

Finanzbericht

- 2** — Konzernlagebericht
- 2** — Grundlagen des Konzerns
- 8** — Wirtschaftsbericht
- 19** — Nachtragsbericht
- 20** — Ausblick, Risiken- und Chancenbericht
- 33** — Konzernabschluss
- 33** — Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung
- 34** — Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 35** — Konzernbilanz
- 37** — Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- 38** — Konzern-Kapitalflussrechnung
- 39** — Konzernanhang
- 94** — Organe der Gesellschaft
- 96** — Bericht des Aufsichtsrats
- 97** — Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Konzernlagebericht

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell des Konzerns

Grundlagen

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

Der Flughafen München ist in den Geschäftsfeldern Aviation, Commercial Activities, 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.

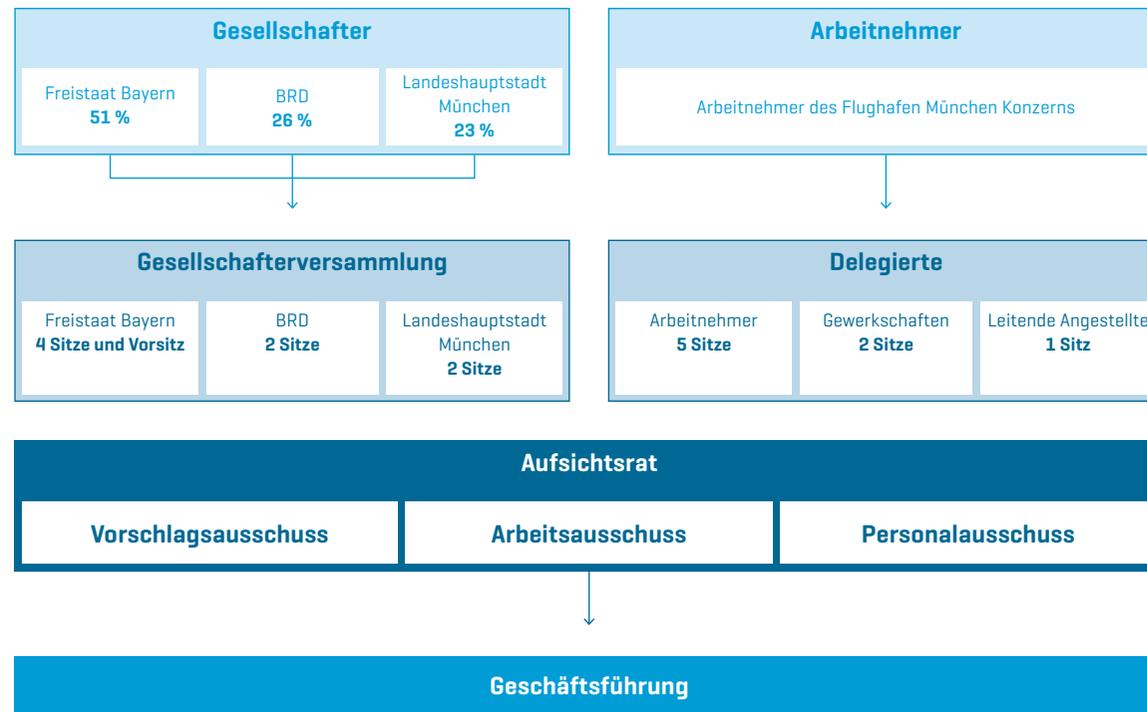
Grundzüge der Leitung und Kontrolle Abb. 1

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 unter anderem 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

Im Sinne einer gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern legen Aufsichtsrat und Geschäftsführung der Muttergesellschaft FMG Zielgrößen und Fristen für den Frauenanteil in Aufsichtsrat, Geschäftsführung sowie den ersten beiden Leitungsebenen fest.

Für den Frauenanteil im Aufsichtsrat wurde als Zielgröße bis zum 30. Juni 2020 ein Anteil von 31 % festgelegt.

Der Anteil der Frauen in der Geschäftsführung von aktuell 33 % soll bis zum 30. Juni 2020 beibehalten werden.

Die Geschäftsführung der FMG hat für die erste Leitungsebene eine Zielgröße für einen Anteil an Frauen zum 30. Juni 2020 auf 19 % festgesetzt. Für die Leitungsebene zwei wird die Zielgröße von 29 % beibehalten.

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 Verträge der Geschäftsführer (mit Ausnahme der Vergütung), Generalbevollmächtigten und Prokuristen Zustimmung zu der Festlegung und Änderung der Vergütungsregeln im außertariflichen Bereich des Konzerns, zu der Einstellung oder Änderung der Gehaltsstufe bestimmter Angestellter ab einer festgelegten Gehaltsstufe beziehungsweise Vergütungshöhe sowie zu Zusagen auf betriebliche Vorsorgeleistungen, unter anderem der betrieblichen Altersversorgung

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 in der Abbildung dargestellten Geschäftsfelder umfassen die Geschäfts- und Servicebereiche der FMG und die in die Geschäftsfelder eingebundenen Konzerngesellschaften. Die Geschäftsfelder werden in den nachfolgenden Kapiteln erläutert. Abb. 3

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2018 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Struktur ergeben. Wesentliche Anteilserhöhungen oder -reduzierungen haben nicht stattgefunden. Eine detaillierte Übersicht der Anteilsverhältnisse ist im Konzernanhang dargestellt.

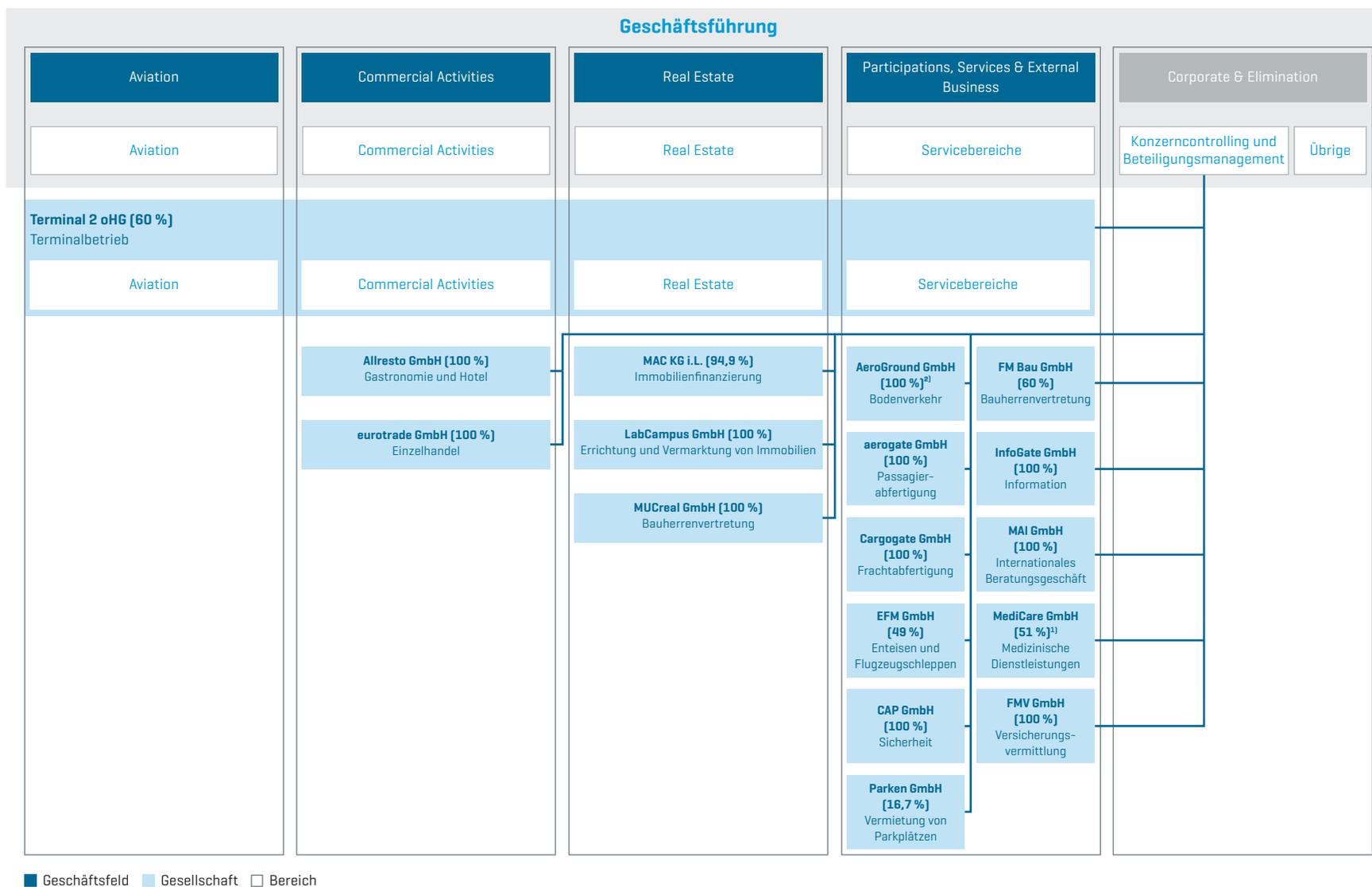
Am 20. Februar 2018 wurde die LabCampus GmbH (im Folgenden LabCampus) als hundertprozentiges Tochterunternehmen der FMG gegründet. Gegenstand des Unternehmens ist die Errichtung, die Vermarktung und der Betrieb von Gebäuden und Infrastruktur auf dem Areal des LabCampus.

Die Flughafen München Realisierungsgesellschaft mbH (im Folgenden MUCreal) wurde am 17. Juli 2018 als hundertprozentiges Tochterunternehmen der FMG gegründet. Gegenstand des Unternehmens ist die Geschäftsbesorgung für die Planung und Realisierung von Infrastruktur- und Ausbauprojekten sowie die Errichtung von Gebäuden in Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens München.

Insgesamt gehören dem Konzern 14 vollkonsolidierte Unternehmen, ein assoziiertes Unternehmen und vier nicht-konsolidierte Unternehmen an. Diese werden durch das Konzerncontrolling und Teilnehmungsmanagement 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 beteiligt.

²⁾ Die AeroGround Flughafen München GmbH ist mit 100 % an der AeroGround Berlin GmbH beteiligt.

[Stand 31. Dezember 2018]



Geschäftsfelder

Geschäftsfelder

- Infrastruktur 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 (Maximum Take-off Mass – 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 (Person with reduced mobility – 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 zum Jahr 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 eine Vielzahl an Anfragen von Fluggesellschaften nicht befriedigt werden kann. Dieser Umstand wird erneut 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 Homebase-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 für Wohnen, Bau und Verkehr als zuständige Behörde bewilligt.

Mit den in den vergangenen Jahren vorgenommenen Verbesserungen und Erweiterungen an den Terminals, insbesondere durch den Bau des Satellitengebäudes am Terminal 2 und die Erweiterungen an den Personenkontrollen, wurde die Effizienz der Abwicklung weiter gesteigert.

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 Flugziele, 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 Kombination aus einem dichten Netz an innerdeutschen wie innereuropäischen Zubringern und einer starken lokalen Nachfrage ermöglicht es, ein attraktives Portfolio an Langstreckenflügen ab München anzubieten. Aufgrund der touristischen Attraktivität des Standorts sowie des wachsenden Einzugsgebiets mit einer wohlhabenden Bevölkerung wird der Flughafen München zunehmend für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen interessant. Dies zeigt sich unter anderem darin, dass immer mehr Low-Cost-Fluggesellschaften versuchen, sich in München zu etablieren.

Gehemmt werden die für den Flughafen München erfreulichen Wachstumsszenarien durch den Engpass im Bahnsystem. Zudem bremsen weiterhin fehlende Verkehrsrechte beziehungsweise noch laufende Verkehrsrechtsverhandlungen die

Verkehrsentwicklung, beispielsweise nach Afrika (Äthiopien) oder nach China. Mit dem Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (Brexit) können sich ebenfalls Auswirkungen auf den Luftverkehrsmarkt und die Einreisebestimmungen ergeben. Ein zusätzliches Hemmnis für das marktgerechte Wachstum stellt nach wie vor die deutsche Luftverkehrsteuer dar.

Auch das Frachtgeschäft ist stark von der Entwicklung des Passagierverkehrs und den Kapazitäten des Start- und Landebahnsystems abhängig. Denn der größte Teil der Luftfracht am Standort – über 80 % – wird als Beiladefracht auf normalen Langstreckenflügen 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 Entwicklung, Vermarktung und Verwaltung 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 unterhält rund 21.000 Quadratmeter gastronomische Flächen und etwa 25.600 Quadratmeter Einzelhandels- und Serviceflächen. Veränderungen zum Vorjahr ergaben sich aufgrund von Schließungen und Neueröffnungen einzelner Einheiten sowie Umbauten bestehender Einheiten. Auf rund 63 % der Gesamtfläche betreiben Tochtergesellschaften der FMG eigene Einzelhandels- oder Gastronomiebetriebe.

Auch das 5-Sterne-Hotel im Zentralbereich des Flughafens München zählt zum Verantwortungsbereich von Commercial Activities. Es verfügt über 551 Zimmer und 30 Tagungsräume.

Das Geschäftsfeld entwickelt und vermarktet auch nachfrageorientierte Parkraumkapazitäten. Derzeit stehen rund 36.000 Stellplätze zur Verfügung, davon rund 27.000 in Parkhäusern und -garagen sowie rund 9.000 Stellplätze auf befestigten und unbefestigten Parkplätzen.

Commercial Activities vermarktet ebenfalls die Werbeträger und Werbeflächen des Flughafens München. Aufmerksamkeitstarke Werbeflächen mit wenig Streuverlust und individuellen Inszenierungsmöglichkeiten kennzeichnen das Angebot 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 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 hat sich durch die Ergänzung mit der Neufahrner Kurve deutlich verbessert. Mit dem überregionalen Flughafenexpress ist eine direkte Bahnverbindung zwischen dem Flughafen München und Ostbayern (Regensburg und Landshut) entstanden. Durch den Erdinger Ringschluss soll zukünftig die Schienenverkehrsanbindung in Richtung Erding ausgebaut werden.

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.

Die Nachfrage nach Wohnraum in der Flughafenregion wächst stetig an. Daher hat der Flughafen München Strategien zur Unterstützung neuer Mitarbeiter bei der Wohnungssuche entwickelt. Ziel ist es, befristete, möblierte Unterkünfte in erreichbarer Nähe zum Flughafen München zur Verfügung zu stellen.

Geschäftsfeld Participations, Services & External Business

Die übrigen Gesellschaften des Konzerns runden das Geschäft des Flughafens ab. Die wesentlichsten 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, Ticketing-Service sowie Lost & Found mit Gepäckzustellung und Arrival-Service an. Zum Angebot zählen auch Leistungen im Bereich der allgemeinen Luftfahrt sowie Beratungs- und Trainingsleistungen.
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. Cargogate ist seit September 2018 als einziger Luftfrachtabfertiger am Campus zertifiziert nach Pharma Good Distribution Practice (GDP).
MAI	Das Portfolio der Gesellschaft beinhaltet neben klassischen Umzugs- und Inbetriebnahmedienstleistungen auch die Erbringung von Management- und Terminalbetriebsleistungen an Flughäfen in anderen Teilen der Welt.



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, wirtschaftlichen und technischen Betrieb der Flughafeninfrastruktur verantwortlich. Dazu zählen unter anderem die Energie- und Wärme-/Kälteversorgung, die Instandhaltung von Gebäuden und flughafen-spezifischen 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 Abfertigungsdienste] resultieren insgesamt weniger als 5 % vom Außenumsatz des Konzerns. Die wirtschaftliche Entwicklung dieses Geschäftsfelds wird daher nicht ausführlich erläutert. Im Unterschied hierzu wurden die Entwicklungen bei den Abfertigungsdienstleistungen im Konzern in den Passagen zu Aviation aufgenommen.

Steuerungssystem und Wertemanagement

Der Flughafen München misst die Leistung seiner Führungskräfte mithilfe finanzieller und nicht-finanzieller Kennzahlen. Die Bedeutsamsten sind die Kennzahlen zur unternehmerischen Nachhaltigkeit und zur Qualität. Entsprechend decken das Ergebnis vor Steuern [EBT] die ökonomische und die CO₂-Einsparungen die ökologische Perspektive des klassischen Nachhaltigkeitsmanagements ab. Mit dem Passagiererlebnisindex [PEI] bestimmt der Flughafen München 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 FMG jedes Jahr interne und externe Anspruchsgruppen.

Ergebnis vor Steuern [EBT]

Die Ergebnisziele der Führungskräfte werden 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

Mit der Kennzahl CO₂-Einsparungen [in Tonnen] kann nicht nur die direkte Reduzierung von Treibhausgasemissionen gemessen werden, auch Faktoren wie die Schonung von Ressourcen oder der effiziente Einsatz von Energie lassen sich damit berücksichtigen. Der Flughafen München hat sich Ende des Jahres 2016 als neues Klimaziel gesetzt, den Flughafen ab dem Jahr 2030 CO₂-neutral zu betreiben. Mindestens 60 % der Emissionen sollen effektiv eingespart, der verbleibende Rest mit hochwertigen Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden. In die Betrachtung fließen die durch Energiebereitstellung und Kraftstoffverbrauch vom Flughafen München selbst verursachten Emissionen [Scope 1] und die Emissionen aus der zugekauften Energie [Scope 2] 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. Als Zielwert für das Jahr 2019 wird die Gesamtzufriedenheit der abfliegenden und ankommenden Passagiere aus dem PEI herangezogen.

Innovations- und Ideenmanagement

Ziel des Innovationsmanagements des Flughafens München ist es, mit neuen Dienstleistungen und Produkten die Kundenzufriedenheit und das Kundenerlebnis zu steigern. Seit dem Jahr 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 zurückgreifen zu können.

Weiteren wichtigen Input für das Innovationsmanagement liefern die Ideen der eigenen Mitarbeiter. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 2018 über das eigene Open-Innovation- und Ideenmanagementsystem »InnovationPilot« 604 Ideen zu Themenbereichen wie Mitarbeiter, Flächen und Gebäude sowie technische Anlagen und Fahrzeuge eingereicht.

