

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, Real Estate und Participations, Services & External Business tätig. Das Leistungsprofil 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.

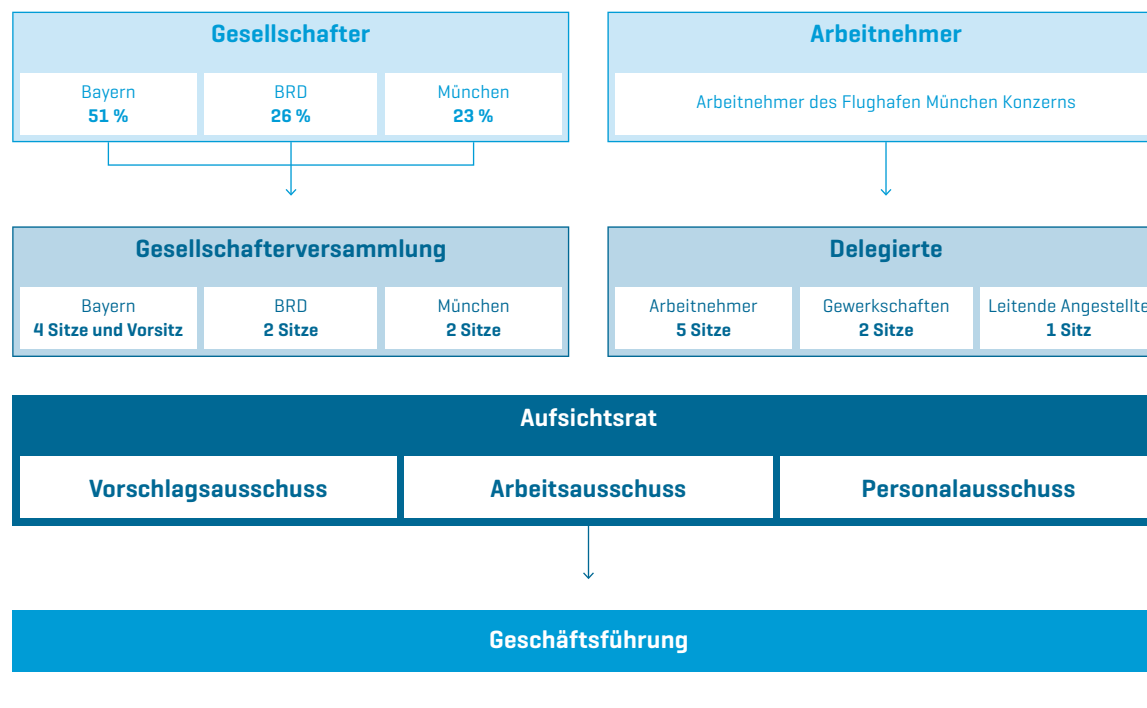
Grundzüge der Leitung und Kontrolle Abb. 1

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, unter anderem den Flughafenausbau und die Aufnahme von Darlehen. Im Übrigen erfolgt die Beschlussfassung mit einfacher 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 besteht aus drei Mitgliedern und trägt die Verantwortung für die Unternehmenspolitik und die strategische Ausrichtung des Konzerns. Sie legt die Unternehmensbudgets fest und steuert die Geschäftsentwicklung.

Die Geschäftsführer der FMG erhalten 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 Frauenanteil im Aufsichtsrat lag zum 30. Juni 2017 mit 31 % über dem angestrebten Ziel von 25 %. Bis zum 30. Juni 2020 soll die Quote von 31 % beibehalten werden.

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. Die Quote von aktuell 33 % soll bis zum 30. Juni 2020 beibehalten werden.

Das angestrebte Ziel für den Anteil weiblicher Führungskräfte in der obersten Führungsebene der Konzernmuttergesellschaft FMG von 13 % konnte zum 30. Juni 2017 nicht erreicht werden. Zu diesem Zeitpunkt waren aber bereits Neubesetzungen auf der ersten Leitungsebene bekannt, sodass der Anteil weiblicher Führungskräfte bis zum 31. Dezember 2017 auf den Zielwert von 13 % gestiegen ist.

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 • In Einzelfällen Zusagen auf betriebliche Vorsorgeleistungen, unter anderem der betrieblichen Altersvorsorge

Der Anteil der weiblichen Führungskräfte in der zweithöchsten Führungsebene zum 30. Juni 2017 betrug 21 %. Die Zielsetzung von 29 % konnte damit nicht erreicht werden. Dies ist darauf zurückzuführen, dass bei drei Positionen, die ursprünglich mit Frauen besetzt waren, die Nachfolgebeseetzungen von bisher weiblichen Führungskräften durch Männer erfolgten. In diesen Fällen standen im Besetzungsverfahren keine Bewerberinnen zur Verfügung, die die erforderlichen Voraussetzungen für die vakanten Positionen erfüllten.

Unter der Prämisse, dass auf der obersten und der zweithöchsten Führungsebene fortlaufend personelle Änderungen stattfinden, wurde für die erste Leitungsebene ein Zielwert für einen Anteil an Frauen zum 30. Juni 2020 auf 19 % festgesetzt. Für die zweithöchste Führungsebene wird der Zielwert von 29 % beibehalten.

Geschäftstätigkeit

Organisationsstruktur

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

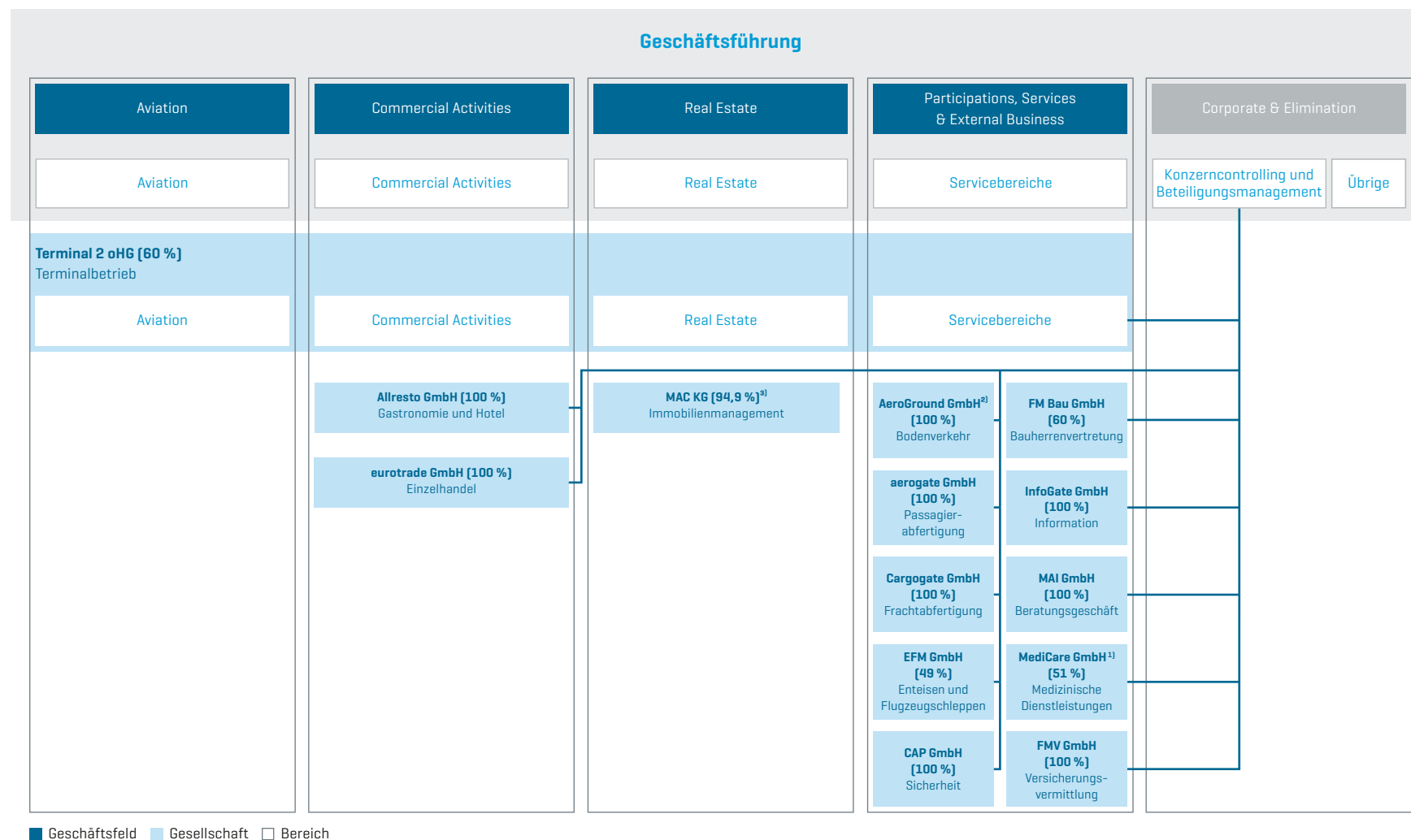
Mit notarieller Urkunde vom 20. Juli 2017 hat die Flughafen München GmbH den Bereich »Internationales Beratungsgeschäft« im Wege der Ausgliederung zur Aufnahme gegen Gewährung neuer Anteile nach § 123 Abs. 3 UmwG auf die Munich Airport International GmbH (im Folgenden MAI) übertragen. Die Ausgliederung erfolgte rückwirkend zum 1. Januar 2017. Mit Aufnahme der operativen Geschäftstätigkeit wurde die MAI zum 1. Januar 2017 erstkonsolidiert.

Zum 3. Januar 2017 wurde die Munich AirportClinic GmbH (im Folgenden MaCl) als Tochtergesellschaft der MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH gegründet. Gegenstand der Gesellschaft ist der gewerbliche Betrieb eines Krankenhauses am Flughafen München zur ausschließlichen Behandlung von selbstzahlenden und privat krankenversicherten Patienten einschließlich aller dem Geschäftszweck unmittelbar oder mittelbar dienenden Nebengeschäfte. Die MaCl wird ihre operative Geschäftstätigkeit erst 2018 aufnehmen.

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

Organisationsstruktur des Flughafens München

Abb. 3



¹⁾ Die MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH ist mit 100 % an der Munich AirportClinic GmbH und 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.

³⁾ Die MAC Grundstücksgesellschaft mbH & Co.KG i.L. [MAC KG] befindet sich seit dem 1. November 2016 in Liquidation.

Geschäftsfelder

- Infrastrukturbetrieb an der Auslastungsgrenze
- Erstklassiger 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

Geschäftsfeld Aviation

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

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

Luftverkehrsentgelte

Abb. 4

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

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

Gegenwärtig 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. Eine marktgerechte Verkehrsentwicklung ist kaum mehr möglich, da bereits heute eine Vielzahl an Anfragen von Fluggesellschaften nicht mehr befriedigt werden kann. Dieser Umstand wird durch den mit der Vergabe der Lande- und Startzeiten (Slots) beauftragten Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland bestätigt. 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 Homepage-Airlines und verspätete Flüge. In der Zeit von 0 bis 5 Uhr sind lediglich 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. Das im Vorjahr in Betrieb genommene Satellitengebäude des Terminals 2 war 2017 mit rund elf Millionen Passagieren stark ausgelastet. Ferner erhielten die Personenkontrollen im Terminal 2 neue, leistungsfähigere Körperscanner. Um nachfragegerechte Abfertigungskapazitäten zu schaffen, wurden im vergangenen Jahr im Terminal 1 die Sicherheitskontrollen ausgebaut. 2017 wurden darüber hinaus die Planungen zum Umbau des Terminals 1 vorangetrieben, um die Servicequalität weiter zu erhöhen.

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 Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa AG (im Folgenden Deutsche Lufthansa) 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 Wirtschaftsstandorten München und Bayern weltweite Anschlüsse sichert und die stetig wachsende Nachfrage nach Flugreisen mit einem hochwertigen Angebot befriedigt.

Aufgrund seiner herausragenden Marktposition und der erfolgreichen Kooperation mit der Deutschen Lufthansa verfügt der Flughafen München, gemessen an der Zahl der Ziele, über das dichteste Netz kontinentaler Verbindungen in Europa. Stark frequentierte Umsteigeverbindungen stellen den optimalen Anschluss der bayerischen Wirtschaftsmetropole an Europa und die Welt sicher. Die hohe Zahl an Langstreckenverbindungen ist nur durch ein optimales System von Zubringerflügen realisierbar. Ohne dieses wäre die originäre Nachfrage in München wegen der Größe des Einzugsgebiets für die meisten aktuellen Langstreckenverbindungen nicht ausreichend. Ein Umstand, der im Übrigen auf jeden Standort in Deutschland zutrifft. Aufgrund der touristischen Attraktivität des Standorts sowie des wachsenden Einzugsgebiets mit einer wohlhabenden Bevölkerung ist der Flughafen München neben dem Drehkreuzverkehr der Deutschen Lufthansa auch für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen interessant. Dies zeigt sich unter anderem darin, dass zunehmend Low-Cost-Fluggesellschaften versuchen, sich in München zu etablieren. Die Fluggesellschaft Ryanair zeigt nach einem Strategiewechsel Interesse an großen Standorten wie München und nahm zum Winterflugplan 2017/2018 erste Flüge von München aus in ihr Angebot auf.

Gehemmt werden die für den Flughafen München erfreulichen Wachstumsszenarien durch den Engpass im Bahnsystem. Zudem bremsen fehlende Verkehrsrechte beziehungsweise noch laufende Verkehrsrechtsverhandlungen die Verkehrsentwicklung, beispielsweise nach Afrika (Äthiopien) oder nach China. Ein zusätzliches Hemmnis für das marktgerechte Wachstum stellt nach wie vor die deutsche Luftverkehrssteuer dar. Während Nachbarländer vergleichbare Steuern wieder abgeschafft haben (Niederlande) oder deutlich reduzieren wollen (Österreich), gibt es in Deutschland derzeit keine Pläne, die Luftverkehrsabgabe anzutasten.

