt aus Entkonsolidierung	-574	0
Nicht abzugsfähige Aufwendungen	1.147	-392
Steuerfreie Erträge	216	88
Periodenfremde tatsächliche Steuern	2.728	63
Periodenfremde latente Steuern	-3.806	1.270
Steuereffekt aus deutschen Personengesellschaften	-14.661	-13.696
Übrige Effekte	1.304	208
Gebuchter Ertragsteueraufwand	-58.242	-55.089

VII. Erläuterungen zur Bilanz

1. Immaterielle Vermögenswerte

Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte entwickelten sich wie folgt:

Entwicklung der Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte

TEUR	Immaterielle Vermögenswerte				Gesamt
	Erworben		Selbsterstellt		
	Übrige	geleistete Anzahlungen	davon fertig	davon unfertig	
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
Stand zum 01.01.16	32.952	1.327	1.826	67	36.172
Zugänge	2.479	1.843	81	0	4.403
Abgänge	-843	0	0	0	-843
Zugänge aus Erstkonsolidierung	119	0	0	0	119
Umbuchungen/ Umgliederungen	1.571	-804	193	-67	893
Stand zum 31.12.2016	36.278	2.366	2.100	0	40.744
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 01.01.2016	23.182	0	674	0	23.856
Planmäßig	3.156	0	360	0	3.516
Abgänge	-378	0	0	0	-378
Umbuchungen/ Umgliederungen	-50	0	52	0	2
Stand zum 31.12.2016	25.910	0	1.086	0	26.996
Buchwert zum 01.01.2016	9.770	1.327	1.152	67	12.316
Buchwert zum 31.12.2016	10.368	2.366	1.014	0	13.748

TEUR	Immaterielle Vermögenswerte				Gesamt
	Erworben		Selbsterstellt		
	Übrige	geleistete Anzahlungen	davon fertig	davon unfertig	
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
Stand zum 01.01.2015	39.420	2.447	976	0	42.843
Zugänge	2.153	1.206	387	67	3.813
Abgänge	-10.449	-82	0	0	-10.531
Umbuchungen/ Umgliederungen	1.828	-2.244	463	0	47
Stand zum 31.12.2015	32.952	1.327	1.826	67	36.172
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 01.01.2015	30.492	0	439	0	30.931
Planmäßig	2.783	0	235	0	3.018
Abgänge	-10.093	0	0	0	-10.093
Stand zum 31.12.2015	23.182	0	674	0	23.856
Buchwert zum 01.01.2015	8.928	2.447	537	0	11.912
Buchwert zum 31.12.2015	9.770	1.327	1.152	67	12.316

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

Zu den erworbenen immateriellen Vermögenswerten zählen Emissionsrechte mit einem Buchwert von TEUR 1.990 [31.12.2015: TEUR 2.229]. Es handelt sich um immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer.

Es bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von immateriellen Vermögenswerten in Höhe von TEUR 164 [31.12.2015: TEUR 0].

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

2. Selbstgenutzte Sachanlagen

Die Buchwerte der selbstgenutzten Sachanlagen entwickelten sich wie folgt:

Entwicklung der Buchwerte der selbstgenutzten Sachanlagen

TEUR	Grund und Boden	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Sachanlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten						
Stand zum 01.01.2016	1.860.035	3.502.938	1.658.873	291.171	787.194	8.100.211
Zugänge	1.087	72.881	99.568	25.547	72.991	272.074
Abgänge	-51	-5.262	-13.490	-11.400	-1.358	-31.561
Zugänge aus Erstkonsolidierung	0	0	0	1.158	0	1.158
Umbuchungen/Umgliederungen	-66	496.933	133.229	16.509	-647.615	-1.010
Stand zum 31.12.2016	1.861.005	4.067.490	1.878.180	322.985	211.212	8.340.872
Kumulierte Abschreibungen						
Stand zum 01.01.2016	15.035	1.939.434	1.054.001	233.084	0	3.241.554
Planmäßig	0	143.160	58.409	18.483	0	220.052
Wertminderungen	0	0	0	232	0	232
Abgänge	0	-3.861	-13.128	-9.998	0	-26.987
Umbuchungen/Umgliederungen	0	-41	16	22	0	-3
Stand zum 31.12.2016	15.035	2.078.692	1.099.298	241.823	0	3.434.848
Buchwert zum 01.01.2016	1.845.000	1.563.504	604.872	58.087	787.194	4.858.657
Buchwert zum 31.12.2016	1.845.970	1.988.798	778.882	81.162	211.212	4.906.024

TEUR	Grund und Boden	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Sachanlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten						
Stand zum 01.01.2015	1.858.205	3.484.586	1.577.355	300.425	640.876	7.861.447
Zugänge	1.543	8.037	16.061	14.233	243.615	283.489
Abgänge	-2	-10.465	-6.954	-25.091	-1.877	-44.389
Umbuchungen/Umgliederungen	289	20.780	72.411	1.604	-95.420	-336
Stand zum 31.12.2015	1.860.035	3.502.938	1.658.873	291.171	787.194	8.100.211
Kumulierte Abschreibungen						
Stand zum 01.01.2015	15.035	1.815.749	1.008.554	243.888	0	3.083.226
Planmäßig	0	133.130	48.662	14.149	0	195.941
Abgänge	0	-9.459	-3.183	-24.971	0	-37.613
Umbuchungen/Umgliederungen	0	14	-32	18	0	0
Stand zum 31.12.2015	15.035	1.939.434	1.054.001	233.084	0	3.241.554
Buchwert zum 01.01.2015	1.843.170	1.668.837	568.801	56.537	640.876	4.778.221
Buchwert zum 31.12.2015	1.845.000	1.563.504	604.872	58.087	787.194	4.858.657

Die Umbuchungen und Umgliederungen beinhalten Umgliederungen in die Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht in Höhe von TEUR 111 [2015: TEUR 55].

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

Die Grundstücke sind zum Teil mit Erbbaurechten, Nießbrauch und ähnlichen Rechten belastet. Der Buchwert dieser Grundstücke beträgt TEUR 5.669 [31.12.2015: TEUR 5.669].

Von den Gebäuden der Tochterunternehmen der Flughafen München GmbH dienen TEUR 1.080.098 [31.12.2015: TEUR 602.462], von den technischen Anlagen und Maschinen und der Betriebs- und Geschäftsausstattung der Tochterunternehmen dienen insgesamt TEUR 415.890 [31.12.2015: TEUR 254.717] als Sicherheiten für langfristige Darlehen. Die Flughafen München GmbH selbst hat keine Forderungen aus Lieferungen und Leistungen als Sicherheiten für Fremdkapital gestellt.

Es bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von Sachanlagen in Höhe von TEUR 83.800 [31.12.2015: TEUR 136.878].

Als Ausgleich für die Beschädigung oder den Verlust von Sachanlagen hat der Flughafen München TEUR 700 [31.12.2015: TEUR 950] für Entschädigungen erhalten und hiervon TEUR 700 [31.12.2015: TEUR 200] ergebniswirksam vereinnahmt.

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

Die Zugänge zu den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen im Bau beinhalten allgemeine Fremdkapitalkosten in Höhe von TEUR 4.290 [31.12.2015: TEUR 4.960] und Fremdkapitalkosten aus direkter Projektfinanzierung in Höhe von TEUR 4.351 [31.12.2015: TEUR 12.934]. Der

Aktivierung allgemeiner Fremdkapitalkosten im Berichtsjahr liegt eine Kapitalisierungsquote von 2,50 % [2015: 2,80 %] zugrunde.

Dem Konzern wurden im Geschäftsjahr 2016 zwei Zuwendungen der öffentlichen Hand in Höhe von insgesamt TEUR 739 gewährt, die direkt vom Buchwert des Vermögenswerts abgezogen wurden.

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

Entwicklung der Buchwerte der Betriebs- und Geschäftsausstattung aus Finanzierungsleasing

TEUR	Betriebs- und Geschäftsausstattung
Anschaffungs- und Herstellungskosten	
Stand zum 01.01.2016	1.109
Zugänge	0
Abgänge	-111
Stand zum 31.12.2016	998
Kumulierte Abschreibungen	
Stand zum 01.01.2016	643
Planmäßig	200
Abgänge	-111
Stand zum 31.12.2016	732
Buchwert zum 01.01.2016	466
Buchwert zum 31.12.2016	266

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

Die selbstgenutzten Grundstücke und Gebäude werden teilweise vermietet. Bei den Mietverhältnissen handelt es sich ausnahmslos um operatives Leasing. Der Buchwert der vermieteten Grundstücke und Gebäude entwickelte sich wie folgt:

TEUR	Betriebs- und Geschäftsausstattung
Anschaffungs- und Herstellungskosten	
Stand zum 01.01.2015	2.429
Zugänge	0
Abgänge	-1.320
Stand zum 31.12.2015	1.109
Kumulierte Abschreibungen	
Stand zum 01.01.2015	1.761
Planmäßig	202
Abgänge	-1.320
Stand zum 31.12.2015	643
Buchwert zum 01.01.2015	668
Buchwert zum 31.12.2015	466

Entwicklung der Buchwerte der vermieteten Grundstücke und Gebäude

TEUR	Grund und Boden	Gebäude	TEUR	Grund und Boden	Gebäude
Anschaffungs- und Herstellungskosten			Anschaffungs- und Herstellungskosten		
Stand zum 01.01.2016	106.649	570.595	Stand zum 01.01.2015	106.649	572.304
Zugänge	0	8.821	Zugänge	0	868
Abgänge	0	-2.622	Abgänge	0	-3.245
Umbuchungen	0	90.256	Umbuchungen	0	668
Stand zum 31.12.2016	106.649	667.050	Stand zum 31.12.2015	106.649	570.595
Kumulierte Abschreibungen			Kumulierte Abschreibungen		
Stand zum 01.01.2016	0	281.193	Stand zum 01.01.2015	0	250.062
Planmäßig	0	34.480	Planmäßig	0	33.231
Abgänge	0	-1.510	Abgänge	0	-2.100
Umbuchungen	0	3.195	Umbuchungen	0	0
Stand zum 31.12.2016	0	317.358	Stand zum 31.12.2015	0	281.193
Buchwert zum 01.01.2016	106.649	289.402	Buchwert zum 01.01.2015	106.649	322.242
Buchwert zum 31.12.2016	106.649	349.692	Buchwert zum 31.12.2015	106.649	289.402

3. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

Entwicklung der Buchwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien

TEUR	Grund und Boden	Gebäude	Gesamt	TEUR	Grund und Boden	Gebäude	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten				Anschaffungs- und Herstellungskosten			
Stand zum 01.01.2016	78.484	184.302	262.786	Stand zum 01.01.2015	76.411	185.082	261.493
Zugänge	5.163	358	5.521	Zugänge	2.268	453	2.721
Abgänge	-4	-419	-423	Abgänge	-5	-1.238	-1.243
Umbuchungen/Umgliederungen	-235	0	-235	Umbuchungen/Umgliederungen	-190	5	-185
Stand zum 31.12.2016	83.408	184.241	267.649	Stand zum 31.12.2015	78.484	184.302	262.786
Kumulierte Abschreibungen				Kumulierte Abschreibungen			
Stand zum 01.01.2016	690	84.534	85.224	Stand zum 01.01.2015	690	70.451	71.141
Planmäßig	0	15.271	15.271	Planmäßig	0	15.319	15.319
Wertminderungen	0	0	0	Wertminderungen	0	0	0
Abgänge	0	-419	-419	Abgänge	0	-1.236	-1.236
Stand zum 31.12.2016	690	99.386	100.076	Stand zum 31.12.2015	690	84.534	85.224
Buchwert zum 01.01.2016	77.794	99.768	177.562	Buchwert zum 01.01.2015	75.721	114.631	190.352
Buchwert zum 31.12.2016	82.718	84.855	167.573	Buchwert zum 31.12.2015	77.794	99.768	177.562

Die Umbuchungen und Umgliederungen beinhalten Umgliederungen in die Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht in Höhe von TEUR 241 (2015: TEUR 419).

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

Aus der Vermietung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien hat der Flughafen München Erträge in Höhe von TEUR 14.136 (2015: TEUR 14.174) realisiert. Die Betriebsaufwendungen (einschließlich der Aufwendungen für Reparaturen und Wartung) betragen TEUR 2.135 (2015: TEUR 2.284).

Es bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und zur Errichtung von Erweiterungsbauten für als Finanzinvestition gehaltene Immobilien in Höhe von TEUR 67.669 (31.12.2015: TEUR 70.464).

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind zum Teil mit Rechten Dritter (unter anderem Erbbaurechten) belastet. Der Buchwert dieser Immobilien beträgt TEUR 8.876 (31.12.2015: TEUR 7.641).

Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern zu den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien wurden in Kapitel IV.7 dargelegt.

Der beizulegende Zeitwert aller als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien, welche sämtlich gemäß der jeweils höchsten und besten Verwendungsmöglichkeit eingesetzt werden, beträgt TEUR 229.330 (31.12.2015: TEUR 251.539). Die Gesellschaft ermittelt die beizulegenden Zeitwerte selbst. Erläuterungen zu den Bewertungsmethoden und -parametern befinden sich in Kapitel IV.20.b.

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

4. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

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

Beteiligung an der EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH

TEUR	31.12.2016		31.12.2015	
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	3.415		3.157	
Anteil der Flughafen München GmbH in %	49		49	
	Gesamt	Anteilig	Gesamt	Anteilig
Vermögenswerte kurzfristig	2.202	1.079	1.485	728
Vermögenswerte langfristig	10.392	5.092	11.339	5.556
Schulden kurzfristig	3.785	1.855	4.264	2.089
Schulden langfristig	1.840	901	2.118	1.038
Umsatzerlöse	25.449	12.470	26.686	13.076
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.986	1.463	3.243	1.589
Jahresergebnis (EAT)	2.114	1.036	2.318	1.136
Sonstiges Ergebnis	0	0	0	0
Gesamtergebnis	2.114	1.036	2.318	1.136
Ausschüttungen		1.588		319

Das Geschäftsjahr des assoziierten Unternehmens beginnt mit dem 1. Oktober und endet mit dem 30. September des Folgejahres. Aus Wesentlichkeitsgründen wird auf die Erstellung eines Zwischenabschlusses verzichtet. Der Abschluss wird mit abweichendem Stichtag nach Anpassung um Ergebnisse aus wesentlichen Geschäftsvorfällen zwischen dem 1. Oktober und dem 31. Dezember einbezogen.

Nicht angesetzte Verlustanteile sowie Eventualverbindlichkeiten bestehen nicht.

5. Langfristige finanzielle Vermögenswerte

Buchwerte und Marktwerte der langfristigen finanziellen Vermögenswerte sind den in Kapitel IV.9.a beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen:

Buchwerte und Zeitwerte der langfristigen finanziellen Vermögenswerte

TEUR	Zu Handelszwecken		Zur Veräußerung verfügbar		Kredite und Forderungen		Gesamt	
	31.12.2016		31.12.2016		31.12.2016		31.12.2016	
	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾
Sonstige Forderungen	0	0	0	0	84	84	84	84
Forderungen	0	0	0	0	84	84	84	84
Originäre finanzielle Vermögenswerte	0	0	304	304	0	0	304	304
Derivative finanzielle Vermögenswerte	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstiges Finanzvermögen	0	0	304	304	0	0	304	304
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	0	0	304	304	84	84	388	388

¹⁾ BW = Buchwert

²⁾ MW = Marktwert

TEUR	Zu Handelszwecken		Zur Veräußerung verfügbar		Kredite und Forderungen		Gesamt	
	31.12.2015		31.12.2015		31.12.2015		31.12.2015	
	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾
Sonstige Forderungen	0	0	0	0	119	119	119	119
Forderungen	0	0	0	0	119	119	119	119
Originäre finanzielle Vermögenswerte	0	0	204	204	0	0	204	204
Derivative finanzielle Vermögenswerte	1.040	1.040	0	0	0	0	1.040	1.040
Sonstiges Finanzvermögen	1.040	1.040	204	204	0	0	1.244	1.244
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	1.040	1.040	204	204	119	119	1.363	1.363

¹⁾ BW = Buchwert

²⁾ MW = Marktwert

Die langfristigen finanziellen Vermögenswerte bestehen gegenüber Kontrahenten hoher Bonität. Signifikante Kreditrisiken sind nicht erkennbar. Der Buchwert der langfristigen finanziellen Vermögenswerte beinhaltet dementsprechend keine Wertminderungen. Sie wurden ausnahmslos als nicht fällig eingestuft.

Erläuterungen zu Derivaten sind in Kapitel VII.16 zu finden.