Wirtschaftsbericht

Wirtschaftliches Umfeld

- Wirtschaftlicher Aufschwung setzt sich fort
- Deutsche Luftfahrt wächst – verliert aber im internationalen Vergleich
- Einzelhandel – profitiert von starker Konjunktur
- Gastronomie und Hotelgewerbe – Aufschwung setzt sich fort
- Werbewirtschaft – Rückgang im Bereich Out-of-Home-Werbung
- Parkraumbewirtschaftung – Abhängigkeit von der Kundenstruktur
- Bürovermietungsmarkt in München läuft weiter auf Hochtouren

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

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

Das Wachstum der Weltwirtschaft entsprach im Jahr 2018 im Wesentlichen den Erwartungen, die zum Jahresbeginn prognostiziert wurden. Nach den aktuellen Berechnungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) wird von einer Zunahme des weltweiten realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 3,7%¹⁾ ausgegangen. Die Wachstumsrate der globalen Wirtschaft liegt damit leicht unterhalb des Vorjahresniveaus.

In den Schwellenländern zeigte sich ein im Vergleich zum Vorjahr heterogeneres Bild. In den Rohstoff exportierenden Ländern Russland und Brasilien erholte sich die Wirtschaft weiter von der Krise aus den Jahren 2015 und 2016. Die gestiegenen Öl- und Rohstoffpreise haben dazu geführt, dass die

¹⁾ Internationaler Währungsfonds, World Economic Outlook, Januar 2019

²⁾ Sachverständigenrat der Bundesregierung, Herbstgutachten 2018, November 2018

³⁾ IWF, World Economic Outlook, Januar 2019

russische und brasilianische Wirtschaft im Jahr 2018 um 1,7% beziehungsweise 1,3% gewachsen ist. Darüber hinaus entwickelte sich in der Volksrepublik China die Wirtschaft weiterhin positiv. Die Wachstumsrate für das Jahr 2018 lag bei 6,6%. Dementgegen trugen vor allem Argentinien und die Türkei zu den Sorgen bezüglich der weltweiten Wirtschaftsentwicklung bei. In beiden Ländern hat sich die konjunkturelle Lage im abgelaufenen Jahr deutlich eingetrübt. Die Wirtschaftsleistung ist zwar im Jahr 2018 jeweils mit einer positiven Rate gewachsen, die Währungen werteten aber gegenüber dem US-Dollar stark ab und zeigten hohe Inflationsraten. Darüber hinaus wiesen die Leistungsbilanzen beider Länder ein erhebliches Defizit auf.²⁾

In den Industrienationen setzte sich der Aufschwung der letzten Jahre im Wesentlichen fort. In den Vereinigten Staaten nahm die Konjunktur nochmals an Fahrt auf, während in Japan und Großbritannien die Wachstumsdynamik nachgelassen hat. Grund für die positive Entwicklung in den USA sind weiterhin die starken binnenwirtschaftlichen Kräfte. So entwickelten sich der private Konsum und die Ausrüstungsinvestitionen wie

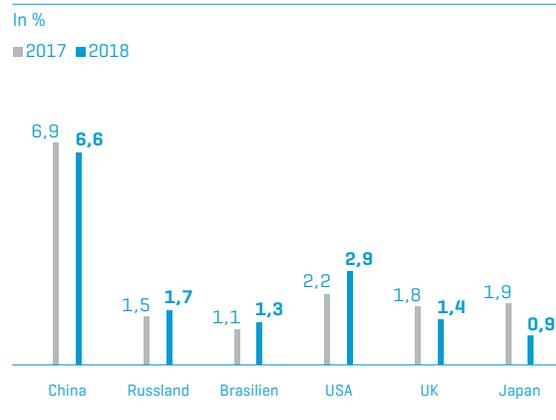
schon im Vorjahr sehr positiv, was zum Teil auch durch fiskalpolitische Maßnahmen (Unternehmenssteuerreform) ange-regt wurde. Die japanische Wirtschaft wuchs im Jahr 2018 weniger stark als noch im Vorjahr. Grund hierfür ist hauptsächlich die schwache Entwicklung bei den Exporten. Großbritannien zeigte mit 1,4% ein recht verhaltenes Wachstum. Das Brexit-Votum im Jahr 2016 hat dazu geführt, dass die Konsumentenpreise aufgrund des Wertverlusts beim britischen Pfund Sterling vergleichsweise stark anstiegen, was zu einer verhaltenen Entwicklung des privaten Konsums führte. Die Inflationsrate lag in Großbritannien 2018 deutlich über dem Inflationsziel von 2%.²⁾ Abb. 7

Der Aufschwung in der Eurozone setzte sich im Jahr 2018 fort, verlor jedoch gegenüber dem Vorjahr an Dynamik. Nach den aktuellen Berechnungen des IWF lag die Wachstumsrate für 2018 bei 1,8%.¹⁾ Das Wachstum ist dabei heterogen auf die Länder der Eurozone verteilt. Frankreich und Italien wiesen vergleichsweise niedrige Wachstumsraten auf, während Spanien immer noch eine deutlich positive Entwicklung zeigte. Abb. 8



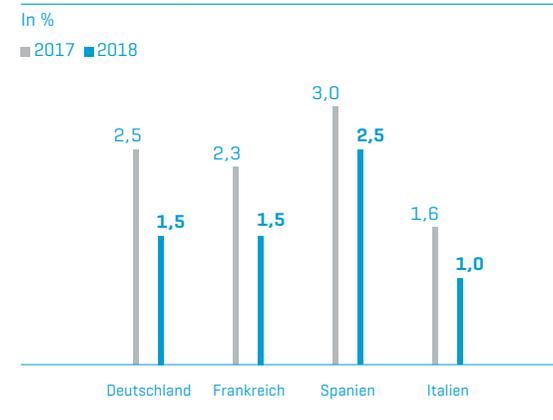
Wirtschaftswachstum ausgewählter Zielländer weltweit

Abb. 7

Wachstum BIP 2017 und 2018³⁾

Wirtschaftswachstum ausgewählter Zielländer europaweit

Abb. 8

Wachstum BIP 2017 und 2018³⁾

Die Arbeitslosenquote ist im Euroraum weiter zurückgegangen und lag damit fast wieder auf Vorkrisenniveau. Die Geldpolitik der Europäischen Zentralbank war im Jahr 2018 weiterhin außergewöhnlich expansiv und stützte so den Aufschwung im Euroraum. Grund für die nachlassende Wachstumsdynamik im Euroraum war die im Vorjahresvergleich weniger positive Entwicklung bei den wichtigsten Wachstumstreibern. So bremste die zunehmende Inflation [hauptsächlich getrieben durch den gestiegenen Rohölpreis] die positive Entwicklung beim privaten Konsum, drohende Handelskonflikte hielten Unternehmen von Investitionen ab und die starke Entwicklung beim Euro sowie die weniger kräftig zunehmende Auslandsnachfrage hemmten das Exportwachstum.⁴⁾

Die Bundesrepublik Deutschland befindet sich in einer Phase der Hochkonjunktur. Der bereits seit neun Jahren anhaltende Aufschwung hat aber im Jahr 2018 deutlich an Dynamik eingebüßt. Das BIP der Bundesrepublik Deutschland ist 2018 mit 1,5 % weniger stark gewachsen als im Vorjahr. Gründe hierfür waren, neben erheblichen produktionsseitigen Problemen in der Automobilindustrie, ungünstigere außenwirtschaftliche Rahmenbedingungen und zunehmende Kapazitätsengpässe.⁴⁾ Tragende Säulen des anhaltenden Aufschwungs waren der immer noch starke private Konsum sowie die überdurchschnittlich hohen Bau- und Ausrüstungsinvestitionen. Demgegenüber haben sich die deutschen Exporte hauptsächlich aufgrund einer geringen Nachfrage aus dem EU-Ausland und der, im Zusammenhang mit der Einführung des neuen Emissionsprüfungsverfahrens »Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure« [WLTP] stehenden, Exportschwäche der Automobilindustrie deutlich verhaltener entwickelt als im Vorjahr. Die positive Entwicklung der Konsumausgaben wird von der günstigen Lage am Arbeitsmarkt [Arbeitslosenquote von 5,2 %] und den steigenden Lohnniveaus getragen. So verzeichnete der private Konsum im Jahr 2018 eine Zuwachsrate von rund 1,1 %.

⁴⁾ Sachverständigenrat der Bundesregierung, Herbstgutachten 2018, November 2018

Bei den Bauinvestitionen, die weiterhin vom niedrigen Zinsniveau getrieben werden, ergab sich im Jahr 2018 eine Wachstumsrate von 3,2 %. Die Ausrüstungsinvestitionen und die Investitionen in sonstige Anlagen legten um 4,1 % beziehungsweise 0,4 % zu. Die deutschen Exporte wuchsen dagegen lediglich mit einer Rate von 2,0 %. Im Vorjahr lag das Exportwachstum noch bei 4,6 %. Die Inflationsrate war im Jahresdurchschnitt 2018 mit 1,9 % wieder deutlich höher als in den Vorjahren.⁵⁾

Im Vorjahr schwankte der Ölpreis [Marke Brent] in einem Intervall zwischen 45 und 67 US-Dollar je Barrel. Anfang Oktober 2018 erreichte er mit knapp 86 US-Dollar ein Dreijahres-Hoch, fiel aber zuletzt im Dezember 2018 auf etwa 52 US-Dollar ab.⁶⁾

Wirtschaftliches Umfeld Luftverkehr (Aviation)

Nach Analysen der International Air Transport Association (IATA) erzielte der weltweite Luftverkehr im Jahr 2018 erneut Rekorde. Insgesamt wurden 4,3 Milliarden Starts im Passagierverkehr (+6,1 %) und ein deutlicher Anstieg bei den verkauften Passagierkilometern (+6,5 %) verzeichnet. Damit lag die Entwicklung jeweils unter dem Wachstum des Vorjahres (+7,3 % beziehungsweise +8,0 %), zeigt jedoch trotzdem einen stabilen Wachstumstrend. Auch die Luftfracht legte um 4,1 % [Frachttonnenkilometer] und damit im Vergleich zum Vorjahr [+9,7 %] schwächer zu.⁷⁾

Die in der **Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)** organisierten Flughäfen erzielten im Jahresdurchschnitt 2018 deutlich positive Wachstumsraten. Das gewerbliche Passagieraufkommen (an/ab) stieg insgesamt um 4,0 %. Die Flugbewegungen legten um 3,9 % zu und der Cargo-Umschlag (Summe aus Luftpost und Fracht ohne Transit) lag mit 1,4 % im Plus. Somit verzeichnete der Flughafen München im Jahr 2018 leicht unterdurchschnittliche Wachstumsraten.⁸⁾ Weitere Erläuterungen hierzu sind im Abschnitt »Geschäftsverlauf Aviation« zu finden.

⁵⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose, Dezember 2018

⁶⁾ Website onvista, Dezember 2018

⁷⁾ IATA, 2018 End-Year Report, Dezember 2018

Die durch die Insolvenz der Air Berlin/Niki-Gruppe hervorgerufenen Angebotsveränderungen haben sich, bezogen auf den Flughafen München, im Jahresverlauf 2018 ausgeglichen. Bis auf die Verbindung nach Düsseldorf wiesen alle ehemaligen innerdeutschen Strecken der Air Berlin ein Verkehrsplus auf. Auch der Kontinentalverkehr lag am Flughafen München im Plus, somit wurde auch in diesem Segment das weggefallene Angebot der Air Berlin schnell kompensiert.

Im weltweiten Vergleich, gemessen nach verkauften Passagierkilometern, lag die Region Asien/Pazifik mit einem Wachstum von 8,5 % im Jahr 2018 an erster Stelle, gefolgt von Europa [+6,4 %] und Lateinamerika [+6,0 %]. Generell lagen die nach wie vor signifikanten Wachstumsraten nach ersten Schätzungen der IATA zum Teil deutlich unter den Entwicklungen des Vorjahres, nur Nordamerika wuchs mit +5,0 % stärker als im Vorjahr [+3,9 %]. Die Prognosen für das Jahr 2019 gehen weiterhin von einem globalen Wachstum aus, jedoch wird sich der Trend nur in den Golfstaaten verstärken sowie in Afrika, das sich nach einem schwachen Jahr 2018 erholen wird. Lateinamerika bleibt vermutlich stabil, Asien, Nordamerika und Europa werden schwächere Wachstumsraten verzeichnen.⁷⁾

Nach Angaben des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) entwickelten sich die deutschen Fluggesellschaften im europäischen Vergleich unterdurchschnittlich. Während die Verkehrsleistung europäischer Airlines [gemessen in verkauften Passagierkilometern] mit einem Plus von 6,6 % mit dem globalen Durchschnitt [+6,5 %] mithalten konnte, erzielten die deutschen Fluggesellschaften ein negatives Ergebnis von -1,0 %. Die Einbußen durch die Insolvenz von der Air Berlin/Niki-Gruppe [Marktanteil 2017: 10 %] konnten deutsche Airlines im Jahr 2018 nicht vollständig kompensieren. Diese übernahmen nur fünf Prozentpunkte des Air Berlin/Niki-Marktanteils. Vier Prozentpunkte verteilten sich auf ausländische Gesellschaften wie easyJet und Ryanair/Laudamotion. Der Rest entfiel auf diverse andere

⁸⁾ ADV, ADV-Aktuell: Verkehrsprognose der ADV für das Jahr 2019

ausländische Airlines. In Summe sieht der BDL die Angebotslücke als geschlossen an.⁹⁾

Im Vergleich zu den Fluggesellschaften verzeichneten die Verkehrsflughäfen in Deutschland laut dem BDL ein positives Ergebnis. Deren Passagierzahlen stiegen um 4,1% an, wobei vor allem der Europa- und Überseeverkehr zu dem Wachstum beitrugen. Der innerdeutsche Verkehr verzeichnete einen geringfügigen Rückgang. Europaweit wuchsen die Passagierzahlen an den Flughäfen um 6,2% und lagen damit leicht über dem weltweiten Durchschnitt von 6,0%.⁹⁾

Die IATA weist zusätzlich auf die Defizite der europäischen Luftrauminfrastruktur hin und ermittelte einen Anstieg der entsprechenden Verspätungsminuten um 61%. Die monetären Verluste daraus quantifizierte die IATA mit über 2,2 Milliarden US-Dollar für Fluggesellschaften und rund 2,5 Milliarden US-Dollar für die Passagiere.¹⁰⁾ Diese Einschätzung teilt auch der BDL: Die steigende Zahl an Starts und Landungen (+4,0%) an deutschen Flughäfen, die durch die Deutsche Flugsicherung (DFS) kontrolliert werden, sowie die Anzahl an Überflügen, die in den vergangenen fünf Jahren um 13% zunahm, stellen für die bestehende Infrastruktur eine große Herausforderung dar.⁹⁾

⁹⁾ BDL, Jahresbilanz 2018, Februar 2019

¹⁰⁾ IATA, 2018 End-Year Report, Dezember 2018

Dementsprechend hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 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. Das Hauptproblem des deutschen Luftverkehrs ist somit nicht eine mangelnde Nachfrage, sondern liegt darin, die Nachfrage durch ein entsprechendes Angebot befriedigen zu können.¹¹⁾

Wirtschaftliches Umfeld Commercial Activities

Dank höherer Einkommen und Rekordbeschäftigung verzeichneten die deutschen Einzelhändler nach Angaben des Statistischen Bundesamtes auch 2018 insgesamt einen Umsatzanstieg von 2,3% auf 525 Milliarden Euro. Immer mehr stationäre Händler profitierten vom Online-Wachstum (2018: +9,7%), indem sie die Chance der Digitalisierung für sich nutzen.¹²⁾

Der Handelsverband Deutschland (HDE) sieht den Handel weiterhin auf Kurs. Die günstige Lage am Arbeitsmarkt und die aktuelle Lohnentwicklung werden jedoch durch die Erwartungen der Bürger bezüglich der Konjunktur gedämpft. Insgesamt herrscht dennoch eine gute Verbraucherstimmung. Diese Entwicklung bestätigt auch der ifo-Geschäftsklimaindex: Die Mehrheit der befragten Einzelhandelsunternehmen bewerten die Geschäftslage für die nächsten sechs Monate positiv.¹²⁾

Laut Deutschem Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA) konnte das Gastgewerbe im Jahr 2018 zum neunten Mal in Folge mit einem Plus abschließen und setzte damit seinen Aufwärtstrend fort. Auch im Bereich der Beherbergung von

¹¹⁾ Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

¹²⁾ Statistisches Bundesamt & HDE, Pressemitteilung, Januar 2019

Gästen konnte ein Umsatzanstieg von 3,7% erreicht werden, was preisbereinigt eine Wachstumsrate von 1,5% darstellt. Mit einem nominalen Umsatzplus von 2,8% [real 0,6%] entwickelte sich auch die Gastronomie positiv. Der Cateringbereich konnte ebenfalls um 3,0% [real 1,2%] zulegen.¹³⁾

Im Geschäftsjahr 2018 lagen die Bruttowerbeaufwendungen der werbungtreibenden Unternehmen mit rund 31.862 Millionen Euro auf Vorjahresniveau. Zu der primär bedienten Werbegattung am Flughafen München zählt die Out-of-Home-Werbung. Die Bruttowerbeaufwendungen in diesem Bereich sind im Vergleich zum Vorjahr um 2,8% zurückgegangen.¹⁴⁾

Verschiebungen im Modal Split, der das Reiseverhalten von Passagieren widerspiegelt, die im Einzugsgebiet des Flughafens München wohnen (sogenanntes Quellaufkommen), sowie die Entwicklungen im Besucheraufkommen von Passagieren aus dem In- und Ausland hatten unterschiedliche Auswirkungen auf das Geschäftsfeld Parken. Insbesondere das Geschäft der »Shared Mobility« (Mietwägen und Car-sharing) profitierte vom erhöhten Passagieraufkommen. Verlagerungseffekte auf andere Anreisemittel, insbesondere auf die S-Bahn, konnten umsatzseitig durch eine Preissteigerung sowie durch Parkvorgänge in höherwertigen Produktkategorien erreicht werden.