Auch das Frachtgeschäft ist stark von der Entwicklung des Passagierverkehrs und den Kapazitäten des Start- und Landebahnsystems abhängig. Denn der größte Teil der Luftfracht mit über 80% wird am Flughafen München als Beiladefracht auf Passagierlangstreckenflügen transportiert. Reine Frachtflüge sind in ihren Flugzeiten etwas flexibler als Passagierlinien. Frachtairlines sind jedoch verstärkt auf Nachtflüge angewiesen, die in München aufgrund der strikten Nachtflugregelung nur in Ausnahmesituationen möglich sind.

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 20.089 Quadratmeter gastronomische Flächen und 25.916 Quadratmeter Einzelhandels- und Serviceflächen. Auf rund 63% 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 seit Eröffnung des Erweiterungsbaus im März 2017 über 551 Zimmer und 30 Tagungsräume.

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, sowohl on- als auch off-Campus. 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 eine sehr gute Aufenthaltsqualität und ein erfolgreiches Businessumfeld darstellt. Erschließungsmaßnahmen in der AirSite West haben dazu aktuell begonnen.

Ein weiteres Betätigungsfeld ist die Schaffung preisgünstigen Wohnraums für Mitarbeiter in Zusammenarbeit mit externen Partnern. Auch hier stehen schon erste Vertragsabschlüsse an.

Geschäftsfeld Participations, Services & External Business Participations

Die übrigen Gesellschaften des Konzerns runden das Geschäft des Flughafens ab. Die wesentlichen Tochtergesellschaften sind: Abb. 5

Wesentliche Tochtergesellschaften

Abb. 5

AeroGround	Die Gesellschaften erbringen land- und luftseitige Abfertigungsleistungen für Airline-Kunden (darunter Bodenverkehrsdienste und Fluggastbetreuung) an den Standorten München sowie Berlin.
aerogate	Die Gesellschaft bietet am Flughafen München die Dienstleistungen Passagierabfertigung, Operation Services mit Ramp Supervision, Lost & Found mit Gepäckzustellung, Ticketing-Service sowie Arrival- und Concierge-Service an. Zum Angebot zählen auch Leistungen im Bereich der allgemeinen Luftfahrt sowie Beratung und Training.
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 Quadratmeter 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.
MAI	Die Gesellschaft erbringt weltweit Beratungsleistungen für die Inbetriebnahme und den laufenden Betrieb von Flughäfen.

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

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	Der Servicebereich IT bietet seinen Kunden am Flughafen München verschiedene Dienstleistungen aus den Feldern der Medien- und Kommunikationstechnik, der IT-Arbeitsplatzausstattung sowie der Server-, Datenbank- und Speicher-Systemtechnik an. Die Kernkompetenzen des Bereichs liegen vor allem in der Integration unterschiedlicher technischer IT-Plattformen sowie in maßgeschneiderten Unterstützungsleistungen logistischer Prozesse am Flughafen München.

Aus den Aktivitäten im Geschäftsfeld Participations, Services & External Business (ohne Bodenverkehr) resultieren insgesamt weniger als 5% vom Außenumsatz des Konzerns. Die wirtschaftliche Entwicklung dieses Geschäftsfeldes wird daher nicht ausführlich erläutert. Im Unterschied hierzu wurden die Entwicklungen bei den Bodenverkehrsdienstleistungen im Konzern in den Passagen zu Aviation aufgenommen.

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 Passenger Experience Index (PEI) bestimmt der Flughafen die Erreichung der Qualitätsziele, die als strategische Stoßrichtung die Steigerung der Kundenzufriedenheit vorsehen. Um die Relevanz der Leistungsindikatoren für Stakeholder zu ermitteln und regelmäßig zu bestätigen, befragt die Flughafen München GmbH jedes Jahr interne und externe Anspruchsgruppen.

Ergebnis vor Steuern (EBT)

Seit dem Vorjahr 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 Ende 2016 als neues Ziel gesetzt, bis 2030 klimaneutral zu werden. Mindestens 60% der Emissionen sollen effektiv eingespart, der verbleibende Rest mit hochwertigen Zertifikaten ausgeglichen werden. Dabei gehen die durch Energieerzeugung und -verbrauch vom Flughafen München selbst verursachten Emissionen (Scope 1) und die Emissionen aus der zugekauften Energie (Scope 2) in die Betrachtung ein.

Passagiererlebnisindex (PEI)

Der PEI ist ein Messmodell für Kundenzufriedenheit, das es dem Flughafen München erlaubt, standortspezifische, an die Bedürfnisse der Zielgruppen angepasste Zielwerte abzuleiten und die Handlungsfelder zur Leistungsverbesserung den vorhandenen Kundenkontaktpunkten zuzuweisen. Aus Gründen der Objektivität ermittelt ein unabhängiger, externer Dienstleister diese Werte. Er erhebt in Primärbefragungen regelmäßig während des gesamten Jahresverlaufs die Zufriedenheit von abfliegenden und ankommenden Passagieren. Auf Monatsbasis und am Jahresende erhält der Flughafen München so zahlreiche Detailinformationen über die Zufriedenheit seiner Fluggäste in elf Kategorien entlang der Passagiererlebniskette. Die Gesamtzufriedenheit mit dem

Flughafenerlebnis spiegelt sich im Indexwert PEI, der sich aus allen Messwerten, nach Passagierrelevanz gewichtet, errechnet. Als Zielwert für 2018 folgt der PEI den beiden 2017 herangezogenen Werten für die Gesamtzufriedenheit der abfliegenden und ankommenden Passagiere.

Mitarbeiterbindungsindex

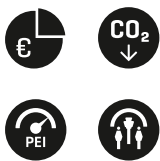
Zur Bestimmung der Mitarbeiterzufriedenheit befragt der Flughafen München alle drei Jahre alle Mitarbeiter des Konzerns. Als Mitarbeiterbindungsindex wird der prozentuale Anteil der Mitarbeiter an der Gesamtbelegschaft bezeichnet, der in der Mitarbeiterbefragung angibt, an das Unternehmen gebunden zu sein. Die letzte Befragung fand im Jahr 2017 statt. Da der Mitarbeiterbindungsindex in einem dreijährigen Turnus erhoben wird, kann für 2018 kein Erwartungs-/Planwert aufgezeigt werden.

Innovations- und Ideenmanagement

Ziel des Innovationsmanagements des Flughafens München ist es, mit neuen Dienstleistungen und Produkten die Kundenzufriedenheit und das Kundenerlebnis zu steigern. Seit 2017 wird zudem vermehrt die Entwicklung von Produkten für die Flughafenindustrie gefördert.

Durch die Analyse von Trends und Marktbedürfnissen entwickelt das Innovationsmanagement zielgerichtete Innovationen für Passagiere und Kunden. In Pilotprojekten wird die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Innovationen überprüft und anschließend über die Fortführung, Umsetzung und mögliche Ausweitung auf weitere Bereiche entschieden. Dabei kooperiert das Innovationsmanagement des Flughafens München mit Start-ups, etablierten Unternehmen der Region, aber auch vermehrt mit weltweit tätigen Unternehmen, um stets auf aktuelles wissenschaftliches und unternehmerisches Know-how zugreifen zu können.

Weiteren, wichtigen Input für das Innovationsmanagement liefern die Ideen der eigenen Mitarbeiter. Insgesamt wurden im Berichtsjahr über das eigene Open-Innovation- und Ideenmanagementsystem »InnovationPilot« 675 Ideen zu Themenbereichen wie Mitarbeiter, Flächen und Gebäude sowie technische Anlagen und Fahrzeuge eingereicht und davon 45 Ideen umgesetzt.



Wirtschaftsbericht

Wirtschaftliches Umfeld

- Kräftiges Wirtschaftswachstum aufgrund starken Inlandkonsums
- Deutsche Luftfahrt wächst – bleibt aber im internationalen Vergleich zurück
- Einzelhandel – profitiert von starker Konjunktur
- Gastronomie und Hotelgewerbe – Aufschwung setzt sich fort
- Werbewirtschaft – Digitalisierung als Wachstumstreiber
- Parkraumbewirtschaftung – Abhängigkeit von der Kundenstruktur
- Büromarkt München übertrifft alle Erwartungen

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

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

Das Wachstum der Weltwirtschaft hat 2017 die Erwartungen leicht übertroffen. Aktuelle Hochrechnungen gehen von einer Zunahme des weltweiten realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) zwischen 3,0% [Weltbank, Global Economic Prospects, Januar 2018] und 3,7% [Internationaler Währungsfonds, World Economic Outlook, Januar 2018] aus. Diese Werte fielen um bis zu 0,3 Prozentpunkte höher aus als die am Jahresanfang veröffentlichten Forecasts.

Eine wesentliche Ursache für das im Vergleich zu den schwachen Jahren 2015 und 2016 höhere Wachstum ist die positive Wirtschaftsentwicklung in wichtigen Schwellenländern. So hat sich die Lage in Russland und Brasilien im Jahr 2017 weitgehend entschärft. Als Rohstoffexporteure durchliefen beide Länder, unter anderem aufgrund des Preiseinbruchs auf dem Ölmarkt und auf anderen Rohstoffmärkten im Herbst 2014, in den Jahren 2015 und 2016 eine starke Rezession. Die zuletzt wieder angestiegenen Öl- und Rohstoffpreise haben dazu geführt, dass die russische und brasilianische Volkswirtschaft 2017 um 1,8% beziehungsweise 1,1% gewachsen ist. Darüber hinaus entwickelte sich in der Volksrepublik China die Wirtschaft etwas besser als erwartet. Aktuelle Hochrechnungen für das Jahr 2017 liegen bei 6,8%, während zu Beginn des Jahres noch von lediglich 6,5% Wachstum ausgegangen wurde.

In den Industrienationen setzte sich die positive Entwicklung der Vorjahre in verstärktem Maß fort. Zumeist gehen dabei wichtige Wachstumsimpulse von binnenwirtschaftlichen Kräften aus. So sind beispielsweise bei den US-amerikanischen Konsumenten aufgrund von niedrigen Arbeitslosenzahlen und soliden Reallohnzuwächsen eine ausgeprägte Kauflaune und robuste Zuwächse bei den Bau- und Ausrüstungsinvestitionen zu beobachten. Die japanische Wirtschaft wuchs 2017 aufgrund einer Verstärkung des privaten Konsums, der Investitionen und der Auslandsnachfrage stärker als erwartet. In Großbritannien stiegen die Konsumentenpreise aufgrund des Wertverlusts beim britischen Pfund Sterling, was zu einer verhaltenen Entwicklung des privaten Konsums führte und die an sich positive Wirtschaftsentwicklung trübte. Abb. 7

Der Aufschwung in der Eurozone gewann im Jahr 2017 an Dynamik. Die aktuelle Hochrechnung des Internationalen Währungsfonds geht für 2017 von einem Wachstum von 2,4% aus [IWF, World Economic Outlook, Januar 2018]. Der größte Wachstumstreiber war der private Konsum. Zudem trugen eine hohe Investitionsdynamik und eine positive Entwicklung bei den Exporten zum verstärkten Wachstum bei. Die immer noch außergewöhnlich expansive Geldpolitik der Europäischen Zentralbank stützte dabei den Aufschwung im Euroraum. Die

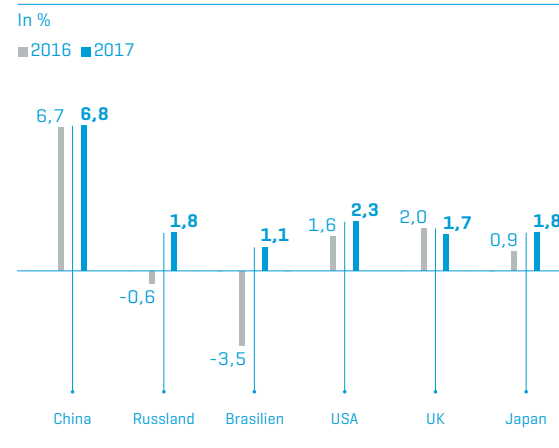
wirtschaftliche Lage in den südeuropäischen Staaten hat sich weiter gefestigt. Abb. 8

Das Bruttoinlandsprodukt der Bundesrepublik Deutschland ist 2017 mit 2,5% deutlich stärker gewachsen als im Vorjahr. Wie im Jahr 2016 waren der private Konsum und die überdurchschnittlich hohen Bauinvestitionen wichtige Wachstumstreiber. 2017 haben aber aufgrund der positiven Entwicklung im Euroraum auch die Auslandsnachfrage, die Ausrüstungsinvestitionen und die Investitionen in Forschung und Entwicklung zur erhöhten Wachstumsdynamik beigetragen. Die positive Entwicklung der Konsumausgaben wird von der günstigen Lage am Arbeitsmarkt [Arbeitslosenquote von 5,8%] und den steigenden Lohnniveaus getragen. So verzeichnete der private Konsum 2017 ähnlich wie im Vorjahr eine Zuwachsrate von rund 1,9%. Bei den Bauinvestitionen, die weiterhin vom niedrigen Zinsniveau getrieben werden, ergab sich 2017 eine Wachstumsrate von über 4%. Die deutschen Exporte legten um 3,8% zu und sind damit um über einen Prozentpunkt stärker gewachsen als noch 2016 [2,5%]. Die Ausrüstungsinvestitionen und die Investitionen in sonstige Anlagen [hauptsächlich Forschung und Entwicklung] wuchsen im Jahr 2017 um 2,3% beziehungsweise 4,2%. Die Inflationsrate war 2017 mit 1,7% wieder deutlich höher als in den Vorjahren.