6. Latente Ertragsteuern

Aktive und passive latente Steuern sind unter Bezugnahme auf ihre Entstehung den folgenden Bilanzposten zuzuordnen:

Zuordnung aktiver und passiver latenter Steuern zu Bilanzposten

TEUR	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015 [berichtigt]
Immaterielle Vermögenswerte	94	122	-1.161	-1.348
Selbstgenutzte Sachanlagen	9	5.347	-444.768	-462.404
Als Finanzinvestition gehaltene Sachanlagen	4.820	5.341	-11.788	-17.634
Finanzielle Vermögenswerte	0	0	0	-208
davon Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	0	0	0	-208
Vorräte	56	184	-423	-435
Übrige Vermögenswerte	1.202	1.530	-1.861	-1.154
Vermögenswerte	6.181	12.524	-460.001	-483.183
Finanzschulden	16.371	20.486	-9.006	-10.939
davon Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	13.508	17.047	0	0
Rückstellungen	7.208	9.827	-1.462	-2.926
Leistungen an Arbeitnehmer	8.895	6.797	-36	0
davon Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	7.464	6.405	0	0
Sonstige Schulden	50	53	-202	-189
Schulden	32.524	37.163	-10.706	-14.054
Konsolidierung	1.664	1.204	-4.771	-4.822
Verlustvorträge	2.543	3.135	0	0
Wertberichtigungen auf Verlustvorträge	-1.669	-2.318	0	0
Verlustvorträge	874	817	0	0
Gesamt	41.243	51.708	-475.478	-502.059
Saldierung	-34.353	-39.605	34.353	39.605
Ansatz	6.890	12.103	-441.125	-462.454

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

Auswirkung der Veränderung aktiver und passiver latenter Steuern auf das Konzernjahresergebnis und das sonstige Ergebnis

TEUR	2016	2015 [berichtigt]
Stand zum 01.01.	-450.351	-465.988
Erstkonsolidierung	-27	0
Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	58	-486
Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	448	94
Übrige temporäre Differenzen	18.358	20.314
Verlust- und Zinsvorträge	57	222
Ergebniswirksame latente Steuern	18.894	20.144
Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	-3.389	-4.738
Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	611	231
Ergebnisneutrale latente Steuern	-2.778	-4.507
Stand zum 31.12.	-434.235	-450.351

Von den gewerbesteuerlichen Verlustvorträgen sind TEUR 5.584 [31.12.2015: TEUR 6.510] und von den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen TEUR 6.327 [31.12.2015: TEUR 9.982] nicht angesetzt worden. Die Verlustvorträge sind grundsätzlich unverfallbar.

Vom Buchwert der aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge entfallen TEUR 874 [31.12.2015: TEUR 817] auf Gesellschaften mit steuerlichen Verlusten im Berichts- oder Vorjahr. Über den Betrag der saldierungsfähigen passiven latenten Steuern hinaus werden aktive latente Steuern auf Verlustvorträge nur angesetzt, soweit sie gegen erwartete zu versteuernde Gewinne verrechnet werden können.

TEUR 2.378 [31.12.2015: TEUR 5.901] der aktiven und TEUR 441.125 [31.12.2015: TEUR 461.811] der passiven latenten Steuern werden voraussichtlich mehr als zwölf Monate nach dem Abschlussstichtag realisiert.

Bei den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Kapital- und Personengesellschaften. Die zwischen dem steuerlichen Beteiligungsbuchwert der in den Konzernabschluss einbezogenen Kapitalgesellschaften und deren Nettovermögen nach IFRS bestehenden Differenzen sind gemäß § 8b Abs. 1 KStG in Verbindung mit § 8b Abs. 5 KStG beziehungsweise § 8b Abs. 2 KStG in Verbindung mit § 8b Abs. 5 KStG zu 95 % von der Besteuerung ausgenommen.

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

7. Vorratsvermögen

Der Buchwert der Vorräte setzt sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Buchwerts des Vorratsvermögens

TEUR	31.12.2016	31.12.2015
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	7.756	7.819
Fertige und unfertige Leistungen	20	24
Handelswaren	34.989	31.978
Buchwert der Vorräte	42.765	39.821

TEUR 2.383 [31.12.2015: TEUR 602] des Buchwerts entfallen auf Handelswaren, die mit dem Nettoveräußerungswert bewertet wurden.

Der Materialaufwand beinhaltet Aufwendungen aus Wertminderungen auf Handelswaren in Höhe von TEUR 199 [2015: TEUR 70]. Im Berichtsjahr wurden keine Wertaufholungen

[2015: TEUR 0] gegen den Materialaufwand verrechnet. Der Waren- und Materialeinsatz betrug TEUR 131.015 [2015: TEUR 121.561].

Das Vorratsvermögen ist nicht mit Rechten Dritter belastet.

8. Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte

Der Buchwert der kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte ist den in Kapitel IV.9.a beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen. Der Buchwert stellt einen angemessenen Näherungswert für den Marktwert dar.

Zusammensetzung des Buchwerts der kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte

TEUR	Zu Handelszwecken		Kredite und Forderungen		Gesamt	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	54.739	47.376	54.739	47.376
Sonstige Forderungen	0	0	11.074	12.059	11.074	12.059
Forderungen	0	0	65.813	59.435	65.813	59.435
Derivative finanzielle Vermögenswerte	0	5	0	0	0	5
Sonstiges Finanzvermögen	0	5	0	0	0	5
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	0	5	65.813	59.435	65.813	59.440

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.9.d). Die Wertminderungen bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden auf einem gesonderten Wertberichtigungskonto erfasst. Der Wertberichtigungssaldo hat sich wie folgt entwickelt:

Entwicklung des Wertberichtigungskontos

TEUR	01.01.2016	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	31.12.2016
	1.567	567	-129	-554	1.451
TEUR	01.01.2015	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	31.12.2015
	1.382	413	-91	-137	1.567

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

Fälligkeitsanalyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

31.12.2016	Buchwert	Davon nicht fällig	Davon fällig und wertberichtigt	Davon fällig und nicht wertberichtigt nach Alter in Tagen			
				unter 30	30 bis 180	180 bis 360	über 360
TEUR							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	54.739	50.177	121	2.243	1.687	471	40

31.12.2015	Buchwert	Davon nicht fällig	Davon fällig und wertberichtigt	Davon fällig und nicht wertberichtigt nach Alter in Tagen			
				unter 30	30 bis 180	180 bis 360	über 360
TEUR							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	47.376	42.214	213	3.242	1.115	161	431

Die nicht fälligen Forderungen bestehen gegen Schuldner unterschiedlicher Bonität. Signifikante Kreditrisiken sind nicht erkennbar. Bei der Analyse hinsichtlich eines Wertberichtigungsbedarfs der finanziellen Vermögenswerte wurden unter anderem Insolvenzen, Rechtsstreitigkeiten oder Zahlungsausfälle einbezogen.

Forderungen aus Mietverträgen werden durch die Hinterlegung von Kauttionen und Bürgschaften gesichert. Abfertigungsleistungen werden nur gegen Hinterlegung von Barsicherheiten und Bankbürgschaften erbracht. TEUR 1.270 (31.12.2015: TEUR 975) der Forderungen aus Mietverträgen sind durch Kauttionen in Höhe von TEUR 1.599 (31.12.2015: TEUR 1.502) gedeckt und durch Bürgschaften in Höhe von TEUR 10.012 (31.12.2015: TEUR 8.619). TEUR 5.324 (31.12.2015: TEUR 4.308) der Forderungen aus Abfertigungsleistungen sind durch Barsicherheiten und Bankbürgschaften in Höhe von TEUR 11.139 besichert (31.12.2015: TEUR 9.007).

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der Tochterunternehmen der Flughafen München GmbH wurden TEUR 2.390 (31.12.2015: TEUR 651) als Sicherheiten für Darlehensschulden gestellt. Die Gestellung erfolgt als stille Zession nach § 398 BGB. Die Flughafen München GmbH

selbst hat keine Vermögenswerte als Sicherheiten für Fremdkapital gestellt.

b) Kurzfristige sonstige Forderungen

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

Zusammensetzung des Buchwerts der kurzfristigen sonstigen Forderungen

TEUR	31.12.2016	31.12.2015
Lieferantenboni	3.106	3.106
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen und Beteiligungen	1.935	1.968
Forderungen in Verbindung mit Schädern	1.423	1.378
Debitorische Kreditoren	1.420	1.555
Forderungen gegen Behörden	1.402	0
Forderungen gegen Kreditinstitute	9	531
Forderungen aus Consulting	7	1.733
Übrige	1.772	1.788
Gesamt	11.074	12.059

Signifikante Ausfallrisiken bei kurzfristigen sonstigen Forderungen werden durch Wertminderungen berücksichtigt, soweit ein verlustbringendes Ereignis eingetreten ist

[siehe Kapitel IV.9.d]. Wertminderungen bei kurzfristigen sonstigen Forderungen werden direkt gegen den Buchwert verrechnet. Im Geschäfts- und im Vorjahr wurden keine Wertminderungen beziehungsweise Wertminderungen von untergeordneter Bedeutung erfasst.

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

c) Kurzfristiges sonstiges Finanzvermögen

Beim kurzfristigen sonstigen Finanzvermögen handelt es sich um kurzfristige derivative finanzielle Vermögenswerte.

Erläuterungen zu Derivaten sind in Kapitel VII.16 zu finden.

9. Sonstige Vermögenswerte

Der Buchwert der sonstigen Vermögenswerte setzt sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Buchwerts der sonstigen Vermögenswerte

TEUR	31.12.2016	31.12.2015
Forderungen aus Steuern und sonstigen Abgaben	7.749	9.127
Übrige nicht finanzielle Forderungen	0	0
Nicht finanzielle Forderungen	7.749	9.127
Vorauszahlungen in Zusammenhang mit dem Luftverkehr	3.357	4.571
Transaktionskosten zu Darlehensschulden	491	161
Wartungsleistungen	861	925
Versicherungsprämien	0	24
Übrige abgegrenzte Aufwendungen	632	778
Abgegrenzte Aufwendungen	5.341	6.459
Sonstige Vermögenswerte	13.090	15.586
davon kurzfristig	10.162	11.812
davon langfristig	2.928	3.774

10. Flüssige Mittel

Der Buchwert der flüssigen Mittel setzt sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Buchwerts der flüssigen Mittel

TEUR	31.12.2016	31.12.2015
Geldanlagen	12.000	212.000
Sichteinlagen	4.867	4.052
Kassenbestand	1.167	1.271
Zahlungsmittelbestand	6.034	5.323
Gesamt	18.034	217.323

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

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

11. Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht

Der Buchwert der Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht beinhaltet im Wesentlichen Grundstücke, die im Zusammenhang mit dem Erwerb von Flächen für Erweiterungsbauten als Tauschobjekt angeboten werden, darüber hinaus sind weitere bebaute und unbebaute Grundstücke für eine Veräußerung vorgesehen. Sowohl bei den Tauschgeschäften als auch bei den Veräußerungsgeschäften werden im folgenden Geschäftsjahr Abgänge zu Marktbedingungen erwartet.

12. Eigenkapital

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

Der Nennwert je Geschäftsanteil beträgt:

Zusammensetzung des Stammkapitals

TEUR	31.12.2016	31.12.2015
Freistaat Bayern	156.456	156.456
Bundesrepublik Deutschland	79.762	79.762
Landeshauptstadt München	70.558	70.558
Gesamt	306.776	306.776

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

Der Buchwert der Rücklagen setzt sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Buchwerts der Rücklagen

TEUR	31.12.2016	31.12.2015
Kapitalrücklage	102.258	102.258
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	-13.582	-11.401
Latente Steuern	3.773	3.164
Sonstige Gewinnrücklagen	58.544	33.525
Gewinnrücklagen	48.735	25.288
Rücklagen	150.993	127.546

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

Die sonstigen Gewinnrücklagen dienen der Finanzierung von Investitionsvorhaben bei Tochterunternehmen (AeroGround Flughafen München GmbH, CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH) und der Erfüllung von Anforderungen aus Darlehensverträgen (Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG). Über die Bildung und Auflösung dieser Rücklagen entscheiden die jeweiligen Gesellschafterversammlungen.

Das übrige Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Buchwerts des übrigen Eigenkapitals

TEUR	31.12.2016	31.12.2015 (berichtigt)
Sicherungsrücklage	-66.725	-79.964
Latente Steuern	13.341	16.730
Ergebnisneutrale Bewertung	-53.384	-63.234
Erstmalige Anwendung der IFRS	975.313	975.313
Übrige einbehaltene Ergebnisse	563.196	471.477
Einbehaltene Ergebnisse	1.538.509	1.446.790
Übriges Eigenkapital	1.485.125	1.383.556

13. Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement verfolgt das Ziel, die Unternehmensfortführung zu sichern und angemessene Renditen für die Gesellschafter zu erzielen. Zur Erreichung dieses Ziels werden Maßnahmen zur Steuerung von Verschuldung und Ertragskraft ergriffen.

a) Verschuldung

Die Steuerung der Kapitalstruktur erfolgt im Hinblick auf die nachhaltige Aufrechterhaltung eines Unternehmensratings im Investmentgrade.

Eine maßgebliche finanzielle Einflussgröße für das Unternehmensrating ist das Net Debt/bereinigtes EBITDA. Beim bereinigten EBITDA handelt es sich um eine nachhaltige Größe. Die Bereinigung betrifft im laufenden EBITDA enthaltene nicht wiederkehrende Effekte.

Die Kapitalstruktur wird im Hinblick auf den aus dem Zielrating abgeleiteten Quotienten zwischen Net Debt und bereinigtem EBITDA gesteuert. Darüber hinaus wird dieser Quotient regelmäßig mit den entsprechenden Kennzahlen von kapitalmarktnotierten Unternehmen der europäischen Referenzgruppe verglichen.

Aufgrund der Gesellschafterstruktur der Flughafen München GmbH konzentrieren sich die Maßnahmen zur Steuerung der Verschuldung primär auf den Umfang der Finanzierung durch Fremdkapital.

Der Quotient hat sich wie folgt entwickelt:

Verschuldung

TEUR	2016	2015 (berichtigt)
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	293.561	277.088
Sonstige Finanzschulden	2.117.445	2.482.926
Flüssige Mittel	-18.034	-217.323
Net Debt	2.392.972	2.542.691
EBITDA des Geschäftsjahres	529.003	494.233
Nicht wiederkehrende Effekte und Sondereffekte	0	0
Bereinigtes EBITDA	529.003	494.233
Net Debt/bereinigtes EBITDA	4,5	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 EBT gemessen. Das EBT 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 EBT 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 EBT und ROCE haben sich wie folgt entwickelt:

Ertragskraft

TEUR	2016	2015 (berichtigt)
Eigenkapital	1.942.907	1.813.009
Net Debt	2.392.972	2.542.691
Langfristige Leistungen an Arbeitnehmer	47.588	42.356
Eingesetztes Kapital [Capital Employed]	4.383.467	4.398.056
EBT	209.873	198.422
Nicht wiederkehrende Effekte und Sondereffekte	0	0
Bereinigtes EBT	209.873	198.422
ROCE: Bereinigtes EBT/Capital Employed in %	4,8	4,5

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.14.b beschrieben. Sie gehören der Bewertungskategorie »zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzschulden« an. Ihr Buchwert entspricht näherungsweise dem Marktwert.

→ Glossar

Der gewählte risikoadäquate Abzinsungssatz von 9,5 % stellt eine aus der Kapitalkostenstruktur abgeleitete Nach-Steuer-Größe dar. In die Ermittlung der Finanzschuld werden neben dem endfälligen anteiligen Festkapital die abgezinsten Kapitaleinlagen und die abgezinsten Ausschüttungspotenziale während der Vertragslaufzeit bis zum Jahr 2056 einbezogen.

Nach den diesem Abschluss zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden erfolgt die Aufteilung des Buchwerts nach Fristigkeit unter Berücksichtigung der §§ 122, 132 ff. HGB. Sie entspricht daher nicht den tatsächlich zu erwartenden Fristigkeiten.

Zusammensetzung des Buchwerts der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften

TEUR	31.12.2015	
	31.12.2016	[berichtigt]
Buchwert	293.561	277.088
davon langfristig	272.308	277.059
davon kurzfristig	21.253	29

Die Finanzschuld und der Liquiditätsbedarf für den Konzern hieraus kann näherungsweise aus den erwarteten Ausschüttungen und thesaurierten Gewinnanteilen in den Folgejahren sowie den zugrunde gelegten Abzinsungsfaktoren abgeleitet werden. Eine Minderung des Zinssatzes führt zu einer Erhöhung der Finanzschuld. Die erwarteten Ausschüttungspotenziale wurden unter Berücksichtigung vergangener Erfahrungen sowie der geschätzten Umsatz- und Kostenentwicklung unter Einbezug der zu erwartenden Preisentwicklungen und unter Berücksichtigung der Investitionen in die Erhaltung und Erweiterung der Infrastruktur prognostiziert.

Eine quantitative Einschätzung zum Umfang der oben genannten Risiken gibt die nachfolgende Sensitivitätsanalyse:

Zinssatz in %	8,5	9,5	10,5
Wert der Finanzschuld in Mio. EUR	321	294	268

Berechnungsmethoden und Art der Annahmen sind mit dem Vorjahr identisch.

15. Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten

Buchwerte und Marktwerte der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten sind den in Kapitel IV.9.a beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen:

Buchwerte und Zeitwerte der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten

TEUR	Zu Handelszwecken		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Gesamt	
	31.12.2016		31.12.2016		31.12.2016	
	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	19.162	19.457	19.162	19.457
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	8.509	8.509	8.509	8.509
Verbindlichkeiten	0	0	27.671	27.966	27.671	27.966
Finanzschulden aus Darlehen	0	0	1.453.736	1.433.713	1.453.736	1.433.713
Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ³⁾	0	0	51	52	51	52
Originäre Finanzschulden	0	0	1.453.787	1.433.765	1.453.787	1.433.765
Derivative Finanzschulden	69.546	69.546	0	0	69.546	69.546
Sonstige Finanzschulden	69.546	69.546	1.453.787	1.433.765	1.523.333	1.503.311
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	69.546	69.546	1.481.458	1.461.731	1.551.004	1.531.277

TEUR	Zu Handelszwecken		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Gesamt	
	31.12.2015		31.12.2015		31.12.2015	
	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾	BW ¹⁾	MW ²⁾
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	15.990	16.170	15.990	16.170
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	6.763	6.763	6.763	6.763
Verbindlichkeiten	0	0	22.753	22.933	22.753	22.933
Finanzschulden aus Darlehen	0	0	1.316.494	1.373.091	1.316.494	1.373.091
Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ³⁾	0	0	253	260	253	260
Originäre Finanzschulden	0	0	1.316.747	1.373.351	1.316.747	1.373.351
Derivative Finanzschulden	73.750	73.750	0	0	73.750	73.750
Sonstige Finanzschulden	73.750	73.750	1.316.747	1.373.351	1.390.497	1.447.101
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	73.750	73.750	1.339.500	1.396.284	1.413.250	1.470.034

¹⁾ BW = Buchwert

²⁾ MW = Marktwert

³⁾ Finanzschulden aus Finanzierungsleasing sind nur hinsichtlich der Ausbuchung nach den Kategorien aus Kapitel IV.9.a zu bilanzieren. Im Übrigen erfolgt die Bilanzierung nach Kapitel IV.8.

a) Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die langfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen Gewährleistungseinbehalte.

b) Langfristige sonstige Verbindlichkeiten

Der Buchwert der langfristigen sonstigen Verbindlichkeiten beinhaltet im Wesentlichen Depotzahlungen und Kauttionen.

Depotzahlungen und Kauttionen sind mit marktgerechten Zinsen ausgestattet. Signifikante Abweichungen zwischen Buchwert und Marktwert bestehen nicht.

c) 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 kurz- und langfristiger Zinsbindung sind:

Wesentliche Konditionen der Darlehen mit fester Zinsbindung

31.12.2016	Buchwert ¹⁾	Restschuld	Zins	
	TEUR		TEUR	von in %
Währung				
EUR	704.843	720.621	0,48	4,05
31.12.2015				
	Buchwert ¹⁾	Restschuld	Zins	
	TEUR	TEUR	von in %	bis in %
Währung				
EUR	604.822	626.863	0,88	4,05

¹⁾Exklusive Transaktionskosten

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der kurz- und langfristigen Darlehen mit variabler Zinsbindung sind:

Wesentliche Konditionen der Darlehen mit variabler Zinsbindung

31.12.2016	Buchwert ¹⁾	Restschuld	Basiszins
	TEUR		
Währung			
EUR	847.300	847.300	3M-EURIBOR
31.12.2015			
	Buchwert ¹⁾	Restschuld	Basiszins
	TEUR	TEUR	
Währung			
EUR	1.290.879	1.299.600	3M- und 6M-EURIBOR

¹⁾Exklusive Transaktionskosten

Der kurzfristige Anteil der Finanzschulden aus Darlehen (inklusive Transaktionskosten) ist unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

d) Langfristige Finanzschulden aus Finanzierungsleasing

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

Summe und Barwerte der in künftigen Geschäftsperioden zu leistenden Zahlungen aus Finanzierungsleasing

	31.12.2016			31.12.2015		
	Erwartete Zahlung	Abzinsung	Buchwert	Erwartete Zahlung	Abzinsung	Buchwert
TEUR						
≤ 1 Jahr	208	-2	206	208	-2	206
Kurzfristig	208	-2	206	208	-2	206
1 bis 5 Jahre	52	-1	51	260	-7	253
≥ 5 Jahre	0	0	0	0	0	0
Langfristig	52	-1	51	260	-7	253
Gesamt	260	-3	257	468	-9	459

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

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

e) Langfristige derivative Finanzschulden

Erläuterungen zu Derivaten sind nachfolgend unter VII.16 zu finden.

16. Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsaktivitäten

Der Flughafen München setzt Derivate im Rahmen des Finanzrisikomanagements als Sicherungsgeschäfte ein. Alle Sicherungsmaßnahmen sind hocheffektiv. Der Handel mit Derivaten zu Spekulationszwecken ist dem Flughafen München grundsätzlich untersagt.

Der Buchwert der Derivate beinhaltet im Einzelnen:

Zusammensetzung des Buchwerts der derivativen Finanzinstrumente

TEUR	Vermögenswerte		Schulden	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Bilanzierte Sicherungen				
Sicherung von Zahlungsmittelströmen				
Zinsswaps	0	1.040	69.648	84.194
Nicht bilanzierte Sicherungen				
Devisentermingeschäfte	0	5	645	0
Gesamt	0	1.045	70.293	84.194

Der Buchwert der Derivate entspricht ihrem Marktwert.

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

a) Sicherung von Zahlungsmittelströmen

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

Der Derivatebestand setzt sich wie folgt zusammen:

Wesentliche Konditionen der Zinssicherungsgeschäfte

31.12.2016	Nominal	FMG zahlt		FMG erhält
Art	TEUR	von in %	bis in %	
Swaps	744.000	0,28	2,92	3M- und 6M-EURIBOR
Forward starting swaps	10.000	0,60	0,60	3M-EURIBOR
31.12.2015	Nominal	FMG zahlt		FMG erhält
Art	TEUR	von in %	bis in %	
Swaps	1.062.000	0,28	4,24	3M- und 6M-EURIBOR
Forward starting swaps	10.000	0,60	0,60	3M- und 6M-EURIBOR

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

Entwicklung des Buchwerts der Derivate, die zur Sicherung von Zahlungsmittelströmen eingesetzt werden

TEUR	Zinssicherung	
Effektiver Anteil		
Stand 01.01.2016	79.964	
Reklassifizierung	-5.610	
Neubewertung	-7.629	
Stand 31.12.2016	66.725	
Ineffektiver Anteil		
Stand 01.01.2016	65	
Neubewertung	-65	
Stand 31.12.2016	0	
Nicht designierter Anteil		
Stand 01.01.2016	3.125	
Nettoveränderung	-202	
Stand 31.12.2016	2.923	
Buchwerte		
Stand 01.01.2016	83.154	
Stand 31.12.2016	69.648	
	Aktiv	Passiv
	0	69.648

Entwicklung des Buchwerts der Derivate, die zur Sicherung von Zahlungsmittelströmen eingesetzt werden

TEUR	Zinssicherung	
Effektiver Anteil		
Stand 01.01.2015	99.614	
Reklassifizierung	-27.721	
Neubewertung	8.071	
Stand 31.12.2015	79.964	
Ineffektiver Anteil		
Stand 01.01.2015	50	
Neubewertung	15	
Stand 31.12.2015	65	
Nicht designierter Anteil		
Stand 01.01.2015	2.597	
Nettoveränderung	528	
Stand 31.12.2015	3.125	
Buchwerte		
Stand 01.01.2015	102.261	
Stand 31.12.2015	83.154	
	Aktiv	Passiv
	1.040	84.194

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

Erwartete Umgliederung aus der Sicherungsrücklage in die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

31.12.2016	2017	2018 bis 2021	Nach 2021
TEUR			
Erwartete Umgliederung in den Zinsaufwand	370	65.755	600
31.12.2015	2016	2017 bis 2020	Nach 2020
TEUR			
Erwartete Umgliederung in den Zinsaufwand	9.869	21.397	48.698

b) Nicht bilanzierte Sicherungen

Der Buchwert der nicht bilanzierten Sicherungen resultiert aus Devisentermingeschäften, die zur Begrenzung von Liquiditätsrisiken aus langfristigen Vertriebsverträgen in Fremdwährung eingesetzt werden. Durch diese Geschäfte wird sichergestellt, dass der Umtausch der erwarteten Entgelte zu einem bestimmten Wechselkurs erfolgt.

Aufgrund der geringen Anzahl der Geschäfte und der unerheblichen Konsequenzen für das Konzernergebnis hat der Flughafen München beschlossen, die Bilanzierung derartiger Sicherungen per 1. Januar 2014 bis auf Weiteres einzustellen.

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale dieser Devisentermingeschäfte sind:

Wesentliche Konditionen der Devisentermingeschäfte

31.12.2016	Nominal	FMG zahlt	FMG erhält	Kurs von	Kurs bis
Art	TEUR			EUR/USD	EUR/USD
Devisentermingeschäfte	8.147	USD	EUR	1,10	1,12
31.12.2015	Nominal	FMG zahlt	FMG erhält	Kurs von	Kurs bis
Art	TEUR			EUR/USD	EUR/USD
Devisentermingeschäfte	3.137	USD	EUR	1,08	1,12

17. Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer

Die Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer beinhalten:

Zusammensetzung des Buchwerts der Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer

TEUR	31.12.2016	31.12.2015
Pensionszusagen	30.051	28.809
Medizinische Versorgungsleistungen	3.960	3.157
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	34.011	31.966
Dienstzeitjubiläen	2.907	1.450
Altersteilzeitvereinbarungen	7.698	6.276
Sonstige langfristige Leistungen an Arbeitnehmer	10.605	7.726
Leistungen anlässlich der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	3.704	3.516
Variable Vergütungsbestandteile	4.605	3.750
Gleitzeitguthaben	23.020	13.782
Ausstehende Lohn- und Gehaltszahlungen	4.715	3.031
Übrige Leistungen	2.222	1.814
Sonstige kurzfristige Leistungen an Arbeitnehmer	34.562	22.377
Leistungen an Arbeitnehmer	82.882	65.585
davon langfristig	47.588	42.356
davon kurzfristig	35.294	23.229

a) Verpflichtungen aus Pensionszusagen

Verpflichtungen aus Pensionszusagen bestehen gegenüber Geschäftsführern, Prokuristen und deren Hinterbliebenen. Sie umfassen insgesamt 29 (31.12.2015: 30) Anspruchsberechtigte, davon 4 (31.12.2015: 4) aktive Mitarbeiter und 25 (31.12.2015: 26) Pensionäre, Hinterbliebene und sonstige Anwärter. Die Höhe des jeweiligen Versorgungsanspruchs ist von der Dauer der Betriebszugehörigkeit, dem Gehaltsniveau im Austrittszeitpunkt und dem allgemeinen Rentenniveau abhängig. Die Pensionszahlungen werden aus laufenden betrieblichen Zahlungsmittelüberschüssen bestritten.

Der Konzern hat kein Deckungsvermögen zur Finanzierung der Versorgungsverpflichtungen angelegt. Der Buchwert der Rückstellungen stimmt mit dem Betrag der kumulierten leistungsorientierten Verpflichtung überein.

Der Buchwert der Pensionszusagen hat sich wie folgt entwickelt:

Entwicklung des Buchwerts der Rückstellungen für Verpflichtungen aus Pensionszusagen

TEUR	2016	2015
Verpflichtung zum 01.01.	28.809	28.413
Laufender Dienstaufwand	577	533
Zinsaufwand	562	554
Pensionszahlungen	-1.369	-1.353
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	1.472	662
Verpflichtung zum 31.12.	30.051	28.809
Erwarteter Pensionsaufwand	1.075	1.138
Erwartete Pensionszahlungen	-1.381	-1.369
Erwartete Verpflichtung zum 31.12. des Folgejahres	29.745	28.578

Die Veränderung des Saldos versicherungsmathematischer Verluste ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

Ursachen für die Veränderung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Verpflichtungen aus Pensionszusagen

TEUR	2016	2015
Stand zum 01.01.	10.291	9.629
Änderung von Finanzparametern	1.549	0
Erfahrungsbedingte Anpassungen	-77	662
Stand zum 31.12.	11.763	10.291

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen beruht auf den folgenden Annahmen:

Annahmen für die Bewertung der Rückstellungen für Verpflichtungen aus Pensionszusagen

%	31.12.2016	31.12.2015
Diskontsatz	1,6	2,0
Gehaltstrend	3,0	3,0
Rententrend	2,0	2,0
Fluktuation	0,0	0,0

Als Rechnungsgrundlage werden unverändert die Richttafeln 2005 G von Klaus Heubeck unter Ansatz einer monatlich vorschüssigen Zahlungsweise verwendet.

Die durchschnittliche Duration des Anwartschaftsbestands beträgt elf Jahre (31.12.2015: elf Jahre).

Aus den Pensionszusagen resultiert ein moderates Liquiditätsrisiko für den Konzern. Dieses kann näherungsweise aus den erwarteten Pensionszahlungen des Folgejahres und der durchschnittlichen Duration der Pensionszusagen abgeleitet werden.

Weitere Risiken ergeben sich aus Schwankungen des Marktzinsniveaus, des Gehalts- und des Rententrends. Eine Minderung des Marktzinsniveaus führt zu einer Erhöhung des Betrags der Rückstellungen für Pensionszusagen. Mit Zunahme des erwarteten Gehalts im Austrittszeitpunkt steigt der Rückstellungsbetrag ebenfalls. Gleiches gilt für die Erhöhung des Rentenniveaus im Anschluss an den Pensionseintritt. Von einer Änderung der Lebenserwartung hingegen geht nur ein moderates Risiko aus.

Eine quantitative Einschätzung zum Umfang der oben genannten Risiken gibt die nachfolgende Sensitivitätsanalyse:

Sensitivitätsanalyse zum Buchwert der Rückstellungen für Verpflichtungen aus Pensionszusagen

31.12.2016	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
%		+	-
Diskontsatz	1,0	-12,1	15,1
Gehaltstrend	1,0	1,6	-1,5
Rententrend	1,0	12,8	-10,7

31.12.2015	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
%		+	-
Diskontsatz	1,0	-12,0	14,9
Gehaltstrend	1,0	1,7	-1,6
Rententrend	1,0	12,1	-10,2

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 47 (31.12.2015: 44) Anspruchsberechtigte, davon 21 (31.12.2015: 19) aktive Mitarbeiter und 26 (31.12.2015: 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:

Entwicklung des Buchwerts der Rückstellungen für Verpflichtungen aus medizinischen Versorgungsleistungen

TEUR	2016	2015
Verpflichtung zum 01.01.	3.157	2.863
Laufender Dienstzeitaufwand	177	187
Zinsaufwand	61	56
Beihilfezahlungen	-144	-138
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	709	189
Verpflichtung zum 31.12.	3.960	3.157
Erwartete Zuführung	282	238
Erwartete Beihilfezahlungen	-177	-144
Erwartete Verpflichtung zum 31.12. des Folgejahres	4.065	3.251

Die Veränderung des Saldos versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

Ursachen für die Veränderung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Verpflichtungen aus medizinischen Versorgungsleistungen

TEUR	2016	2015
Stand zum 01.01.	1.110	921
Änderung von Finanzparametern	224	0
Erfahrungsbedingte Anpassungen	485	189
Stand zum 31.12.	1.819	1.110

Die Bewertung der Beihilfeverpflichtungen beruht auf den folgenden Annahmen:

Annahmen für die Bewertung der Verpflichtungen aus medizinischen Versorgungsleistungen

%	31.12.2016	31.12.2015
Diskontsatz	1,6	2,0
Fluktuation	0,0	0,0
Kostentrend	3,0	3,0
Durchschnittliche Versicherungsprämie TEUR	7,9	7,9

Als Rechnungsgrundlage werden unverändert die Richttafeln 2005 G von Klaus Heubeck unter Ansatz einer monatlich vor-schüssigen Zahlungsweise verwendet.

Die durchschnittliche Duration beträgt 15 Jahre (31.12.2015: 14 Jahre).

Aus den Beihilfezusagen resultiert ein moderates Liquiditätsrisiko für den Konzern. Dieses kann näherungsweise aus den erwarteten Beihilfezahlungen des Folgejahres und der durchschnittlichen Duration der Beihilfezusagen abgeleitet werden.

Weitere Risiken ergeben sich aus Schwankungen des Marktzinsniveaus und des Kostentrends für medizinische Versorgung. Eine Minderung des Marktzinsniveaus führt zu einer Erhöhung des Betrags der Rückstellungen für Beihilfezusagen. Mit Zunahme des erwarteten Kostentrends steigt der Rückstellungsbetrag ebenfalls. Von einer Änderung der Lebenserwartung hingegen geht nur ein moderates Risiko aus.

Eine quantitative Einschätzung zum Umfang der oben genannten Risiken gibt folgende Sensitivitätsanalyse:

Sensitivitätsanalyse zum Buchwert der Rückstellungen für Verpflichtungen aus medizinischen Versorgungsleistungen

31.12.2016	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung
%		+ -
Diskontsatz	1,0	-13,1 16,9
Kostentrend	1,0	15,7 -12,6

31.12.2015	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung
%		+ -
Diskontsatz	1,0	-12,7 16,1
Kostentrend	1,0	14,8 -12,0

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 2017 rechnet der Flughafen München mit Beitragszahlungen in Höhe von TEUR 16.516. Im Geschäftsjahr 2016 wurden Beitragszahlungen in Höhe von TEUR 16.286 abgeführt.