Wirtschaftliches Umfeld Immobilienvermarktung [Real Estate]

Die Landeshauptstadt München ist weiterhin ein attraktiver Markt für die Bürovermietung. Mit einem Flächenumsatz von 979.300 Quadratmetern wurde die Millionemarke zwar knapp verfehlt, aber trotzdem ein außerordentlich hohes Ergebnis erzielt. Der Flächenumsatz liegt damit nahezu auf dem Niveau des Vorjahres von 984.200 Quadratmetern.¹⁵⁾

¹³⁾ Statistisches Bundesamt & DEHOGA, Pressemitteilung, Februar 2019

¹⁴⁾ Nielsen, Werbetrend: Top Trends im Dezember 2018, Januar 2019

¹⁵⁾ Colliers International, Pressemitteilung, Januar 2019

Das Marktgeschehen ist weiterhin vom geringen Flächenangebot geprägt. Der Leerstand ging im Vergleich zum Vorjahr um 125.300 Quadratmeter auf 410.600 Quadratmeter zurück. Die Leerstandsquote sank um 0,6 Prozentpunkte auf 1,8%.¹⁶⁾

Die Durchschnittsmiete für Büroimmobilien in München stieg um 10% auf 19,0 Euro/m². Im Vergleich dazu lag die Durchschnittsmiete im Umland von München bei 12,8 Euro/m². Die Spitzenmiete entwickelte sich mit einem Anstieg von 1% auf 36,0 Euro/m² etwas moderater.¹⁶⁾

Im Immobilienmarkt zeigt sich die Tendenz, dass große Unternehmen mehr Flächen anmieten, als sie brauchen, um ihr zukünftiges Wachstum abdecken zu können. Vorerst nicht benötigte Flächen werden untervermietet. Außerdem gibt es Anzeichen, dass auf der Projektentwicklungsseite wieder mehr geschehen wird. Hierfür werden auch Standorte interessant, die in der Vergangenheit weniger im Fokus standen. Angesichts der Rolle Münchens als wichtiger Bürostandort im nationalen und internationalen Kontext ist ein Flächenwachstum auch notwendig, um für ansässige Unternehmen und Neuansiedlungen attraktiv zu bleiben.¹⁶⁾

Geschäftsverlauf



Geschäftsverlauf

- Start des Projekts »LabCampus«
- Baubeginn des Erdinger Ringschlusses
- Moratorium »Dritte Start- und Landebahn«
- Freigabe zur Erweiterung des Terminals 1
- Passagierrekord und Zunahme der Flugbewegungen
- Bodenabfertigungsdienstleistungen in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld
- Einzelhandel – Umsatzwachstum nicht im Einklang mit der Passagierentwicklung
- Gastronomie und Hotel auf Erfolgskurs
- Parken – Nachfrage wächst mit Passagieraufkommen
- Werbung – herausforderndes Marktumfeld
- Impulse für die weitere Standort- und Immobilienentwicklung

¹⁶⁾ Colliers International, Pressemitteilung, Januar 2019

Wichtige Ereignisse im abgelaufenen Geschäftsjahr

Am 8. März 2018 erfolgte der Start für das Projekt »LabCampus«. Der Flughafen München plant, damit einen einzigartigen Standort für Innovation und branchenübergreifende Kooperation zu schaffen. Auf dem Areal der Air-Site West wird eine zukunftsgerichtete Infrastruktur entstehen, die Firmen und Forschungseinrichtungen, Start-ups und Global Player, Kreative und Investoren zusammenbringt, um die Entwicklung neuer Ideen und Produkte voranzutreiben. Zur Realisierung des Projekts, der Kundenakquise und der Bereitstellung aller erforderlichen Innovationsservices vor Ort hat die FMG im Geschäftsjahr 2018 das Tochterunternehmen LabCampus gegründet, welches in den Konsolidierungskreis einbezogen wird.

Für eine bessere Anbindung des Flughafens München an den Schienenverkehr war der offizielle Start für den Ausbau des Bahntunnels am 5. September 2018 ein wichtiges Ereignis. Mit dieser Baumaßnahme wird die Realisierung des Erdinger Ringschlusses, also die Weiterführung der Bahnstrecke von Freising über den Flughafen München nach Erding, vorangetrieben.

Die Kosten für den Rohbau der Tunnelverlängerung werden vom Flughafen München getragen und in Form eines verzinslich zurückzuzahlenden Zuschusses vom Freistaat Bayern vorfinanziert. Mit Inbetriebnahme der Tunnelverlängerung wird für den Flughafen München die Zahlung der Investitionskosten fällig. Im Geschäftsjahr 2018 wurden im Zusammenhang mit dieser Baumaßnahme TEUR 13.674 als Anlagen in Bau aktiviert.

Nach den Landtagswahlen im Oktober 2018 wurden im Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2018 bis 2023 zwischen CSU und Freien Wählern folgende Festlegungen getroffen: »Über die Notwendigkeit einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München gibt es unter den Koalitionspartnern unterschiedliche Auffassungen. Die Planungen für deren

Bau werden daher während der aktuellen Legislaturperiode nicht weiterverfolgt...« Die Festlegungen, insbesondere das Moratorium in Bezug auf die dritte Start- und Landebahn, hat umfassende Auswirkungen auf den Flughafen München Konzern. Die Auswirkungen aus dem Moratorium wurden im Geschäftsjahr 2018 bilanziell abgebildet.

Die Regierung von Oberbayern hat im November 2018 den Planfeststellungsbeschluss für die Erweiterung des Terminals 1 um einen Flugsteig erlassen. Ziel dieser Ausbaumaßnahme ist eine bedarfsgerechte Anpassung des Non-Schengen-Bereichs sowie die Steigerung der Service- und Aufenthaltsqualität im Terminal 1. Die Inbetriebnahme des Flugsteigs ist für das Jahr 2023 geplant. Die für das Ausbauprojekt veranschlagten Gesamtkosten wird der Flughafen München voraussichtlich aus eigenen Mitteln aufbringen.

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

Geschäftsverlauf Aviation

Verkehrszahlen Flughafen München¹⁾

Abb. 9

	2018	2017	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ
Flugbewegungen	413.469	404.505	8.964	2,2 %
Passagiere in Millionen	46,3	44,6	1,7	3,8 %
Cargo in Tonnen ²⁾	375.247	388.517	-13.270	-3,4 %

¹⁾ Rundungsbedingte Abweichungen möglich

²⁾ Zur besseren Vergleichbarkeit mit anderen Verkehrsflughäfen wird der Cargo-Umschlag 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, in denen nur Fracht- bzw. Cargo-Umschlag [ohne Transit] betrachtet werden.

Mit einem absoluten Anstieg von rund 1,7 Millionen Passagieren erzielte der Flughafen München erneut ein erfreuliches Wachstum und erreichte im Geschäftsjahr 2018 mit insgesamt 46,3 Millionen Passagieren [+3,8 %] ein neues Rekordergebnis. Auch bei den Flugbewegungen wurde ein deutliches Plus [+2,2 %] verzeichnet. Mit insgesamt 413.469 Flugbewegungen (Starts und Landungen) näherte sich der Flughafen München seinem historischen Bewegungshöchststand und dem Kapazitätslimit an. Dagegen ist der Cargo-Umschlag (Ergebnis aus Luftfracht und Luftpost inklusive Transit) aufgrund der rückläufigen Entwicklung bei der Beiladefracht im Vergleich zum Vorjahr um etwa -3,4 % auf rund 375.000 Tonnen gesunken.

Die Verkehrsentwicklung am Flughafen München zeigt, dass der durch den Rückzug der Transavia Airlines und die Insolvenz von Air Berlin verursachte Rückgang an Flugbewegungen besser als erwartet kompensiert werden konnte – ein weiterer Beleg für die konsistent hohe Nachfrage am Standort München. Trotz dieser extrem schwierigen Ausgangslage konnten die Erwartungen an die Verkehrsentwicklung mehr als erfüllt werden.

Nach einer Stagnation im Vorjahr erhöhte sich die durchschnittliche Anzahl der angebotenen Sitzplätze leicht auf 154 Sitze pro Flug. Zwar wurde mit dem Airbus A380 auch signifikant größeres Fluggerät eingesetzt, demgegenüber stand aber der verstärkte Einsatz von Regionaljets mit unterdurchschnittlicher Sitzplatzkapazität, sodass es in Summe nur zu einem geringen Anstieg der durchschnittlichen Flugzeuggröße kam. Besonders erfreulich ist, dass fünf Maschinen des Airbus A380 – des größten Passagierflugzeugs der Welt – nach München verlegt wurden und zudem mindestens 15 Airbus A350 – die modernsten Langstreckenmaschinen der Deutschen Lufthansa – in München stationiert werden. Eine essenzielle Zielgruppe im Langstreckenverkehr sind die Kunden der Premium-Reiseklassen. Auch hier nimmt der

Flughafen München insbesondere wegen der hohen Anzahl an Geschäftsreisenden eine Spitzenposition ein. Das Passagierwachstum wurde daher durch die bessere Auslastung von 77,5 % [+1,0 Prozentpunkte] und ein erhöhtes Flugangebot ermöglicht. Abb. 10

Sowohl der Originär- als auch der Umsteigeverkehr waren wichtige Wachstumstreiber der Verkehrsentwicklung. München hatte mit 28,9 Millionen Fluggästen mehr Originärpassagiere (Passagiere, die nicht umsteigen) als im Vorjahr. Der Umsteigeranteil erhöhte sich leicht auf 37 %.

Die Nachfrage nach innerdeutschen Flügen lag bei 9,7 Millionen Passagieren. Dies bedeutete ein Minus von rund 140.000 Passagieren. Das Segment lag im kumulierten Jahresergebnis also knapp unter dem Vorjahreswert [-1,4 %], zeigte jedoch seit Beginn des Winterflugplans Ende Oktober für den Zeitraum 2018/2019 deutliche Erholungstendenzen. Der leichte Rückgang ist hauptsächlich auf die ersatzlos entfallenen Flüge der Transavia Airlines nach Berlin-Schönefeld mit rund 90.000 Passagieren zurückzuführen. Die Verkehrsstrecken der Air Berlin, die zuletzt fast ausschließlich innerdeutsche Ziele bediente, haben Eurowings und Deutsche Lufthansa weitestgehend aufgefangen – lediglich die Strecke nach Düsseldorf hat ihr Kompensationspotenzial noch nicht voll ausgeschöpft. Die Strecke nach Berlin-Tegel liegt dagegen

Flugbewegungen am Flughafen München

In Tausend

Abb. 10



weitgehend auf Vorjahresniveau, signifikante Abzugseffekte durch die neue ICE-Strecke zwischen Berlin und München sind nicht zu beobachten. Die Zahl der innerdeutschen Flugbewegungen stieg sogar um 3,5 % beziehungsweise rund 3.000 auf circa 91.000 Starts und Landungen. Die unterschiedliche Entwicklung von Flugbewegungen und Passagieren im innerdeutschen Luftverkehr begründet sich mit den erwarteten Anlaufschwierigkeiten bei der Vermarktung von Verbindungen neuer Airlines beziehungsweise Strecken.

Der kontinentale Verkehr verzeichnete deutliche Zuwächse: Die Flugbewegungen stiegen auf rund 266.000 Flüge, was einem Plus von rund 5.000 Flügen beziehungsweise 1,8 % entspricht. Auch wurden im Vergleich zum Vorjahr circa 1,3 Millionen mehr Passagiere (insgesamt 28,8 Millionen) befördert. Dies entspricht einem Anstieg von etwa 4,8 %. In diesem Verkehrsegment wurden die Verluste, die durch den Marktaustritt von Air Berlin sowie den Wegfall der Transavia Airlines entstanden sind, mehr als kompensiert.

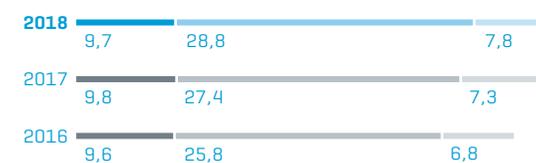
Gemessen an der Anzahl der Passagiere zeigte der Langstreckenverkehr die höchsten Wachstumsraten. Interkontinental waren knapp 7,8 Millionen Passagiere unterwegs, rund 500.000 Passagiere mehr als im Vorjahr [+6,9 %]. Auch die Langstreckenbewegungen erhöhten sich um 1,6 % (über 400 Flüge mehr) auf rund 31.900 Langstreckenflüge. Abb. 11

Passagierentwicklung am Flughafen München

In Millionen

Abb. 11

■ National ■ Kontinental ■ Interkontinental



Der Luftfrachtumschlag konnte im Geschäftsjahr 2018 nicht an den Erfolg der vergangenen Jahre anknüpfen und ist um etwa 3,1 % auf rund 352.000 Tonnen zurückgegangen. Diverse Sondereffekte wie zum Beispiel die reduzierte Frachtkapazität durch geänderte Flugzeugtypen, beispielsweise den Airbus A380 der Deutschen Lufthansa, oder technisch bedingte zeitweilige Ladebeschränkungen bei der Boeing B787 führten zu diesem leichten Rückgang. Dennoch konnte das zweitbeste Ergebnis in der Geschichte des Flughafens erzielt werden.

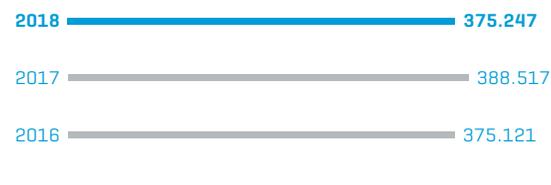
Mit einem Anteil von über 80 % ist die auf Passagiermaschinen aus- und zugeladene Frachtmenge, die sogenannte Beiladefracht, das wichtigste Verkehrsegment. Die Beiladefracht ging – gleichlaufend zur reduzierten Frachtkapazität – im Vergleichszeitraum um etwa 5,5 % auf rund 294.000 Tonnen zurück. Die auf reinen Frachtflügen transportierte Menge legte dagegen aufgrund der zusätzlichen Verbindungen der Air Bridge Cargo [etwa nach Russland] deutlich um etwa 11,3 % auf rund 58.000 Tonnen zu.

Der Luftpostumschlag erhöhte sich auf rund 16.800 Tonnen. Nachdem die Luftpost im Vorjahr teilweise eingestellt wurde, verstärkte sich die Nachfrage nach Luftpostdiensten im Jahr 2018 wieder. Abb. 12

Luftfracht und Luftpost (inklusive Transit) am Flughafen München

Abb. 12

In Tonnen



Im Vergleich mit den Verkehrsergebnissen der in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen [ADV] vertretenen Flughäfen konnte München die überdurchschnittliche Entwicklung des Vorjahres nicht fortsetzen. Die Cargo- und Bewegungszahlen blieben hinter dem Durchschnitt zurück, beim Passagieraufkommen lag München innerhalb des ADV-Durchschnitts. Anzumerken ist dabei, dass die hohen ADV-Wachstumsraten auf die starke Entwicklung in Frankfurt – dem mit Abstand größten Standort – zurückzuführen sind. Dort wurden Wachstumsraten von rund 8 % im Passagierverkehr verzeichnet. Anders ist die Situation dagegen bei der Luftfracht: Starkes Wachstum verzeichneten Flughäfen mit 24-Stunden-Betrieb wie Köln/Bonn oder Leipzig. Dort steigerten die sogenannten Paketdienste – vor allem das rasant wachsende Segment E-Commerce – das Frachtaufkommen, ein Verkehrsegment, das München aufgrund der strengen Nachtflugregelung nicht entsprechend bedienen kann. Abb. 13

Verkehrsergebnisse 2018 im Vergleich¹⁷⁾

Abb. 13

In %	ADV	München
Bewegungen (gesamter Verkehr)	4,2	2,2
Passagiere (gewerblicher Verkehr)	4,0	3,8
Cargo (Luftfracht und Luftpost und Transit)	1,8	-3,4

Trotz erfreulicher Zuwächse verblieb München laut dem Airports Council International [ACI] im europäischen Ranking der verkehrsstärksten Flughäfen nach Passagieren auf Rang acht. Bei den Flugbewegungen konnte der siebte Platz behauptet werden.¹⁸⁾

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 Geschäftsjahr 2018 bei 54,5 % und damit um 3,2 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert. Trotz eines starken Wachstums der

Deutschen Lufthansa verzeichnete die AE München einen Abfertigungsmengenrückgang von insgesamt 3,5 %. Diese negativen Veränderungen sind maßgeblich das Resultat aus der Insolvenz des zweitgrößten Kunden Air Berlin sowie deren Tochter Niki.

Der stark rückläufige Marktanteil im Terminal 1 ergab sich zum einen aus einem Marktwachstum im Low-Cost-Segment [u.a. Eurowings], an dem die AE München nicht partizipieren konnte. Zum anderen sind die Abfertigungen der Air Berlin und Niki im Terminal 1 nach deren Einstellung des Flugbetriebs im Jahr 2017 entfallen.

Die AeroGround Berlin GmbH [AE Berlin] hält Bodenabfertigungslizenzen an den beiden Berliner Flughäfen. Im Geschäftsjahr 2018 betrug der Marktanteil 24 % am Standort Berlin-Tegel und 17 % am Standort Berlin-Schönefeld. Als Folge der Insolvenz des größten Kunden Air Berlin im Geschäftsjahr 2017 ist das Abfertigungsvolumen im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 40 % zurückgegangen. Eine große Herausforderung bestand im Geschäftsjahr 2018 darin, den Geschäftsbetrieb zu konsolidieren und an die geänderten Kundenverhältnisse anzupassen.

Geschäftsverlauf Commercial Activities

Im Vergleich zum Vorjahr entwickelte sich der Umsatz im Geschäftsfeld Commercial Activities insgesamt positiv. Dabei führten unter anderem Passagierverlagerungen vom Terminal 1 in das Terminal 2 und die damit einhergehenden wirtschaftlichen Effekte zu teils heterogenen Entwicklungen.

Der Einzelhandel des Flughafens München konnte im Geschäftsjahr 2018 nicht an den positiven Trend des Vorjahres anknüpfen. Trotz steigender Passagierzahlen verzeichnete der Einzelhandel insgesamt rückläufige Umsätze, sodass der Umsatz je Passagier das Vorjahresniveau nicht erreichte. Einen großen Einfluss hatte hier die Verlagerung von Passagierströmen aus dem Terminal 1 in das Terminal 2, was zu längeren Prozesszeiten an den Sicherheitskontrollen und somit einer kürzeren Aufenthaltszeit potenzieller Kunden im nicht-öffentlichen Bereich geführt hatte.

¹⁷⁾ ADV-Monatsstatistik 12/2018, Februar 2019

¹⁸⁾ Airports Council International, Stand: Januar 2019

Vor allem der im Vorjahr starke Wachstumsimpuls des Passagieraufkommens für die Destination Russland ist in diesem Jahr ausgeblieben. Hingegen entwickelte sich der Umsatz aus dem Passagieraufkommen der stärker gefragten Flugziele China und Hongkong weiter positiv, jedoch unterproportional zur Zahl der Einsteiger.

Seit dem Referendum Großbritanniens zum Austritt aus der EU im Jahr 2016 hat das britische Pfund Sterling 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.