Wirtschaftliches Umfeld

Wirtschaftswachstum ausgewählter Zielländer weltweit

Abb. 7

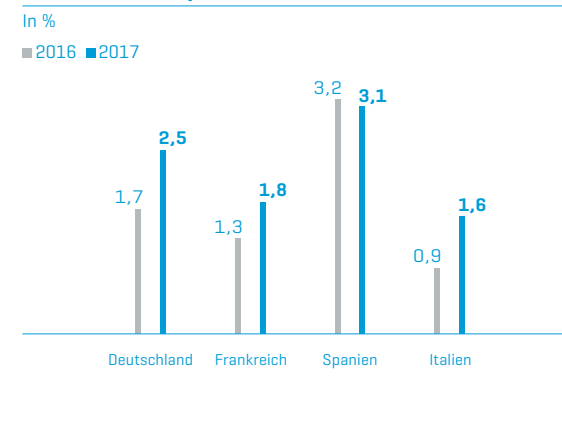


Wachstum BIP 2016 und 2017

[Quelle: IWF, World Economic Outlook, Januar 2018]

Wirtschaftswachstum ausgewählter Zielländer europaweit

Abb. 8



Wachstum BIP 2016 und 2017

[Quelle: IWF, World Economic Outlook, Januar 2018]

Der Ölpreis erreichte nach dem starken Rückgang der letzten Jahre im Januar 2016 mit unter 30 US-Dollar je Barrel (Marke Brent) seinen Tiefpunkt. Nach der Ankündigung der OPEC, die Ölfördermenge drosseln zu wollen, erhöhte sich im vierten Quartal 2016 der Erdölpreis, sodass dieser Mitte Dezember 2016 die Marke von 57 US-Dollar je Barrel erreichte. Im Jahr 2017 schwankte der Ölpreis (Marke Brent) in einem Intervall zwischen 45 und 67 US-Dollar je Barrel.

Wirtschaftliches Umfeld Luftverkehr (Aviation)

Nach Analysen der International Civil Aviation Organization (ICAO) erzielte der weltweite Luftverkehr im Jahr 2017 erneut Rekorde. Insgesamt wurden 4,1 Milliarden Passagiere (+7,1%) befördert und es wurde ein deutlicher Anstieg bei den verkauften Passagierkilometern (+7,6%) verzeichnet. Damit lag die Entwicklung über dem Wachstum des Vorjahres von +7,4%. Auch die Luftfracht legte um 9,5% (Frachttonnenkilometer) im Vergleich zum Vorjahr (+3,8%) deutlich zu.

Die in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) organisierten Flughäfen erzielten im Jahresdurchschnitt 2017 deutlich positive Wachstumsraten. Das gewerbliche Passagieraufkommen (an/ab) stieg insgesamt um 5,2%. Die Flugbewegungen legten um 1,6% zu und der Cargo-Umschlag (Summe aus Luftpost und Fracht ohne Transit) lag mit 6,7% im Plus. Somit verzeichnete der Flughafen München im Jahr 2017 in allen Verkehrssegmenten höhere Zuwachsraten als der Durchschnitt der deutschen Verkehrsflughäfen. Weitere Erläuterungen hierzu sind im Abschnitt »Geschäftsverlauf Aviation« zu finden.

Die Insolvenz von Air Berlin hat zu einer vorübergehenden Reduzierung des Angebots im deutschen Luftverkehr geführt. Die auf diesen Strecken angebotenen Sitzplätze sind zwischen Oktober und Dezember um 21% zurückgegangen. Seit Januar 2018 wird diese Kapazitätslücke sukzessive wieder gefüllt. Die Flugplandaten für den Winterflugplan 2017/2018 zeigen, dass 97% der Kapazitätslücken im innerdeutschen Flugverkehr bereits bis zum März 2018 wieder geschlossen sein werden.

Im weltweiten Vergleich - gemessen nach verkauften Passagierkilometern - lag die Region Asien/Pazifik mit einem Wachstum von 10,1% an erster Stelle, gefolgt von Europa (+8,2%). Verhältnismäßig schwach entwickelte sich der Nahe Osten (+6,4%), der seit 1997 erstmals Marktanteile verlor. Gründe für das geringere Wachstum im Nahen Osten waren insbesondere der niedrige Ölpreis und der hohe Dollarkurs.

Nach Angaben des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) entwickelten sich die deutschen Fluggesellschaften und Flughäfen im europäischen Vergleich unterdurchschnittlich. Während der Luftverkehr (gemessen in verkauften Passagierkilometern) in Europa mit 8,2% stärker gewachsen ist als der globale Durchschnitt, erreichten deutsche Fluggesellschaften lediglich einen Anstieg von 3,1% (Vorjahr: 1,4%). Ähnlich zeigte sich die Entwicklung an den deutschen Verkehrsflughäfen. Die Zahl der an- beziehungsweise abreisenden Fluggäste ist 2017 auf rund 235 Millionen (+5,2%) gestiegen. Europaweit wuchs die Passagierzahl an den Flughäfen um 8,8%. Der BDL sieht unter anderem die strukturelle Benachteiligung deutscher Luftverkehrsunternehmen bei der Luftverkehrssteuer und den Sicherheitsgebühren im internationalen Vergleich als Grund für diese Entwicklung.

Das Hauptproblem des deutschen Luftverkehrs ist also nicht eine mangelnde Nachfrage, sondern die Nachfrage nicht durch ein entsprechendes Angebot befriedigen zu können. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in seinem aktuellen Luftverkehrskonzept 20 Maßnahmen zur Bewältigung der Anforderungen untersucht. Es kam zu dem Schluss, dass das Ziel (Teilhabe am weltweiten Wachstum) trotz Umsetzung aller Vorschläge aus dem Portfolio nur zum Teil erreicht wird. Somit würde ein weiterer Zeitverzug bei der Realisierung dieser Maßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft elementar gefährden.

Wirtschaftliches Umfeld Commercial Activities

Dank höherer Einkommen und Rekordbeschäftigung verzeichneten die deutschen Einzelhändler nach Angaben des Statistischen Bundesamtes auch 2017 insgesamt einen Umsatzanstieg von 4,1% auf 512,8 Milliarden Euro. Immer mehr stationäre Händler profitierten vom Online-Wachstum, indem sie die Chance der Digitalisierung für sich nutzen. Preisbereinigt lag das Wachstum wie im Vorjahr bei 2,6%.

Der Handelsverband Deutschland (HDE) sieht den Handel weiterhin auf gutem Kurs. Die günstige Lage am Arbeitsmarkt sowie die positiven Erwartungen der Bürger bezüglich der Konjunktur und der eigenen Löhne sorgen weiterhin für eine gute Verbraucherstimmung. Diese Entwicklung bestätigt auch der ifo-Geschäftsklimaindex: Die Mehrheit der befragten Einzelhandelsunternehmen bewerten die Geschäftslage für die nächsten sechs Monate als positiv.

Laut Deutschem Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA) konnte das Gastgewerbe 2017 zum achten Mal in Folge mit einem Plus abschließen und setzte damit seinen Aufwärtstrend fort. Auch im Bereich des Beherbergungsgewerbes konnte ein Umsatzanstieg von 2,9% erreicht werden, was preisbedingt eine Wachstumsrate von 0,9% darstellt. Etwas besser mit einem nominalen Umsatzplus von 3,0% (real 0,9%) schnitten die Gastronomen ab. Der Cateringbereich konnte um 2,0% (real 0,1%) zulegen.

Im Geschäftsjahr 2017 legten die Bruttowerbeaufwendungen der werbungtreibenden Unternehmen um 1,9% auf rund 31.867 Millionen Euro zu. Dabei zeigten einige Mediengruppen deutliche Zuwächse, darunter auch das vom Flughafen primär bediente Segment der Out-of-Home-Werbung mit einem Plus von 7%.

Verschiebungen im Modal Split, der das Anreizeverhalten im Quellaufkommen widerspiegelt, sowie die Entwicklungen im Besucheraufkommen hatten unterschiedliche Auswirkungen auf das Geschäftsfeld Parken. Insbesondere das Geschäft der »Shared Mobility« (Mietwagen und Carsharing) profitierte vom erhöhten Passagieraufkommen. Verlagerungseffekte auf andere Anreisemittel, insbesondere auf die S-Bahn, konnten umsatzseitig durch eine im Durchschnitt längere Parkdauer kompensiert werden.

→ Glossar

Wirtschaftliches Umfeld Immobilienvermarktung (Real Estate)

Der Markt für Büroimmobilien im Großraum München übertraf 2017 die Erwartungen und erzielte den höchsten Flächenumsatz seit 2000. Dem Marktbericht der Colliers International Deutschland Holding GmbH zufolge ist der Gesamtumsatz im Jahr 2017 um 26 % auf 984.200 Quadratmeter gestiegen.

Der Leerstand von Büroimmobilien wurde auch 2017 weiter abgebaut und ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,6 Prozentpunkte auf 2,4 % gesunken. Zum Jahresende 2017 standen mit 535.900 Quadratmetern rund 150.000 Quadratmeter weniger für die kurzfristige Anmietung zur Verfügung als ein Jahr zuvor.

Die Durchschnittsmiete für Büroimmobilien in München ist um 8 % auf 17,30 Euro/m² gestiegen. Die Spitzenmiete entwickelte sich mit einem Plus von 2 % [35,60 Euro/m²] etwas moderater.

Während Mieter immer größere Schwierigkeiten haben, geeignete Flächen zu finden, und daher bei Lage oder Ausstattung Kompromisse eingehen müssen, können Vermieter vielerorts höhere Mietpreise und geringere Incentives durchsetzen. Die Nachfrage nach Büroflächen ist unverändert hoch. Die Flächen werden jedoch immer knapper und haben insbesondere im Stadtgebiet schon kritisch niedrige Werte erreicht. Großnutzer sichern sich deshalb ihre Wunschflächen gerne über Projektanmietungen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass ein ausreichend langer Planungshorizont von durchschnittlich etwa drei Jahren notwendig ist.

Geschäftsverlauf

- Ausgliederung des internationalen Beratungsgeschäfts
- Eröffnung des Erweiterungsbaus des 5-Sterne-Hotels
- Insolvenz von Air Berlin und Niki
- Passagierrekord und Zunahme der Flugbewegungen
- Bodenabfertigungsdienstleistungen in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld
- Einzelhandel – Erholung in wichtigen Zielländern sorgt für erste Wachstumsimpulse
- Gastronomie und Hotel – auf Erfolgskurs
- Parken – Nachfrage wächst mit Passagieraufkommen
- Werbung – schwieriges Marktumfeld
- Impulse für die weitere Standort- und Immobilienentwicklung

Wichtige Ereignisse im abgelaufenen Geschäftsjahr

Mit notarieller Urkunde vom 20. Juli 2017 hat die FMG den Bereich »Internationales Beratungsgeschäft« im Wege der Ausgliederung zur Aufnahme gegen Gewährung neuer Anteile nach § 123 Abs. 3 UmwG auf die MAI übertragen. Die Ausgliederung erfolgte rückwirkend zum 1. Januar 2017. Damit nahm die MAI ihre operative Geschäftstätigkeit auf und wurde erstmals 2017 in den Konsolidierungskreis einbezogen.

Nach zwei Jahren Bauzeit wurden der Erweiterungsbau und der neue Konferenzbereich des 5-Sterne-Hotels wie geplant fertiggestellt und Ende März 2017 eingeweiht. Auf sieben Geschossebenen bei einer Gesamtfläche von über 8.800 Quadratmetern zeigen sich 162 neue Zimmer im modernen Alpen-Look. Insgesamt besitzt das 5-Sterne-Hotel am Flughafen nun 551 Zimmer. Im Geschäftsjahr 2017 wurden hierfür TEUR 40.542 (davon TEUR 9.664 Zugänge im Jahr 2017) unter den Sachanlagen aktiviert.

Die Insolvenz von Air Berlin und Niki hat den deutschen Luftverkehr neu geordnet. Hierbei führte die Einstellung des Flugverkehrs Ende Oktober vorübergehend zu einer Reduzierung des Angebots. Die angebotenen Sitzplätze auf den innerdeutschen Strecken gingen zwischen Oktober und Dezember um 21 % zurück. Am Flughafen München hatte die Insolvenz einen erheblichen Effekt auf die Abfertigungsleistungen im Terminal 1. Die entstandenen Lücken im Flugverkehr konnten zum Teil durch andere Fluggesellschaften über erhöhte Auslastungen und den Einsatz von größeren Flugzeugen kompensiert werden. Für bilanzielle Risiken aus den Geschäftsbeziehungen zu der Air Berlin und Niki wurde angemessene Rechnung getragen.

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

Verkehrszahlen Flughafen München¹⁾

Abb. 9

	2017	2016	Zunahme	
			Absolut	Relativ
Flugbewegungen	404.505	394.430	10.075	2,6 %
Passagiere in Millionen	44,6	42,3	2,3	5,5 %
Cargo in Tonnen ²⁾	388.517	375.121	13.396	3,6 %

¹⁾ Rundungsbedingte Abweichungen möglich

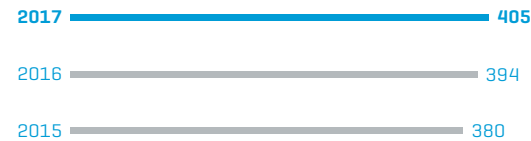
²⁾ Zur besseren Vergleichbarkeit mit anderen Verkehrsflughäfen wird das Cargo-Volumen hier inklusive der Frachtmengen angegeben, die am Flughafen München im Transit an Bord des Flugzeugs verbleiben. Die Werte können sich daher von denen aus anderen Publikationen unterscheiden, wo nur Fracht- bzw. Cargo-Umschlag (ohne Transit) betrachtet werden.



Flugzeugbewegungen am Flughafen München

Abb. 10

In Tausend



Mit einem absoluten Anstieg von rund 2,3 Millionen Passagieren erzielte der Flughafen München erneut ein erfreuliches Wachstum und erreichte 2017 mit insgesamt 44,6 Millionen Passagieren (+5,5%) ein neues Rekordergebnis. Zudem war der September 2017 mit 4,4 Millionen Fluggästen der verkehrsreichste Monat seit Eröffnung des Flughafens. Der bisher verkehrsstärkste Tag, an dem rund 164.000 Fluggäste abgefertigt wurden, fiel mit dem 29. September ebenfalls in das Jahr 2017. Die durch den Teilrückzug der Transavia Airlines und die Insolvenz der Air Berlin entstandenen Lücken konnten zum Teil durch andere Fluggesellschaften über erhöhte Auslastungen und den Einsatz größerer Flugzeuge kompensiert werden.