18. Sonstige Rückstellungen

Der Buchwert der sonstigen Rückstellungen hat sich wie folgt entwickelt:

Entwicklung des Buchwerts der sonstigen Rückstellungen

TEUR	Belastende Verträge	Umlandfonds	Sanierung (berichtigt)	Übrige	Gesamt
Stand 01.01.2016	4.470	91.663	4.360	11.678	112.171
Zuführungen	27	0	0	3.471	3.498
Erstkonsolidierung	0	0	0	201	201
Verbräuche	-2.100	0	-2.211	-1.517	-5.828
Auflösungen	-1.841	0	0	-1.744	-3.585
Aufzinsungen	0	232	0	6	238
Zinsänderungen	0	1.707	0	23	1.730
Stand 31.12.2016	556	93.602	2.149	12.118	108.425
davon kurzfristig	347	3.800	2.149	9.420	15.716
davon langfristig	209	89.802	0	2.698	92.709

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, die in Höhe und Zeitpunkt des Mittelabrufs ungewiss sind. Bis zum Geschäftsjahr 2010 hat sich der Flughafen München zur Zahlung von TEUR 10.000 für Straßenbauprojekte in den Landkreisen Freising und Erding verpflichtet. Von diesen Mit-

teilen wurden bis zum Geschäftsjahr 2016 TEUR 6.205 abgerufen. Der verbleibende Betrag wird voraussichtlich bis zum Jahr 2017 ausgezahlt. Weiter stehen den umliegenden Gemeinden zusätzlich TEUR 40.000 für Verkehrsinfrastrukturprojekte und TEUR 50.000 für sonstige Infrastrukturprojekte sowie zur Abmilderung individueller Härten zur Verfügung. Diese können ab dem Baubeginn der dritten Start- und Landebahn ohne zeitliche Befristung in maximalen Jahrestanchen von TEUR 10.000 abgerufen werden.

Rückstellungen für Sanierungen werden angesetzt, soweit unmittelbare Verpflichtungen gegenüber Dritten bestehen. Der Zeitpunkt der Sanierungsdurchführung und die Höhe der hierfür anfallenden Aufwendungen sind ungewiss.

Auszahlungen aufgrund sonstiger Rückstellungen werden in den folgenden Intervallen erwartet:

Erwartete Auszahlungen aufgrund sonstiger Rückstellungen

31.12.2016	In einem Jahr	In 2 bis 5 Jahren	Nach 5 Jahren
TEUR			
Belastende Verträge	347	209	0
Umlandfonds	3.800	40.000	49.995
Sanierungen	2.149	0	0
Übrige	9.420	1.642	1.066
Gesamt	15.716	41.851	51.061

19. Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Buchwerte der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten sind den in Kapitel IV.9.a beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen. Ihr Buchwert stellt aufgrund ihrer Kurzfristigkeit einen angemessenen Näherungswert für den Marktwert dar.

Zusammensetzung des Buchwerts der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten

TEUR	Zu Handelszwecken		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Gesamt	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	65.218	54.838	65.218	54.838
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	102.615	47.214	102.615	47.214
Verbindlichkeiten	0	0	167.833	102.052	167.833	102.052
Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern	0	0	502.450	502.573	502.450	502.573
Finanzschulden aus Darlehen	0	0	90.709	579.207	90.709	579.207
Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ¹⁾	0	0	206	206	206	206
Originäre sonstige Finanzschulden	0	0	593.365	1.081.986	593.365	1.081.986
Derivative sonstige Finanzschulden	747	10.443	0	0	747	10.443
Sonstige Finanzschulden	747	10.443	593.365	1.081.986	594.112	1.092.429
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	747	10.443	761.198	1.184.038	761.945	1.194.481

¹⁾ Finanzschulden aus Finanzierungsleasing sind nur hinsichtlich der Ausbuchung nach den Kategorien aus Kapitel IV.8.a zu bilanzieren. Im Übrigen erfolgt die Bilanzierung nach Kapitel IV.7.

a) Kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

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

Zusammensetzung des Buchwerts der kurzfristigen sonstigen Verbindlichkeiten

TEUR	31.12.2016	31.12.2015
Ausstehende Rechnungen	83.310	28.209
Verbindlichkeiten Marketing	9.084	10.834
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	1.133	1.370
Übrige Verbindlichkeiten	9.088	6.801
Gesamt	102.615	47.214

b) Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern

Von den Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern entfallen TEUR 130.450 (31.12.2015: TEUR 130.482) auf die Bundesrepublik Deutschland, TEUR 255.884 (31.12.2015: TEUR 255.947) auf den Freistaat Bayern und TEUR 116.116 (31.12.2015: TEUR 116.144) auf die Landeshauptstadt München. Die Darlehen sind mit einem ergebnisabhängigen Zins ausgestattet. Sie sind nicht befristet. Die Tilgung bedarf einer gesonderten Vereinbarung. Sie sind als kurzfristig einzustufen, da der Flughafen München nicht das uneingeschränkte Recht hat, die Rückzahlung innerhalb des folgenden Geschäftsjahres zu verweigern. Der Zinsaufwand für Gesellschafterdarlehen betrug im Berichtsjahr TEUR 10.537 (2015: TEUR 10.660).

c) Kurzfristige Finanzschulden aus Finanzierungsleasing

Erläuterungen zu Finanzschulden aus Finanzierungsleasing sind in Kapitel VII.15.d zu finden.

20. Sonstige Schulden

Der Buchwert der sonstigen Schulden setzt sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Buchwerts der sonstigen Schulden

TEUR	31.12.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten aus Steuern und sonstigen Abgaben	2.664	8.153
Erhaltene Anzahlungen	2.649	1.231
Sonstige nicht-finanzielle Schulden	5.313	9.384
Schulden in Zusammenhang mit dem Luftverkehr	0	16.000
Vorauszahlungen auf Mieten	12.655	12.875
Vorauszahlungen auf Erbbaurechte	3.860	3.977
Vorauszahlungen aus dem Luftverkehr	2.184	2.243
Übrige abgegrenzte Erlöse	5.708	6.006
Abgegrenzte Erlöse	24.407	41.101
Gesamt	29.720	50.485
davon kurzfristig	11.170	31.914
davon langfristig	18.550	18.571

21. Eventualschulden

Zum 31. Dezember 2016 sind wie im Vorjahr keine Eventualschulden vorhanden.

22. Betriebsgenehmigung

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie hat der Flughafen München GmbH am 9. Mai 1974 die luftrechtliche Genehmigung nach § 6 LuftVG für den Flughafen München erteilt. Die luftrechtliche Genehmigung enthält die für den Betrieb des Flughafens wesentlichen Regelungen. Die nach § 6 Abs. 4 LuftVG erforderliche Änderung der luftrechtlichen Genehmigung 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 betriebs sicheren 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 Genehmigungsverbehalt durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr. Die Airlines werden im Rahmen eines Konsultationsverfahrens in den Genehmigungsprozess einbezogen. Im Geschäftsjahr 2014 hatte der Flughafen München eine Entgeltrahmenvereinbarung mit einheitlichen Bestimmungen für alle Luftfahrtgesellschaften getroffen, die die Entwicklung der Luftverkehrsentgelte bis 2020 absichert.

VIII. Finanzrisikomanagement

Das Risikomanagementsystem des Flughafens München zuzüglich der wesentlichen Risiken ist im Detail im Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2016 erläutert.

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 +100 Basispunkte beziehungsweise -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 eine Sicherungsbeziehung zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen designiert wurden, hat der inef-

fektive Anteil der Wertänderungen Auswirkungen auf das Jahresergebnis. Der effektive Anteil der Wertänderungen hat Auswirkungen auf das sonstige Ergebnis.

Unter den oben genannten Annahmen mindert beziehungsweise erhöht eine Parallelverschiebung der Zinsstrukturkurve um plus 100 beziehungsweise minus 25 BP das Gesamt-, Jahres- und sonstige Ergebnis wie folgt:

Zinssensitivitätsanalyse

TEUR	31.12.2016		31.12.2015	
	+100 BP	-25 BP	+100 BP	-25 BP
Gesamtergebnis	22.744	-5.549	27.710	-38.403
davon sonstiges Ergebnis	30.284	-7.434	38.429	-41.083
davon Jahresergebnis	-7.540	1.885	-10.719	2.680

Die Sensitivitätsanalyse beruht auf den gleichen Annahmen und Methoden wie im Vorjahr.

Wechselkursrisiken resultieren größtenteils aus Schwankungen des Euro gegenüber dem Omanischen Rial (OMR) und dem US-Dollar (USD). Aus Wesentlichkeitsgründen wird auf eine Währungssensitivitätsanalyse verzichtet.

2. Kreditrisiko

Das Kreditrisiko des Flughafens München resultiert vor allem aus kurzfristigen Geldanlagen. Diesem Risiko wird dadurch begegnet, dass Geldanlagen nur bei Kreditinstituten in der Europäischen Union erfolgen, die einer Einlagensicherung unterliegen.

Möglichen Forderungsausfallrisiken wird durch ein konsequentes und effektives Forderungsmanagement begegnet. Zu ihm gehören eine umfassende Bonitätsprüfung der Kunden, eine stetige Überwachung der offenen Posten und ein stringentes Mahnwesen. Zahlungsansprüche aus Mietverträgen werden durch die Hinterlegung von Mietkautionen gesichert. Bodenabfertigungsleistungen erfolgen gegen Hinterlegung von Barsicherheiten und Bankbürgschaften.

Warenverkäufe und gastronomische Leistungen erfolgen überwiegend gegen Bar- oder Kreditkartenzahlung.

Erkennbaren Ausfallrisiken einzelner finanzieller Vermögenswerte wird durch Wertminderungen Rechnung getragen.

Ungeachtet bestehender Sicherheiten entspricht das maximale Kreditrisiko dem Buchwert der angesetzten finanziellen Vermögenswerte mit einem Betrag von TEUR 84.235 (31.12.2015: TEUR 276.143).

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. Um die Zahlungsfähigkeit jederzeit sicherzustellen, werden auf Basis einer rollierenden Liquiditätsplanung langfristige Kreditlinien und liquide Mittel vorgehalten.

Durch das konzernweite Cashmanagement werden die Zahlungsmittelbestände der operativen Tochtergesellschaften konzentriert. Neben dem Zugriff auf die betrieblichen Zahlungsmittelüberschüsse hält der Flughafen München hinreichende Liquidität in Form von kurzfristigen Geldanlagen und ausreichend dimensionierten Kreditlinien bei Kreditinstituten. Im Berichtsjahr betrug der operative Cashflow TEUR 528.832 (2015: TEUR 464.399). Der Flughafen München konnte auf freie Kreditlinien in Höhe von TEUR 266.405 (31.12.2015: TEUR 213.786) zugreifen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die vertraglich vereinbarten Zins- und Tilgungszahlungen der originären und der derivativen Finanzschulden:

Liquiditätsanalyse

31.12.2016	2017		2018 bis 2021		Nach 2021		Summe
	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	
TEUR							
Personengesellschaften	0	0	0	123.946	0	929.411	1.053.357
Gesellschafter	10.537	491.913	0	0	0	0	502.450
Kreditinstitute	21.131	71.815	76.050	584.893	53.707	911.214	1.718.810
Leasingvereinbarungen	0	206	0	52	0	0	258
Lieferungen und Leistungen	0	65.222	0	22.667	0	0	87.889
Sonstige Finanzschulden	0	102.615	0	8.509	0	0	111.124
Originäre Finanzschulden	31.668	731.771	76.050	740.067	53.707	1.840.625	3.473.888
Derivative Finanzinstrumente	18.921	645	53.155	0	618	0	73.339
Derivative Finanzschulden	18.921	645	53.155	0	618	0	73.339
Gesamt	50.589	732.416	129.205	740.067	54.325	1.840.625	3.547.227

31.12.2015 (berichtigt)	2016		2017 bis 2020		Nach 2020		Summe
	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	
TEUR							
Personengesellschaften	0	29	0	85.785	0	967.571	1.053.385
Gesellschafter	10.660	491.913	0	0	0	0	502.573
Kreditinstitute	24.847	562.083	112.042	485.170	82.399	876.654	2.143.195
Leasingvereinbarungen	0	208	0	260	0	0	468
Lieferungen und Leistungen	0	54.838	0	18.014	0	0	72.852
Sonstige Finanzschulden	0	47.614	0	6.762	0	0	54.376
Originäre Finanzschulden	35.507	1.156.685	112.042	595.991	82.399	1.844.225	3.826.849
Derivative Finanzinstrumente	27.639	0	51.820	0	6.595	0	86.054
Derivative Finanzschulden	27.639	0	51.820	0	6.595	0	86.054
Gesamt	63.146	1.156.685	163.862	595.991	88.994	1.844.225	3.912.903

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

Durch den Erwerb der Acciona haben sich die liquiden Mittel um TEUR 350 erhöht. Ferner wirkte sich der Erwerb auf die Veränderung der Forderungen mit TEUR -2.327, auf die Veränderung der sonstigen Rückstellungen mit TEUR 202, auf die Veränderung der Leistungen an Arbeitnehmer mit TEUR 786 sowie auf die Veränderung der Verbindlichkeiten mit TEUR 1.564 aus. In den Auszahlungen für selbstgenutzte Sachanlagen sind TEUR 1.158 und in den Auszahlungen für immaterielle Vermögenswerte TEUR 119 enthalten, welche auf den Erwerb der Acciona zurückzuführen sind.

Im Geschäftsjahr ist die München Airport Center Betriebs-gesellschaft MAC mbH i.L. aus dem Konsolidierungskreis abgegangen (vgl. III.3.a). Aufgrund der Entkonsolidierung minderte sich der Bestand an Zahlungsmitteln um TEUR 4.135. Die sonstigen Aktiva minderten sich aus Konzernsicht um TEUR 686 und die sonstigen Passiva um TEUR 2.191.

X. Erläuterungen zu Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen

Oberstes Mutterunternehmen des Flughafens München ist die Flughafen München GmbH. Die Geschäftsanteile der Flughafen München GmbH werden unmittelbar vom Freistaat Bayern (51%), von der Bundesrepublik Deutschland (26%) und der Landeshauptstadt München (23%) gehalten [siehe Kapitel VII.12]. Entscheidungen, die die geschäftlichen Grundlagen der Gesellschaft berühren oder bestimmte risikobehaftete Geschäfte beinhalten, treffen die Gesellschafter einstimmig. Im Übrigen werden Entscheidungen mit einfacher Mehrheit getroffen.

1. Geschäfte mit Behörden

Die Geschäftsanteile der Flughafen München GmbH werden unmittelbar von der öffentlichen Hand gehalten. Sämtliche Behörden der beteiligten Gebietskörperschaften sind daher als nahestehend einzustufen.

Geschäftsvorfälle mit Behörden resultieren überwiegend aus unbefristeten Mietverhältnissen mit der Bundes- und Landespolizei und dem Zoll. An Behörden berechnete Entgelte dürfen die erstattungsfähigen Aufwendungen nicht übersteigen. Sie unterliegen einer regelmäßigen Preisprüfung. Die aus Geschäftsbeziehungen mit Behörden resultierenden Umsätze und Aufwendungen sind für den Konzernabschluss nicht wesentlich. Signifikante offene Posten bestehen nicht.

2. Geschäfte mit Unternehmen der öffentlichen Hand

Unternehmen, deren finanz- und geschäftspolitische Entscheidungen von der Bundesrepublik Deutschland, dem Freistaat Bayern oder der Landeshauptstadt München beherrscht, gemeinschaftlich beherrscht oder maßgeblich beeinflusst werden, zählen ebenfalls zu den nahestehenden Unternehmen des Flughafens München.

Zu den nahestehenden Unternehmen der öffentlichen Hand zählen Kreditinstitute mit unmittelbarer Beteiligung der öffentlichen Hand (unter anderem Bayerische Landesbank Anstalt des öffentlichen Rechts, Kreditanstalt für Wiederaufbau und LfA Förderbank Bayern) und Kreditinstitute mit mittelbarer Beteiligung über Sondervermögen, wie zum Beispiel den Finanzmarktstabilisierungsfonds SoFFin (darunter die Commerzbank AG). Transaktionen mit diesen Kreditinstituten resultieren aus Finanzschulden (Darlehen) und Derivaten (Zinsswaps).

Transaktionen mit Kreditinstituten, die als nahestehende Unternehmen einzustufen sind

TEUR	2016	2015
Originäre Finanzschulden		
Zinszahlungen	-25.105	-32.789
Tilgungen	-521.216	-31.064
Ziehungen	200.000	84.100
Derivative Finanzschulden		
Zinszahlungen	-21.923	-20.341

Darüber hinaus zählen zu den nahestehenden Unternehmen der öffentlichen Hand Unternehmen und Anstalten des öffentlichen Rechts, die Bund und Freistaat mit der Ausführung hoheitlicher Aufgaben am Flughafen München und im Rahmen der Luftverkehrsüberwachung beauftragt haben (darunter DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, SGM Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München GmbH, Deutscher Wetterdienst Anstalt des öffentlichen Rechts). Die Geschäftsvorfälle mit diesen Unternehmen resultieren überwiegend aus unbefristeten Mietverträgen.

Der Flughafen München unterhält Geschäftsbeziehungen zu weiteren Unternehmen, deren Finanz- und Geschäftspolitik von der öffentlichen Hand zumindest maßgeblich beeinflusst wird. Hierzu zählen beispielsweise die Gesellschaften der Unternehmensgruppen Deutsche Post AG, Telekom Deutschland GmbH und Deutsche Bahn AG. Zwischen dem Flughafen München und diesen Unternehmensgruppen bestehen wechselseitige Lieferungs- und Leistungsbeziehungen, die jedoch insgesamt für das Konzernergebnis von untergeordneter Bedeutung sind.