Das Passagieraufkommen für das Zielland Türkei hat sich im Gegensatz zum Vorjahr deutlich erhöht, jedoch konnten die Umsatzerlöse für diese Kundengruppe im Einzelhandel nur unterproportional gesteigert werden.

Die Umsätze der Restaurants und Bars konnten, absolut betrachtet wie auch je Passagier, von den dynamisch steigenden Passagierzahlen profitieren und sind im Geschäftsjahr 2018 erneut gestiegen. Denn der Trend der Airlines zu weniger Verpflegung an Bord führte dazu, dass die Passagiere das Angebot am Flughafen München stärker nutzten oder als Take-away mitnahmen. Neu eröffnete beziehungsweise erweiterte Einheiten trugen somit zum Wachstum der gastronomischen Umsätze am Flughafen München bei.

Im Bereich Hotel fragten Gäste beziehungsweise Konferenzteilnehmer die Zimmer sowie das neue Konferenzzentrum stark nach. Bei den Skytrax Awards 2018 wurde das 5-Sterne-Hotel im Zentralbereich des Flughafens München zum vierten Mal in Folge als bestes Flughafenhotel in Europa ausgezeichnet.¹⁹⁾

Vom Wachstum der Passagierzahlen im Originäraufkommen profitierte die Parkraumbewirtschaftung nur bedingt. Trotz

einer geringfügig zurückgegangenen Nachfrage nach Parkflächen konnte der Umsatz bei geändertem Parkverhalten durch eine Weiterentwicklung der Produktkategorien und ein steigendes Wachstum der »Shared Mobility« (Mietwagen und Carsharing) insgesamt gesteigert werden.

Der Rückgang der Werbegattung »Out-of-Home« spiegelte sich auch am Flughafen München im Geschäftsjahr 2018 wider. Die Werbeeinnahmen bewegten sich zwar auf Vorjahresniveau, jedoch ist dies unter anderem auf beziehungsweise Einmaleffekte zurückzuführen. In den Terminals entwickelten sich die Werbeeinnahmen weiterhin heterogen. Im Terminal 2 und dem Satellitengebäude konnte aufgrund der Verkehrsverlagerung und der höheren Attraktivität der Werbeflächen ein deutliches Wachstum verzeichnet werden. Vor allem im Terminal 1 bleibt die Vermarktungssituation aufgrund der dort größtenteils analogen Werbeinszenierungen weiterhin herausfordernd.

Geschäftsverlauf Real Estate

Das Immobiliengeschäft des Flughafens München entwickelt sich auf bestehendem hohem Niveau nur leicht weiter. Vornehmlich aufgrund der angespannten Wettbewerbssituation der Airlines waren bei den Bestandsimmobilien keine Mieterlössteigerungen über die Indexierung hinaus möglich. Umbauten sowie die befristete Wiedervermietung eines Hangars haben zu leichten Erlössteigerungen geführt.

Ein wichtiges Zukunftsprojekt ist das Areal AirSite West, auf dem in den kommenden Jahren der branchenübergreifende Innovationsstandort LabCampus und zahlreiche Neubauten entstehen werden.

Die Erschließungsmaßnahmen der AirSite West schreiten voran. Bereits im Vorjahr ist als verkehrsentlastende Maßnahme an der Kreuzung Nordallee/Novotel ein Kreisverkehr mit Bypass entstanden. Zur weiteren Verkehrserschließung

dieses Areals wurde im Geschäftsjahr 2018 am westlichen Ende der Nordallee noch ein Kreisverkehr errichtet. Darüber hinaus hat der Flughafen München mit dem Bau einer Verkehrsverbindung über die Zentralallee (Verkehrsknoten West 0) begonnen. Hier entsteht ein Brückenbauwerk vom westlichen Ende der Nordallee über die Zentralallee und die Bahngleise bis zum Wartungsbereich des Flughafens. Außerdem hat der Flughafen München im Bereich der AirSite West weitere Kanalbaumaßnahmen umgesetzt und Gebäude abgerissen, um künftige Baufelder freizumachen.

Das auf diesem Areal in Modulbauweise errichtete Bürogebäude hat der Geschäftsbereich Real Estate im Geschäftsjahr 2018 bereits bezogen. Einhergehend mit der Immobilien- und Parkstrategie entstand nahe des Besucherparks die Parkpalette P51 mit rund 2.000 Stellplätzen.

Im Zusammenhang mit dem Erdinger Ringschluss hat der Flughafen München im östlichen Areal des Flughafens mit den Tunnelbauarbeiten begonnen. Der bestehende Tunnel, der derzeit auf der Höhe des Satellitengebäudes des Terminals 2 endet, wird in östlicher Richtung verlängert. Die Tunnelverlängerung ist rund 1,5 Kilometer lang und wird um ein 300 Meter langes Rampenbauwerk, über welches die Züge wieder an die Oberfläche gelangen, ergänzt. Der Flughafen München plant, den Tunnelrohbau bis zum Jahr 2021 fertigzustellen. Anschließend wird dieser von der DB Netz AG mit den für den Zugverkehr notwendigen technischen Ausstattungen ausgerüstet.

Darüber hinaus starteten 2018 zur Verbesserung der östlichen Straßenanbindung des Flughafens München die Bauarbeiten für den mehrspurigen Ausbau des Südrings und dessen Verlängerung nach Osten Richtung Flughafentangente Ost.

Zur Qualitätssteigerung im Terminal 1 plant der Flughafen München, die Abfertigung von Non-Schengen-Passagieren

¹⁹⁾ Skytrax, World's Best Airport Hotels 2018, November 2018

mit einem neuen Flugsteig baulich zu optimieren. Mit der Erweiterung reagiert der Flughafen auf die veränderte Verkehrsstruktur und verbessert die Abfertigung von Großraumflugzeugen. Zudem sind die Anforderungen an die Sicherheitskontrollen seit dem Jahr 1992 stetig gestiegen. Im Gegensatz zu früher, als zahlreiche kontrollfreie Umsteiger dieses Terminal nutzten, müssen nun fast alle Passagiere im Terminal 1 samt Gepäck überprüft werden – nur eine umfassende Erweiterung um einen neuen Flugsteig ermöglicht es, frühere Abfertigungskapazitäten wieder zu erreichen.

→ Glossar

Das Gesamtkonzept für die Erweiterung sieht einen in drei Ebenen gegliederten Baukörper vor, der sich aus einem an das Terminal 1 angrenzenden Kerngebäude und einem Flugsteig zusammensetzt. Dieser wird mit den bestehenden Modulen A und B verbunden sein und mehr als 320 Meter in das westliche Vorfeld des Flughafens München hineinreichen. An dem Flugsteig können dann bis zu zwölf Flugzeuge andocken. Die Gesamtfläche der Erweiterung inklusive der Umbauten im bestehenden Ankunftsbereich B beträgt rund 95.000 Quadratmeter. Im Geschäftsjahr 2018 hat der Flughafen München mit den ersten vorbereitenden Arbeiten am Vorfeld und auf den geplanten Baustelleneinrichtungsflächen begonnen.

→ Glossar

 Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Für die weitere Entwicklung im Luftverkehr hat der Flughafen München eine neue Rampengerätestation für die Enteisung und das Schleppen von Flugzeugen errichtet und in Betrieb genommen.

Zur Schaffung von Wohnraum für Mitarbeiter wurden im Geschäftsjahr 2018 erste Vertragsabschlüsse getätigt. In München-Bogenhausen hat der Flughafen München ein neu errichtetes Wohnheim angemietet. Die hier entstandenen möblierten Apartments werden befristet an neue Bewerber und Mitarbeiter untervermietet. In Attaching wurden im Eigentum des Flughafens befindliche Wohnhäuser renoviert. Sie stehen nun ebenfalls zur befristeten Vermietung an Mitarbeiter zur Verfügung. Weitere Gemeinschaftsprojekte mit externen Partnern sind in Verhandlung.

Ertragslage

Abb. 14

TEUR	2018	2017	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Umsatzerlöse	1.508.817	1.468.735	40.082	2,7
Sonstige Erträge	44.894	44.057	837	1,9
Gesamtleistung	1.553.711	1.512.792	40.919	2,7
Materialaufwand	-393.602	-398.988	5.386	-1,3
Personalaufwand	-507.713	-482.081	-25.632	5,3
Sonstige Aufwendungen	-114.318	-111.736	-2.582	2,3
EBITDA	538.078	519.987	18.091	3,5
Abschreibungen	-215.862	-217.617	1.755	-0,8
EBIT	322.216	302.370	19.846	6,6
Finanzergebnis¹⁾	-100.897	-73.130	-27.767	38,0
EBT	221.319	229.240	-7.921	-3,5
Ertragsteuern	-72.586	-70.440	-2.146	3,0
EAT	148.733	158.800	-10.067	-6,3

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

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

- Ergebnis nach Steuern leicht gesunken
- Vermögen – der Flughafen München baut Liquiditätsreserven auf

Ertragslage Abb. 14

Im Geschäftsjahr 2018 ist das Ergebnis nach Steuern (EAT) des Flughafens München um TEUR 10.067 auf TEUR 148.733 gesunken. Nachfolgend werden die Ursachen für diesen Rückgang im Einzelnen erläutert.

Im Geschäftsjahr 2018 stiegen die Umsatzerlöse des Flughafens München um TEUR 40.082 beziehungsweise 2,7% auf TEUR 1.508.817.

Beiden Umsatzerlösen aus Flughafenentgelten (TEUR 626.726; Vorjahr: TEUR 589.510) leisteten die Passagier- und Landentgelte den größten Beitrag zum Umsatzwachstum.

Im Vergleich zum Wachstum des MTOM (Maximum Take-Off Mass) und der Passagierzahlen stiegen die Umsätze aus Land- und Passagierentgelten preisbedingt überproportional. Abb. 15

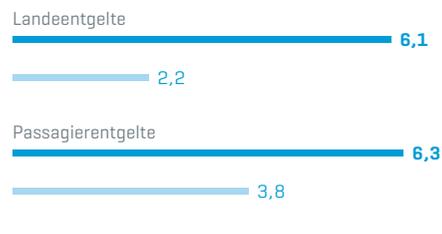
Der Rückgang der Umsatzerlöse aus Abfertigungsdiensten von insgesamt TEUR 13.822 [-7,3%] resultierte vor allem im Bereich der Dienstleistungen für Bodenabfertigung aus der Insolvenz von Air Berlin und Niki.

Umsatz- und Mengenwachstum bei Passagier- und Landeentgelten

Abb. 15

In %

■ Umsatzwachstum ■ Mengenwachstum

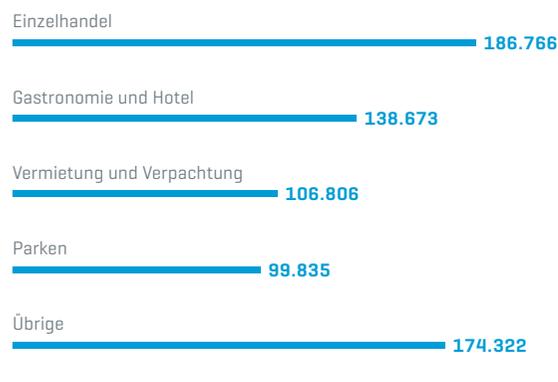


Die Umsatzerlöse in den anderen Bereichen verteilten sich im Geschäftsjahr 2018 wie folgt: Abb. 16

Umsatzaufteilung andere Bereiche

Abb. 16

In TEUR



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. Dagegen reduzierten sich die Aufwendungen für bezogene Leistungen im Zusammenhang mit der Beauftragung von Subunternehmen im Bereich der Dienstleistungen für Bodenabfertigung am Standort Berlin-Tegel. Insgesamt reduzierte sich der Materialaufwand um TEUR 5.386 beziehungsweise 1,3%.

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. März 2018 um 3,19% erhöht. Zudem hat der Konzern im Geschäftsjahr erneut zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter hat sich gegenüber dem Vorjahr von 9.316 auf 9.521 erhöht. Insgesamt stieg der Personalaufwand um 5,3% auf TEUR 507.713.

Die sonstigen Aufwendungen lagen mit TEUR 114.318 leicht über dem Vorjahr. Dies ist vor allem auf höhere Projektkosten sowie sonstige Steuern zurückzuführen. Im Gegenzug reduzierten sich unter anderem die Miet- und Leasingaufwendungen.

In den Abschreibungen (TEUR 215.862) sind im Geschäftsjahr 2018 außerplanmäßige Abschreibungen von TEUR 16.408 enthalten, die im Wesentlichen auf getätigte Planungsleistungen und Bauzeitinsen (TEUR 12.849), die durch die Verzögerung des Baus der dritten Start- und Landebahn, zuletzt durch die Verschiebung der Entscheidung im Rahmen des Moratoriums, voraussichtlich neu zu erbringen sind. Insgesamt reduzierten sich die planmäßigen Abschreibungen um TEUR 18.163 beziehungsweise 8,3%. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr unterjährig einzelne Komponenten von Gebäuden aus den Abschreibungen entfallen sind. Im Geschäftsjahr 2018 wirkte sich dieser Effekt erstmals ganzjährig aus.

Das Finanzergebnis verschlechterte sich um TEUR 27.767 auf TEUR -100.897. Ursächlich hierfür waren die zahlungsunwirksamen Neubewertungsverluste aus der Bewertung der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften im sonstigen Finanzergebnis. Das Zinsergebnis lag mit TEUR -84.257 leicht über Vorjahresniveau, bedingt durch den erfassten Zinsaufwand aus Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften. Die tatsächlich gezahlten Zinsen konnten dagegen durch Tilgungen weiter reduziert werden.

Der Steueraufwand lag mit TEUR 72.586 per Saldo auf Vorjahresniveau. Darin enthalten sind tatsächliche Steuern in Höhe von TEUR 83.645 (Vorjahr: TEUR 76.887) sowie latente Steuererträge von TEUR 11.059 (Vorjahr: TEUR 6.447).

Vermögens- und Finanzlage

Vermögenslage

Abb. 17

TEUR	31.12.2018	31.12.2017	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Langfristige Aktiva	4.993.485	4.999.768	-6.283	-0,1
Kurzfristige Aktiva ¹⁾	357.327	306.516	50.811	16,6
davon Finanzmittelfonds	12.377	6.625	5.752	86,8
Aktiva	5.350.812	5.306.284	44.528	0,8
Eigenkapital	2.212.531	2.086.254	126.277	6,1
Übrige langfristige Passiva ²⁾	2.220.855	2.292.898	-72.043	-3,1
Übrige kurzfristige Passiva ²⁾	917.426	927.132	-9.706	-1,0
Passiva	5.350.812	5.306.284	44.528	0,8

¹⁾ Einschließlich Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht

²⁾ Einschließlich Finanzschulden aus Personengesellschaften

Im Geschäftsjahr 2018 hat der Flughafen München Bar-mittel mit einem Gesamtbetrag von TEUR 210.000 (Vor-jahr: TEUR 158.000) in kurzfristigen Geldmarktgeschäften und Termingeldern angelegt. Aufgrund dessen sind die kurzfristigen Aktiva um TEUR 50.811 auf TEUR 357.327 angestiegen. Darüber hinaus wurde im Vorjahr erstmals ein Commercial-Paper-Programm (ohne Handel an der Wert-papierbörse) in Höhe von TEUR 100.000 aufgelegt, das für kurzfristige Finanzierungen zur Verfügung steht. Der Flughafen München hat mehrere Tranchen im Rahmen dieses Programms im Geschäftsjahr 2018 emittiert, die zum Bilanz-stichtag wieder vollständig getilgt waren.

Der Konzernjahresüberschuss des Vorjahres (TEUR 158.800) wurde durch die Ausschüttung an die Gesellschafter in Höhe von TEUR 30.000 gemindert. Der verbleibende Betrag wurde im Geschäftsjahr 2018 thesauriert.

Die Veränderungen der übrigen Passiva sind im Wesent-lichen dem Finanzierungsbereich zuzuordnen. Der Rückgang ist hauptsächlich auf Tilgungen von Darlehen in Höhe von TEUR 125.713 zurückzuführen. Im Gegenzug erhöhten sich die Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften um TEUR 30.683.

Die Eigenkapitalquote hat sich vor allem aufgrund des Ergeb-nisses des Geschäftsjahres erhöht. Abb. 18

Kapitalstruktur

Abb. 18

TEUR	31.12.2018	31.12.2017	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Gezeichnetes Kapital	306.776	306.776	0	0,0
Rücklagen	151.353	150.767	586	0,4
Übriges Eigenkapital	1.754.388	1.628.698	125.690	7,7
davon Jahresüberschuss	148.733	158.800	-10.067	-6,3
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	14	13	1	7,7
davon Jahresüberschuss	1	0	1	100,0
Eigenkapital	2.212.531	2.086.254	126.277	6,1
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	346.058	315.375	30.683	9,7
Gesellschafterdarlehen	491.913	491.913	0	0,0
Darlehen mit fester Zinsbindung	682.314	687.535	-5.221	-0,8
Darlehen mit variabler Zinsbindung	730.286	829.527	-99.241	-12,0
Darlehen	1.412.600	1.517.062	-104.462	-6,9
Derivate	40.207	51.255	-11.048	-21,6
Sonstige Schulden	847.503	844.425	3.078	0,4
Fremdkapital	3.138.281	3.220.030	-81.749	-2,5
Eigenkapitalquote	41 %	39 %		

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

Abb. 19

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 Rückzahlung bei Veränderungen in der Gesellschafterstruktur. Finanzielle Covenants wurden nicht vereinbart.

Risiken aus Zins- und Wechselkursschwankungen begegnet der Flughafen München durch Absicherung mittels Zinspayerswaps und Devisentermingeschäften. Die Zinssicherungen werden als Bewertungseinheit bilanziert. Abb. 20

Liquidität

Aus dem Zahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit standen im Geschäftsjahr 2018 ausreichend Finanzmittel zur Verfügung, um die Liquidität der Gesellschaft im operativen Geschäftsbetrieb sicherzustellen. Zahlungsmittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit ergaben sich vor allem aus dem Erwerb und der Herstellung von Sachanlagen sowie kurzfristigen Termingeldanlagen. Aufgrund von Ausschüttungen an die Gesellschafter, Darlehenstilgungen und Zinszahlungen ergab sich ein negativer Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit. Abb. 21

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2018 lagen die Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen am Flughafen München insgesamt bei TEUR 191.146. Dem standen Abschreibungen in Höhe von TEUR 190.101 gegenüber.