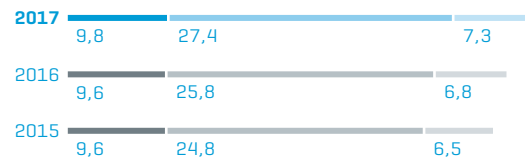
Trotz der Insolvenz von Air Berlin und Niki sowie des Teilrückzugs der Transavia Airlines aus München sind die Flugbewegungen 2017 weiter gestiegen. Der Anstieg um +2,6% auf 404.505 Flugbewegungen liegt über dem Schnitt der deutschen Verkehrsflughäfen. Der Low-Cost-Carrier Transavia Airlines sah sich nach kurzem Engagement in München zu einem Teilrückzug gezwungen, da unter anderem die für einen wirtschaftlichen Betrieb nötigen Slotzeiten zu oft nicht mehr zur Verfügung standen und somit auch keine angemessenen Entwicklungsoptionen darstellbar waren. Low-Cost-Airlines müssen pro stationiertem Flugzeug täglich drei bis vier Umläufe realisieren, um im Markt zu bestehen. Dies war Transavia Airlines oftmals nicht möglich. Erfreulich sind dagegen die Entwicklungen bei der Deutschen Lufthansa. Nach einem starken Jahr 2017 werden zum Sommerflugplan 2018 fünf A380 als Ersatz für die A340-600 in München stationiert. 2017 hat die Deutsche Lufthansa (inklusive Cityline und Eurowings) rund 120 Flugzeuge am Flughafen München stationiert sowie vier weitere Maschinen des Partners bmi regional. Abb. 10

Passagierentwicklung am Flughafen München

Abb. 11

In Millionen

■ National ■ Kontinental ■ Interkontinental



Die Zahl der angebotenen Sitzplätze stagnierte bei 153 Sitze pro Flug. Der Trend der vergangenen Jahre zu größerem Fluggerät war 2017 nicht mehr festzustellen. Das Passagierwachstum wurde daher durch die bessere Auslastung von 76,5% (+1,4 Prozentpunkte) und ein erhöhtes Flugangebot ermöglicht.

Sowohl der Originär- als auch der Umsteigeverkehr waren wichtige Treiber der Verkehrsentwicklung. München hat inzwischen mit 28,3 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.

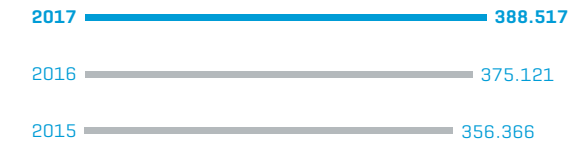
Die Nachfrage nach innerdeutschen Flügen stieg auf 9,8 Millionen Passagiere. Dies bedeutete ein Plus von rund 214.000 Passagieren (+2,2%). Die innerdeutschen Bewegungen stiegen um 1,1% beziehungsweise rund 980 auf circa 88.000 Starts und Landungen. Dies ist angesichts der Insolvenz der Air Berlin, die zuletzt von München aus fast ausschließlich auf innerdeutschen Routen unterwegs gewesen ist, ein bemerkenswertes Ergebnis. Der kontinentale Verkehr verzeichnete deutliche Zuwächse: Die Flugbewegungen stiegen auf rund 261.000, was einem Plus von rund 9.000 Flügen beziehungsweise 3,6% entspricht. Auch wurden im Vergleich zum Vorjahr circa 1,7 Millionen mehr Passagiere (27,4 Millionen) befördert. Dies entspricht einem Anstieg von 6,6%.

Relativ am stärksten wuchs allerdings der Langstreckenverkehr. Interkontinental waren knapp 7,3 Millionen Passagiere unterwegs, 476.000 mehr als im Vorjahr (+7,0%). Auch die Langstreckenbewegungen erhöhten sich um 1,8% (540 Flüge mehr) auf insgesamt 31.400 Langstreckenflüge. Abb. 11

Luftfracht und Luftpost (inklusive Transit) am Flughafen München

Abb. 12

In Tonnen



Gemessen an den Zuwachsraten war der Luftfrachtumschlag im Jahr 2017 das erfolgreichste Verkehrssegment. Mit einem Anstieg um 28.334 Tonnen auf 362.831 Tonnen beziehungsweise +8,5% konnte ein neues Rekordergebnis erzielt werden.

Mit einem Anteil von über 80% ist die auf Passagiermaschinen aus- und zugeladene Frachtmenge, die sogenannte Beiladefracht, das wichtigste Verkehrssegment. Wie im Vorjahr stieg die Menge der transportierten Beiladefracht mit 38.419 Tonnen deutlich um 14,1% auf 310.863 Tonnen an. Die auf reinen Frachtflügen transportierte Menge, die sogenannte »Nur-Fracht«, ging im Jahresvergleich zurück. Dieser Verlust wurde jedoch durch das Wachstum der Beiladefracht mehr als kompensiert. In Summe ergab sich das höchste Frachtergebnis, das je für den Flughafen München registriert wurde.

Die Luftpost wurde vom 26. März 2017 bis zum Ende des Sommerflugplans eingestellt und erst zum Beginn des Winterflugplans am 29. Oktober 2017 wieder aufgenommen. Daraus resultiert ein Rückgang von 16,6% auf 15.972 Tonnen.

Insgesamt ist der Cargo (Summe aus Luftfracht und Luftpost inklusive Transit) um 3,6% auf 388.517 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 Passagieren überdurchschnittlich. Beim Cargo-Aufkommen (Luftfracht und Luftpost inklusive Transit) blieb München hinter dem ADV-Schnitt zurück. Abb. 13

Verkehrsergebnisse 2017 im Vergleich

Abb. 13

In %	ADV	München
Bewegungen (gesamter Verkehr)	1,6	2,6
Passagiere (gewerblicher Verkehr)	5,1	5,5
Cargo (Luftfracht und Luftpost und Transit)	6,4	3,6

Trotz erfreulicher Zuwächse verblieb München im europäischen Ranking der verkehrsstärksten Flughäfen nach Passagieren auf Rang 9. Bei den Flugbewegungen konnte der siebte Platz behauptet werden [Airports Council International, Stand: Januar 2018].

Am Flughafen München gibt es zwei Bodenabfertigungslizenzen. Eine davon ist fest an die Tochtergesellschaft AeroGround Flughafen München GmbH (AE München) vergeben. Der Marktanteil der AE München lag im Jahr 2017 bei 57,7% und legte um knapp 0,7 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr zu. Insgesamt konnte die AE München ein deutliches Abfertigungsmengenwachstum von insgesamt 3,9% erreichen. Die positiven Veränderungen sind maßgeblich das Resultat des von der Deutschen Lufthansa vollzogenen Flottenwachstums unter anderem im Zusammenhang mit der A350 im Terminal 2.

Der rückläufige Marktanteil im Terminal 1 ergibt sich aus einem Wachstum im Low-Cost-Segment, an dem die AE München nicht partizipieren konnte. Zudem hatte die Insolvenz von Air Berlin und Niki einen erheblichen Effekt auf die Abfertigungsleistungen im Terminal 1, der sich bereits ab August 2017 abzeichnete.

In Berlin-Tegel übernahm die AeroGround Berlin GmbH mit dem Sommerflugplan 2017 die Bodenabfertigungsleistungen für die Air Berlin und wurde damit Marktführer. Der Anbieterwechsel brachte in den ersten Wochen zahlreiche Herausforderungen mit sich, die Performance konnte in den Folge Monaten jedoch immer weiter stabilisiert werden. Mit der Insolvenzanmeldung von Air Berlin und der damit verbundenen Einstellung des Flugverkehrs Ende Oktober sind die Abfertigungen in Berlin-Tegel signifikant zurückgegangen.

Geschäftsverlauf Commercial Activities

Im Vergleich zum Vorjahr entwickelte sich der Umsatz im Bereich Commercial Activities insgesamt positiv, im Vergleich zu der dynamisch steigenden Passagierentwicklung jedoch leicht unterproportional. Dabei führten unter anderem Passagierverlagerungen vom Terminal 1 in das Terminal 2 und die damit einhergehenden wirtschaftlichen Effekte zu teils heterogenen Entwicklungen.

Im Gegensatz zum Vorjahr konnten die Umsatzerlöse im Einzelhandel gesteigert werden. Starke Wachstumsimpulse gingen insbesondere von den Zielländern China und Russland aus. Der Umsatz mit beiden Ländern stieg überproportional zur Zahl der Einsteiger. Auch der Durchschnittsbau legte hier im Vergleich zum Vorjahr zu. Damit scheinen sich erste Zeichen der Erholung einzustellen, da die Umsatzerlöse mit beiden Zielländern in den vergangenen Jahren zum Teil deutlich rückläufig waren.

Seit dem Referendum Großbritanniens zum Austritt aus der EU im Jahr 2016 hat das britische Pfund deutlich an Wert verloren, was sich unmittelbar auf das Konsumverhalten der Passagiere aus Großbritannien auswirkte. Trotz steigender Passagierzahlen waren die Umsatzerlöse mit dieser Kundengruppe nach wie vor rückläufig.

Die weiterhin bestehenden politischen Unruhen in der Türkei führten wie bereits im Vorjahr zu einem deutlich geringeren Passagieraufkommen für die Destination Türkei, was sich auch in entsprechend niedrigeren Umsatzerlösen im Einzelhandel niederschlug.

Dank dynamisch steigender Passagierzahlen sowie der Neueröffnung von zwei gastronomischen Einheiten konnten die Umsätze der Restaurants und Bars absolut wie auch je Passagier erneut gesteigert werden. Die Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit Umbaumaßnahmen sowie Renovierungen mehrerer Restaurants wurden überkompensiert.

Im Bereich Hotel konnten der Erweiterungsbau mit 162 zusätzlichen Zimmern sowie das neue Konferenzzentrum erfolgreich in Betrieb gehen. Bei den Skytrax Awards 2017 wurde das 5-Sterne-Hotel im Zentralbereich des Flughafens München zum dritten Mal in Folge als bestes Flughafenhotel in Europa ausgezeichnet.

Vom Wachstum der Passagierzahlen im Originäraufkommen profitierte die Parkraumbewirtschaftung leicht unterproportional. Trotz geringfügig zurückgegangener Parkvorgänge konnte der Umsatz bei geändertem Parkverhalten und durch eine Weiterentwicklung der Produktkategorien insgesamt gesteigert werden.

Das Wachstum der Werbegattung »Out-of-Home« schlug sich am Flughafen München nicht in dem Maße nieder wie erwartet. Die Werbeeinnahmen waren insgesamt auf Vorjahresniveau. In den Terminals entwickelten sie sich dagegen heterogen. Im Satellitengebäude konnte aufgrund moderner digitaler Werbemedien ein deutliches Wachstum verzeichnet werden. Im Terminal 1 hingegen war die Vermarktungssituation aufgrund der dort größtenteils analogen Werbeszenierungen schwierig.

Geschäftsverlauf Real Estate

Das Immobiliengeschäft des Flughafens München stagniert weiterhin auf hohem Niveau. Im Geschäftsjahr 2017 kamen keine neuen wesentlichen erlösbringenden Objekte hinzu. Vornehmlich aufgrund der angespannten Wettbewerbssituation der Airlines waren bei den Bestandsimmobilien keine Mieterlösstesigerungen über die Indexierung hinaus möglich.

Im Rahmen der Erschließung der AirSite West wurde als erste verkehrsentlastende Maßnahme an der Kreuzung Nordallee/Novotel ein Kreisverkehr mit Bypass fertiggestellt. Die ehemalige Bauzentrale 2 und weitere Nebengebäude wurden abgerissen, um künftige Baufelder freizumachen. Des Weiteren fanden Kanalbaumaßnahmen im Bereich der AirSite West statt.

Einhergehend mit der Immobilienstrategie entsteht ebenfalls in diesem Areal nahe dem Besucherpark der neue Parkbereich P51 mit rund 1.400 Stellplätzen.

Für die weitere Entwicklung im Luftverkehr wird derzeit im Osten eine neue Rampengerätstation für die Enteisung und das Schleppen von Flugzeugen errichtet.

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Ertrags-,
Vermögens- und
Finanzlage

- Ergebnis nach Steuern erneut gestiegen
- Vermögenslage – Flughafen München baut Liquiditätsreserven auf
- Kapitalstruktur – Rücklagenbildung trotz Rückzahlung von Darlehen
- Operativer Cashflow ist Grundlage der hervorragenden Liquidität
- Investitionen – Eröffnung des Erweiterungsbaus des 5-Sterne-Hotels

Ertragslage Abb. 14

Im Geschäftsjahr 2017 hat sich das Ergebnis nach Steuern [EAT] des Flughafens München um TEUR 7.169 auf TEUR 158.800 erhöht. Nachfolgend werden die Ursachen für diesen Anstieg im Einzelnen erläutert.

Im Geschäftsjahr 2017 stiegen die Umsatzerlöse des Flughafens München um TEUR 104.613 beziehungsweise 7,7% auf TEUR 1.468.735. Das größte anteilige Umsatzwachstum fiel mit 75,4% [TEUR 78.799] im Geschäftsfeld Aviation (inklusive Bodenverkehr) an. Bei den Non-Aviation-Umsatzerlösen ist der Anstieg [+4,0%] vollumfänglich dem Geschäftsfeld Commercial Activities zuzurechnen. Die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Real Estate lagen mit TEUR 126.918 auf Vorjahresniveau.

Den größten Beitrag zum Umsatzwachstum im Geschäftsfeld Aviation leisteten die Passagier- und Landeentgelte.

Im Vergleich zum Wachstum des MTOM [Maximum Take-Off Mass] und der Passagierzahlen stiegen die Umsätze aus Lande- und Passagierentgelten überproportional. Abb. 15

Trotz der Insolvenz von Air Berlin und Niki konnten die Umsatzerlöse im Bodenverkehr sowie in der Passagier- und Frachtabfertigung um insgesamt TEUR 24.096 [+15,7%] gesteigert werden. Ausschlaggebend hierfür waren vor allem ein höheres Verkehrsaufkommen, neue Kunden (wie zum Beispiel Air Berlin in Berlin-Tegel für den Zeitraum März bis Oktober 2017) und gestiegene Beauftragungen bei Bestandskunden.