3. Geschäfte mit assoziierten Unternehmen und Unternehmen, die wegen Wesentlichkeit nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen wurden

Der Konsolidierungskreis der Flughafen München GmbH beinhaltet ein assoziiertes Unternehmen (EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH). Das Gemeinschaftsunternehmen MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH und die Tochterunternehmen FMV – Flughafen München Versicherungsvermittlungsgesellschaft mbH sowie Munich Airport International GmbH und die HSD Flughafen GmbH werden wegen der nicht gegebenen Wesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen.

Zwischen dem Flughafen München und diesen Gesellschaften bestehen wechselseitige Lieferungs- und Leistungsbeziehungen mit den folgenden Auswirkungen auf Konzernergebnis, -vermögenswerte und -schulden:

Transaktionen mit assoziierten Unternehmen und Unternehmen, die wegen Wesentlichkeit nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen wurden

TEUR	31.12.2016	31.12.2015
Forderungen	1.935	1.968
Verbindlichkeiten	1.133	1.370
Erlöse aus Nutzungsüberlassung	6.001	5.847
Sonstige Erlöse	2.177	3.762
Sonstige Erträge	6	24
Gesamtleistung	8.184	9.633
Materialaufwand	12.246	8.945
Sonstige Aufwendungen	386	394
Aufwendungen	12.632	9.339

Die sonstigen Erlöse betreffen vor allem IT-Leistungen und Instandhaltungen von beweglichen Wirtschaftsgütern. Der Materialaufwand resultiert überwiegend aus dem Umsetzen von Luftfahrzeugen und dem betriebsmedizinischen Dienst.

4. Geschäfte mit nahestehenden Personen

Dem Flughafen München nahestehend sind zudem die Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats der Flughafen München GmbH.

Die Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung setzt sich aus dem Festgehalt und einer variablen erfolgsabhängigen Tantieme zusammen:

Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung

2016	Festgehalt	Tantieme	Gesamt
TEUR			
Dr. Michael Kerkloh	313	170	483
Andrea Gebbeken	53	0	53
Thomas Weyer	287	151	438
Gesamt	653	321	974

In den Bezügen von Thomas Weyer sind Nachzahlungen in Höhe von TEUR 7 für das Grundgehalt 2015 sowie in Höhe von TEUR 2 für die Tantieme 2015 enthalten.

Zusätzlich zu den Bezügen erhielten die Mitglieder der Geschäftsführung Einmalzahlungen in Höhe von TEUR 5 sowie Sachbezüge und sonstige vertragliche Nebenleistungen in Höhe von insgesamt TEUR 22.

Die Rückstellungen für Pensionszusagen an Geschäftsführer betragen TEUR 5.422 (2015: TEUR 4.719).

Frühere Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen erhielten im Geschäftsjahr 2016 Gesamtbezüge von TEUR 762 (2015: TEUR 753). Für künftige Pensionsleistungen sowie für Anwartschaften auf Hinterbliebenenversorgung sind Pensionsrückstellungen in Höhe von TEUR 10.741 (2015: TEUR 10.741) gebildet.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen TEUR 32 (2015: TEUR 24).

Kredite an oder eingegangene Haftungsverhältnisse zugunsten von Organmitgliedern bestehen nicht.

München, den 24. April 2017

Dr. Michael Kerkloh Andrea Gebbeken Thomas Weyer

Organe der Gesellschaft

Geschäftsführung

	Zeitraum
Dr. Michael Kerkloh Vorsitzender der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor	Seit September 2002
Andrea Gebbeken Geschäftsführerin Commercial und Security	Seit Oktober 2016
Thomas Weyer Geschäftsführer Finanzen und Infrastruktur	Seit September 2008

Generalbevollmächtigte

Dr. Robert Scharpf Prokurist und Leiter des Konzernbereichs Personal	Seit Juli 2016
Dr. Josef Schwendner Prokurist und Leiter des Konzernbereichs Recht, Gremien, Compliance und Umwelt	Seit Juli 2016

Aufsichtsrat

	Zusätzliche Mandate
Freistaat Bayern	
Dr. Markus Söder [Vorsitzender] Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesent- wicklung und Heimat	<ul style="list-style-type: none"> • NürnbergMesse GmbH (stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats) • Flughafen Nürnberg GmbH (Mitglied des Aufsichtsrats) • KfW Bankengruppe Anstalt des öffentlichen Rechts (Mitglied des Verwaltungsrats) • Bayerische Landesstiftung (stv. Vorsitzender des Stiftungsrats) • Bayerische Forschungsstiftung (Mitglied des Stiftungsrats) • Staatstheater Nürnberg (Mitglied des Stiftungsrats)
Wolfgang Lazik Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesent- wicklung und Heimat	<ul style="list-style-type: none"> • Bayerische Landesbank (Mitglied des Aufsichtsrats) • BayernLB Holding AG (stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats)
Josef Poxleitner [bis 23.6.2016] Ministerialdirektor a. D., Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr	keine
Helmut Schütz [ab 23.6.2016] Oberste Baubehörde im Bayeri- schen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) (stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats) • Rhein-Main-Donau Wasserstraßen GmbH (RMD Wasserstraßen GmbH) (Mitglied des Aufsichtsrats) • Deutsches Museum (Mitwirkung im Kuratorium) • Bayerische Landesstiftung (stv. Mitglied im Stiftungsrat)
Dr. Bernhard Schwab Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie	<ul style="list-style-type: none"> • Bayern Kapital GmbH (Mitglied im Aufsichtsrat) • Bayern Innovativ GmbH (Mitglied im Aufsichtsrat) • Bayerische Gesellschaft für internationale Wirtschaftsbeziehungen mbH Bayern International (Mitglied im Aufsichtsrat) • Zentrum Digitalisierung.Bayern (ZD.B) Staatsbetrieb, (Vorsitzender des Verwaltungsrats)

Aufsichtsrat

Zusätzliche Mandate	
Bundesrepublik Deutschland	
Dr. Martina Hinricher Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • DFS Deutsche Flugsicherung GmbH [Vorsitzende des Aufsichtsrats] • Flughafen Köln/Bonn GmbH [3. stv. Vorsitzende des Aufsichtsrats]
Christiane Wietgrefe-Peckmann Bundesministerium der Finanzen	keine
Landeshauptstadt München	
Dieter Reiter Oberbürgermeister	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtparkasse München [Vorsitzender des Verwaltungsrats] • Stadtwerke München GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • SWM Services GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Münchner Verkehrsgesellschaft mbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • GWG Städtische Wohnungsgesellschaft mbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • GEWOFAG Holding GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Städtisches Klinikum München GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Messe München GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Sparkassenverband Bayern, Körperschaft des öffentlichen Rechts [Vertretung in der Verbandsversammlung] • Sparkassen-Bezirksverband Oberbayern, Körperschaft des öffentlichen Rechts [Vertretung in der Verbandsversammlung] • Bayerischer Städtetag, Körperschaft des öffentlichen Rechts [Mitglied in der Vollversammlung] • Mathias-Pschorr-Stiftung, Hackerbräu [Vorsitz im Stiftungsbeirat] • Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, Körperschaft des öffentlichen Rechts [Vertretung in der Verbandsversammlung und im Verbandsausschuss] • Meisterschulen am Ostbahnhof, Zweckverband der LHM und der Handwerkskammer für München und Oberbayern [Vorsitzender des Verbands] • Regionaler Planungsverband, Körperschaft des öffentlichen Rechts [Vorsitzender im Planungsausschuss, Vertretung in der Verbandsversammlung] • Zweckverband Freiham, Zweckverband [Vertretung in der Verbandsversammlung]

Aufsichtsrat

Zusätzliche Mandate		
Josef Schmid Zweiter Bürgermeister	<ul style="list-style-type: none"> • Gasteig München GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Münchner Volkstheater GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Deutsche Grund- und Hausbesitz GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Deutsche Theater München Betriebs-GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Pasinger Fabrik GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • MGH-Münchner Gewerbehof- und Technologiezentrumsgesellschaft mbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Internationale Münchner Filmwochen GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH [Mitglied des Aufsichtsrats] • München Ticket GmbH [Mitglied des Aufsichtsrats] • Münchner Arbeit GmbH [Mitglied des Aufsichtsrats] • Ströer Deutsche Städte Medien GmbH [Mitglied des Beirats] • Deutsches Museum [Mitglied des Kuratoriums] • Mathias-Pschorr-Stiftung [Mitglied des Stiftungsbeirats] • Stiftung Buch-, Medien- und Literaturhaus München [Vorsitzender des Stiftungsbeirats] • Stiftung Lebendige Stadt [Mitglied des Stiftungsbeirats] 	
Gewerkschaftsvertreter		
Thomas Bihler Kaufmännischer Angestellter	<ul style="list-style-type: none"> • Stiftung Ambulantes Kinderhospiz München [AKM] [Mitglied des Kuratoriums] 	
Heinrich Birner [stellvertretender Vorsitzender] Geschäftsführer ver.di Bezirk München	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtwerke München GmbH [Mitglied des Aufsichtsrats] • SWM Services GmbH [Mitglied des Aufsichtsrats] • Stadtparkasse München [Mitglied des Verwaltungsrats] 	
Arbeitnehmervertreter [keine zusätzlichen Mandate]		
Hans-Joachim Bues Leiter des Konzernbereichs Unternehmenskommunikation, Vertreter der leitenden Angestellten	Michael Börries Geprüfter Flugzeugabfertiger, freigestellter Betriebsrat	Orhan Kurtulan Geprüfter Flugzeugabfertiger, freigestellter Betriebsrat
Anna Müller Kaufmännische Angestellte, freigestellte Betriebsrätin	Bernhard Plath Betriebswirt, freigestellter Betriebsrat	Renate Siedentopf Versicherungskauffrau, freigestellte Betriebsrätin

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 2016 und der Lagebericht der FMG sowie des Konzerns sind durch die zum Abschlussprüfer bestellte KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Nach eigener Prüfung hat der Aufsichtsrat von dem Prüfungsergebnis Kenntnis genommen und keine Einwendungen erhoben.

Er billigt gem. § 52 Abs. 1 GmbHG i. V. m. § 171 Abs. 2 AktG den Jahresabschluss der FMG und den Konzernabschluss. Er schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresabschluss der FMG festzustellen und den Konzernabschluss zu billigen.

Den Geschäftsführern und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern spricht der Aufsichtsrat Dank und Anerkennung für die im Geschäftsjahr 2016 geleistete erfolgreiche Arbeit aus.

München, den 6. Juni 2017
Für den Aufsichtsrat



Dr. Markus Söder
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Flughafen München GmbH

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Flughafen München GmbH, München, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzern-Bilanz, Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung, Konzern-Kapitalflussrechnung und Konzern-Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 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 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, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein

zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

München, den 24. April 2017

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Schubert
Wirtschaftsprüfer

Junghänel
Wirtschaftsprüfer

NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

Langfristig denken, verantwortungsvoll handeln,
transparent kommunizieren: Der Flughafen
München berichtet nach höchsten Standards
über seine Nachhaltigkeitsleistung.

Download Nachhaltigkeitsprogramm

➤ munich-airport.de/NHprogramm

GRI Content Index unter

➤ bericht2016.munich-airport.de



Nachhaltigkeitskennzahlen

➤ Download Nachhaltigkeitsprogramm munich-airport.de/NHprogramm

Wertschöpfung Ermittlung / GRI Standard 201-1

Konzern in Mio. €	2016	2015 ¹⁾	2014
Umsatzerlöse	1.364,1	1.249,3	1.200,1
Sonstige Erträge	66,6	60,3	53,9
Gesamtleistung	1.430,7	1.309,6	1.254,0
+ Erträge aus Beteiligungen	1,5	1,6	1,1
./. Sachaufwendungen	-449,2	-415,0	-401,0
./. Abschreibungen	-239,1	-214,3	-212,2
= Wertschöpfung	743,9	681,9	641,9

¹⁾Nach IFRS, Werte 2015 berichtigt nach IAS 8

Wertschöpfung Verteilung / GRI Standard 201-1

Konzern in Mio. €	2016	2015 ¹⁾	2014
Mitarbeiter	452,5	400,3	374,3
Darlehensgeber (saldiert)	81,6	83,2	101,6
Öffentliche Hand	58,2	55,1	66,0
Flughafen München Konzern	151,6	143,3	100,0
= Wertschöpfung	743,9	681,9	641,9

¹⁾Nach IFRS, Werte 2015 berichtigt nach IAS 8

Die Wertschöpfungsrechnung stellt die Differenz zwischen der vom Unternehmen erbrachten Leistung und dem Wert der benötigten Vorleistungen dar.

In der Verteilungsrechnung werden die Anteile der am Wertschöpfungsprozess Beteiligten – Mitarbeiter, öffentliche Hand, Darlehensgeber – ausgewiesen. Die Leistungen der FMG an die öffentliche Hand beinhalten Steuern. Die Zinsen für die Gesellschafterdarlehen sind unter der Empfängergruppe Darlehensgeber enthalten. Die sonstigen Erträge beinhalten das Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen. Die Sachaufwendungen beinhalten den Materialaufwand und die sonstigen Aufwendungen.

➤ Web munich-airport.de/statistik

Verkehrszahlen Luftfahrt / GRI A01, A02, A03

	2016	2015	2014
Passagieraufkommen gesamt	42.277.692	40.998.553	39.716.877
Summe gewerblicher Verkehr ¹⁾	42.261.309	40.981.522	39.700.515
Linien- und Charterverkehr	42.241.902	40.961.424	39.679.338
Sonstiger gewerblicher Verkehr ¹⁾	19.407	20.098	21.177
Nicht-gewerblicher Verkehr ¹⁾	16.383	17.031	16.362
Flugzeugbewegungen gesamt	394.430	379.911	376.678
Summe gewerblicher Verkehr ¹⁾	385.081	370.348	367.599
Linien- und Charterverkehr	374.057	360.009	357.295
Sonstiger gewerblicher Verkehr ¹⁾	11.024	10.339	10.304
Allgemeine Luftfahrt (nicht-gewerblicher Verkehr) ¹⁾	9.349	9.563	9.079
Sitzplatzauslastung in %	75,1	76,6	75,9
Cargo-Umschlag			
Geflogene Fracht und Luftpost in t	353.650	336.162	309.361
Verkehrseinheiten [VE] gewerblicher Verkehr	45.709.334	44.234.684	42.686.633

¹⁾Begriffsdefinitionen siehe Statistischer Jahresbericht 2016, S. 42/43

➔ Glossar

Passagierzahlen (nur gewerblicher Verkehr) / GRI A01

	2016			2015			2014		
	Gesamt	Inland	International	Gesamt	Inland	International	Gesamt	Inland	International
Summe gewerblicher Verkehr	42.261.309	9.632.163	32.629.146	40.981.522	9.585.642	31.395.880	39.700.515	9.356.210	30.344.305
Ankunft	21.142.346	4.816.340	16.326.006	20.474.755	4.771.295	15.703.460	19.832.302	4.660.409	15.171.893
Abflug	21.030.482	4.803.413	16.227.069	20.398.313	4.805.150	15.593.163	19.760.723	4.684.878	15.075.845
Transitpassagiere ¹⁾	88.481	12.410	76.071	108.454	9.197	99.257	107.490	10.923	96.567
Anzahl O&D-Passagiere ²⁾ in Mio.	27,0	-	-	26,2	-	-	25,0	-	-
Anzahl Umsteiger in Mio.	15,2	-	-	14,8	-	-	14,7	-	-
Umsteigeranteil in % ³⁾	36	-	-	36	-	-	37	-	-

¹⁾ Transitpassagiere sind Passagiere, die am Flughafen ankommen und ihre Reise mit demselben Flugzeug fortsetzen. Transitpassagiere werden nur bei der Landung gezählt.

²⁾ Origin&Destination-Passagiere sind Passagiere, die ihre Reise am Flughafen beginnen oder beenden.

³⁾ Der Umsteigeranteil wird aus der Fluggastbefragung (abfliegende Passagiere) errechnet.

Flugbewegungen ¹⁾ / GRI A02

	2016			2015			2014		
	Gesamt	Ankunft	Abflug	Gesamt	Ankunft	Abflug	Gesamt	Ankunft	Abflug
Passagierflüge Linie/Charter	369.561	184.699	184.862	355.565	177.689	177.876	353.326	176.548	176.778
Inland	87.000	43.521	43.479	85.115	42.571	42.544	85.934	42.957	42.977
International	282.561	141.178	141.383	270.450	135.118	135.332	267.392	133.591	133.801
Frachtflüge Linie/Charter	4.047	2.014	2.033	4.001	1.990	2.011	3.507	1.734	1.773
Inland	1.515	810	705	1.475	772	703	1.426	761	665
International	2.532	1.204	1.328	2.526	1.218	1.308	2.081	973	1.108
Postflüge Linie/Charter	449	225	224	443	222	221	462	230	232
Inland	449	225	224	443	222	221	462	230	232
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Allgemeine Luftfahrt	20.373	10.272	10.101	19.902	10.062	9.840	19.383	9.826	9.557
Inland	8.413	4.338	4.075	8.669	4.395	4.274	8.381	4.219	4.162
International	11.960	5.934	6.026	11.233	5.667	5.566	11.002	5.607	5.395
Summe	394.430	197.210	197.220	379.911	189.963	189.948	376.678	188.338	188.340

¹⁾ Militärflüge werden nicht erhoben.