Konditionen langfristiger Darlehen

Abb. 19

Finanzierungsart	Währung	Zinsbindung	Restschuld in TEUR	Zinssatz in %	
				von	bis
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	EUR	ergebnisabhängig	346.058	-	-
Gesellschafterdarlehen	EUR	variabel/ergebnisabhängig	491.913	Basiszins zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	variabel	734.404	3M- und 6M-EURIBOR zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	fest	685.241	0,48	3,49

[Stand 31.12.2018]

Konditionen der Sicherungsgeschäfte

Abb. 20

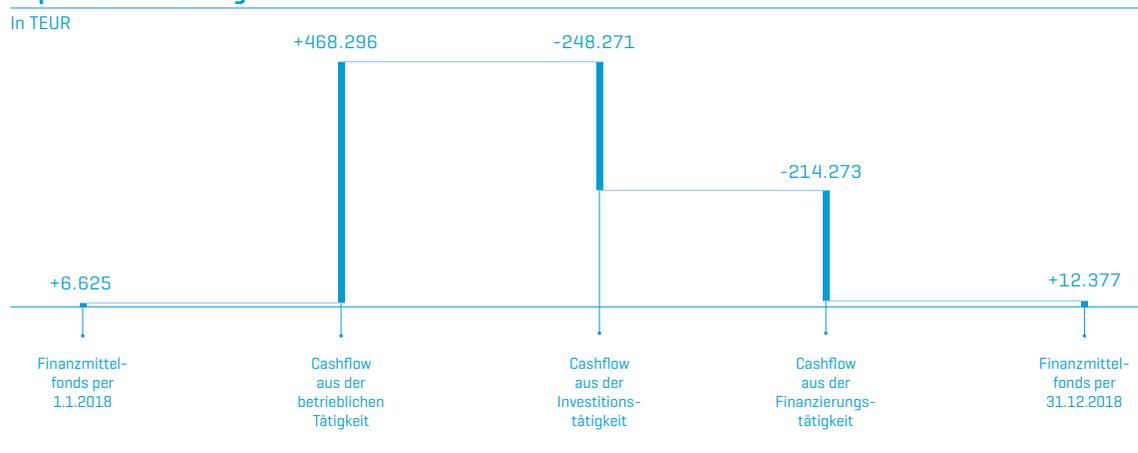
Sicherungsgeschäfte	Nominal	Währung	Fixzins in %		Terminkurs in EUR/USD		Grundgeschäfte
			von	bis	von	bis	
Zinspayerswaps	644.000	TEUR	0,28	2,92	-	-	Konsortialkredite
Devisentermingeschäfte ¹⁾	1.391	TEUR	-	-	1,17	1,21	erwartete Transaktionen

¹⁾ Diese Sicherungsbeziehungen werden nicht bilanziert.

→ Glossar

Kapitalflussrechnung

Abb. 21





Im Geschäftsjahr 2018 eröffnete der Flughafen München die Parkpalette P51. Das fünfgeschossige Parkhaus am Besucherpark verfügt über eine Gesamtkapazität von 2.000 Stellplätzen und wurde im Einklang mit der Klimastrategie des Flughafens München in ressourcenschonender Systembauweise errichtet. Insgesamt hat der Flughafen München in den Neubau TEUR 14.095 investiert. Im Geschäftsjahr 2018 sind dafür TEUR 12.547 dem Sachanlagevermögen zugegangen.

Daneben wurde eine Vielzahl laufender Investitionsmaßnahmen im Geschäftsjahr 2018 aufgenommen und fortgeführt. Hierzu zählten unter anderem Investitionen im Zusammenhang mit der Erschließung der AirSite West, der Erweiterung und der Modernisierung des Terminals 1, dem Ausbau des Bahntunnels für den Erdinger Ringschluss sowie zahlreiche Ersatzbeschaffungen im Bereich IT und Technik.

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 7.921 ist das EBT des Flughafens München im Geschäftsjahr 2018 um 3,5% auf TEUR 221.319 und damit etwas weniger zurückgegangen als angenommen. Das erwartete Ergebnis wurde damit übertroffen.

Prognose-Ist-Vergleich

Abb. 22

	2017		2018		2018	
	Ist		Prognose		Ist	
			von	bis		
			%	%		
EBT in TEUR	229.240	Rückgang	-4,0	-10,0	221.319	übertroffen
CO ₂ -Einsparungen in Tonnen	14.367	Anstieg	22,1	27,1	22.031	übertroffen
Passagiererlebnisindex	78,53	Anstieg	0,0	0,5	79,16	übertroffen

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 sowie Sonderziele zum Aufbau CO₂-mindernder Techniken. Ein Beispiel hierfür ist die erste durch den Flughafen München betriebene Fotovoltaikanlage auf dem Parkhaus P51 mit einer Leistung von mehr als 749 kWPeak. Mit einer Summe von insgesamt 22.031 Tonnen eingesparten CO₂-Emissionen aus Effizienz- und Sonderzielen konnte das Ziel für das Jahr 2018 übererfüllt werden.

Passagiererlebnisindex (PEI)

Im Geschäftsjahr 2018 konnte der Flughafen München gegenüber 2017 gemessen am PEI die Zufriedenheit der in München aussteigenden Passagiere um 0,8% steigern. Dieser Anstieg resultierte zum einen aus der Verlagerung von Verkehrsanteilen vom Terminal 1 in das Terminal 2, in dem das Passagierzufriedenheitsniveau erfahrungsgemäß höher ist. Zum anderen verbesserte sich die Zufriedenheit durch die Umsetzung von Optimierungsmaßnahmen wie

beispielsweise der Installation einer automatisierten Bordkartenkontrolle und eines passagierfreundlichen Lining-Systems vor der zentralen Sicherheitskontrolle im Terminal 2 und der dortigen Erweiterung der Sicherheitskontrollspuren. Im Terminal 1 wurde die Halle C-West inklusive einer vollwertigen Sonderkontrollstelle für US-Abflüge erneuert. Dies entlastete die Sicherheitskontrollen an den Zugängen zu den Bereichen B und C. Weiter wirkten sich Maßnahmen wie die Installation eines Lining-Systems vor der Einreisepasskontrolle im Modul C des Terminals 1 und die Fertigstellung der Toilettenkernsanierungen in beiden Terminals positiv auf die Kundenzufriedenheit aus. Zudem wurden im Jahr 2018 campusweit vermehrt Serviceschulungen durchgeführt, um das Kundenerlebnis zu verbessern.

Nachtragsbericht

Bezüglich der Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Abschlussstichtag wird auf den Konzernanhang verwiesen.

Ausblick, Risiken- und Chancenbericht

Ausblick

Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Im Jahr 2019 wird das Weltwirtschaftswachstum voraussichtlich an Tempo verlieren. Nach dem aktuellen Forecast des IWF wird von einer Zunahme des globalen BIP um 3,5%²⁰⁾ ausgegangen, dass damit leicht unter dem Niveau der aktuellen Berechnungen für das Jahr 2018 liegt.

In den führenden Industrienationen wird die Wirtschaft insgesamt in einem etwas schwächeren Umfang wachsen als im Jahr 2018. In den USA ist weiter mit einem schwingvollen Wachstum zu rechnen, was unter anderem durch die im Jahr 2018 in Kraft getretene Senkung der effektiven Unternehmenssteuerlast angeregt wird.²¹⁾ In Japan dagegen wird sich der Aufschwung wohl nur in verlangsamtetem Tempo fortsetzen, was unter anderem an den bereits stark ausgelasteten gesamtwirtschaftlichen Produktionskapazitäten liegt.²²⁾ Die chinesische Volkswirtschaft wird weiterhin mit einer kräftigen, wenn auch leicht abnehmenden Wachstumsrate expandieren, was durch eine expansiv ausgerichtete Fiskalpolitik der Regierung gestützt wird. Die wirtschaftliche Entwicklung in Großbritannien wird immer noch durch den geplanten Austritt aus der Europäischen Union (sogenannter Brexit) gebremst, der ein erhebliches Risiko für die britische Wirtschaft darstellt. Sollte es im Jahr 2019 zu einem ungeordneten Brexit kommen, würde die Wachstumsrate noch deutlich niedriger ausfallen als die aktuell prognostizierten 1,5%. Nachdem sich die Rohstoffpreise in den Jahren 2017 und 2018 stabilisiert haben, dürfte in den Entwicklungs- und Schwellenländern der Anstieg der Wirtschaftsleistung mit 4,5% ähnlich positiv ausfallen wie im Jahr 2018. Für die darin enthaltenen Krisenländer der vergangenen Jahre, Brasilien

²⁰⁾ Internationaler Währungsfonds, World Economic Outlook, Januar 2019

²¹⁾ Ifo-Institut, Konjunkturprognose, Dezember 2018

²²⁾ Sachverständigenrat der Bundesregierung, Herbstgutachten 2018, November 2018

und Russland, wird nach der Erholung in den beiden Vorjahren für das Jahr 2019 von einem weiterhin soliden Wirtschaftswachstum ausgegangen.²¹⁾

Im Jahr 2018 lag der Ölpreis in einem Intervall zwischen 52 und 86 US-Dollar. Für 2019 wird gegenüber 2018 eine Stagnation prognostiziert. Der Ölpreis dürfte bei einem Jahresdurchschnitt von knapp 60 US-Dollar je Barrel verharren.²⁰⁾

Abb. 23

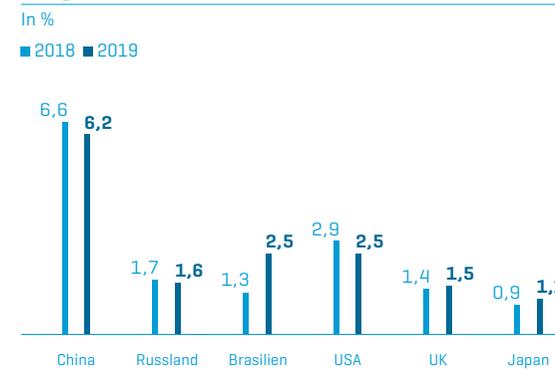
Der langjährige Aufschwung in der Eurozone wird sich im Jahr 2019 voraussichtlich fortsetzen. Mit 1,6% wird aber ein niedrigeres Wirtschaftswachstum erwartet. Auf dem Arbeitsmarkt ist mit einer weiterhin positiven Entwicklung zu rechnen. Der starke private Konsum wird daher die tragende Säule des Aufschwungs sein. Der Wachstumsbeitrag von Investitionen und Exporten dürfte dagegen sinken. Die wirtschaftliche Entwicklung der Eurozone ist wegen der Gefahr eines ungeordneten Austritts Großbritanniens aus der Europäischen Union mit nicht unerheblichen Risiken behaftet. Die Wiedereinführung von Grenzkontrollen und Zöllen hätte aufgrund der Beeinträchtigungen von internationalen Produktions- und Lieferketten erhebliche negative Auswirkungen auf die Wirtschaftsentwicklung in Großbritannien und der Eurozone. Die aktuellen Wachstumsprognosen gehen aber von einem geordneten Austritt Großbritanniens aus.²¹⁾ Abb. 24

Die deutsche Wirtschaft bleibt auch im Jahr 2019 auf Wachstumspfad. Die konjunkturelle Entwicklung in der Bundesrepublik dürfte sich aber weiter abkühlen. Die Zunahme der Wirtschaftsleistung wird für das Jahr 2019 mit 1,3% prognostiziert. Die Frühindikatoren für die Wirtschaftsentwicklung in der Bundesrepublik sind merklich niedriger als noch vor einem Jahr. So liegen der ifo-Geschäftsklimaindex bei 101,0 Punkten und die ZEW-Konjunkturerwartung bei minus 17,5 Punkten.²³⁾

²³⁾ Website Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW), Dezember 2018

Prognose Wirtschaftswachstum ausgewählter Zielländer weltweit

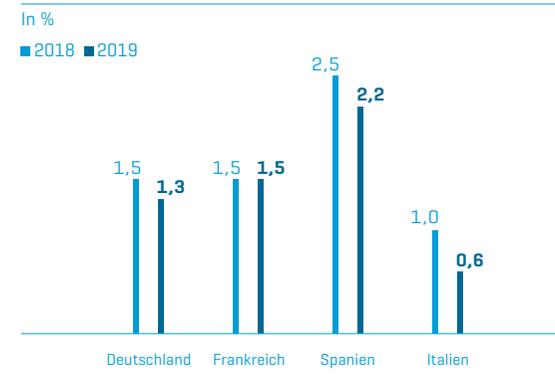
Abb. 23



Wachstum BIP 2018 und 2019²⁴⁾

Prognose Wirtschaftswachstum ausgewählter Zielländer europaweit

Abb. 24



Wachstum BIP 2018 und 2019²⁴⁾

²⁴⁾ IWF, World Economic Outlook, Januar 2019

Der Aufschwung steht in der Bundesrepublik auf einer breiteren Basis als noch zu Beginn des Jahres 2018. Der private Konsum [2019: 1,2 %] wird wie in den Vorjahren wesentlich zum Wachstum beitragen. Darauf deutet auch der auf solidem Niveau liegende Konsumklimaindex des Marktforschungsinstituts GfK hin. Er liegt aktuell bei 10,4 Punkten.^{25]} Das Wachstum der Bauinvestitionen wird sich im Jahr 2019 ebenfalls dynamisch fortsetzen [2019: 3,1 %]. Die Ausrüstungsinvestitionen [2019: 2,2 %] und die Exporte [2019: 3,0 %] dürften sich allerdings verhaltener entwickeln.^{26]}

Die demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Bayern und vor allem im Flughafeneinzugsgebiet 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 2037 wachsen, vor allem in der Region München, wo sie sogar stark bis sehr stark zunehmen wird. Die Bevölkerung Oberbayerns wird um 9 % zunehmen, im Landkreis München um 12,1 % und in der Stadt München um 11,6 %.^{27]} Im Prognos Zukunftsatlas führen der Landkreis München und die Landeshauptstadt München gefolgt von der Region Ingolstadt die Regionen mit den besten Zukunftsaussichten an.^{28]} 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. Gestützt werden diese Aussagen durch eine Untersuchung der Zeitschrift »Focus Money«, dabei liegen sämtliche Regionen der Top Ten in Bayern oder Baden-Württemberg.^{29]}

^{25]} Growth from Knowledge [GfK], Pressemitteilung, November 2018

^{26]} Ifo-Institut, Konjunkturprognose, Dezember 2018

^{27]} Bayerisches Landesamt für Statistik, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2037, Dezember 2018

^{28]} prognos, Prognos Zukunftsatlas 2016, Mai 2016

^{29]} Focus, Großes Landkreis-Ranking 2018, Januar 2019

Der weltweite Luftverkehrsmarkt wird weiter wachsen. Die International Air Transport Association (IATA) geht für das Jahr 2019 von einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate des weltweiten Passagieraufkommens von 6,0 % aus. Die jährliche durchschnittliche Wachstumsrate für Luftfracht beträgt für den gleichen Zeitraum weltweit 3,7 % und liegt damit deutlich unter dem Vorjahresniveau, was den schwächer werdenden Welthandel widerspiegelt.^{30]}

Im deutschen Luftverkehrsmarkt rechnet die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) ebenfalls mit einem weiteren Wachstum. Die Passagierentwicklung wird für das Jahr 2019 mit einem Anstieg von 2,7 % prognostiziert. Der innerdeutsche Verkehr steuert ein Wachstum von 1,0 % bei. Für den Kontinental- und Interkontinentalverkehr werden Wachstumsraten von 5,1 % beziehungsweise 2,8 % prognostiziert. Die Anzahl der Flugbewegungen dürfte im selben Zeitraum um 1,2 % und das Frachtaufkommen um 2,3 % zulegen.^{31]}

Prognostizierter Geschäftsverlauf

Die Geschäftsführung des Flughafens München blickt mit positiven Erwartungen auf das Verkehrsaufkommen 2019. So soll die Anzahl der Passagiere um gut 4 % zulegen und damit auf über 48 Millionen ansteigen. Die Flugbewegungen werden um etwa 1 % zunehmen.

Gründe für das Passagierwachstum sind neben der Anmeldung neuer Verbindungen ein anhaltendes Wachstum der Umsteiger sowie eine ansteigende Sitzplatzauslastung. Der überwiegende Teil des Wachstums wird durch die Lufthansa-Gruppe beigesteuert. Im Interkontinentalverkehr sind Frequenzerweiterungen nach Seoul, Singapur und Chicago sowie neue Verbindungen nach Bangkok und Osaka geplant. Außerdem wird für den Hauptkunden Lufthansa von einem Verkehrswachstum und einer Auslastungssteigerung ausgegangen. Daneben wird auch bei anderen Fluggesellschaften mit Passagiersteigerungen gerechnet.

^{30]} IATA, Pressemitteilung, Dezember 2018

^{31]} ADV, ADV-Aktuell: Verkehrsprognose der ADV für das Jahr 2019

Neben der prognostizierten positiven Verkehrsentwicklung wird die zum 1. Januar 2019 erfolgte Erhöhung der Luftverkehrsentgelte um 2,0 % gemäß Entgeltrahmenvereinbarung zu einem Anstieg der Flughafenentgelte führen.

Im Einzelhandel erwartet der Flughafen München, abgesehen von einem verkehrsbedingten Umsatzwachstum, weitere ergebnisverbessernde Effekte. Um die Margen kontinuierlich zu verbessern, wird das Sortiment verschlankt. Ebenfalls soll durch die Umsetzung neuer Retailkonzepte sowie die Neugestaltung von Verkaufsläden das Umsatzwachstum weiter stimuliert werden.

Nach einer rückläufigen Entwicklung der Umsätze aus Abfertigungsdiensten infolge der Insolvenz von Air Berlin im vergangenen Geschäftsjahr wird für das Jahr 2019 wieder ein Umsatzwachstum prognostiziert.

Die Umsatzerlöse aus Gastronomie und Hotel werden im Jahr 2019 stärker wachsen als das Passagieraufkommen. Dies soll unter anderem durch Umbauten und die Errichtung von neuen gastronomischen Einheiten erreicht werden. Beim Hotel wird mit einer unveränderten Großkundennachfrage und einer insgesamt verbesserten Auslastung gerechnet.

Infolge der geplanten Sanierung zentral gelegener Parkhäuser und dadurch entstehender Kapazitätsengpässe erwartet der Flughafen München, dass die Parkvorgänge nicht analog zur Passagierentwicklung steigen werden. Es wird daher mit Parkumsätzen auf dem Vorjahresniveau gerechnet.

Die Umsätze aus Vermietung und Verpachtung steigen unter anderem bedingt durch die Wiedervermietung von im Geschäftsjahr 2018 zum Teil leerstehenden Flächen, die in der Vergangenheit an Air Berlin vermietet waren.