Ertragslage

Abb. 14

TEUR	2017	2016	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Umsatzerlöse Aviation	798.541	719.742	78.799	10,9
Umsatzerlöse Non-Aviation	670.194	644.380	25.814	4,0
Gesamtumsatzerlöse	1.468.735	1.364.122	104.613	7,7
Sonstige Erträge	44.057	66.573	-22.516	-33,8
Gesamtleistung	1.512.792	1.430.695	82.097	5,7
Materialaufwand	-398.988	-352.085	-46.903	13,3
Personalaufwand	-482.081	-452.515	-29.566	6,5
Sonstige Aufwendungen	-111.736	-97.092	-14.644	15,1
EBITDA	519.987	529.003	-9.016	-1,7
Abschreibungen	-217.617	-239.071	21.454	-9,0
EBIT	302.370	289.932	12.438	4,3
Finanzergebnis¹⁾	-73.130	-80.059	6.929	-8,7
EBT	229.240	209.873	19.367	9,2
Ertragsteuern	-70.440	-58.242	-12.198	20,9
EAT	158.800	151.631	7.169	4,7

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

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Commercial Activities sind über alle Tätigkeitsfelder hinweg gewachsen. Den stärksten Anstieg verzeichnete die Gastronomie und Hotellerie [+14,0%] sowie das Parken [+6,9%]. Abb. 16

Ursächlich für den Rückgang der sonstigen Erträge (inklusive aktivierter Eigenleistungen) [TEUR -22.516] waren vor allem geringere Erträge aus der Veräußerung von Ersatzgrundstücken [TEUR 3.209; Vorjahr: TEUR 27.264].

Nach 25 Jahren Betriebszeit nimmt der Sanierungsbedarf der Bauten aus der ersten Ausbaustufe des Flughafens München zu. Dementsprechend steigen die Aufwendungen für Sanierungs-, Optimierungs- und Umbaumaßnahmen stetig an. Des Weiteren erhöhten sich die Aufwendungen für bezogene Leistungen im Zusammenhang mit der Beauftragung von Subunternehmern im Bereich der Bodenabfertigung am Standort Berlin-Tegel. Insgesamt stieg der Materialaufwand um TEUR 46.903 beziehungsweise 13,3% an.

Der Personalaufwand des Flughafens München wird wesentlich durch die Anzahl der Mitarbeiter und die Höhe der Vergütung der gemäß Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes [TVöD] beschäftigten Mitarbeiter bestimmt. Das tarifliche Entgelt im TVöD wurde zum 1. Februar 2017 um 2,35% erhöht. Zudem hat der Konzern im Geschäftsjahr erneut zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter hat sich gegenüber dem Vorjahr von 8.891 auf 9.316 erhöht. Insgesamt stieg der Personalaufwand um 6,5% auf TEUR 482.081.

Die sonstigen Aufwendungen erhöhten sich auf TEUR 111.736. Ursächlich hierfür waren unter anderem höhere Miet- und Leasingaufwendungen sowie gestiegene Kosten für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit.

Der Rückgang der Abschreibungen [9,0% beziehungsweise TEUR 21.454] ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass im Geschäftsjahr 2017 einzelne Komponenten von Gebäuden aus der Abschreibung entfallen sind.

→ Glossar

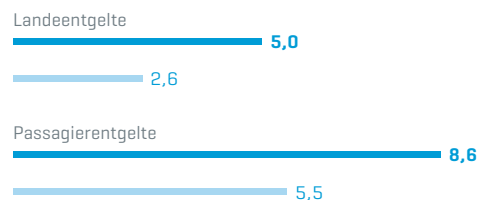
→ Glossar

Umsatz- und Mengenwachstum bei Passagier- und Landeentgelten

Abb. 15

In %

■ Umsatzwachstum ■ Mengenwachstum

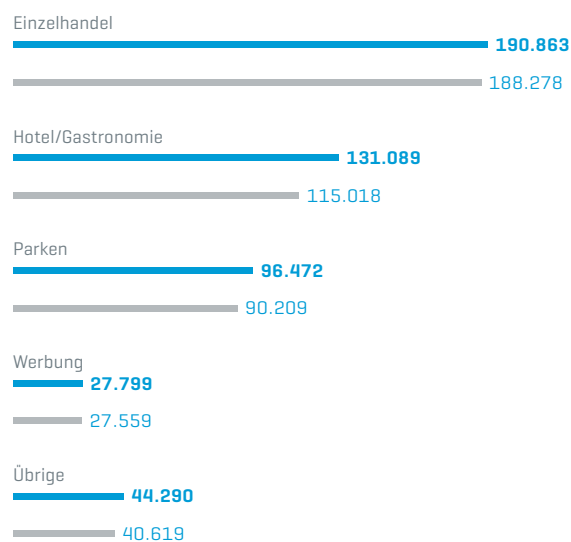


Umsatz (Commercial Activities)

Abb. 16

In TEUR

■ 2017 ■ 2016



Das Finanzergebnis hat sich um 8,7% auf TEUR -73.130 verbessert. Ursächlich hierfür waren die zahlungsunwirksamen Neubewertungsgewinne aus der Bewertung der Derivate und der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften im sonstigen Finanzergebnis. Das Zinsergebnis lag mit TEUR -83.605 leicht über Vorjahresniveau bedingt durch den erfassten Zinsaufwand aus den Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften. Die tatsächlich gezahlten Zinsen konnten dagegen durch Tilgungen und niedrige Zinsen weiter reduziert werden.

Der Steueraufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr um ein Fünftel auf TEUR 70.440 erhöht. Dies ist vor allem auf die geringeren latenten Steuererträge (TEUR 6.447; Vorjahr: TEUR 18.921) zurückzuführen. Die laufenden Ertragsteuern blieben wegen der positiven steuerlichen Ergebnisse auf Vorjahresniveau.

Vermögens- und Finanzlage

Abb. 17

Der Rückgang der langfristigen Aktiva ist auf die geringeren Investitionen am Flughafen München zurückzuführen. Im Vorjahr wurden die langfristigen Aktiva durch die Fertigstellung des Satellitengebäudes geprägt.

Im Geschäftsjahr 2017 hat der Flughafen München Barmittel mit einem Gesamtbetrag von TEUR 158.000 in kurzfristigen Geldmarktgeschäften und Termingeldern angelegt. Aufgrund dessen sind die kurzfristigen Aktiva um TEUR 163.621 auf TEUR 306.516 angestiegen. Darüber hinaus hat die FMG im Geschäftsjahr 2017 erstmals ein Commercial-Paper-Programm (ohne Handel an der Wertpapierbörse) in Höhe von TEUR 100.000 aufgelegt, das für kurzfristige Finanzierungen zur Verfügung steht. Emissionen im Rahmen dieses Programms haben im Berichtsjahr nicht stattgefunden.

Vom Konzernjahresüberschuss des Vorjahres (TEUR 151.631) hat die Gesellschaft TEUR 30.000 an die Gesellschafter ausgeschüttet. Der verbleibende Betrag wurde im Geschäftsjahr 2017 thesauriert.

Die Veränderungen der übrigen Passiva sind im Wesentlichen dem Finanzierungsbereich zuzuordnen. Der Rückgang ist hauptsächlich auf Tilgungen von Darlehen in Höhe von TEUR 69.175 zurückzuführen. Im Gegenzug erhöhte sich die Ausschöpfung von Kreditlinien um +TEUR 32.600.

Vermögenslage

Abb. 17

TEUR	31.12.2017	31.12.2016	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Langfristige Aktiva	4.999.768	5.100.966	-101.198	-2,0
Kurzfristige Aktiva ¹⁾	306.516	142.895	163.621	>+100,0
davon Finanzmittelfonds	6.625	6.034	591	9,8
Aktiva	5.306.284	5.243.861	62.423	1,2
Eigenkapital	2.086.254	1.942.907	143.347	7,4
Übrige langfristige Passiva ²⁾	2.292.898	2.444.537	-151.639	-6,2
Übrige kurzfristige Passiva	927.132	856.417	70.715	8,3
Passiva	5.306.284	5.243.861	62.423	1,2

¹⁾ Einschließlich Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht

²⁾ Einschließlich Finanzschulden aus Personengesellschaften

Kapitalstruktur

Abb. 18

TEUR	31.12.2017	31.12.2016	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Gezeichnetes Kapital	306.776	306.776	0	0,0
Rücklagen	150.767	150.993	-226	-0,1
Übriges Eigenkapital	1.628.698	1.485.125	143.573	9,7
davon Jahresüberschuss	158.800	146.736	12.064	8,2
Minderheiten	13	13	0	0,0
davon Jahresüberschuss	0	4.895	-4.895	-100,0
Eigenkapital	2.086.254	1.942.907	143.347	7,4
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	315.375	293.561	21.814	7,4
Gesellschafterdarlehen	491.913	491.913	0	0,0
Darlehen mit fester Zinsbindung	687.535	704.843	-17.308	-2,5
Darlehen mit variabler Zinsbindung	829.527	839.602	-10.075	-1,2
Darlehen	1.517.062	1.544.445	-27.383	-1,8
Derivate	51.255	70.293	-19.038	-27,1
Sonstige Schulden	844.425	900.742	-56.317	-6,3
Fremdkapital	3.220.030	3.300.954	-80.924	-2,5
Eigenkapitalquote	39 %	37 %	-	-

Die Eigenkapitalquote hat sich vor allem aufgrund des Ergebnisses des Geschäftsjahres verbessert. Abb. 18

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten des Flughafens München können der folgenden Übersicht entnommen werden: Abb. 19

Konditionen langfristiger Darlehen

Abb. 19

Finanzierungsart	Währung	Zinsbindung	Restschuld in TEUR	Zinssatz in %	
				von	bis
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	EUR	ergebnisabhängig	315.375	-	-
Gesellschafterdarlehen	EUR	variabel/ergebnisabhängig	491.913	Basiszins zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	variabel	836.260	3M- und 6M-EURIBOR zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	fest	695.879	0,48	4,05

[Stand 31.12.2017]

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 Wechselkursschwankungen begegnet der Flughafen durch Absicherung mittels Zinspayerswaps und Devisentermingeschäften. Die Zinssicherungen werden als Bewertungseinheit bilanziert. Abb. 20

→ Glossar

Konditionen der Sicherungsgeschäfte

Abb. 20

Sicherungsgeschäfte	Nominal	Währung	Fixzins in %		Terminkurs in EUR/USD		Grundgeschäfte
			von	bis	von	bis	
Zinspayerswaps	724.000	TEUR	0,28	2,92	-	-	Konsortialkredite
Devisentermingeschäfte ¹⁾	4.626	TEUR	-	-	1,09	1,20	Erwartete Transaktionen

¹⁾ Diese Sicherungsbeziehungen werden nicht bilanziert.

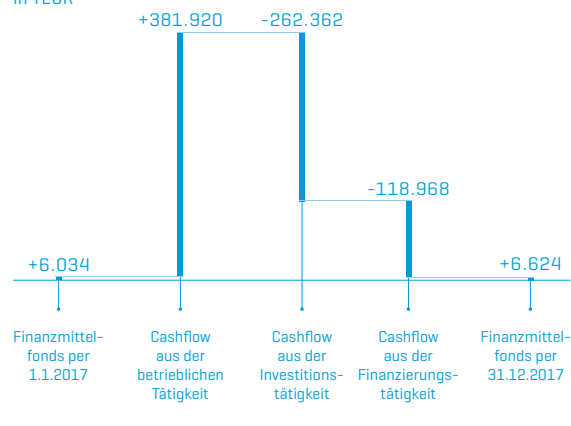
Investitionen

Im Geschäftsjahr 2017 lagen die Investitionen in Sachanlagen am Flughafen München insgesamt bei TEUR 125.851. Dem standen planmäßige Abschreibungen in Höhe von TEUR 205.322 gegenüber.

Kapitalflussrechnung

Abb. 21

In TEUR



Liquidität

Abb. 21

Aus dem Zahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit standen im Geschäftsjahr 2017 ausreichend Finanzmittel zur Verfügung, um die Liquidität der Gesellschaft im operativen Geschäftsbetrieb sicherzustellen. Zahlungsmittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit ergaben sich aus dem Erwerb und der Herstellung von Sachanlagen und kurzfristigen Terminalgeldanlagen. Aufgrund von Ausschüttungen an die Gesellschafter, Darlehenstilgungen und Zinszahlungen ergab sich ein negativer Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit.

Das abgelaufene Geschäftsjahr war vor allem durch die Eröffnung des Erweiterungsbaus des 5-Sterne-Hotels geprägt. Nach zweijähriger Bauzeit wurde im März 2017 der Ausbau in Betrieb genommen. Insgesamt hat der Flughafen München für das Konferenzzentrum und die 162 neuen Zimmer TEUR 40.542 investiert. Im Geschäftsjahr 2017 sind dafür TEUR 9.664 dem Sachanlagevermögen zugegangen. Der Restbetrag wurde aus den Anlagen in Bau umgebucht.

Daneben wurde eine Vielzahl laufender Investitionsmaßnahmen im Geschäftsjahr 2017 aufgenommen und fortgeführt. Hierzu zählen unter anderen Investitionen im Zusammenhang mit der Erweiterung und der Modernisierung des Terminals 1, die Planung von Baumaßnahmen an Parkhäusern, die Erschließung der AirSite West sowie zahlreiche Ersatzbeschaffungen im Bereich IT und Technik.

Prognose-Ist-Vergleich

Abb. 22

	2016		2017		2017	
			Ist	Prognose		
		von	bis	%	%	
EBT in TEUR	209.873	Anstieg	1,0	5,0	229.240	übertraffen
CO ₂ -Einsparungen in Tonnen	5.324	Anstieg	228,1	233,1	14.367	erreicht
Passagiererlebnisindex Abflug	82,02	Anstieg	0,5	1,0	80,94	nicht erreicht
Passagiererlebnisindex Ankunft	79,85	Anstieg	0,5	1,0	81,00	übertraffen
Mitarbeiterbindungsindex ¹⁾	73	unverändert			86,6	übertraffen

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 2017.

Zielerreichung und Gesamtaussage

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

Ergebnis vor Steuern (EBT)

Mit TEUR 19.367 ist das EBT des Flughafens München im Geschäftsjahr 2017 um 9,2% und damit deutlich stärker gewachsen als angenommen. Ursache hierfür waren vor allem die höheren Umsatzerlöse im Bereich Aviation und im Bereich Gastronomie und Hotel und die geringeren Ausgaben für Fremdleistungen im Zusammenhang mit Instandhaltungsmaßnahmen.