➤ Web
Detaillierte Angaben zu den Nachtflugbewegungen in den monatlichen Immissionsberichten: munich-airport.de/immissionen

Detaillierte Angaben zur Nachtflugregelung unter: munich-airport.de/nachtflug

Frachttonnage (gewerblicher Umschlag) / GRI A03

In t	2016			2015			2014		
	Frachtumschlag	Ankommende Fracht	Abfliegende Fracht	Frachtumschlag	Ankommende Fracht	Abfliegende Fracht	Frachtumschlag	Ankommende Fracht	Abfliegende Fracht
Reine Frachtflüge	62.056	17.956	44.099	55.668	16.922	38.746	42.264	15.179	27.085
Beiladefracht auf Passagiermaschinen	272.441	113.912	158.529	261.719	108.863	152.856	249.211	103.763	145.447
Summe nach Flügen	334.497	131.868	202.628	317.387	125.785	191.602	291.475	118.942	172.533

Die Anzahl der Beschwerdegründe ist im Vergleich zu 2015 von 1.807 auf 2.291 Eingänge gestiegen, was grundsätzlich auf die konzernweite Vereinheitlichung des Beschwerdemanagements zurückzuführen ist. Ziel des zentralen Dialogmanagements war es zudem, eine allgemeine Steigerung des Kundenfeedbacks zu erreichen. Die Beschwerdemotivation dient dabei als zentrales Element des Dialogmanagements für eine langfristige Kundenbindung. Das Feedback-Formular auf der Internetseite wurde angepasst, um den Zugang für die Einreichung von Beschwerden zu erleichtern. Auf eine Million Passagiere kamen im Jahr 2016 somit 54,16 Beschwerden.

Durch die Umstellung des Systems ist ein direkter Vergleich der Top-Themen mit den Zahlen von 2015 und 2014 nicht mehr möglich. Die Kategorien wurden anhand der Passagierkette neu definiert. Top-Themen im Geschäftsjahr 2016 waren die Kategorien Airline-Angelegenheiten, Flughafen-Einrichtungen, Parken und Sicherheitskontrolle.

Dialogmanagement / GRI Standard 102-43, 102-44

Anzahl der Nennungen	2016	2015	2014
Beschwerden gesamt	2.291	1.807	1.802
Anzahl der Beschwerden bei Top-Themen			
Airline-Angelegenheiten	218		
Flughafen-Einrichtungen	492		
Parken	197		
Sicherheitskontrolle	318		

Einsatzzahlen der Feuerwehr / GRI Standard 417-1

	2016	2015	2014
Alarmierungen gesamt	3.487	3.891	3.587
Fehlalarme	649	658	648
Anzahl Einsätze	2.838	3.233	2.939
Technische Hilfsleistungen	1.978	1.970	1.839
Sicherheitswachen ¹⁾	740	1.149	977
Brandeinsätze	120	114	123
First-Responder-Einsätze ²⁾	155	123	859

¹⁾ Bereitschaftsdienst, den die Feuerwehr bei bestimmten, besonders gefährlichen Anlässen vor Ort leistet, um beim Eintritt dieser Gefahren sofort eingreifen zu können

²⁾ Erste Hilfe bis zum Eintreffen des öffentlichen Rettungsdienstes

Spenden und Sponsoring¹⁾ / GRI Standard 413-1

Anteil am Gesamtetat in %	2016	2015	2014
Sport	35	36	36
Soziales	31	30	31
Bildung	15	17	13
Kultur	18	17	20
Natur (neu ab 2016)	1	-	-

¹⁾ Das jährliche Sponsoring-Budget ist an den Außenumsatz der FMG gekoppelt.

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

Mitarbeiter mit Tarifverträgen / GRI Standard 102-41

	2016		2015		2014	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Mitarbeiter mit Tarifverträgen gesamt	8.769	4.147	8.139	4.191	7.673	4.147
Anteil der Gesamtbelegschaft in % ¹⁾	94,23	93,55	91,40	96,81	89,31	96,89

¹⁾ Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Summe der Gesamtbeschäftigten inklusive Auszubildenden, geringfügig Beschäftigten, Leiharbeitnehmern und Praktikanten, jedoch ohne AeroGround Berlin GmbH.

Altersstruktur der Mitarbeiter / GRI Standard 405-1

Konzern	2016						2015		2014	
	Frauen	Anteil in % ²⁾	Männer	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Altersstruktur Mitarbeiter¹⁾										
Unter 30 Jahre	612	7,20	789	9,28	1.401	16,48	1.259	15,71	1.126	14,83
30 bis 50 Jahre	1.593	18,74	2.917	34,31	4.510	53,05	4.422	55,16	4.168	54,88
Über 50 Jahre	634	7,46	1.957	23,02	2.591	30,48	2.335	29,13	2.301	30,30
Gesamt	2.839	33,39	5.663	66,61	8.502	100,00	8.016	100,00	7.595	100,00

FMG	2016						2015		2014	
	Frauen	Anteil in % ²⁾	Männer	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Altersstruktur Mitarbeiter¹⁾										
Unter 30 Jahre	204	4,83	199	4,71	403	9,54	383	9,31	357	8,78
30 bis 50 Jahre	534	12,65	1.642	38,88	2.176	51,53	2.231	54,22	2.308	56,78
Über 50 Jahre	192	4,55	1.452	34,38	1.644	38,93	1.501	36,48	1.400	34,44
Gesamt	930	22,02	3.293	77,98	4.223	100,00	4.115	100,00	4.065	100,00

¹⁾ Stichtag: 31.12.: ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter, ohne Praktikanten und ohne AeroGround Berlin GmbH

²⁾ Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach ¹⁾.

Führungskräfte¹⁾ / GRI Standard 405-1

Konzern	2016		2015		2014	
		Anteil in %		Anteil in %		Anteil in %
Führungskräfte gesamt	673	7,92²⁾	674	8,41²⁾	637	8,39²⁾
Frauen	169	1,99 ²⁾	169	2,11 ²⁾	158	2,08 ²⁾
Männer	504	5,93 ²⁾	505	6,30 ²⁾	479	6,31 ²⁾
Altersstruktur Führungskräfte						
Unter 30 Jahre	19	2,82 ³⁾	26	3,86 ³⁾	28	4,40 ³⁾
30 bis 50 Jahre	370	54,98 ³⁾	376	55,79 ³⁾	351	55,10 ³⁾
Über 50 Jahre	284	42,20 ³⁾	272	40,36 ³⁾	258	40,50 ³⁾

FMG	2016		2015		2014	
		Anteil in %		Anteil in %		Anteil in %
Führungskräfte gesamt	394	9,33²⁾	395	9,60²⁾	391	9,62²⁾
Frauen	58	1,37 ²⁾	55	1,34 ²⁾	54	1,33 ²⁾
Männer	336	7,96 ²⁾	340	8,26 ²⁾	337	8,29 ²⁾
Altersstruktur Führungskräfte						
Unter 30 Jahre	5	1,27 ³⁾	6	1,52 ³⁾	5	1,28 ³⁾
30 bis 50 Jahre	191	48,48 ³⁾	195	49,37 ³⁾	201	51,41 ³⁾
Über 50 Jahre	198	50,25 ³⁾	194	49,11 ³⁾	185	47,31 ³⁾

¹⁾ Alle Angaben ohne AeroGround Berlin GmbH

²⁾ Stichtag 31.12.: Anteil der Führungskräfte (der Ebenen 1 bis 4 ohne Geschäftsführung) an der Anzahl der Gesamtbeschäftigten

³⁾ Anteil der Führungskräfte im Verhältnis zu deren Gesamtzahl

Inanspruchnahme von Elternzeit¹⁾ / GRI Standard 401-3

Konzern	2016			2015	2014	FMG	2016			2015	2014
	Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt		Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt
Inanspruchnahme Elternzeit	76	100	176	179	140	Inanspruchnahme Elternzeit	39	76	115	88	69
Inanspruchnahme Elternzeit	31	14	45	35	10	Inanspruchnahme Elternzeit	27	9	36	32	6

¹⁾Zahl der Beschäftigten, die ihre Elternzeit im betreffenden Jahr angetreten haben. Daten ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer, ohne Praktikanten und ohne AeroGround Berlin GmbH.

Bedingt durch den hohen Aufwand einer manuellen Auswertung der verschiedenen Elternzeitmodelle (Dauer der Elternzeit, Stückelung der Elternzeit) werden die Anzahl an Rückkehrern aus der Elternzeit sowie die Kündigungen nach der Elternzeit nicht erhoben.

Mitarbeiterfluktuation: Einstellungen und Austritte¹⁾ / GRI Standard 401-1

Konzern	2016				2015		2014		FMG	2016				2015		2014	
	Einstellungen	Anteil in % ²⁾	Austritte	Anteil in % ²⁾	Einstellungen	Austritte	Einstellungen	Austritte		Einstellungen	Anteil in % ²⁾	Austritte	Anteil in % ²⁾	Einstellungen	Austritte	Einstellungen	Austritte
Einstellungen und Austritte nach Altersklassen								Einstellungen und Austritte nach Altersklassen									
Unter 30 Jahre	727	51,41	502	50,10	650	414	478	303	Unter 30 Jahre	103	42,56	33	22,45	117	50	85	43
30 bis 50 Jahre	574	40,59	346	34,53	491	302	370	284	30 bis 50 Jahre	125	51,65	48	32,65	82	46	92	45
Über 50 Jahre	113	7,99	154	15,37	100	162	81	189	Über 50 Jahre	14	5,79	66	44,90	8	78	9	104
Gesamt	1.414	100,00	1.002	100,00	1.241	878	929	776	Gesamt	242	100,00	147	100,00	207	174	186	192
Einstellungen und Austritte nach Geschlecht								Einstellungen und Austritte nach Geschlecht									
Männlich	863	61,03	565	56,39	790	490	499	433	Männlich	157	64,88	112	76,19	152	126	118	155
Weiblich	551	38,97	437	43,61	451	388	430	343	Weiblich	85	35,12	35	23,81	55	48	68	37

¹⁾Inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer, ohne Praktikanten und ohne AeroGround Berlin GmbH

²⁾Alle Prozentsätze beziehen sich jeweils auf die Gesamtzahl der Einstellungen beziehungsweise Austritte der Beschäftigten nach ¹⁾.

Fluktuationsquote¹⁾ / GRI Standard 401-1

In %	2016		2015		2014	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Fluktuationsquote	11,41	3,42	10,70	4,14	9,86	4,61

¹⁾Die Fluktuationsquote spiegelt das Verhältnis der Austritte zu den Beschäftigten (im Jahresdurchschnitt inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer, ohne Praktikanten und ohne AeroGround Berlin GmbH) wider.

Durchschnittliche Weiterbildungsstunden¹⁾ / GRI Standard 404-1

Anzahl der durchschnittlichen Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter	2016		2015 ²⁾		2014	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Pro männlichem Mitarbeiter	15,76	12,65	12,91	11,21	13,97	10,20
Pro weiblicher Mitarbeiterin	16,91	13,96	14,26	12,62	15,01	11,00
Pro Führungskraft ³⁾	12,55	7,95	9,07	5,99	12,15	7,26
Pro Mitarbeiter (ohne Führungsverantwortung)	23,92	12,67	17,34	7,58	10,59	8,03
Pro Mitarbeiter (ohne Führungsverantwortung)	15,16	12,54	12,80	11,59	18,09	10,47

¹⁾Durchschnittliche Fortbildungs-, Schulungs- und Seminarstunden [exklusive Luftsicherheitsschulung] pro Beschäftigtem (ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer, ohne Praktikanten und ohne AeroGround Berlin GmbH) zum Stichtag 31. Dezember, exklusive Terminal 2 oHG

²⁾Im Rahmen der Prüfung unserer Daten identifizierte Fehler wurden korrigiert.

³⁾Führungskräfte der Ebenen 1 bis 4 ohne Geschäftsführung

Arbeitssicherheit und Gesundheit / GRI Standard 403-2, 403-3

Konzern ¹⁾	2016	2015 ²⁾	2014
Unfallstatistik³⁾			
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	195	243	177
Dadurch Ausfalltage ⁴⁾	4.331	4.873	4.443
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0
1.000-Mann-Quote ⁵⁾	24,50	32,51	24,82
Mitarbeiter in der Bodenabfertigung⁶⁾	2016	2015	2014
Unfallstatistik³⁾			
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	89	106	89
Dadurch Ausfalltage ⁴⁾	2.304	2.688	2.791
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0
1.000-Mann-Quote ⁵⁾	46,32	52,49	49,88

FMG ¹⁾	2016	2015	2014
Unfallstatistik³⁾			
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	71	84	78
Dadurch Ausfalltage ⁴⁾	2.106	2.492	2.533
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0
1.000-Mann-Quote ⁵⁾	18,17	21,98	20,73

Ein Schwerpunkt der Arbeitssicherheitsmaßnahmen liegt beim Flughafen München auf dem Bereich Flugzeugabfertigung am Boden. Daher veröffentlicht die FMG eine zusätzliche Unfallstatistik für Mitarbeiter, die in der Flugzeugabfertigung tätig sind.

¹⁾ Inklusive Auszubildenden, geringfügig Beschäftigten, Leiharbeitnehmern, Praktikanten und ohne AeroGround Berlin GmbH

²⁾ Im Rahmen der Prüfung unserer Daten identifizierte Fehler wurden korrigiert.

³⁾ Verletzungen auf dem Niveau von Erste-Hilfe-Maßnahmen werden auch erfasst, sobald der Beschäftigte beim medizinischen Dienst des Flughafens München vorstellig wird.

⁴⁾ Es handelt sich um Arbeitstage und diese werden ab dem ersten Tag des Ausfalls gezählt.

⁵⁾ Meldepflichtige Arbeitsunfälle * 1.000 / tatsächlich geleistete Mitarbeiterkapazitäten (MAK) im Jahresdurchschnitt

⁶⁾ Mitarbeiter in der Bodenabfertigung mit Betriebszugehörigkeit FMG, Beschäftigte der AeroGround sowie bei AeroGround beschäftigte Leiharbeiternehmer

Krankenstand¹⁾ / GRI Standard 403-2

Konzern ²⁾	2016			2015	2014	FMG	2016			2015	2014
In %	Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt	In %	Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt
Krankheitsquote ³⁾	7,37	8,01	7,9	7,71	6,74	Krankheitsquote ³⁾	5,74	8,71	8,14	8,22	7,03

¹⁾ Inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiternehmer, ohne Praktikanten und ohne AeroGround Berlin GmbH

²⁾ Daten bis 2014 exklusive CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH

³⁾ Krankstunden im Verhältnis zu den zu leistenden Sollstunden, inklusive Reha, Kur, Heilverfahren etc.; bezieht sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach¹⁾

Berufskrankheiten¹⁾ / GRI Standard 403-2, 403-3

	2016		2015		2014	
In %	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern ²⁾	FMG
Anzeige von Berufskrankheiten	6	4	5	5	7	6

¹⁾ Inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiternehmer, ohne Praktikanten und ohne AeroGround Berlin GmbH

²⁾ Daten bis 2014 exklusive CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH

Beschäftigung behinderter Mitarbeiter / GRI Standard 405-1

Konzern	2016	2015	2014	FMG	2016	2015	2014
Anzahl beschäftigter Mitarbeiter mit Einschränkung ¹⁾	645	644	634	Anzahl beschäftigter Mitarbeiter mit Einschränkung ¹⁾	487	483	481
Schwerbehindertenquote in % ²⁾	7,11	7,06	8,35	Schwerbehindertenquote in % ²⁾	12,28	11,39	11,83

¹⁾ Grad der Behinderung mindestens 30 im Sinne der Gleichstellung gemäß Sozialgesetzbuch IX

²⁾ Anteil von Mitarbeitern mit Einschränkung nach¹⁾ an den durchschnittlichen Gesamtbeschäftigten inklusive Auszubildenden, inklusive geringfügig Beschäftigten, exklusive Leiharbeitnehmern, exklusive Praktikanten und exklusive AeroGround Berlin GmbH

Nationalitäten¹⁾ / GRI Standard 405-1

Konzern	2016				2015		2014	
	Frauen	Männer	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Verteilung nach Nationalitäten gesamt	2.988	5.788	8.776		8.285		7.861	
Deutsche Staatsangehörigkeit	2.440	4.480	6.920	78,85	6.775	81,77	6.539	83,18
Ausländische Staatsangehörigkeit	548	1.308	1.856	21,15	1.510	18,23	1.322	16,82
Verteilung der am meisten vertretenen ausländischen Nationalitäten								
Türkei	45	415	460	5,24	432	5,21	412	5,24
Ungarn	19	159	178	2,03	0	0	0	0
Italien	30	88	118	1,34	108	1,30	91	1,16
Griechenland	29	54	83	0,95	66	0,80	49	0,62
Rumänien	50	73	123	1,40	77	0,93	53	0,67

¹⁾ Stichtag: 31.12.: Gesamtbeschäftigte inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter, ohne Praktikanten und ohne AeroGround Berlin GmbH

²⁾ Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach ¹⁾.