Auch die übrigen Umsätze entwickeln sich, unter anderem aufgrund steigender Umsätze im internationalen Geschäft, positiv.

Insgesamt erwartet der Flughafen München einen Anstieg der Gesamtleistung von circa 4%.

Der Trend zu steigenden Materialaufwendungen aufgrund zunehmender Instandhaltungs- und Umbaumaßnahmen wird sich im Geschäftsjahr 2019 weiter fortsetzen. Darüber hinaus rechnet der Konzern mit einem Anstieg der Fremdleistungen im Zusammenhang mit der Expansion des internationalen Geschäfts.

Die Geschäftsführung plant mit einem Anstieg des Personalaufwands infolge von Tarifsteigerungen. Darüber hinaus sollen aufgrund von Zusatzaufträgen und Insourcing bisheriger Fremdleistungen weitere Mitarbeiterkapazitäten aufgebaut werden.

Die sonstigen Aufwendungen werden 2019 unter anderem wegen geringerer Prüfungs-, Beratungs- und Projektleistungen zurückgehen. Ebenfalls sinken werden die Aufwendungen für Miete und Leasing im Zuge der erstmaligen Anwendung von IFRS 16. Gegenläufig werden diverse Einzelmaßnahmen wirken, sodass die sonstigen Aufwendungen insgesamt im Vergleich zum Geschäftsjahr 2018 unverändert bleiben.

Im Gegensatz dazu wird damit gerechnet, dass sich die Abschreibungen 2019 insgesamt vermindern und sich daraus ein ergebnisverbessernder Effekt ergibt. Dies ist dadurch begründet, dass der Sondereffekt aus dem Jahr 2018 aus außerplanmäßigen Abschreibungen nicht mehr zu Buche schlägt. Diese wird teilweise kompensiert durch höhere Abschreibungen auf Grund der Erstanwendung von IFRS 16.

Beim Finanzergebnis wird per Saldo eine Verbesserung erwartet. Zum einen werden sich die Zinsaufwendungen für Darlehen aufgrund von Tilgungen reduzieren. Zum anderen geht der Flughafen München davon aus, dass sich das sonstige Finanzergebnis (Gewinne/Verluste aus Finanzinstrumenten) verbessert. Auch die Zinsaufwendungen aus der Bewertung der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften werden sich deutlich reduzieren. Im Gegensatz dazu geht man

Prognostizierte finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Abb. 25

	2018	2019		
	Ist	Prognose		
		von	bis	
		%	%	
EBT in TEUR	221.319	Anstieg	11,0	17,0
CO ₂ -Einsparungen in Tonnen	22.031	Rückgang	-17,8	-12,8
Passagiererlebnisindex Gesamtzufriedenheit ¹⁾	82,01	unverändert	0,0	0,0

¹⁾ Der 2018er Wert wurde angepasst, da ab 2019 die Gesamtzufriedenheit aus dem Passagiererlebnisindex als Zielwert herangezogen wird.

in der Planung von einer Verschlechterung vor allem aufgrund höherer Zinsen für Gesellschafterdarlehen aus. Der Flughafen München rechnet mit einem Anstieg des zugrundeliegenden Basiszinssatzes infolge allgemein steigender Marktzinsen.

Insgesamt rechnet der Flughafen München mit einem Anstieg des EBT zwischen 11 % und 17 %. Abb. 25

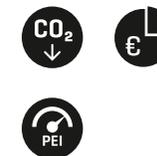
Die am Flughafen München installierten PCA-Anlagen werden sukzessive in den Normalbetrieb übernommen. Deren Nutzungsrate verbleibt auf hohem Niveau. Ein leichter Rückgang der Zielwerte 2019 gegenüber den 2018 erreichten Einsparungen resultiert aus der deutlichen Übererfüllung der Zielwerte im Jahr 2018. Für das Jahr 2019 werden zusätzliche Einsparungen aus Effizienzmaßnahmen von über 2.900 Tonnen CO₂ angestrebt. Die geplanten Maßnahmen sollen vor allem den Energiebedarf bei Beleuchtung und Raumlufttechnik verringern.

Der Flughafen München wird im Jahr 2019 das Passenger Experience Management stärken und ausbauen und dadurch die kontinuierlichen Verbesserungsmaßnahmen in puncto Passagierzufriedenheit weiter intensivieren. So ist beispielsweise geplant, weitere Easy-Pass-Anlagen zur Optimierung der Passagierprozesse in Betrieb zu nehmen sowie das Gastronomieangebot zu erweitern und zu verbessern. Darüber hinaus steht auf der Agenda, mit dem Flughafenmanagement ein ganzheitliches Passenger-Experience-Management-Konzept

zu erarbeiten, um das hohe Zufriedenheitsniveau auch langfristig absichern zu können. Für 2019 wird für die Zielwert-Bemessungsgrundlage ein gegenüber 2018 abweichender Indikator [»Gesamtzufriedenheit«] herangezogen. Dadurch soll das Messinstrument für die Kundenzufriedenheit, der Passagiererlebnisindex, gemäß den Bedürfnissen der Organisation und als Reaktion auf geänderte Kundenbedürfnisse flexibel weiterentwickelt werden.

Hinsichtlich der Vermögens- und Finanzlage erwartet der Flughafen München trotz der geplanten hohen Mittelabflüsse für Investitionen in Großprojekte zum Ausbau des Flughafens einen positiven Free Cashflow für 2019 – wenn auch in der absoluten Höhe gegenüber 2018 abnehmend. Beispiele für geplante Großprojekte sind der Neubau eines S-Bahn-Tunnels für den Erdinger Ringschluss, die Erweiterung des Terminals 1 sowie die Schaffung zusätzlicher Abstellpositionen auf dem östlichen Vorfeld.

Auf der Aktivseite der Konzernbilanz werden die geplanten Investitionen die laufenden Abschreibungen übersteigen und zu einem Anstieg der langfristigen Vermögenswerte führen. Als Folge der geplanten Investitionstätigkeit werden die kurzfristigen Geldanlagen zurückgehen. Durch die für 2019 unterstellte weitgehende Thesaurierung des Ergebnisses steigt auf der Passivseite das Eigenkapital. Die Schulden sollen durch weitere Tilgungsleistungen bei den Darlehen reduziert werden.



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 international 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 es 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

und Unternehmenskommunikation, dem Leiter des Servicebereichs IT 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 Beteiligungsunternehmen 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 München 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. Die Compliance-Risikoanalyse wurde 2018 durch einen externen Berater validiert.

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 das Jahr 2018 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 2018 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.

Im Jahr 2018 nahmen im Rahmen des Leadership-Excellence-Programms 45 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 des Jahres 2013 wurden insgesamt 524 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 Flughafen München hat umfassende Maßnahmen zur Einhaltung der seit 25. Mai 2018 geltenden Datenschutz-Grundverordnung [DSGVO] sowie des neu gefassten Bundesdatenschutzgesetzes getroffen. Das Projekt zur konzernweiten Implementierung der DSGVO wurde planmäßig umgesetzt, wobei einzelne Tochterunternehmen das Thema selbständig bearbeitet haben. Die Einhaltung des Datenschutzes ist nunmehr Linienaufgabe. Die Verantwortung dafür liegt dezentral bei den einzelnen Fachbereichen beziehungsweise Tochterunternehmen für ihre jeweiligen Verarbeitungsprozesse.

Eine Awareness-Kampagne mit Präsenz- und Online-Schulungen für die Konzernmitarbeiter sowie weitere fortlaufende Schulungsmaßnahmen für Führungskräfte und Beschäftigte im Datenschutzrecht und zur Datensicherheit haben zur Sensibilisierung beigetragen. Darüber hinaus ist in Einzelfällen eine fachliche und individuelle Beratung gewährleistet, welche die Sicherheit im Umgang mit Datenschutzregelungen unterstützt.

Soweit erforderlich haben die Konzernunternehmen Datenschutzbeauftragte mit Beratungs- und Überwachungsaufgaben gemäß DSGVO benannt. Der Datenschutzbeauftragte der FMG ist zugleich Datenschutzbeauftragter für die meisten Tochterunternehmen. Er gehört organisatorisch der Konzerneinheit Compliance an, übt seine Tätigkeit jedoch weisungsfrei aus und ist fachlich unmittelbar der Geschäftsführung unterstellt. Zur Datenschutzberatung im Konzern hat die Konzerneinheit Compliance darüber hinaus weiteres Know-how aufgebaut.

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

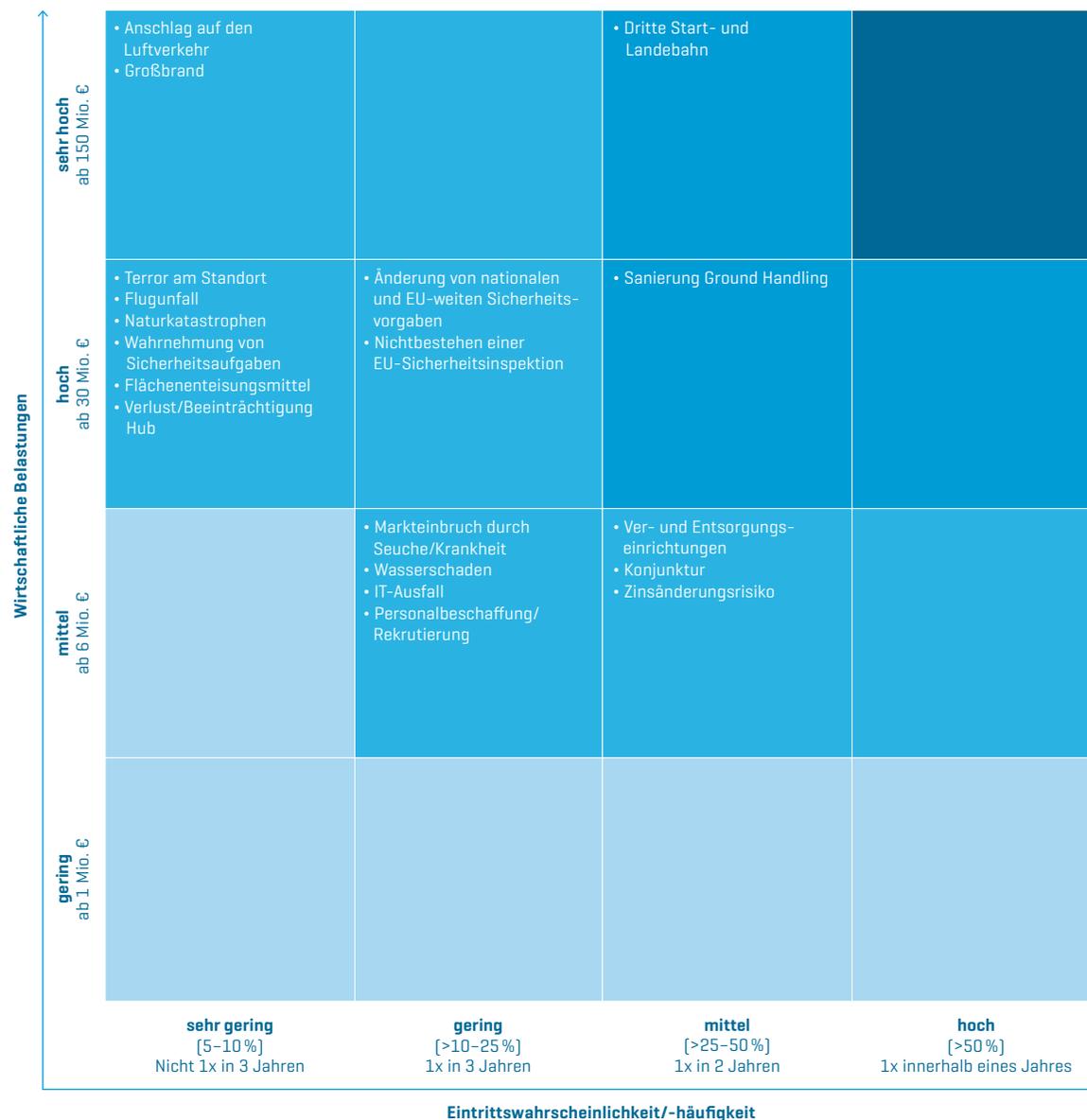
Risiken

Im Folgenden werden die Risiken erläutert, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit beziehungsweise auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage 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 2018 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 Tochterunternehmen der FMG mit der Wahrnehmung operativer Sicherheitsaufgaben in den überlassenen Bereichen beauftragt, dessen Leistungserbringung unterliegt regelmäßigem Monitoring durch die FMG. Darüber hinaus erfolgt ein gegenseitiger, intensiver Austausch mit den zuständigen Regulierungs- und Aufsichtsbehörden.
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 München als Hub zu betreiben, hätte dies enorme Rückgänge in der Fluggast- und der Flugbewegungsentwicklung zur Folge. Im Jahr 2018 hat die Deutsche Lufthansa ihr Flugangebot in München weiter ausgebaut. Mit der Stationierung von fünf Maschinen des Typs Airbus A380, dem Einsatz von vier zusätzlichen Maschinen aus der Airbus A320-Familie für den Mittelstreckenverkehr und der Flottenerneuerung mit modernen Langstreckenjets des Typs Airbus A350 wurde im Jahr 2018 das Drehkreuz ausgebaut und die Hubqualität des Flughafens München gestärkt. Das Risiko für den Verlust beziehungsweise eine Beeinträchtigung des Hubs wird daher als sehr gering eingestuft.	Die Zusammenarbeit des Flughafens München mit der Deutschen Lufthansa beruht auf gemeinschaftlichen Investitionen und langfristigen Kooperationsabkommen.
Konjunktur	Als Folge einer schwachen Konjunktur können die im Planungsprozess unterstellten Wachstumsparameter nicht erreicht werden, was sich negativ auf die Ergebnisentwicklung auswirkt. Während größerer Wirtschaftskrisen kann es zu einem Zusammenbruch der Kreditfinanzierungsmärkte kommen. Zunehmende protektionistische politische Tendenzen könnten den Welthandel im Allgemeinen, aber auch den europäisch-amerikanischen Handel und damit den transatlantischen Luftverkehrsmarkt belasten. Daraus könnten sich für den Flughafen München wachstumshemmende Effekte ergeben. Der Brexit ist mit Risiken für die Wirtschaftsentwicklung in Großbritannien, aber auch der EU verbunden und bleibt weiterhin zu beobachten. Ein ungeordneter Brexit hätte zudem einen Austritt Großbritanniens aus der European Common Aviation Area (ECAA) zur Folge. Dies hätte aufgrund von Veränderungen in den Luftverkehrsrechten große Auswirkungen auf die Strukturen im europäischen Luftverkehrsmarkt und könnte die Entwicklung im Luftverkehrsmarkt vorübergehend bremsen.	Die Reduzierung der Ausgaben mittels Kostenmonitoring, gegebenenfalls sozial verträglicher Personalabbau sowie eine kurzfristige Kürzung des Investitionsbudgets in nicht kritischen Bereichen sollen die Folgen von Konjunkturerinbrüchen mindern. Zur Sicherung der Zahlungsfähigkeit bestehen revolvingende Kreditlinien. Für den Fall eines ungeordneten Brexits hat die Europäische Kommission im Dezember 2018 einen Vorschlag unterbreitet, der ein Einfrieren des aktuellen Verkehrsaufkommens zwischen Großbritannien und der EU-27 für einen Übergangszeitraum von zwölf Monaten vorsieht.

Zusätzlich zu den in der Risikomatrix dargestellten Risiken bestand im Vorjahr das Risiko »Wirtschaftliche Schwierigkeiten von Airlines«. Mit der Insolvenz von Air Berlin und Niki im Geschäftsjahr 2017 hat der Flughafen München wichtige Kunden verloren. Die durch diesen Ausfall entstandene Lücke konnte aufgrund der großen Nachfrage im innerdeutschen und touristischen Verkehr innerhalb kürzester Zeit durch andere Airlines,

insbesondere Lufthansa und Eurowings, weitestgehend kompensiert werden. Da mit Ausnahme von Lufthansa keine am Flughafen München operierende Airline an den Verkehrsanteil von Air Berlin heranreicht, ist ein finanzielles Risiko durch einen weiteren Ausfall derzeit nicht gegeben und das Risiko im Jahr 2018 aus der Risikoberichterstattung entfallen.

Betriebliche Risiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
IT-Ausfall	Aufgrund von Brand, Wassereinbruch und Sabotage kann ein Schaden am IT-System entstehen. Ein Ausfall der IT für den Verkehrsbetrieb mit entsprechenden Betriebsunterbrechungen wäre die Folge. Ständige neue technologische Entwicklungen und die weltweit zunehmende Gefahr von Cyber-Angriffen führen zudem zu Risiken in Bezug auf die Sicherheit von IT-Systemen und Netzwerken sowie die Datensicherheit. Im Bereich Cyber-Kriminalität ist ein zunehmendes, abstraktes Gefahrenpotenzial vorhanden, das einer stetigen Beobachtung und Einschätzung bedarf. Ein Ausfall der IT für den Verkehrsbetrieb kann zu Betriebsunterbrechungen führen. Dies hätte finanzielle Einbußen sowie Reputationsschäden zur Folge.	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 dem Jahr 2004 ein zentrales Informationssicherheitsmanagement, das strategische, technische und organisatorische Maßnahmen zur Abwehr von Cyber-Attacken vorgibt und kontrolliert. Das Bewusstsein für Cyber-Risiken wird durch Trainings bei Führungskräften und Mitarbeitern verstärkt. Zudem hat der Flughafen München im Jahr 2018 ein Kompetenzzentrum gegen Cyber-Kriminalität (Information Security Hub) eröffnet. Hier trainieren IT-Spezialisten des Flughafens gemeinsam mit erfahrenen IT-Security-Unternehmen unter realistischen Bedingungen verschiedene Gefährdungsszenarien und testen neue Verfahren zur Bekämpfung von Cyber-Kriminalität. 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.
Änderung von nationalen und EU-weiten Sicherheitsvorgaben (vormals Ausweitung der EU-weiten Sicherheitsvorgaben)	Für den Flughafen München gelten nationale und EU-weite Luftsicherheitsvorgaben, die unter anderem die Themenschwerpunkte Flughafensicherheit, Fluggast- und Handgepäckkontrollen, Luftfracht- und Luftpost- sowie Warenkontrollen umfassen. Sicherheitsvorgaben werden fortlaufend an die aktuellen Gegebenheiten angepasst. Daraus können für den Flughafen München sowohl prozessuale als auch infrastrukturelle Änderungen entstehen. Entsprechende finanzielle Belastungen wären die Folge.	Über Verbands- und Gremienarbeit versucht der Flughafen München, die Auswirkungen möglichst gering zu halten. Durch frühzeitige Information über laufende Gesetzgebungsverfahren wird eine rechtzeitige Umsetzung der Sicherheitsauflagen sichergestellt. Zusätzliche, durch infrastrukturelle Änderungen entstandene Ausgaben werden der Entgeltrahmenvereinbarung zugrunde gelegt.
Nichtbestehen einer EU-Sicherheitsinspektion	Die Luftfahrtbehörden der EU führen Sicherheitsinspektionen an Flughäfen durch. Bei Nichterfüllen der Sicherheitsstandards und anschließender Verfehlung des Nachaudits kann der Flughafen München seinen »Clean«-Status verlieren. Die Folgen wären eine Erhöhung der Sicherheitsauflagen, erhebliche Behinderung in den betrieblichen Prozessen, Wettbewerbsnachteile sowie Imageverlust.	Der Flughafen München führt ein durchgängiges und strenges Qualitätsmanagement zur Steuerung der Qualität aller Sicherheitsaspekte am Flughafen München durch.
Ver- und 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 Dritte, 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 Sanierungstarifverträge verlängert werden. Zur Kompensation von wegfallenden Abfertigungsvolumina finden laufend Gespräche mit potenziellen Neukunden statt. Im Fall eines Abfertigungsverlusts werden Kapazitäten und damit einhergehende Kosten abgebaut. Ständige Kontrolle und Reporting des Sanierungsfortschritts beziehungsweise Sanierungspfads.