CO₂-Einsparungen

Zur Erreichung der langfristigen Klimaschutzziele werden jährlich verbindliche Zielvorgaben für Bereiche und Töchter des Konzerns vereinbart. Sie beinhalten Vorgaben zur Umsetzung und Anrechnung von Effizienzmaßnahmen und Sonderzielen zum Aufbau CO₂-mindernder Techniken, wie zum Beispiel die schrittweise Inbetriebnahme der Pre-Conditioned-Air-Anlagen (PCA-Anlagen) von 2016 bis 2019. Die Summe aus Effizienz- und Sonderzielen konnte 2017 mit insgesamt 14.367 Tonnen übererfüllt werden.





Passagiererlebnisindex (PEI)

Im Geschäftsjahr 2017 konnte der Flughafen München gegenüber 2016 die Zufriedenheit der in München aussteigenden Passagiere um 1,44% steigern. Dies gelang unter anderem durch die Optimierung der Informationssysteme an den Gepäckausgabebändern im Terminal 2 sowie die Verkehrszunahme im Satellitengebäude des Terminals 2. Bei den abfliegenden Passagieren verringerte sich die Passagierzufriedenheit um 1,32%, was vor allem an dem starken Verkehrswachstum in diversen Terminalbereichen und den damit verbundenen längeren Wartezeiten bei einzelnen Prozessschritten entlang der Passagiererlebniskette gelegen hat.



Mitarbeiterbindung

Der Mitarbeiterbindungsindex wird alle drei Jahre im Rahmen einer Mitarbeiterbefragung erhoben. Die letzte Vollerhebung dieser Kennzahl fand 2017 statt, einmalig in einem Erhebungsrhythmus von vier Jahren. Der Mitarbeiterbindungsindex verbesserte sich im Vergleich zu 2013 um 13,6 Prozentpunkte auf 86,6%. Ein Folgeprozess, der im ersten Quartal 2018 in Gang gesetzt wird, beschäftigt sich mit der Analyse der Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung in den einzelnen Bereichen. Danach werden bereichsspezifische Maßnahmen entwickelt, die zu Verbesserungen führen sollen.

Nachtragsbericht

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

Ausblick, Risiken- und Chancenbericht

Ausblick

Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Im Kalenderjahr 2018 wird das Weltwirtschaftswachstum voraussichtlich kaum an Tempo verlieren. Aktuelle Forecasts reichen von 3,1% [Weltbank, Global Economic Prospects, Januar 2018] bis 3,9% [Internationaler Währungsfonds, World Economic Outlook, Januar 2018] und liegen damit leicht über den Hochrechnungen für das Jahr 2017.

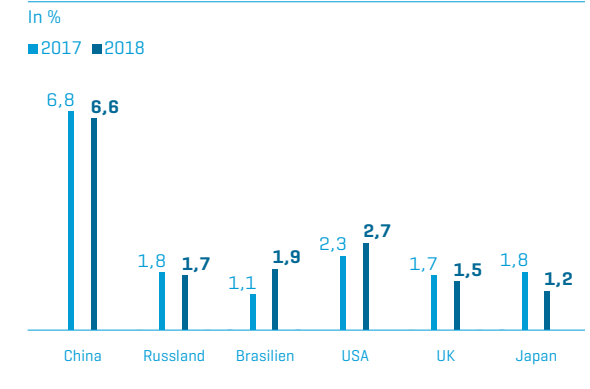
In den führenden Industrienationen wird die Wirtschaft wohl in ähnlichem Umfang wachsen wie 2017, wobei insbesondere in Japan mit einer etwas niedrigeren Wachstumsrate zu rechnen ist. Nachdem sich die Rohstoffpreise 2017 stabilisiert haben, dürfte in den Entwicklungs- und Schwellenländern die Wirtschaftsleistung weiter steigen. Nach einer Steigerung der Wirtschaftsleistung in diesen Ländern von durchschnittlich 4,7% im Jahr 2017 wird 2018 mit einem Wachstum von 4,9% gerechnet. Für die darin enthaltenen Krisenländer der vergangenen Jahre, Brasilien und Russland, wird nach der Erholung im Jahr 2017 weiterhin ein positives Wirtschaftswachstum prognostiziert.

Nachdem sich die OPEC-Staaten im zweiten Halbjahr 2016 auf eine Begrenzung der Ölfördermenge geeinigt hatten, kam es zu einem Anstieg des Ölpreises, sodass dieser sich im Jahr 2017 zwischen 45 und 67 US-Dollar je Barrel bewegte. Für 2018 wird von einer Stagnation des Erdölpreises bei rund 58 US-Dollar je Barrel ausgegangen. Abb. 23

Für die Eurozone wird 2018 ein Wachstum von 2,2% erwartet. Der Anstieg der Wirtschaftsleistung wird dabei vom weiterhin starken privaten Konsum, der hohen Investitionsdynamik und den steigenden Exporten getragen. Die relativ starke Weltwirtschaft und die im gesamten Euroraum sinkenden Arbeitslosenzahlen stützen diese Entwicklung zusätzlich. Das Wachstum in der Eurozone ist wegen des noch unklaren Ausgangs der Brexit-Verhandlungen mit gewissen Unsicherheiten behaftet. Da der formale Austritt Großbritanniens aber erst im März 2019 erfolgen soll, sind die Unsicherheiten bezüglich des Jahres 2018 als relativ gering anzunehmen. Abb. 24

Prognose Wirtschaftswachstum ausgewählter Zielländer weltweit

Abb. 23

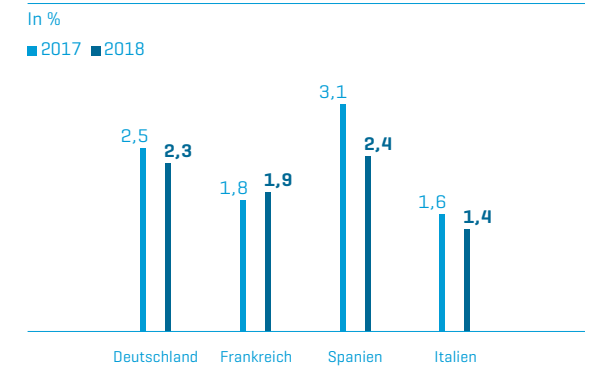


Wachstum BIP 2017 und 2018

Quelle: IWF, World Economic Outlook, Januar 2018

Prognose Wirtschaftswachstum ausgewählter Zielländer europaweit

Abb. 24



Wachstum BIP 2017 und 2018

Quelle: IWF, World Economic Outlook, Januar 2018

Die Zunahme der Wirtschaftsleistung in der Bundesrepublik wird 2018 mit 2,3% etwas niedriger ausfallen als im Vorjahr. Die grundlegende Wachstumsdynamik bleibt aber erhalten. Die Frühindikatoren für die Wirtschaftsentwicklung in der Bundesrepublik erreichen derzeit ein sehr hohes Niveau. So liegen der ifo-Geschäftsklimaindex bei 117,2 und die ZEW-Konjunkturerwartung bei 17,4 Punkten.

Der Aufschwung steht in der Bundesrepublik auf einer breiten Basis und dürfte sich daher auch im Jahr 2018 fortsetzen. Der private Konsum (2018: 1,8%) wird wie in den Vorjahren wesentlich zum Wachstum beitragen. Darauf deutet auch der auf hohem Niveau verweilende Konsumklimaindex der GfK hin. Er liegt aktuell bei 10,8 Punkten. Bei den derzeit stark wachsenden Bauinvestitionen wird das Wachstum 2018 wohl etwas geringer ausfallen als im Vorjahr (2018: 2,6%). Die Ausrüstungsinvestitionen (2018: 5,1%) und die Exporte (2018: 4,5%) dürften deutlich an Fahrt zunehmen.

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 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 einer zunehmenden 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. Das Airports Council International (ACI) geht für 2018 von einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate des weltweiten Passagieraufkommens von 6,5% aus. Der Asien-Pazifik-Markt liefert dabei gefolgt vom europäischen Markt den größten Wachstumsbeitrag. Die jährliche durchschnittliche Wachstumsrate für Luftfracht beträgt für den gleichen Zeitraum weltweit 7,6%. Für die Flugbewegungen wird ein jährliches Wachstum von 2,3% prognostiziert. Hier werden ebenfalls die Regionen Europa und Asien/Pazifik den Großteil des Wachstums ausmachen.

Der deutsche Flughafenverband ADV blickt ebenfalls optimistisch in die Zukunft. Mit einem erwarteten Passagierwachstum von 4,2%, einem Anstieg der Flugbewegungen um 1,0% und einer Zunahme der beförderten Fracht um 5,1% bahnt sich erneut ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2018 für die deutschen Verkehrsflughäfen an.

Prognostizierter Geschäftsverlauf

Die Geschäftsführung des Flughafens München blickt mit positiven Erwartungen auf das Verkehrsaufkommen 2018. So soll die Anzahl der Passagiere um circa 3% zulegen und damit auf rund 46 Millionen ansteigen. Die Flugbewegungen werden in etwa auf dem Niveau des Jahres 2017 erwartet.

Es wird davon ausgegangen, dass die durch die Insolvenzen von Air Berlin und Niki wegfallenden Flugverbindungen im Jahr 2018 weitgehend durch andere Airlines kompensiert werden können. Die Geschäftsführung rechnet daher mit einer neutralen Entwicklung der Verkehrszahlen, da die Kundennachfrage weiter besteht und von anderen Airlines größtenteils abgedeckt wird. Bis 2019 wird davon ausgegangen, dass die negativen Effekte aus den Insolvenzen von Air Berlin und Niki im Wesentlichen überkompensiert sind, sodass dies die mittelfristige Entwicklung des Flughafens München nicht beeinträchtigt.

Grund für das Passagierwachstum sind neben der Anmeldung neuer Verbindungen insbesondere ein anhaltendes Wachstum der Umsteiger sowie eine ansteigende Sitzplatzauslastung. Den überwiegenden Teil des Wachstums trägt die Lufthansa-Gruppe bei – unter anderem mit der Neustationierung von mehreren Großraumflugzeugen des Typs Airbus A380 sowie mit der Aufstockung der noch jungen Eurowings-Flotte.

Neben der prognostizierten positiven Verkehrsentwicklung wird die zum 1. Januar 2018 erfolgte Erhöhung der Luftverkehrsentgelte um 2,6% gemäß Entgeltrahmenvereinbarung zu einem Anstieg der Aviation-Umsatzerlöse führen.

Aufgrund der Air-Berlin-Insolvenz wird damit gerechnet, dass die Erlöse aus Abfertigungsdienstleistungen zurückgehen, da derzeit davon ausgegangen wird, dass die Fluggesellschaften, die das Air-Berlin-Geschäft übernehmen, ihre Abfertigungsleistungen mit konzernfremden Dienstleistern abwickeln werden.

Die prognostizierte Passagierzunahme für 2018 wird sich in der Regel auch positiv auf die Non-Aviation-Umsatzerlöse auswirken.

Im Einzelhandel erwartet der Flughafen München, abgesehen von einem verkehrsbedingten Umsatzwachstum, zusätzlich positive Effekte aufgrund von Konzeptänderungen, Umbaumaßnahmen und Neueröffnungen. Daher wird hier eine deutlich positive Entwicklung prognostiziert.

Die Erlöse aus Gastronomie und Hotel werden leicht über dem Niveau von 2017 prognostiziert. Eine reduzierte Großkundennachfrage im Hotel und Rückgänge aufgrund von Umbauten können durch gestiegene Umsätze infolge des Passagierwachstums kompensiert werden.

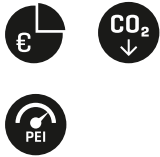
Bei den Umsätzen aus Vermietung und Verpachtung wird davon ausgegangen, dass die wegfallenden Erlöse infolge der Air-Berlin-Insolvenz durch positive Effekte aus dem Passagierwachstum und der Vermietung bisher leerstehender Räumlichkeiten annähernd kompensiert werden können.

Das Passagierwachstum im Jahr 2018 ergibt sich teilweise durch höhere Umsteigerzahlen und ein wachsendes Low-Cost-Segment. Von beiden Effekten partizipiert der Parkbereich nur in geringem Umfang. Daher ist das Wachstum in diesem Bereich eher verhalten.

Die Umsätze aus Werbung steigen. Dem anhaltend schwierigen Marktumfeld im Terminal 1 wird durch die Realisierung von Zusatzerlösen mittels neuer digitaler Werbeflächen sowie höherer Sponsoringeinnahmen entgegengewirkt. Im Terminal 2 verläuft die Entwicklung positiver.

Auch die übrigen Umsätze entwickeln sich positiv. Zu erwähnen sind hier steigende Consultingumsätze und die Ausweitung von Lounge-Aktivitäten im Terminal 1.

Insgesamt erwartet der Flughafen München einen moderaten Anstieg der Umsätze von circa 2%.



Der Trend zu steigenden Materialaufwendungen aufgrund des zunehmenden Sanierungs-, Umbau- und Optimierungsbedarfs bei den Bestandsimmobilien wird sich im Geschäftsjahr 2018 weiter fortsetzen. Ebenso treibt der Flughafen München seine Projekte zur Immobilienentwicklung voran. Bedingt durch das Verkehrswachstum wird im Non-Aviation-Bereich der Materialaufwand analog zu den Umsatzerlösen steigen. Dagegen werden sich die Aufwendungen für Subunternehmer für Abfertigungsdienstleistungen am Standort Berlin-Tegel, bedingt durch die Insolvenz von Air Berlin, deutlich reduzieren.

Weiterhin rechnet die Geschäftsführung mit einem leichten Anstieg des Personalaufwands infolge von Tarifsteigerungen. Der Mitarbeiterbestand bleibt im Wesentlichen auf dem Niveau von 2017.