FMG	2016				2015		2014	
	Frauen	Männer	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Verteilung nach Nationalitäten gesamt	992	3.375	4.367		4.261		4.209	
Deutsche Staatsangehörigkeit	940	2.958	3.898	89,26	3.806	89,32	3.755	89,21
Ausländische Staatsangehörigkeit	52	417	469	10,74	455	10,68	454	10,79
Verteilung der am meisten vertretenen ausländischen Nationalitäten								
Türkei	1	267	268	6,14	270	6,34	272	6,46
Österreich	8	25	33	0,76	31	0,73	28	0,67
Italien	7	21	28	0,64	29	0,68	29	0,69
Griechenland	3	16	19	0,44	17	0,40	16	0,38
Afrika	0	14	14	0,32	13	0,31	12	0,29

Wohnsitz der Beschäftigten¹⁾ / GRI Standard 102-8, 401-1

Landkreise	2016		2015		2014	
	Konzern	Anteil in % ²⁾	Konzern	Anteil in % ²⁾	Konzern	Anteil in % ²⁾
Freising	2.295	26,15	2.077	20,06	1.892	809
Erding	1.862	21,22	1.809	24,41	1.716	1.035
München	1.820	20,74	1.702	17,24	1.605	717
Landshut	1.221	13,91	1.168	15,34	1.120	656
Pfaffenhofen	155	1,77	141	2,11	175	87
Anderer Landkreis	1.423	16,21	1.388	20,84	1.353	905
Gesamt	8.776	100,00	8.285	100,00	7.861	4.209

¹⁾ Anzahl der Gesamtbeschäftigten inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter, ohne Praktikanten und ohne AeroGround Berlin GmbH, die im jeweiligen Landkreis zum Stichtag 31. Dezember ihren Wohnsitz hatten.

²⁾ Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach ¹⁾.

Eingesetzte Enteisungsmittel¹⁾ / GRI Standard 301-1, 301-2; GRI A06

	2015/2016	2014/2015	2013/2014
Betriebsflächenenteiser in t ²⁾	2.041	3.067	1.097
Flugzeugenteisungsmittel (Safewing Typ I) in m ³	3.233	4.107	1.959
Flugzeugenteisungsmittel (Safewing Typ IV) in m ³	783	919	391
Recyclingquote des verwendeten Enteisungsmittels Typ I in %	63,9	68	59
Einsatztage Winterdienst	47	57	38

¹⁾ Datenbasis saisonbedingt/Schwankungen im Jahresvergleich gehen einher mit der Wetterlage im Winter.

²⁾ Flüssigmittel Kaliumformiat und granuliertes Mittel Natriumformiat

Die Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH (EFM) verwendet zum Enteisen der Flugzeuge glykolhaltige Enteisungsmittel, die mit Enteisungsfahrzeugen auf die Flugzeuge aufgespritzt werden. Das dünnflüssige Enteisungsmittel Typ I wird im Verhältnis 55:45 mit Wasser vermischt, erhitzt und mit einer Temperatur von 85 Grad Celsius auf die Flugzeuge aufgetragen. Das Enteisungsmittel Typ IV enthält Verdicker und ist daher zähflüssig. Es wird unvermischt und kalt versprüht.

Energieverbrauch und Emissionen¹⁾ / GRI Standard 301-1, 302-1, 302-2, 302-4, 305-1, 305-2, 305-3

	2016			2015			2014		
	GJ	MWh	CO ₂ [t]	GJ	MWh	CO ₂ [t]	GJ	MWh	CO ₂ [t]
Scope 1: Direkter Energieverbrauch/Emissionen									
Erdgas Gas-Diesel-Aggregate BHKW	8.193	2.276	455	601.146	166.985	33.352	706.119	196.144	39.168
Erdgas Gas-Otto-Aggregate BHKW	1.273.319	353.700	70.644	608.234	168.954	33.745	466.906	129.696	25.899
Erdgas Heizkesselanlage	10.564	2.934	586	11.956	3.321	663	11.059	3.072	613
Heizöl Gas-Diesel-Aggregate	16.943	4.707	1.256	62.086	17.246	4.601	75.841	21.067	5.620
Heizöl Kesselanlage	950	264	70	140	39	11	113	31	8
Flüssiggas	4.046	1.124	262	3.956	1.099	256	4.041	1.123	262
Heizöl Notstromaggregate	1.526	424	113	1.958	544	145	1.582	439	117
Erdgasverbrauch EFM ²⁾	7.855	2.182	436	9.943	2.762	552	3.702	1.028	205
Diesel- und Ottokraftstoff	154.001	42.778	11.441	154.764	42.990	11.503	141.296	39.249	10.446
Gesamt Scope 1	1.477.396	410.388	85.262	1.454.184	403.940	84.826	1.410.660	391.850	82.339
Scope 2: Indirekter Energieverbrauch/Emissionen³⁾									
Stromfremdbezug ⁴⁾	278.606	77.391	45.428	292.421	81.228	49.468	299.600	83.222	49.517
Fernwärmebezug ⁵⁾	126.972	35.270	3.756	128.527	35.702	3.802	86.458	24.016	2.558
Erdgasbezug ⁶⁾	65.449	18.180	3.631	34.160	9.489	1.895	6.070	1.686	337
Stromlieferung an externe Unternehmen ⁷⁾	-191.987	-53.330	-31.305	-207.407	-57.613	-35.086	-209.260	-58.128	-34.586
Wärmelieferung an externe Unternehmen	-131.419	-36.505	-6.799	-139.057	-38.627	-7.054	-138.630	-38.508	-7.311
Kältelieferung an externe Unternehmen	-18.742	-5.206	-609	-21.380	-5.939	-725	-17.821	-4.950	-589
Erdgaslieferung an externe Unternehmen	-65.449	-18.180	-3.631	-34.160	-9.489	-1.895	-6.070	-1.686	-337
Stromfremdbezug Durchleitung ⁸⁾	35.923	9.979	5.857	37.865	10.518	6.406	38.415	10.671	6.349
Gesamt Scope 2³⁾	9)	9)	16.329	9)	9)	16.811	9)	9)	15.938
Scope 3: Anderer indirekter Energieverbrauch/Emissionen (durch Dritte)	10)	10)		10)	10)		10)	10)	
Strombezug externer Unternehmen	-	-	31.305	-	-	35.086	-	-	34.586
Wärmebezug externer Unternehmen	-	-	6.799	-	-	7.054	-	-	7.311
Kältebezug externer Unternehmen	-	-	609	-	-	725	-	-	589
Erdgasbezug externer Unternehmen	-	-	3.631	-	-	1.895	-	-	337
Kraftstoffe für externe Unternehmen	-	-	6.680	-	-	6.806	-	-	7.135
Zwischensumme	9)	9)	49.023	9)	9)	51.565	9)	9)	49.958
Summe des jährlich beeinflussbaren CO₂-Ausstoßes¹¹⁾			150.614			153.202			148.234
Flugverkehr (LTO-Zyklus) ¹²⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Take-off (Start)	-	-	55.337	-	-	52.614	-	-	51.052
Climb-out (Steigflug)	-	-	93.711	-	-	89.241	-	-	87.605
Idle (Fahrten auf dem Vorfeld)	-	-	162.115	-	-	152.431	-	-	145.124
Approach (Landeansatz)	-	-	113.731	-	-	108.362	-	-	105.430
APU mit PCA ¹⁴⁾	-	-	39.803	-	-	42.256	-	-	41.592
Triebwerksprobeläufe	-	-	715	-	-	640	-	-	997
Zubringerverkehr ¹⁵⁾	-	-	39.439	-	-	40.176	-	-	39.247
Gesamt Scope 3			553.874			537.285			521.005

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⁾ EFM: Gesellschaft für Enteisern und Flugzeugschleppen am Flughafen München; assoziiertes Unternehmen

³⁾ Ausweis der Scope 2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance (2015) nach der Methode »Location-based« auf Basis von BRD-Inlandsverbrauchs-, Strommix- und Fernwärmemix-Emissionsfaktoren. Netto-Scope-2-Emissionen mit spezifischen Emissionsfaktoren betragen für Strom 0,587 kg/kWh und für fossile Fernwärme 0,213 kg/kWh (50 % Biomasse-Anteil). Der gesamte Fernwärmebezug besteht zu 50 % aus fossiler Fernwärme und zu 50 % aus Fernwärme aus Biomasse mit dem spezifischen Emissionsfaktor von 0 kg/kWh.

⁴⁾ 38,3 % Strom aus erneuerbaren Energien (Stand 2015 nach § 42 EnWG)

⁵⁾ 50 % der Fernwärme wird aus Biomasse direkt aus dem Biomasse-Heizwerk am Standort Zolling bezogen.

⁶⁾ Reiner Erdgasbezug (Bezugsjahr 2016), keine erneuerbaren Energien

⁷⁾ Inklusive Durchleitungsmengen an externe Unternehmen

⁸⁾ Gesamte Durchleitungsmengen an externe Unternehmen und Töchter. Es wurde der gleiche spezifische Emissionsfaktor verwendet, der auch beim Stromfremdbezug angewendet wird.

⁹⁾ Aus physikalischen Gründen ist es nicht sinnvoll, Wärme, Kälte und Strom in Energieeinheiten zu addieren. Die Summe ist nur sehr eingeschränkt aussagekräftig.

¹⁰⁾ Keine Angabe, da Werte nicht für alle Positionen ausweisbar sind

¹¹⁾ Summe aus Scope 1, Scope 2 und der Zwischensumme Scope 3a; dieser Wert ist der Vergleichswert für den Richtwert aus dem Basisjahr von 2005 mit 162.046 Tonnen. Trotz der Ausbaupläne und des zu erwartenden Wachstums darf der CO₂-Richtwert nicht überschritten werden.

¹²⁾ Emissionsberechnung mit dem Modell LASPORT für die Emissionsteilung des Flugbetriebs nach dem LTO-Zyklus

¹³⁾ Scope 2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance (2015) nach der Methode »Market-based« ergeben 11.181 t CO₂. Basis ist der Emissionsfaktor von 0,431 kg/kWh für das Netz im Flughafen München. Die anderen Emissionsfaktoren bleiben unverändert gegenüber Fußnote 3.

¹⁴⁾ Berechnet aus Flugbewegungen mit dem Modell LASPORT mit nachträglicher Berücksichtigung der vermiedenen APU-Emissionen durch den Gebrauch der PCA-Anlagen

¹⁵⁾ Zubringerverkehr umfasst den durch Passagiere, Besucher und Mitarbeiter im Flughafenbereich verursachten Straßenverkehr.

Stromerzeugung und -bezug / GRI Standard 302-5, 305-1, 305-2, 305-5

Der Flughafen München produziert rund 80 Prozent seiner benötigten Jahresheizwärme im konzerneigenen Blockheizkraftwerk. Bis auf eine minimale Menge, die in Spitzenkesseln erzeugt wird, bezieht der Flughafen den restlichen Bedarf an Heizwärme bei der Fernwärmeversorgung Freising. 50 Prozent dieser zugekauften Fernwärme – also etwa 18 Gigawattstunden [GWh] – werden seit Anfang 2011 von einem Biomasse-Heizkraftwerk am Standort Zolling bezogen. Der Bezug ist über eine langfristige Option für die nächsten Jahre gesichert. Diese aus Biomasse gewonnene Fernwärme ist regenerativ sowie klimaneutral und senkt den CO₂-Ausstoß um rund 3.800 Tonnen pro Jahr.

Energieintensitätskoeffizient¹⁾ / GRI Standard 302-3

In kWh/Passagier	2016	2015	2014
Stromverbrauch	5,51	5,42	5,59

¹⁾ Der Stromverbrauch ist für mehr als 2/3 der gesamten CO₂-Emissionen verantwortlich, die durch energieinduzierte Prozesse des Flughafens verursacht werden (ohne Emissionen der Airlines). Außerdem ist er nur sehr schwach an die Klimabedingungen geknüpft. Daher ist der Strombedarf pro Passagier die aussagekräftigste energetische Kennzahl am Flughafen München. Als Stromverbrauch wird der gesamte Stromverbrauch aller Gebäude und Anlagen inklusive durchgeleiteter Strommengen gezählt, die auf dem Campus des Flughafens betrieben werden. Eingeschlossen sind dabei die Verbräuche der FMG und ihrer Töchter, die Verbräuche externer Unternehmen sowie alle Verluste auf der Niederspannungsebene.

Intensität der Treibhausgasemissionen²⁾ / GRI Standard 305-4

In kg/Passagier	2016	2015	2014
CO ₂ -Emissionen	3,56	3,74	3,73

²⁾ Die CO₂-Emission pro Passagier ermöglicht eine physikalisch sinnvolle Addition der verschiedenen Formen von Primär- und Sekundärenergien, die am Flughafen eingesetzt werden, in Relation zu den Passagierzahlen. Es werden die CO₂-Emissionen von Scope 1 und 2 addiert sowie die Verbräuche von Strom, Wärme, Kälte, Erdgas und Kraftstoffen externer Unternehmen. Die Bilanz umfasst damit alle Emissionen, die durch die Vorgabe des CO₂-neutralen Wachstums nicht überschritten werden dürfen.

Andere Treibhausgasemissionen / GRI Standard 305-3, 305-6

CH ₄ , N ₂ O und fluorhaltige Treibhausgase in CO ₂ -Äquivalent ¹⁾ [t]	2016	2015	2014
LTO-Zyklus	4.285	4.061	3.849
Zubringerverkehr ²⁾	348	389	383
APU ³⁾	402	426	412
Triebwerksprobelauf ⁴⁾	7	6	10
Kleingeräte in Gebäuden	476	409	189
Mobile Anlagen (Kfz)	184	149	42

¹⁾ Umrechnung der Emissionen in CO₂-Äquivalente nach IPCC Fourth Assessment Report

²⁾ Zubringerverkehr umfasst den durch Passagiere, Besucher und Pendler im Flughafenbereich verursachten Verkehr.

³⁾ Berechnung mit dem Modell LASPORT aus Flugbewegungen mit nachträglicher Berücksichtigung der vermiedenen APU-Emissionen durch den Gebrauch der PCA-Anlagen

⁴⁾ Zahlen geschätzt

Gemessene Schadstoffkonzentrationen / GRI Standard 305-7; GRI A05

In µg/m³	Aktueller gesetzlicher Jahresgrenzwert	2016		
		2016	2015	2014
NO ₂ -Konzentration (Stickstoffdioxid)	40	20	20	22
SO ₂ -Konzentration (Schwefeldioxid) ¹⁾	20	2	2	2
PM ₁₀ -Konzentration (Feinstaub)	40	12	15	15
PM _{2,5} -Konzentration	25	9	11	11

¹⁾ Gesetzlicher Grenzwert zum Schutz der Vegetation, streng gültig nur abseits von Ballungsräumen und Verkehrsanlagen, wird hier aber ebenso eingehalten wie der Immissionswert der Verwaltungsvorschrift TA Luft zum Schutz der menschlichen Gesundheit von 50 µg/m³

Emittierte Luftschadstoffe / GRI Standard 305-7; GRI A05

In t	2016		
	2016	2015	2014
NO _x – Luftverkehr (LTO-Zyklus)	1.509,2	1.450,3	1.401,0
NO _x – Zubringerverkehr ¹⁾	81,1	91,3	92,0
SO _x – Luftverkehr (LTO-Zyklus)	107,8	102,1	99,0
SO _x – Zubringerverkehr ¹⁾	0,2	0,2	0,2
PM ₁₀ – Luftverkehr (LTO-Zyklus)	12,3	11,8	11,5
PM _{2,5} – Zubringerverkehr ¹⁾	1,5	1,5	1,5

¹⁾ Zubringerverkehr umfasst den durch Passagiere, Besucher und Pendler im Flughafenbereich verursachten Verkehr.

Gesamt-Trinkwasserverbrauch^{1),2)} / GRI Standard 303-1

	2016		
	2016	2015	2014
Menge des vom Wasserversorger bezogenen Wassers in m³	1.050.791	1.042.166	991.575
Wasserverbrauch pro 1.000 Verkehrseinheiten in m³	23,0	23,6	23,2

¹⁾ Enthalten sind alle Unternehmen am Campus.

²⁾ Herleitung der Werte: Wasserzählung in m³ gemessen an den Trinkwassereinspeisestellen (Übergabestellen) vom Zweckverband an den Flughafen München

Gesamt-Abwasserableitung^{1),2)} / GRI Standard 306-1

	2016		
	2016	2015	2014
Gesamt-Abwasserableitung des Flughafens München in die Kläranlage in m³	2.278.601	2.344.085	1.963.719
Abwasseranfall pro 1.000 Verkehrseinheiten in m³	49,8	53,0	46,0

¹⁾ Enthalten sind alle Unternehmen am Campus.

²⁾ Das zur Kläranlage abgeleitete Abwasser setzt sich aus häuslichem Abwasser, industriellem Abwasser, Mischwasser sowie Enteisungsabwasser zusammen.

Wasserquellen / GRI Standard 303-1, 303-2

Das für den Münchner Flughafen benötigte Trinkwasser wird vom Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain über sieben zwischen 94 und 160 Meter tiefe Brunnen aus den tertiären Schichten gefördert. Sie befinden sich in den Wasserschutzgebieten »Obere Point« (mit einer Fläche von 33 ha) und »Oberdingermoos« (mit einer Fläche von 36 ha) der Gemeinde Oberding.