Betriebliche Risiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
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. Dadurch könnte es zu einer qualitativen Verschlechterung oder Verzögerung der Leistungserbringung sowie zu Vertragsverletzungen bei Abfertigungsleistungen kommen.	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.
Drohnen	Zusätzlich zu den in der Risikomatrix dargestellten betrieblichen Risiken besteht mit zunehmender Anzahl von Drohnen im Luftraum das Risiko, dass Drohnen unberechtigt in die Kontrollzone des Flughafens München eindringen und den Flugbetrieb stören oder gefährden. Die Bundesregierung hat im Jahr 2017 mit der Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten verschärfte Regeln für Drohneneinsätze beschlossen, unter anderem eine Kennzeichnungspflicht sowie ein Betriebsverbot in Kontrollzonen von Flughäfen. Zudem hat die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) eine Gesetzesvorlage zur Vereinheitlichung von Regeln für den Drohnenbetrieb in der EU erarbeitet. Unter anderem wird gefordert, dass Drohnen mit definierten Eigenschaften in nationalen Datenbanken registriert werden und damit genau ihren Betreibern zugeordnet werden können. Im Jahr 2018 hat das europäische Parlament die Zustimmung erteilt. Das Gesetz wird voraussichtlich im Jahr 2019 in Kraft treten.	Gemeinsam mit den Flughafenverbänden ADV, ACI und dem Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wirkt der Flughafen München an einer einheitlichen Regulierung des Drohnenverkehrs auf nationaler und europäischer Ebene mit. Zudem arbeiten die Bereiche Aviation und Konzernsicherheit an einer Studie zum Thema Drohnenschutz, mit dem Ziel, herstellerunabhängige Bewertungen der am Markt verfügbaren Technologien zur Auswahl von Drohnerkennungssystemen zu erhalten. Das Brutto-Risiko liegt hierfür unter der Risikotoleranzgrenze und ging daher nicht in die Darstellung der Risikomatrix ein.
Dritte Start- und Landebahn	Bedingt durch die Verschiebung der Entscheidung zur Realisierung des Projektes der dritten Start- und Landebahn, sind alle bisher angefallenen Planungs- und Grunderwerbskosten auf ihre Werthatigkeit hin zu überprüfen und gegebenenfalls abzuschreiben. Auswirkungen aus dem aktuellen Moratorium wurden bilanziell berücksichtigt. Ohne Kapazitätserweiterung durch den Bau der dritten Start- und Landebahn könnte es zu einem signifikanten Unternehmenswertverlust kommen. Beeinflusst wird dieser vor allem durch ein Stagnieren beziehungsweise ein rückläufiges Verkehrsaufkommen und damit verbunden durch geringere Erlöse in den Bereichen Aviation und Non-Aviation. Das Ausbauprojekt wird nach der aktuellen Legislaturperiode weiter zu erörtern und das weitere Vorgehen zu entscheiden sein.	Die gerichtliche Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses durch den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVG) vom 19. Februar 2014 und im Folgejahr vom Bundesverwaltungsgericht war ein wichtiger Meilenstein im Hinblick auf die Begrenzung der rechtlichen Risiken für die Projektumsetzung. Als weitere Gegenmaßnahmen sind die Diversifikation der Produktpalette und die Ausweitung des Auslandsgeschäfts geplant. Trotz des Moratoriums hält der Flughafen München an dem Zukunftsprojekt fest.
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 und BDL gegen das Verbot von Formiateisungsmitteln vor. Über das ACI 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. Zudem werden die eingesetzten Flächenenteisungsmittel vom Flughafen München im Notice to Airmen (NOTAM) veröffentlicht. Hersteller der Enteisungsmittel sollen zukünftig zur Problemlösung eingebunden werden.
EU-Datenschutz- Grundverordnung	Neben den in der Risikomatrix aufgeführten rechtlichen Risiken bestehen Risiken im Zusammenhang mit der im Jahr 2018 in Kraft getretenen EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO). Die DSGVO erweitert die bestehenden Pflichten aus dem Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) und erhöht die rechtlichen, betrieblichen und technisch-organisatorischen Anforderungen an den Datenschutz. Eine Verletzung dieser Rechte und Pflichten könnte hohe Bußgelder, Schadenersatzklagen, Abmahnungen sowie Reputationsschäden nach sich ziehen. Aktuell stehen am Flughafen München Fragestellungen im Zusammenhang mit der Nutzung der Videoüberwachung durch das CCTV-System (Closed Circuit Television) im Fokus.	Am Flughafen München wurde das Projekt zur Umsetzung der Anforderungen der DSGVO erfolgreich abgeschlossen. Damit wurden organisatorische Strukturen, Prozesse und deren Dokumentation angepasst sowie das Bewusstsein für Datenschutz im Konzern geschärft. Als Gegenmaßnahmen für Datenschutzrisiken aus CCTV wurden insbesondere folgende Maßnahmen getroffen: Rollennutzungskonzept, Neubeschilderung zum Hinweis auf Videoüberwachung, Neuverhandlung der Betriebsvereinbarung zu CCTV. Das Brutto-Risiko liegt hierfür unter der Risikotoleranzgrenze der FMG und ging daher nicht in die Darstellung der Risikomatrix ein.

Der Flughafen München ist wie im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit üblich mit unterschiedlichen Rechtsstreitigkeiten konfrontiert. Diese können insbesondere zur Zahlung von Schadenersatz 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 der Flughafen München aus weiteren bekannten Fällen zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Ertrags-, Vermögens-, und Finanzlage.

Im Zuge der geplanten Gründung von ausländischen Tochtergesellschaften im Rahmen des Betriebs und der Beratung von anderen Flughäfen und Terminals können sich Risiken aus der erstmaligen Übernahme der operativen Betriebsverantwortung im Ausland ergeben. Insbesondere unterliegen Flughafenbetreiberprojekte wie am Standort München selbst, allgemeinen volkswirtschaftlichen und unternehmensspezifischen Risiken. Aus risikominimierenden Gründen arbeitet der Flughafen München hierbei mit lokalen Partnern zusammen, die über Erfahrungen hinsichtlich der jeweiligen landestypischen Bestimmungen und Gegebenheiten verfügen. Um insbesondere Haftungsrisiken zu begegnen, werden in 2019 für die beginnenden Projekte lokale Gesellschaften gegründet.

Ein allgemeines Risiko besteht auch aus steuerlichen [Betriebs-]Prüfungen von Steuerbehörden.

Mit Ausnahme des Zinsänderungsrisikos lag für die nachfolgend aufgeführten Brutto-Finanzrisiken die erwartete wirtschaftliche Belastung zum 31. Dezember 2018 unter der Meldgrenze. Sie gingen daher nicht in die Risikoberichterstattung ein.

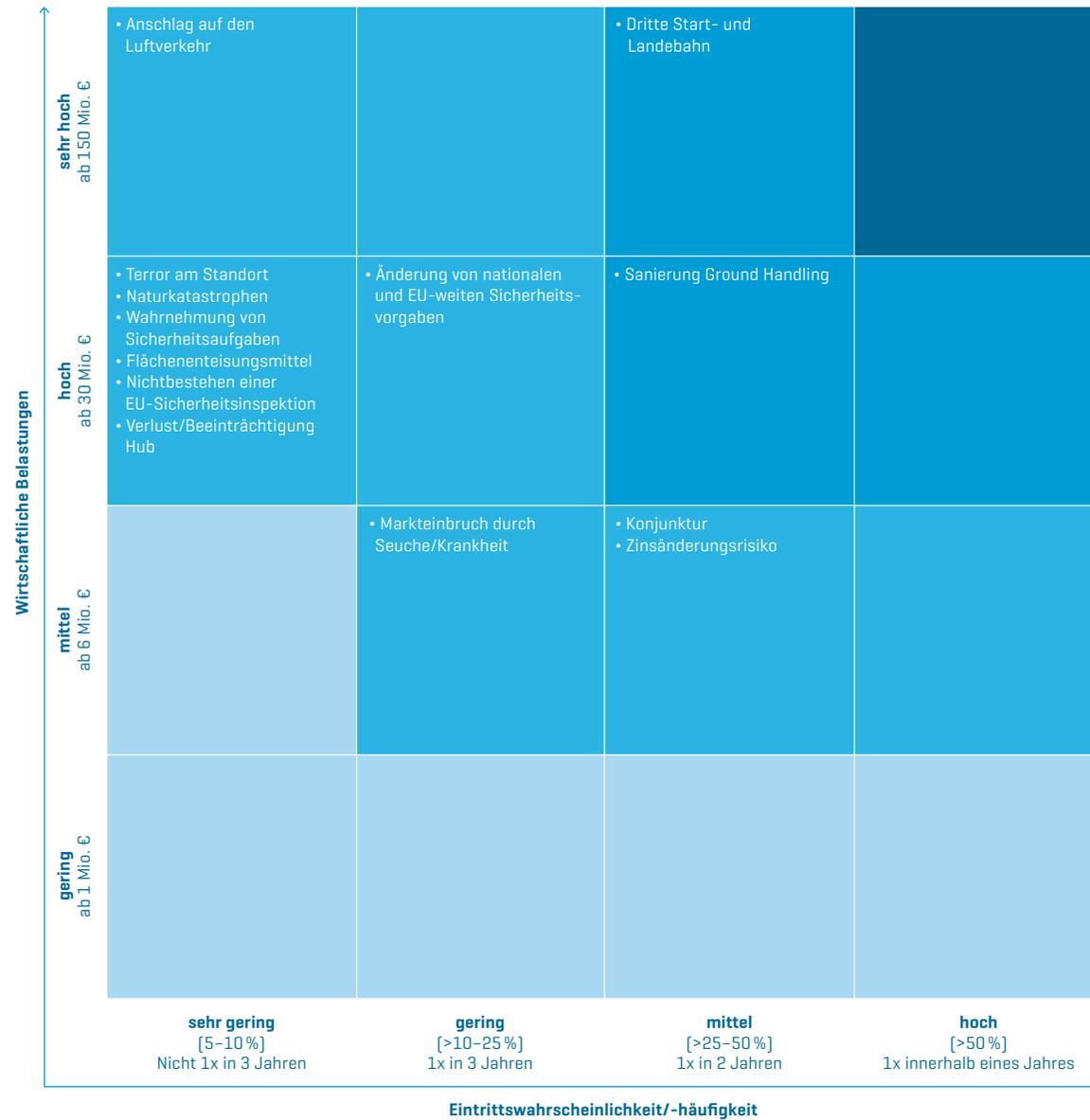
Finanzrisiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Währungsrisiken	Soweit geplanten Umsätzen in Fremdwährungen keine entsprechenden währungskongruenten Ausgaben gegenüberstehen, ergeben sich Währungsrisiken.	Währungsrisiken sichert der Flughafen München mit Devisentermingeschäften ab.
Kredit- und Bonitätsrisiken	Kredit- und Bonitätsrisiken entstehen vor allem aus kurzfristigen Geldanlagen sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.	Geldanlagen erfolgen nur bei (in der Regel deutschen) Kreditinstituten, die einer entsprechenden 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.
Zinsänderungsrisiko	Zinsrisiken ergeben sich im Wesentlichen aus variabel verzinsten Finanzschulden aus Darlehen sowie Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern.	Zinsrisiken aus variabel verzinsten Finanzschulden aus Darlehen begegnet der Flughafen München durch Absicherung mit Zinspayerswaps.

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

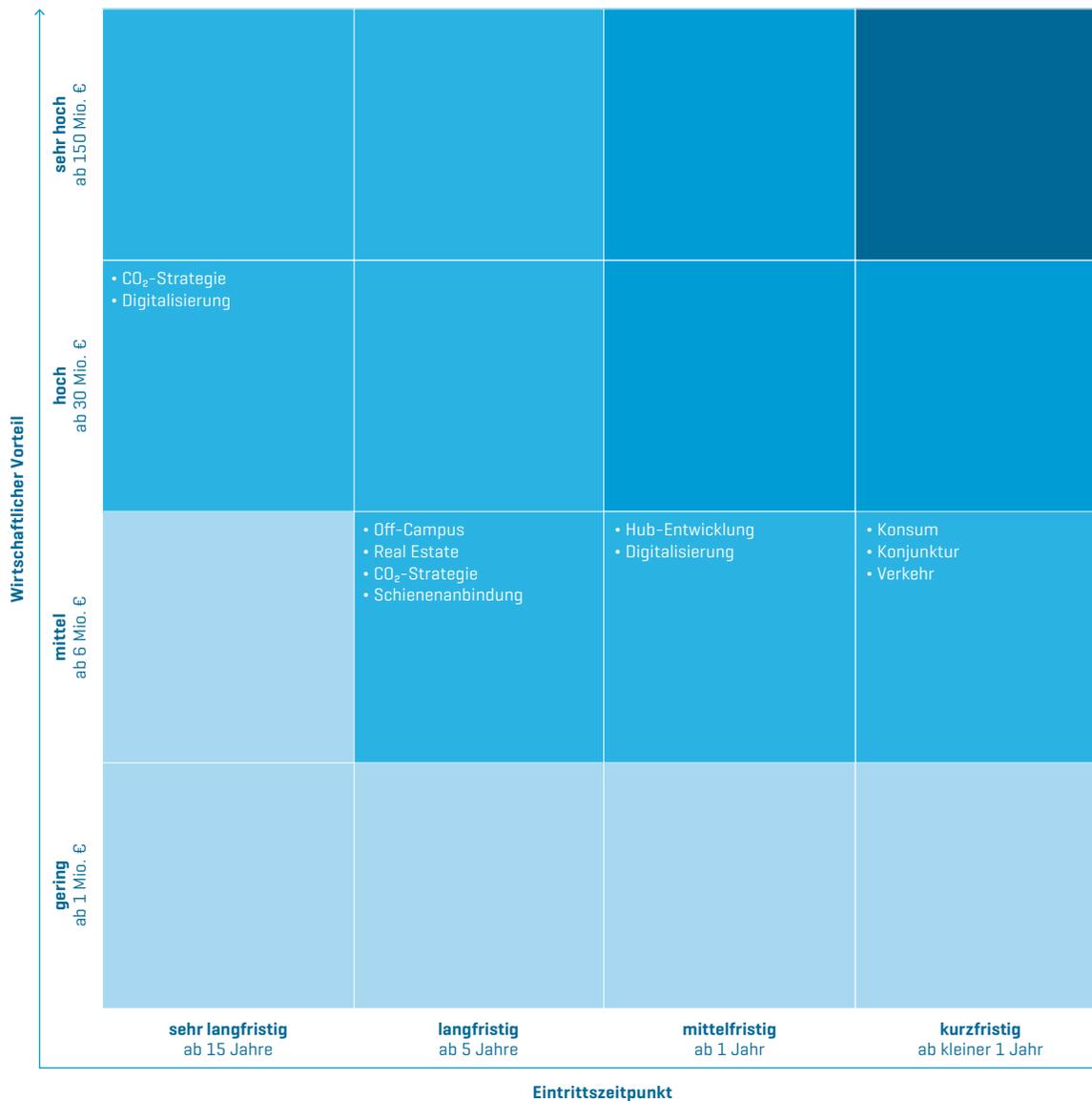
Übersicht Netto-Risiken

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 Zeitablauf 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 hinausführen.
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 Deutsche Lufthansa 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	Der Flughafen München verfolgt die Strategie, sein Geschäftsmodell 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 Unternehmensergebnisses.
Real Estate	Die innovativen Immobilienkonzepte, die im Rahmen von LabCampus umgesetzt werden, könnten auf lange Sicht zu einer höheren Immobiliennachfrage führen als im Plan angenommen. Dies hätte eine Umsatzsteigerung in diesem und gegebenenfalls anderen Geschäftsfeldern zur Folge.
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 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 Teilnehmungsmanagement 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.