Die sonstigen Aufwendungen werden 2018 unter anderem wegen höherer Prüfungs-, Beratungs- und Projektleistungen sowie erhöhter Aufwendungen für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit steigen. Diverse weitere Maßnahmen beziehungsweise Unwägbarkeiten, auch aus dem Wegfall des Air-Berlin-Geschäfts, werden erwartet.

Im Gegensatz dazu wird damit gerechnet, dass sich die Abschreibungen 2018 vermindern und sich daraus ein ergebnisverbessernder Effekt ergibt. Dies ist dadurch begründet, dass eine Reihe von Sachanlagen nach 25-jähriger Nutzungsdauer erstmals ganzjährig aus der Abschreibung entfallen.

Beim Finanzergebnis wird per saldo eine Verschlechterung erwartet. Zum einen werden sich die Zinsaufwendungen für das Gesellschafterdarlehen erhöhen, da die Geschäftsführung mit einem Anstieg des zugrunde liegenden Basiszinssatzes infolge wieder allgemein steigender Marktzinsen rechnet. Zum anderen geht der Flughafen München davon aus, dass das sonstige Finanzergebnis [Gewinne/Verluste aus Finanzinstrumenten] sinkt. Im Gegensatz dazu erwartet der Flughafen München eine Reduzierung der Zinsaufwendungen aufgrund der Bewertung der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften.

Die Geschäftsführung erwartet insgesamt für den Konzern eine Veränderung des EBT zwischen -4,0 und -10,0%. Abb. 25

Prognostizierte finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Abb. 25

	2017	2018		
	Ist	Prognose		
		von	bis	
		%	%	
EBT in TEUR	229.240	Rückgang	-4,0	-10,0
CO ₂ -Einsparungen in Tonnen	14.367	Anstieg	22,1	27,1
Passagiererlebnisindex	78,53	Anstieg	0,0	0,5

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 den Energiebedarf vor allem bei Beleuchtung, Raumlufttechnik, im IT-Bereich sowie im Gebäude- und Anlagenbestand verringern.

Der Flughafen München wird 2018 durch die Stärkung und den Ausbau des Passenger Experience Managements die kontinuierlichen Verbesserungsmaßnahmen in puncto Passagierzufriedenheit weiter intensivieren. So ist beispielsweise geplant, das Serviceschulungskonzept zu überarbeiten und die Service- und Hospitality-Trainings weiter zu verstärken. Um die Zufriedenheit der Passagiere zu erhöhen, wird 2018 die Modernisierung der Toiletten im nicht-öffentlichen Bereich aller Module des Terminals 1 sowie die Toilettensanierung im Terminal 2 abgeschlossen werden. Ein neues Liningsystem mit integrierter automatischer Bordkartenkontrolle soll zu einem für Passagiere komfortableren Anstellvorgang, einer besseren Flächenausnutzung sowie einer gesamten Prozessverbesserung führen.

Hinsichtlich der Vermögens- und Finanzlage erwartet die Geschäftsführung trotz der geplanten hohen Mittelabflüsse für Investitionen in Großprojekte zum Ausbau des Flughafens einen positiven Free Cashflow für 2018 – wenn auch in der absoluten Höhe gegenüber 2017 abnehmend. Beispiele für geplante Großprojekte sind der Neubau eines Bürogebäudes und das Bodenmanagement in der AirSite West, die Teilerneuerung des Fernwärmenetzes, die Infrastruktur-Neuordnung im südlichen Bebauungsband und der S-Bahn-Tunnel für den Erdinger Ringschluss.

Auf der Aktivseite der Konzernbilanz werden die geplanten Investitionen die laufenden Abschreibungen übersteigen und zu einem Anstieg der langfristigen Vermögenswerte führen. Durch die für 2018 unterstellte weitgehende Thesaurierung des Ergebnisses steigt auf der Passivseite das Eigenkapital. Die Schulden sollen durch weitere Tilgungsleistungen bei den Darlehen reduziert werden. Eine gegenläufige Entwicklung und somit eine Erhöhung der Schulden ergibt sich aufgrund einer erhöhten Investitionstätigkeit.

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.

Die allgemeinen Grundsätze des Risikomanagements im Konzern sowie die Aufgaben und Verantwortlichkeiten der im Risikomanagement beteiligten Funktionsträger regelt die Risikomanagementrichtlinie. Diese ist auf das internationale anerkannte Rahmenmodell »COSO ERM« [Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission – Enterprise Risk Management] ausgerichtet.

Als zusätzliche unterstützende Steuerungs-, Kontroll- und Überwachungsinstanz innerhalb des Risikomanagementsystems dient der Risikomanagementausschuss. 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, Konzernsicherheit, 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 bei der Risikoidentifikation, -beurteilung und -steuerung. Der Risikomanagementausschuss tagt vierteljährlich und beschließt den Risikobericht, der anschließend der Geschäftsführung und den Gesellschaftern vorgelegt wird.

Der Risikomanagementprozess umfasst die nachfolgenden Schritte. Zur Unterstützung dieses Prozesses 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 erfolgt die Koordination, Verwaltung, Dokumentation und Weitergabe aller risikorelevanten Informationen durch den jeweiligen Risikobetreuer. Der Risikomanager prüft die Risikomeldungen der Bereiche auf Plausibilität und Einhaltung der konzernweiten Standards zur Risikobewertung. Er 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 Verantwortung, 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/-häufigkeit in einer zweidimensionalen Risikomatrix dargestellt. Die Schadenshöhe beschreibt, mit welchem Ergebniseffekt bei Eintritt des Schadensereignisses zu rechnen ist. Die

Eintrittswahrscheinlichkeit gibt an, wie sicher das Schadensereignis erwartungsgemäß eintreten wird. Bei im Zeitverlauf wiederkehrenden Ereignissen wird mit der Eintrittshäufigkeit gearbeitet. Zunächst erfolgt die Bewertung ohne Berücksichtigung von Maßnahmen zur Risikobegrenzung (Brutto-Risiken, siehe Abschnitt »Risiken«). Anschließend werden die Risiken nach Einleitung beziehungsweise Umsetzung von risikomindernden Maßnahmen bewertet (Netto-Risiken, siehe Abschnitt »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 jeweils 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 2017 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 2017 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.

2017 nahmen im Rahmen des Leadership-Excellence-Programms 61 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 497 Personen geschult. Die Teilnahme an Compliance-Schulungen wird dokumentiert.

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.

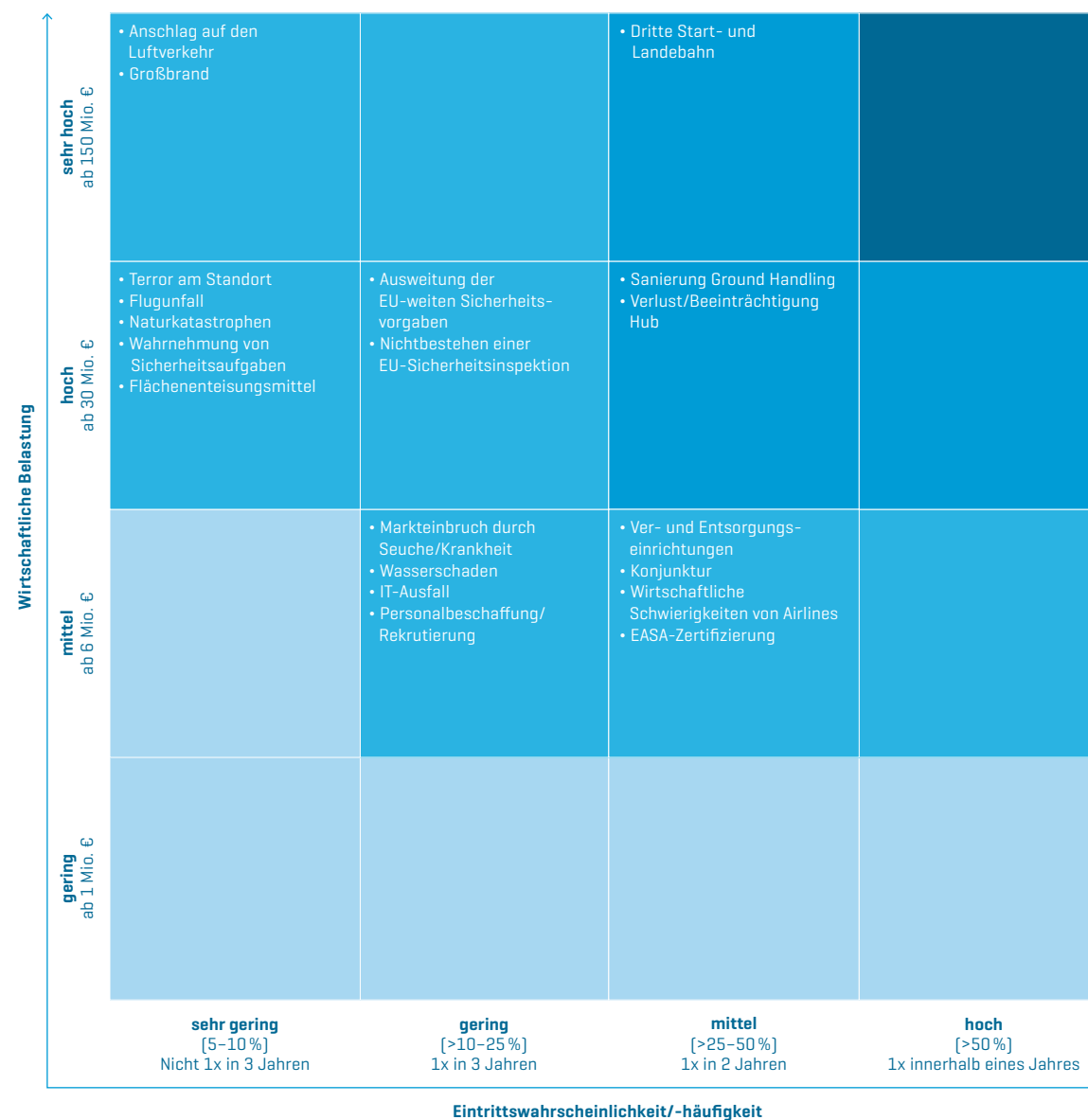
Risiken

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 (Übersicht Brutto-Risiken) und nach Berücksichtigung geeigneter Gegenmaßnahmen (Übersicht Netto-Risiken) dargestellt.

Die Risikobetrachtung bezieht sich auf die wirtschaftliche Belastung im angegebenen Betrachtungszeitraum. Zum 31. Dezember 2017 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. Neben Personen- und Sachschäden wäre als Folge zumindest kurzfristig mit einem Rückgang von Flugbewegungen und Passagieren zu rechnen.	Zur Abwendung eines terroristischen Anschlags ergreift die Konzernsicherheit strategische, operative sowie technische/organisatorische Maßnahmen: Vorhaltung ausreichender und gut ausgebildeter Personalressourcen, 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.	Zur Abwendung eines terroristischen Anschlags ergreift die Konzernsicherheit strategische, operative sowie technische/organisatorische Maßnahmen: Vorhaltung ausreichender und gut ausgebildeter Personalressourcen, 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 betreibt der Flughafen München alle notwendigen Maßnahmen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes sowie eine eigene Flughafenfeuerwehr. Das Risiko Großbrand ist zusätzlich durch eine Feuerversicherung (Sach- und Betriebsunterbrechungsversicherung) sowie eine Betriebshaftpflichtversicherung (Haftpflichtansprüche Dritter) minimiert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.
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 Flughafenfeuerwehr, einen medizinischen Dienst und ein Seelsorgeteam. Das Risiko Flugunfall ist durch Haftpflicht- und Kaskoversicherungen minimiert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.

Marktrisiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Verlust/Beeinträchtigung Hub	Ändert die Deutsche Lufthansa ihre Strategie, den Flughafen als Hub zu betreiben, 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. Aufgrund der großen Nachfrage nach dem innerdeutschen und touristischen Verkehr kann damit gerechnet werden, dass Konkurrenten entstehende Lücken innerhalb kürzester Zeit füllen. Durch kontinuierliche Marktbeobachtung und Nähe zu Entscheidungsträgern von Airlines soll zeitnah auf aktuelle Entwicklungen reagiert werden.

Marktrisiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
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. Der Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (EU) könnte zu negativen wirtschaftlichen Auswirkungen führen und bleibt zu beobachten.	Die Reduzierung der Ausgaben mittels Kostenmonitoring, gegebenenfalls sozial verträglicher Personalabbau sowie eine kurzfristige Kürzung des Investitionsbudgets in nicht kritischen Bereichen sollen die Folgen von Konjunkturreinbrüchen mindern. Zur Sicherung der Zahlungsfähigkeit bestehen revolvingende 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. Das Zertifizierungsverfahren wurde am 6. Dezember 2017 mit der formellen Übergabe des EASA-Zeugnisses erfolgreich abgeschlossen. Damit ist auch die Betriebsgenehmigung des Verkehrsflughafens München ab Januar 2018 weiter sichergestellt. Ab 1. Januar 2018 wird dieses Risiko daher aus der Risikoberichterstattung entfallen.	
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. Im Bereich Cyber-Kriminalität ist ein zunehmendes, abstraktes Gefahrenpotenzial vorhanden, das einer stetigen Beobachtung und Einschätzung bedarf.	Die unternehmenskritischen IT-Systeme sind grundsätzlich redundant und an räumlich getrennten Standorten untergebracht. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert. Zur Abwendung einer Cybercrime-Attacke am Flughafen München besteht seit 2004 ein zentrales Informationssicherheitsmanagement, das strategische, technische und organisatorische Maßnahmen zur Abwehr von Cyber-Attacken vorgibt und kontrolliert. Das Risiko ist zusätzlich durch eine Versicherung minimiert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.
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. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.
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.
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. Nach bestandener Inspektion Ende 2016 sowie anforderungsgerechter Prozessoptimierung und Mitarbeiterqualifikation wird die Eintrittswahrscheinlichkeit für das Netto-Risiko als sehr gering bewertet.
Ver- und Entsorgungseinrichtungen	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. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.
Sanierung Ground Handling	Der Erfolg der Sanierung des ehemaligen Geschäftsbereichs Ground Handling könnte durch folgende ungewisse Ereignisse und Umstände gefährdet werden: nachhaltige Verkehrsrückgänge bei Bestandskunden, Abfertigungsverluste aufgrund der Abgabe von Teilflotten an Luftverkehrsgesellschaften, die nicht zum Kundenportfolio gehören, aggressive Preispolitik der Wettbewerber und zunehmender Preisverfall am Flughafen München.	In den Verhandlungen zur Verlängerung des Langfristvertrags mit einem wichtigen Kunden der AeroGround wurde Ende 2016 ein neuer Vertrag abgeschlossen. Dadurch konnten einhergehende Sanierungsstarifverträge verlängert werden. Ständige Kontrolle und Reporting des Sanierungsfortschritts beziehungsweise -pfads. Im Fall eines Abfertigungsverlusts werden Kapazitäten und damit einhergehende Kosten abgebaut.
Personalbeschaffung/ Rekrutierung	Die Personalbeschaffung gestaltet sich in den unterschiedlichen Berufsgruppen zunehmend schwierig. Ursachen hierfür sind unter anderem der angespannte Arbeitsmarkt in der Region, die hohen Kosten für Wohnraum, das steigende Alter der Belegschaft sowie die hohe Fluktuation im Bereich der Bodenverkehrsdienstleistungen.	Zur Gegensteuerung wurde eine Arbeitsgruppe installiert. Diese hat das Ziel, ein konzernweit abgestimmtes Vorgehen sowie zielgruppenspezifische HR-Marketing- und -Beschaffungskonzepte zu entwickeln. Weitere Maßnahmen sind die Intensivierung der Ausbildungsaktivitäten, die Forcierung des Hochschulmarketings sowie die Präsenz auf Messen und Jobbörsen. Zudem wurden Projekte initiiert, um bezahlbaren Wohnraum für Konzernbeschäftigte zu schaffen. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.