➔ [Web moosrain.de/verband/daten-fakten](http://Web.moosrain.de/verband/daten-fakten)

Gewässerproben / GRI Standard 306-5, 303-1; GRI A04

Nach den Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses muss der Flughafen München die bestehenden wasserwirtschaftlichen Verhältnisse im Umgriff des Flughafens untersuchen. Die Beweissicherung des Grundwassers in quantitativer (Wasserstand) und qualitativer (Wasserqualität) Hinsicht ist dabei von besonderer Bedeutung. Die FMG ermittelt den Wasserstand kontinuierlich an über 300 Grundwasser- und 17 Oberflächengewässermessstellen. Die Qualitätsbestimmung erfolgt an 18 Grundwassermessstellen und an elf Oberflächengewässermessstellen. Alle durchgeführten Maßnahmen werden in einem Bericht zusammengefasst dargestellt, bewertet und der Wasserbehörde vorgelegt.

➔ [Web azv-em.de](http://Web.azv-em.de)

Abfall¹⁾ / GRI Standard 301-3, 306-2

In t	2016	2015	2014	Ort der Entsorgung und Verwertung
Recycling				
Papier, Pappe, Kartonagen (PPK) aus Flugzeugen ²⁾	-	-	-	Sortieranlagen, Papierfabrik München/Schrobenhausen (Altpapierrecycling)
Papier, Pappe, Kartonagen (PPK) aus Gebäuden	1.654	1.653	1.673	
Gemischte Wertstoffe/Abfall zur Verwertung aus Gebäuden	3.038	2.993	3.003	
Mischglas	178	165	168	
Holz	355	294	241	Sortieranlagen, Recyclingfachbetriebe Eitting, Schwaig, Moosburg, München (Recycling)
Sperrmüll	634	407	489	
Metallschrott mit Elektroschrottanteil	378	279	282	
Restliche Wertstoffe ³⁾	180	189	180	
Summe Recycling	6.417	5.980	6.036	
Sonstige Verwertung (stoffliche/energetische Verwertung)				
Speisereste ⁴⁾	1.024	843	872	Biogasanlage (Energiegewinnung)
Abfall aus der Flugzeugkabineninnenreinigung ⁵⁾	-	-	-	
Abfall zur Beseitigung/unzulässige Flüssigkeiten (Terminalbereiche)	196	167	171	Heizkraftwerk München Nord (Energiegewinnung)
Abfall zur Beseitigung aus Gebäuden	596	513	553	
Bauschutt/Betonabbruch	2.247	703	810	Verwertungs-/Entsorgungsfachbetrieb (stoffliche Verwertung/Grubenverfüllung)
Gefährliche Abfälle (nur FMG-Anteil, ohne Mineralwolle)	219	276	278	Verwertungs-/Entsorgungsfachbetriebe (stoffliche Verwertung) beziehungsweise GSB-Sonderabfallentsorgung München, Ebenhausen (Energiegewinnung, Sekundärbrennstoffe)
davon unterliegen ADR (=Gefahrgut) ⁶⁾	180	186	190	
Restliche Abfallstoffe ⁷⁾	313	429	275	
Summe stoffliche/energetische Verwertung	4.595	2.931	2.959	
Entsorgung in Deponie				
Dämmstoffe (Mineralwolle) ⁸⁾	309	186	23	Deponie Spitzlberg, Landshut
Summe Deponie	309	186	23	
Gesamtmenge	11.321	9.097	9.018	

¹⁾ Alle Mengenangaben beziehen sich ausschließlich auf die von der FMG-Abfallwirtschaft organisierten Entsorgungsprozesse. Das bezieht sich auf die ausgewiesene Gesamtsumme (2016: 11.321 t).

²⁾ Die Entsorgungsleistung erfolgt nicht mehr durch die FMG-Abfallwirtschaft. Die Entsorgungs- und Transportleistungen wurden im April 2011 an einen externen Entsorgungsbetrieb übergeben.

³⁾ Zum Beispiel Folien, Leichtverpackungen

⁴⁾ Allresto nur Terminal 2 sowie ab April 2016 Satellit

⁵⁾ Die Abfallmengen aus der Flugzeugkabineninnenreinigung sowie dem Cateringrücklauf werden entsprechend EG-Verordnung 1069/2009 von einem Entsorgungsfachbetrieb in der Müllverbrennungsanlage/im Heizkraftwerk München Nord beseitigt. Die Entsorgungsleistung liegt nicht mehr im Verantwortungsbereich der FMG und wird seit Januar 2011 von einem Entsorgungsfachbetrieb im Namen und Auftrag des Zweckverbands Tierkörperbeseitigung Erding durchgeführt.

⁶⁾ ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route): Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

⁷⁾ Zum Beispiel Startbahnabrieb, Kehrlicht, Altreifen

⁸⁾ Dämmstoffe, die beim beauftragten Entsorgungsfachbetrieb im Auftrag des Landkreises Freising gesammelt und der fachgerechten Beseitigung (Deponie) zugeführt wurden. Mengensteigerung aufgrund von Gebäude-/Dachsanierungsarbeiten (Mineralwolle)

Gefahrgut: Kontrollen und Schulungen / GRI Standard 306-4

Am Flughafen München fallen betriebsbedingt wasser- und umweltgefährdende Stoffe an, die abtransportiert werden müssen und dann als Gefahrgut deklariert werden. Die Kontrolle der für die Beförderung von Gefahrgut eingesetzten Fahrzeuge ergab deren ordnungsgemäßen Zustand sowie Betriebs- und Verkehrssicherheit. Für die Mitarbeiter finden gemäß den gesetzlichen Vorschriften regelmäßig Schulungen im Umgang mit Gefahrgut statt. Im Berichtsjahr 2016 wurden insgesamt 180 Tonnen Abfall (Vorjahr: 186 Tonnen) als deklariertes Gefahrgut zur Entsorgung transportiert.

Gemessener Lärm¹⁾ / GRI A07

In dB[A]	2016		2015		2014	
	Nacht ²⁾	Tag	Nacht ²⁾	Tag	Nacht ²⁾	Tag
Messstelle [nächstgelegene Gemeinde]						
Brandstahl [Gde. Hallbergmoos]	52	59	49	58	49	58
Pallhausen [Stadt Freising]	46	56	44	55	44	55
Reisen [Gde. Eitting]	48	55	48	56	49	56
Viehlaßmoos [Gde. Berglern]	44	54	45	55	46	55

¹⁾ Dauerschallpegel Leq3 der sechs verkehrsreichsten Monate an vier, jeweils an den Hauptabflugrichtungen gelegenen Fluglärmmessstellen in dB[A]

²⁾ Zeitraum von 22 bis 6 Uhr

Lärmbeschwerden / GRI Standard 103-2

	2016	2015	2014
Eingegangene telefonische Lärmbeschwerden	277	174	338
Beschwerdeführer	189	94	110

Bevölkerungsentwicklung in den angrenzenden Gemeinden¹⁾ / GRI A07

Anzahl Einwohner	2015	2014	2013
Stadt Freising [Landkreis Freising]	46.963	45.857	45.806
Marzling [Landkreis Freising]	3.179	3.142	3.094
Oberding [Landkreis Erding]	6.151	5.975	5.838
Hallbergmoos [Landkreis Freising]	10.524	10.364	10.084

¹⁾ Stichtag ist jeweils der 31.12.

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung – Statistikatlas Bayern. Die Daten für 2016 lagen zum Zeitpunkt der Drucklegung des Berichts noch nicht vor.

Flughafen-»Ökoflächen«¹⁾ außerhalb des Flughafenzauns / GRI Standard 102-7, 304-1, 304-3

In ha	2016	2015	2014
Zusätzliche »Ökoflächen« gesamt	746	746	745
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Zone III	374 ²⁾	374	370
Flughafenrandzone, Zone II	250	250	250
Ökokonto für zukünftige Ausbaumaßnahmen	122	122	125

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

²⁾ 2016 wurden zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen in einem Umfang von 2.000 m² beauftragt, von der Größenordnung her ergeben sich keine Auswirkungen auf die genannte Hektarzahl.

→ Lärmessstellen
Seite 77

Glossar

Airports Council International (ACI)

Internationale Vereinigung der Flughafensbetreiber mit Sitz in Genf. Mitglied des ACI sind mehr als 1.600 Flughäfen in fast allen Ländern weltweit – darunter 500 Flughäfen in 45 europäischen Ländern im Rahmen des ACI Europe.

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V. (ADV)

Dachverband aller Verkehrsflughäfen in Deutschland sowie der Schweiz und Österreich. Der Flughafenverband setzt sich für einen leistungsstarken und wettbewerbsfähigen Luftverkehrsstandort Deutschland ein.

Covenants

Bestimmte Klauseln oder (Neben-)Abreden in Kreditverträgen oder Anleihebedingungen. Es sind vertraglich bindende Zusicherungen des Kreditnehmers oder Anleiheschuldners während der Laufzeit eines Kredits.

Dauerschallpegel Leq3

Grundlegendes Bewertungsmaß des novellierten Fluglärmgesetzes für die am Immissionsort eingestrahlte Schallenergie, auch als energieäquivalenter Dauerschallpegel bezeichnet. Der Leq3 wird über die 16 Tagesstunden von 6 bis 22 Uhr (Leq3 Tag) beziehungsweise über die Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr (Leq3 Nacht) ermittelt. Als Bezugszeitraum werden die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres zugrunde gelegt.

Deutscher Corporate Governance Kodex (DCGK)

Regelwerk für börsennotierte Gesellschaften, das eine gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung fördert und dafür international und national anerkannte Standards in Form von Empfehlungen und Anregungen enthält.

Deutsche Rechnungslegungsstandards (DRS)

Die DRS werden vom Deutschen Standardisierungsrat (DSR) des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee (DRSC) entwickelt. Der seit Dezember 2012 im Bundesanzeiger veröffentlichte DRS 20 konkretisiert die (Konzern-)Lageberichterstattung in Deutschland. Wesentliche Anforderungsänderungen lassen sich sowohl für die vergangenheits- als auch für die zukunftsorientierte Berichterstattung feststellen.

Deutscher Nachhaltigkeitskodex (DNK)

Der DNK verfolgt das Ziel, die Nachhaltigkeitsleistung deutscher Unternehmen in einer öffentlichen Datenbank sichtbar und vergleichbar zu machen. Er wurde vom Rat für Nachhaltige Entwicklung, der von der Bundesregierung berufen wurde und diese auch berät, formuliert.

Earnings Before Interest and Taxes (EBIT)

Gewinn vor Zinsen und Steuern und gegebenenfalls außerordentlichem Ergebnis. Wird auch als operatives Ergebnis oder Betriebsergebnis bezeichnet.

Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)

Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

European Aviation Safety Agency (EASA)

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit ist die Flugsicherheitsbehörde der Europäischen Union für die zivile Luftfahrt mit Sitz in Köln.

Feinstaub

Unter der Messgröße PM₁₀ (Particulate Matter < 10 µm) wird die Feinstaubfraktion mit einem oberen Partikeldurchmesser von bis zu 10 µm verstanden. PM_{2,5} enthält als Teilmenge von PM₁₀ noch kleinere Teilchen.

Global Reporting Initiative (GRI)

Unabhängige Institution, die weltweit anerkannte Richtlinien für die Nachhaltigkeitsberichterstattung veröffentlicht. Ziel ist neben einer Institutionalisierung der Kommunikation auch eine Vergleichbarkeit der Berichterstattung. Die neuen GRI Sustainability Reporting Standards (SRS) lösen die G4 Sustainability Reporting Guidelines ab und werden für alle ab dem 1. Juli 2018 erscheinenden Berichte verpflichtend.

Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol)

Weltweit anerkanntes und genutztes Instrument zur Quantifizierung und zum Management von Treibhausgasemissionen. Es macht Vorgaben für organisationsweite Berechnungen von Treibhausgasemissionen sowie für die Durchführung von Projekten zur Emissionsreduzierung.

Hilfsturbine oder Auxiliary Power Unit (APU)

Neben den zwei oder vier Turbinen, die ein modernes Verkehrsflugzeug antreiben, hat das Flugzeug noch eine kleinere Hilfsturbine (APU), die das Anlassen der Triebwerke und die Stromversorgung am Boden ermöglicht.

International Civil Aviation Organization (ICAO)

Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit Sitz in Montreal. Ihr gehören 191 Vertragsstaaten an. Die ICAO hat sich zum Ziel gesetzt, in Zusammenarbeit mit ihren Mitgliedsstaaten eine sichere und nachhaltige Entwicklung der zivilen Luftfahrt zu gewährleisten.

International Financial Reporting Standards (IFRS)

Internationale Rechnungslegungsvorschriften für Unternehmen, die die Vergleichbarkeit von Jahresabschlüssen losgelöst von nationalen Vorschriften ermöglichen. Sie bestehen aus Standards und offiziellen Interpretationen zur Anwendung.

Kapitel-2/3-Flugzeug

Auch Kapitel-2/3-Flugzeug. Diese Flugzeuge verdanken ihre Bezeichnung den Lärmbestimmungen der ICAO, Annex 16, Volume 1. Sie dürfen seit dem 01.04.2002 aufgrund ihrer Lautstärke innerhalb der EU nicht mehr eingesetzt werden. Besonders leise Kapitel-3-Flugzeuge werden vom Bundesverkehrsministerium in der sogenannten Bonusliste erfasst. Flugzeuge, die nach dem 01.01.2006 zugelassen wurden, müssen mittlerweile den neuen Grenzwerten nach ICAO, Annex 16, Chapter 4 entsprechen.

Landing-and-Take-off-Cycle (LTO-Zyklus)

Der Landing-and-Take-off-Zyklus bezeichnet den CO₂-Ausstoß der Flugzeuge am Boden sowie beim Starten und Landen unterhalb 3.000 Fuß (914 Meter). Bis zu dieser international definierten Höhe werden die Treibhausgase aus den Flugzeugturbinen den Flughäfen zugerechnet. Je nach Steigflugverhalten haben die Flugzeuge beim Start dann schon eine Entfernung von circa acht Kilometern vom Flughafen. Bei der Landung sind es rund 17 Kilometer.

Der LTO-Zyklus besteht aus vier Phasen:

- Anflug (bis zum Aufsetzen) auf dem Flughafen
- Rollen der Flugzeuge von der Landebahn zur Abfertigungsposition und von der Abfertigungsposition bis zur Startbahn
- Beschleunigung bis zum Abheben (Take-off)
- Steigflug

Return on Capital Employed (ROCE)

Betriebswirtschaftliche Kennzahl für die Rentabilität des eingesetzten Kapitals. Sie ergibt sich aus dem Quotienten aus dem Betriebsergebnis vor oder nach Steuern und dem Gesamtkapital abzüglich kurzfristiger Verbindlichkeiten und liquider Mittel.

Schengen/Non-Schengen

Abflug- und Ankunftsgebiete für Passagiere aus Mitgliedsstaaten des Schengener Abkommens, die direkt aus diesen Staaten kommen oder in diese einreisen wollen. Grenz- und Passkontrollen entfallen. Non-Schengen bezeichnet Bereiche für Passagiere, die nicht aus den Schengen-Staaten einreisen. In diesem Fall erfolgt eine Pass- und Zollkontrolle.

Verkehrseinheit (VE)

Messzahl für die gemeinsame Erfassung des gesamten gewerblichen Personen- und Güterverkehrs. Die VE wird dabei gleichgesetzt mit einem Fluggast, der mit Handgepäck (insgesamt 100 Kilogramm) auf einem Flughafen eingetroffen oder abgeflogen ist, oder 100 Kilogramm umgeschlagener Luftfracht beziehungsweise Luftpost oder einer Kombination von Fluggastaufkommen (Ankunft und Abflug) und dem örtlichen Luftfracht- sowie Luftpostaufkommen (Aus- und Einladung).

Zahlungsmittelfluss (Cashflow) aus der betrieblichen Tätigkeit

Wirtschaftliche Messgröße, die den aus der Geschäftstätigkeit erzielten Nettozufluss liquider Mittel während einer Periode darstellt

Impressum





Herausgeber

Flughafen München GmbH
Postfach 23 17 55
85326 München

Verantwortlich

Hans-Joachim Bues

Leiter Unternehmenskommunikation

Jörg Ebbighausen

Leiter Konzernentwicklung

Fachliche Leitung

Petra Röhlein

Leiterin Corporate Media

Dr. Monica Streck

Leiterin Strategisches
Nachhaltigkeitsmanagement

Redaktion

Helene Hergt, Johannes Endler, Eva Schindler

Corporate Media

Claudia Scharf, Bernd Schönhofer

Strategisches Nachhaltigkeitsmanagement

Fotos

Flughafen München GmbH
Andreas Pohlmann Fotografie

Die Models auf den Fotos sind mehrheitlich Mitarbeiter
des Flughafen München Konzerns.

Grafiken

Flughafen München GmbH
Publicis Pixelpark, München [Seite 2]

Paul Trakies
im Auftrag von Publicis Pixelpark [Seite 32]

Beratung und Design

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

Druck

Druckerei Vogl GmbH Co. KG, Zorneding

Papier

MultiOffset
FSC®-zertifiziert

Nehmen Sie Kontakt auf

Fragen zum integrierten Bericht beantworten
gerne Mitglieder des Redaktionsteams:

Johannes Endler

Telefon: +49 89 975 413 50

Claudia Scharf

Telefon: +49 89 975 340 52

E-Mail: bericht@munich-airport.de

Weitere Informationsangebote

Mehr Informationen zum Unternehmen sind
auch auf der Website abrufbar:

➤ munich-airport.de/unternehmen

Den Online-Bericht mit weiteren Inhalten
finden Sie unter:

➤ bericht2016.munich-airport.de

Facebook: facebook.com/flughafenmuenchen

Twitter: twitter.com/muc_airport