Zusätzlich zu den in der Risikomatrix dargestellten Risiken bestand im Vorjahr das Risiko von Qualitätsverlusten bei den Personal- und Warenkontrollen sowie bei der Alarmverfolgung aufgrund personeller Engpässe (Fehlstunden CAP). Durch einen erfolgreichen Personalaufbau sowie durch den Einsatz einer renommierten Sicherheitsfirma als Subunternehmer ist dieses Risiko zum 31. Dezember 2017 unter die Risikotoleranzgrenze gefallen.

Die FMG ist wie im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit üblich mit unterschiedlichen Rechtsstreitigkeiten konfrontiert. Diese können insbesondere zur Zahlung von Schadensersatz oder im Rahmen von Bauprojekten zu Änderungen der Leistungsvergütung führen. Ferner können weitere Rechtsstreitigkeiten eingeleitet oder bestehende Rechtsstreitigkeiten ausgeweitet werden. Neben den Sachverhalten, für die bereits bilanzielle Vorsorge getroffen wurde, erwartet die FMG aus weiteren bekannten Fällen zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Für die nachfolgend aufgeführten Brutto-Finanzrisiken lag zum 31. Dezember 2017 die erwartete wirtschaftliche Belastung unter der Meldegrenze. Sie gingen daher nicht in die Risikoberichterstattung ein.

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 Wertehaltigkeit hin zu überprüfen und gegebenenfalls abzuschreiben. Ohne Kapazitätserweiterung durch den Bau der dritten Start- und Landebahn könnte es zu einem signifikanten Unternehmenswertverlust kommen. Das Ausbauprojekt wird weiter zu erörtern und das weitere Vorgehen zu entscheiden sein.	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.
Flächenenteisungsmittel	Es wird vermutet, dass die Formiate des gegenwärtig verwendeten Flächenenteisungsmittels die Oxidation von Flugzeugbremsen beschleunigen. Im internationalen Normierungsgremium SAE (Society of Automobile Engineers) wird über ein Verbot von Formiateisungsmitteln diskutiert. Als Alternative gibt es derzeit am Markt nur Enteisungsmittel auf Glykolbasis, deren Einsatz am Flughafen München vom Umweltministerium nicht zugelassen ist. Im Falle eines Verbots müssten zur Einhaltung der wasserrechtlichen Auflagen erhebliche Investitionen in die Abwassersysteme vorgenommen werden.	Die deutschen Verkehrsflughäfen gehen gemeinsam in den Verbänden ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) und BDL (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft) gegen das Verbot von Formiateisungsmitteln vor. Über das ACI (Airports Council International) Europe soll weiterhin Einfluss auf das SAE genommen werden. In Gesprächen mit der bayerischen Wasserwirtschaftsbehörde, dem ACI Europe und der zuständigen SAE-Arbeitsgruppe wurde dargestellt, dass möglichst wenig Enteisungsmittel eingesetzt wird, um die Umweltauswirkungen gering zu halten. Hersteller der Enteisungsmittel sollen zukünftig zur Problemlösung eingebunden werden.

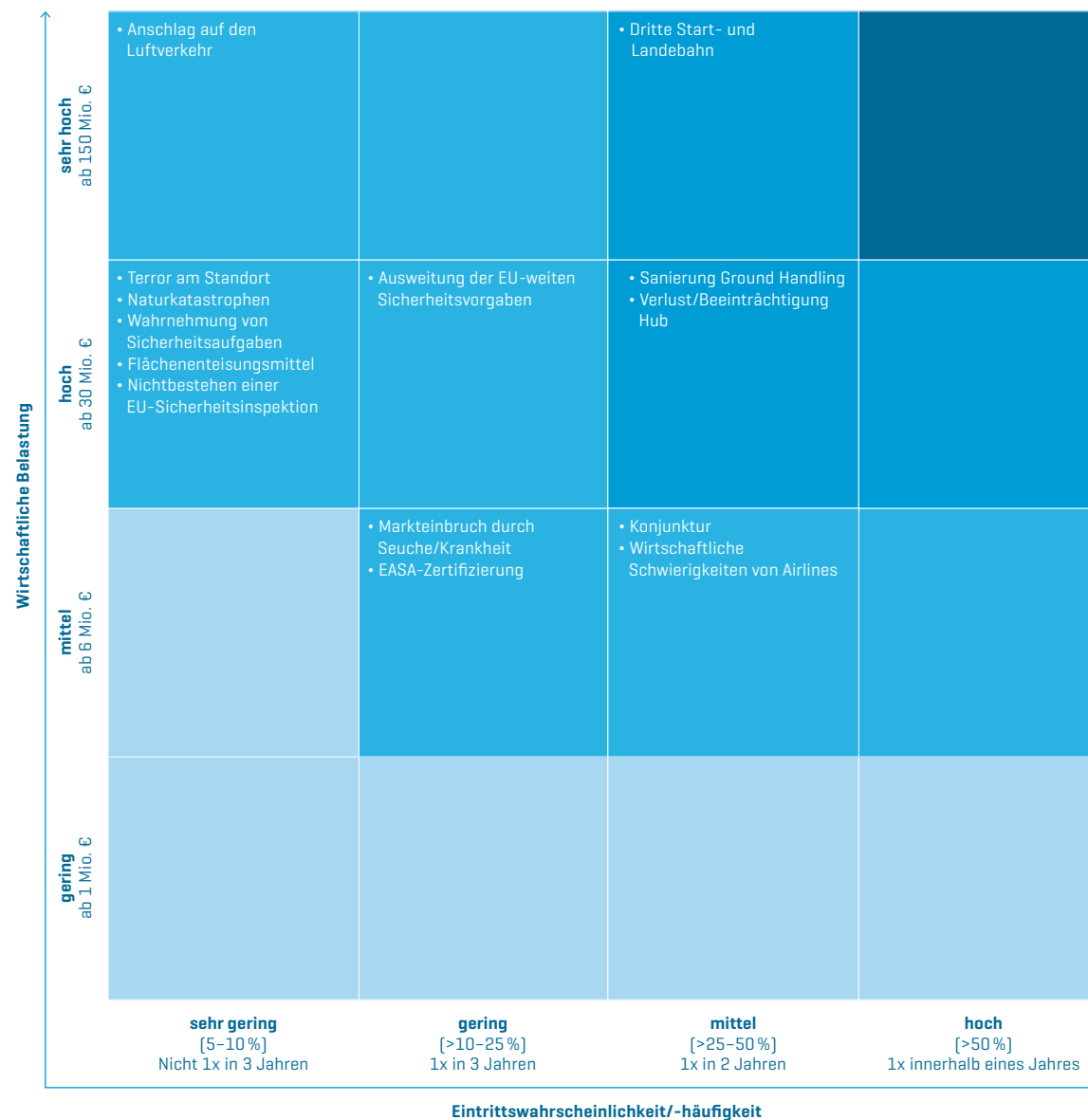
Finanzrisiken

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 Zinspayerswaps.

Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen verbleiben folgende Netto-Risiken: Abb. 27

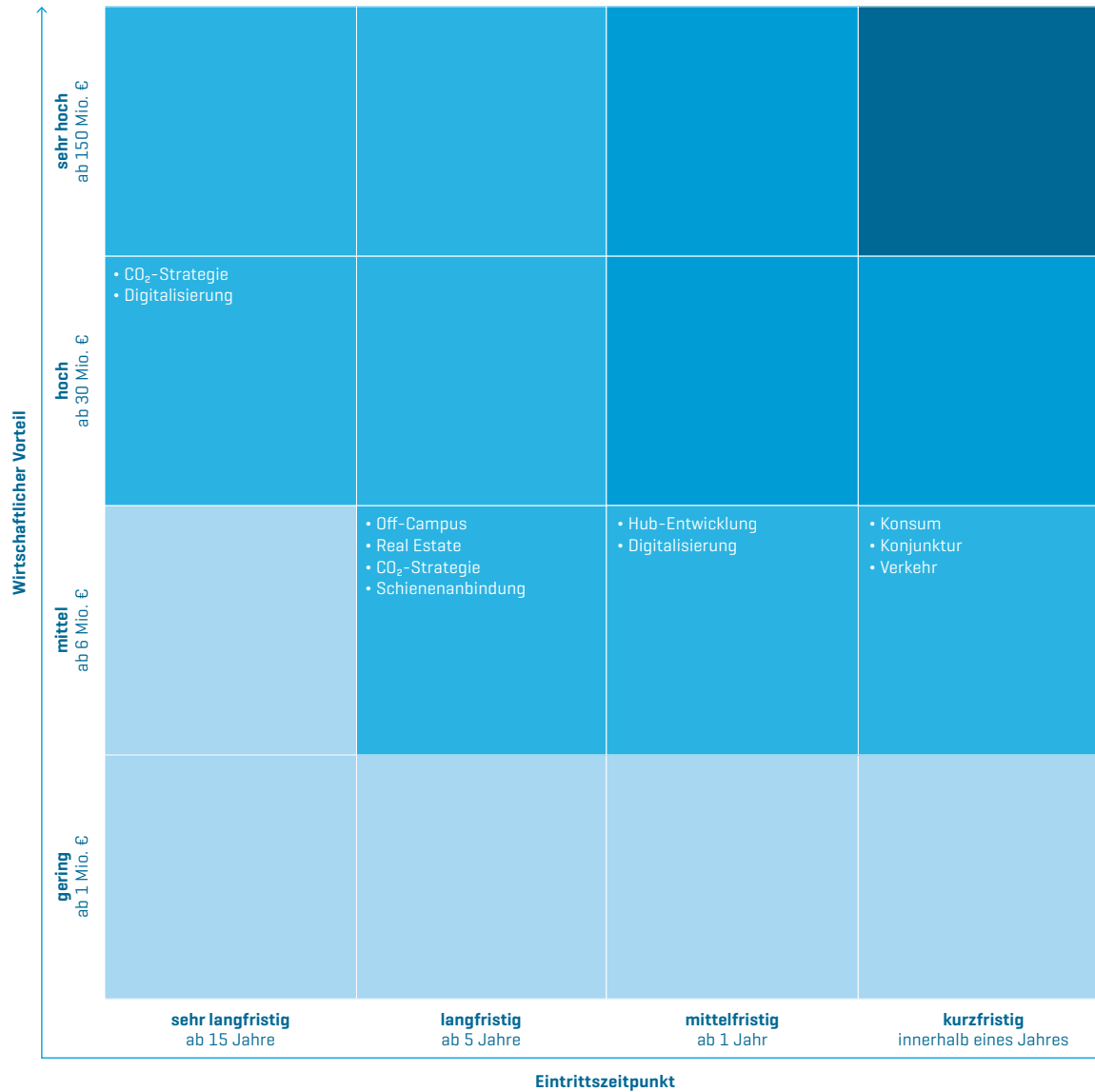
Übersicht Netto-Risiken

Abb. 27



Übersicht Chancen

Abb. 28



Chancen

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

Im Folgenden werden Entwicklungen und Ereignisse aufgezeigt, die zu einer positiven Abweichung von der Planung führen könnten. Die Darstellung orientiert sich am Risikobericht, mit dem Unterschied, dass die horizontale Achse den Eintrittszeitpunkt – also den Erwartungshorizont zum Eintrittszeitpunkt von Chancen – und nicht die Eintrittshäufigkeiten darstellt. Bei im Zeitverlauf gleichbleibendem Einfluss erfolgt keine Mehrfachnennung. Im Falle eines veränderten wirtschaftlichen Vorteils werden Mehrfachnennungen vorgenommen. Der wirtschaftliche Vorteil tritt kurz-, mittel-, lang- oder sehr langfristig ein und wird periodisch betrachtet. Abb. 28/29

Chancen

Abb. 29

Chancen	Beschreibung und Analyse
Konsum	Die Bewältigung 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 aufgrund einer weiteren Verbesserung ihrer Marktposition den Ausbau des Drehkreuzes am Standort Flughafen München verstärken, was zu einer Passagierentwicklung über Plan führen würde.
Digitalisierung	Die FMG verfolgt die Strategie, das Geschäftsmodell des Flughafens besser an den Strukturwandel infolge der Digitalisierung anzupassen. Aus dieser Strategie könnten mittel- bis sehr langfristig Wachstumseffekte entstehen, die in der bisherigen Planung nicht vollständig berücksichtigt sind.
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 und gegebenenfalls anderen Geschäftsfeldern führen würde.
CO ₂ -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.
Schiienenanbindung	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.

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.