München, den 11. April 2019

Dr. Michael Kerkloh Andrea Gebbeken Thomas Weyer

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

TEUR	Angabe	2018	2017
Umsatzerlöse ¹⁾	VI.1	1.508.817	1.468.735
Bestandsveränderung		-672	672
Aktiviert Eigenleistungen	VI.2	15.835	13.017
Sonstige Erträge	VI.3	29.731	30.368
Gesamtleistung		1.553.711	1.512.792
Materialaufwand	VI.4	-393.602	-398.988
Personalaufwand	VI.5	-507.713	-482.081
Sonstige Aufwendungen	VI.6	-114.318	-111.736
Betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)		538.078	519.987
Abschreibungen	VI.7	-215.862	-217.617
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		322.216	302.370
Zinsergebnis	VI.8	-84.257	-83.605
Sonstiges Finanzergebnis	VI.8	-17.813	8.843
Finanzergebnis		-102.070	-74.762
Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen	VII.4	1.173	1.632
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		221.319	229.240
Ertragsteuern	VI.9	-72.586	-70.440
Konzernjahresergebnis (EAT)		148.733	158.800
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		148.732	158.800
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		1	0

¹⁾ Die Vorjahreszahlen sind aufgrund der Anwendung der kumuliert retrospektiven Methode im Rahmen der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 nicht angepasst worden.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

TEUR	Angabe	2018	2017
Konzernjahresergebnis		148.733	158.800
Absicherung von Zahlungsströmen	VII.16	10.742	18.464
Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	-2.149	-3.691
Posten, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		8.593	14.773
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	VII.17	811	-314
Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	-225	88
Posten, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		586	-226
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		9.179	14.547
Gesamtergebnis		157.912	173.347
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		157.911	173.347
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		1	0

Konzernbilanz

Aktiva

TEUR	Angabe	31.12.2018	31.12.2017
Immaterielle Vermögenswerte	VII.1	19.572	17.477
Selbstgenutzte Sachanlagen	VII.2	4.804.150	4.821.038
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	VII.3	150.889	151.872
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	VII.4	3.657	4.116
Forderungen ¹⁾	VII.5	3.539	53
Sonstiges Finanzvermögen	VII.5	183	290
Aktive latente Steuern	VII.6	4.864	4.148
Sonstige Vermögenswerte ¹⁾	VII.9	6.631	774
Langfristige Vermögenswerte		4.993.485	4.999.768
Vorräte	VII.7	39.193	41.567
Forderungen ¹⁾	VII.8	76.057	86.545
Vertragliche Vermögenswerte ¹⁾	VII.23	4.617	-
Sonstiges Finanzvermögen	VII.8	0	202
Tatsächliche Ertragsteueransprüche		4.899	5.496
Sonstige Vermögenswerte ¹⁾	VII.9	9.243	7.066
Kurzfristige Geldanlagen	VII.10	209.446	158.000
Zahlungsmittelbestand	VII.10	12.377	6.625
Kurzfristige Vermögenswerte		355.832	305.501
Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht	VII.11	1.495	1.015
Aktiva		5.350.812	5.306.284

¹⁾ Die Vorjahreszahlen sind aufgrund der Anwendung der kumuliert retrospektiven Methode im Rahmen der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 nicht angepasst worden.

Passiva

TEUR	Angabe	31.12.2018	31.12.2017
Gezeichnetes Kapital	VII.12	306.776	306.776
Rücklagen	VII.12	151.353	150.767
Übriges Eigenkapital	VII.12	1.754.388	1.628.698
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter		14	13
Eigenkapital		2.212.531	2.086.254
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	VII.14	346.058	315.375
Verbindlichkeiten ¹⁾	VII.15	12.365	12.498
Sonstige Finanzschulden	VII.15	1.314.692	1.393.047
Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	50.864	50.163
Sonstige Rückstellungen	VII.18	89.769	91.300
Passive latente Steuern	VII.6	427.140	435.540
Sonstige Schulden ¹⁾	VII.20	16.886	17.305
Langfristige Schulden		1.911.716	1.999.853
Verbindlichkeiten ¹⁾	VII.19	162.502	159.303
Vertragliche Verbindlichkeiten ¹⁾	VII.23	2.045	-
Sonstige Finanzschulden	VII.19	640.442	677.649
Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	43.485	40.887
Sonstige Rückstellungen	VII.18	14.131	9.924
Tatsächliche Ertragsteuerschulden		5.227	5.623
Sonstige Schulden ¹⁾	VII.20	12.675	11.416
Kurzfristige Schulden		880.507	904.802
Passiva		5.350.812	5.306.284

¹⁾ Die Vorjahreszahlen sind aufgrund der Anwendung der kumuliert retrospektiven Methode im Rahmen der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 nicht angepasst worden.

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

	Angabe	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen		Übriges Eigenkapital	Nicht beherrschender Gesellschafter	Eigenkapital
			Kapitalrücklage	Gewinnrücklage			
TEUR							
Stand 31.12.2016	VII. 12	306.776	102.258	48.735	1.485.125	13	1.942.907
Jahresergebnis		0	0	0	158.800	0	158.800
Sonstiges Ergebnis		0	0	-226	14.773	0	14.547
Gesamtergebnis		0	0	-226	173.573	0	173.347
Ausschüttungen		0	0	0	-30.000	0	-30.000
Entkonsolidierung		0	0	0	0	0	0
Transaktionen mit Gesellschaftern		0	0	0	-30.000	0	-30.000
Einstellung in Rücklagen		0	0	0	0	0	0
Änderung von Rücklagen		0	0	0	0	0	0
Stand 31.12.2017	VII. 12	306.776	102.258	48.509	1.628.698	13	2.086.254
Auswirkung aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 9	II.2	0	0	0	-1.635	0	-1.635
Stand 01.01.2018		306.776	102.258	48.509	1.627.063	13	2.084.619
Jahresergebnis		0	0	0	148.732	1	148.733
Sonstiges Ergebnis		0	0	586	8.593	0	9.179
Gesamtergebnis		0	0	586	157.325	1	157.912
Ausschüttungen		0	0	0	-30.000	0	-30.000
Transaktionen mit Gesellschaftern		0	0	0	-30.000	0	-30.000
Stand 31.12.2018	VII. 12	306.776	102.258	49.095	1.754.388	14	2.212.531

Konzern-Kapitalflussrechnung

TEUR	Angabe	2018	2017
Gesamtergebnis		157.912	173.347
Ergebnisneutrale latente Steuern		2.374	3.603
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		-811	314
Absicherung von Zahlungsmittelströmen		-10.742	-18.464
Jahresergebnis (EAT)		148.733	158.800
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen		-1.173	-1.632
Ertragsteuern		72.586	70.440
Finanzergebnis		102.070	74.762
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		322.216	302.370
Abschreibungen		215.862	217.617
Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen		3.104	1.553
Zu-/Abnahme der Vorräte		2.374	1.198
Zu-/Abnahme der kurzfristigen Forderungen		10.487	-20.732
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten		3.234	-23.800
Zu-/Abnahme der Leistungen an Arbeitnehmer		3.393	7.160
Zu-/Abnahme der Rückstellungen		4.451	-6.314
Zu-/Abnahme der anderen Aktiva und Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-12.950	7.019
Bruttozahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit		552.171	486.071
Saldo aus gezahlten und erhaltenen Ertragsteuern		-83.875	-104.150
Zahlungsmittelflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit		468.296	381.921
Einzahlungen aus der Veräußerung von selbstgenutzten Sachanlagen		5.853	18.016
Einzahlungen aus der Veräußerung von immateriellen Vermögenswerten		404	590
Einzahlungen aus der Veräußerung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien		117	106

TEUR	Angabe	2018	2017
Einzahlungen von assoziierten Unternehmen aufgrund von Ausschüttungen		1.632	931
Auszahlungen für Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen		-191.146	-125.851
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte		-8.328	-7.279
Auszahlungen für Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-5.174	-3.200
Erhaltene Zinsen		275	325
Veränderungen in Verbindung mit nicht vollkonsolidierten Unternehmen		96	
Veränderungen von Geldanlagen		-52.000	-146.000
Zahlungsmittelflüsse aus der Investitionstätigkeit		-248.271	-262.362
Auszahlungen für Ausschüttungen an Gesellschafter	IX	-30.000	-30.000
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen	IX	13.200	33.184
Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen bei Kreditinstituten	IX	-125.713	-69.175
Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	IX	-22.330	0
Zahlungsmittelflüsse aus dem konzernweiten Cashmanagement mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen	IX	-572	-2.832
Gezahlte Zinsen (ohne Bauzeitzinsen)	IX	-43.942	-45.549
Auszahlungen aus Bauzeitzinsen	IX	-4.916	-4.596
Zahlungsmittelflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	IX	-214.273	-118.968
Veränderung des Zahlungsmittelbestands		5.752	591
Zahlungsmittelbestand zum Periodenbeginn		6.625	6.034
Zahlungsmittelbestand zum Periodenende		12.377	6.625

Konzernanhang

- 40** – I. Unternehmen
- 40** – II. Grundsätze der Aufstellung des Konzernabschlusses
- 43** – III. Konsolidierungskreis
- 46** – IV. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
- 59** – V. Annahmen mit wesentlichem Einfluss auf den Konzernabschluss
- 59** – VI. Erläuterungen zum Jahresergebnis
- 64** – VII. Erläuterungen zur Bilanz
- 87** – VIII. Finanzrisikomanagement
- 90** – IX. Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
- 92** – X. Erläuterungen zu Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen
- 93** – XI. Ereignisse nach dem Abschlussstichtag

Konzernanhang

I. Unternehmen

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

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

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

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

Per 31. Dezember 2018 hat die Gesellschaft keine Wertpapiere im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 1 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) ausgegeben, die an organisierten Märkten gemäß § 2 Abs. 5 WpHG gehandelt werden.

Die Geschäftsführung der Flughafen München GmbH hat den Konzernabschluss am 11. April 2019 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

II. Grundsätze der Aufstellung des Konzernabschlusses

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

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

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

1. Grundlagen der Abschlusserstellung

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

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie zum Beispiel zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswerte, derivativer Finanzschulden oder abgesicherter Grundgeschäfte sowie Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt.

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

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

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

2. Neue beziehungsweise überarbeitete Rechnungslegungsvorschriften

a) Erstmals angewandte neue Vorschriften

Im Geschäftsjahr 2018 hat der Flughafen München folgende neue Rechnungslegungsvorschriften erstmalig angewandt:

IFRS 9 Finanzinstrumente

Der neue Rechnungslegungsstandard IFRS 9 Finanzinstrumente ersetzt die bestehende Regelung des IAS 39 Finanzinstrumente: Recognition and Measurement und wurde zum 1. Januar 2018 erstmals angewandt. Der Flughafen München hat beschlossen, den IFRS 9 unter Anwendung der modifizierten retrospektiven Methode anzuwenden. Somit erfolgte keine Anpassung des Vorjahres.

Der IFRS 9 führt neue Regelungen zur Klassifizierung und Bewertung finanzieller Vermögenswerte ein, enthält neue Regelungen zu Wertminderungen von Finanzinstrumenten und zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen.

Darüber hinaus hat der Konzern Folgeänderungen zu IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben auf die Anhangangaben für das Geschäftsjahr 2018 angewandt. Die Vergleichsinformationen wurden nicht rückwirkend angepasst.

Durch die erstmalige Anwendung ergaben sich folgende Anpassungseffekte, welche erfolgsneutral im übrigen Eigenkapital erfasst wurden:

Übriges Eigenkapital

TEUR	Auswirkung aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 9
Stand 31.12.2017	1.628.698
Erfassung der erwarteten Kreditausfälle	-211
Modifikation der Finanzschulden aus Darlehen	-1.854
Latente Steuern	430
Stand 01.01.2018	1.627.063

Diese Anpassungseffekte resultieren aus der erstmaligen Anwendung des Modells zu erwarteten Kreditausfällen auf finanzielle Vermögenswerte sowie aus der Bewertung von Finanzschulden mit modifizierten Vertragsbedingungen. Aus den überarbeiteten Vorschriften zur Klassifizierung und Bewertung finanzieller Vermögenswerte ergeben sich keine quantitativen Anpassungseffekte. Die überarbeiteten Vorschriften für Finanzschulden sehen vor, dass die Bilanzierung solcher Refinanzierungen im Allgemeinen unter Fortführung des ursprünglichen Effektivzinssatzes zu erfolgen hat. Die Diskontierung der geänderten Cashflows resultiert folglich in einem ergebniswirksamen Sprung der fortgeführten Anschaffungskosten. Im Fall variabel verzinslicher Finanzschulden mit fixer Marge wurde bei vertraglichen Modifikationen unter IAS 39 keine Beibehaltung des Effektivzinssatzes vorgenommen, weshalb sich für entsprechende Darlehen im Rahmen der Umstellung auf IFRS 9 ein Effekt ergibt.

Hinsichtlich des prinzipienbasierten Ansatzes des IFRS 9 wurden sämtliche Finanzinstrumente im Anwendungsbereich des Standards einer von drei Bewertungskategorien zugeordnet. Die Kategorisierung für finanzielle Vermögenswerte erfolgte auf Basis der Identifikation des Geschäftsmodells sowie der Prüfung des Zahlungsstromkriteriums »ausschließlich Zahlungen für Zins und Tilgung«. Die Option zur freiwillig erfolgswirksamen Bilanzierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten wurde wie auch unter IAS 39 nicht ausgeübt.

Die folgenden Tabellen stellen die Klassifizierungs- und Bewertungskategorien von finanziellen Vermögenswerten sowie finanziellen Verbindlichkeiten nach IAS 39 und die Überleitung zu den neuen Klassifizierungs- und Bewertungskategorien nach IFRS 9 sowie die jeweiligen Buchwerte zum 1. Januar 2018 dar:

Überleitung zu den neuen Klassifizierungs- und Bewertungskategorien nach IFRS 9

	Angabe	Buchwert 31.12.17 TEUR	Neue Bewertungskategorie IFRS 9	Reklassifizierung	Bewertung	Buchwert 01.01.18 TEUR
IAS 39 – finanzielle Vermögenswerte (lang- und kurzfristig)						
Kredite und Forderungen						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	VII.8	65.636	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-	-9	65.627
Flüssige Mittel	VII.10	164.625	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-	-174	164.451
Sonstige Forderungen	VII.8 und VII.5	20.962	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-	-14	20.948
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte						
Originäre finanzielle Vermögenswerte	VII.5	279	Kein IFRS-9-Finanzinstrument	-	-	279
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte						
Derivative finanzielle Vermögenswerte	VII.8 und VII.5	213	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	-	-	213
	Angabe	Buchwert 31.12.17 TEUR	Neue Bewertungskategorie IFRS 9	Reklassifizierung	Bewertung	Buchwert 01.01.18 TEUR
IAS 39 – finanzielle Verbindlichkeiten (lang- und kurzfristig)						
Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten						
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	VII.15 und VII.19	64.487	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-	-	64.487
Sonstige Verbindlichkeiten	VII.15 und VII.19	107.315	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-	-	107.315
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	VII.14	315.375	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-	-	315.375
Finanzschulden ggü. Gesellschaftern	VII.19	502.327	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-	-	502.327
Finanzschulden aus Darlehen	VII.15 und VII.19	1.517.062	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-	1.854	1.518.916
Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ¹⁾	VII.19	52	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-	-	52
Als Sicherungsinstrument designierte Derivate (keine IAS-39-Bewertungskategorie)						
Derivative Finanzschulden	VII.15 und VII.19	51.255	Keine IFRS-9-Bewertungskategorie	-	-	51.255

¹⁾ Finanzschulden aus Finanzierungsleasing sind nur hinsichtlich der Ausbuchung nach den Kategorien zu bilanzieren. Im Übrigen erfolgt die Bilanzierung nach Kapitel IV.8

IFRS 15 Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden

Im Geschäftsjahr 2018 hat der Flughafen München den IFRS 15, Erlöse aus Verträgen mit Kunden, erstmalig angewandt. Im Ergebnis wurden in einem im Geschäftsjahr 2016 begonnenen Projekt die IFRS-Bilanzierungsrichtlinie angepasst und fachliche Bilanzierungsvorgaben entwickelt sowie die erforderlichen Anpassungen an den IT-Prozessen und IT-Systemen abgeschlossen.

Der Flughafen München hat beschlossen, den IFRS 15 unter Anwendung der kumulativ retrospektiven Methode rückwirkend zum 1. Januar 2018 anzuwenden. Hierbei wurden die Vergleichswerte des Vorjahres in der Bilanz nicht angepasst, sie werden vielmehr nach den Vorgaben des IAS 18 und IAS 11 berichtet. Die Analyse der Auswirkungen des Standards hat zu keinen Effekten aus der erstmaligen Anwendung im Eröffnungsbilanzwert des übrigen Eigenkapitals geführt. Es ergeben sich jedoch Ausweisänderungen in Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung. Diese Änderungen sind unter Kapitel II Grundsätze der Aufstellung des Konzernabschlusses im Abschnitt 3 Korrekturen nach IAS 8 dargestellt.

Die Änderungen folgen der Zielsetzung, dass ein Unternehmen Angaben bereitzustellen hat, die es Abschlussadressaten ermöglichen, Informationen über Art, Höhe, Zeitpunkt und Unsicherheit von Erlösen und Zahlungsströmen aus einem Vertrag mit einem Kunden beurteilen zu können. In der Bilanz werden im Ergebnis die neuen Positionen Vertragliche Vermögenswerte und Vertragliche Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die im Zuge des IFRS 15 neu definierten Rückerstattungsverbindlichkeiten werden unter der Bilanzposition Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Angaben im Konzernanhang für Umsatzerlöse haben sich sowohl in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht erweitert.

b) Noch nicht angewandte neue Vorschriften

Bis zum Datum der Aufstellung des vorliegenden Abschlusses wurde eine Vielzahl neuer IFRS und IFRIC sowie Änderungen und Ergänzungen zu bestehenden IAS/IFRS und SIC/IFRIC veröffentlicht, deren erstmalige Anwendung erst nach dem Bilanzstichtag vorgeschrieben beziehungsweise erlaubt ist. Mit folgenden Ausnahmen geht der

Flughafen München davon aus, dass sich aus der erstmaligen Anwendung dieser Vorschriften keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben werden:

IFRS 16 Leasingverhältnisse

IFRS 16 ersetzt die vorhandenen Regelungen zu Leasingverhältnissen, inklusive IAS 17 Leasingverhältnisse, IFRIC 4 Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält, SIC 15 Operating-Leasingverhältnisse und SIC 27 Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen.

Der Standard ist erstmalig anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2019 beginnen. Der Konzern beabsichtigt, IFRS 16 erstmalig zum 1. Januar 2019 unter Anwendung der modifiziert retrospektiven Methode anzuwenden. Aus diesem Grund wird der kumulative Effekt aus der Anwendung von IFRS 16 als eine Anpassung der Eröffnungsbilanzwerte zum 1. Januar 2019 erfasst. Eine Berichtigung der Vorjahreszahlen erfolgt somit nicht.

IFRS 16 führt ein einheitliches Rechnungslegungsmodell ein, wonach Leasingverhältnisse in der Konzernbilanz des Leasingnehmers zu erfassen sind. Der Leasingnehmer hat eine Schuld aus dem Leasingverhältnis, die seine Verpflichtung zu Leasingzahlungen darstellt, zu passivieren. Zudem ist ein Nutzungsrecht, das das Recht auf die Nutzung des zugrunde liegenden Vermögenswerts darstellt, zu aktivieren.

Die Rechnungslegung beim Leasinggeber ist vergleichbar mit der aktuell gültigen Bilanzierung. Leasingverhältnisse sind weiterhin als Finanzierungs- oder Operating-Leasingverhältnisse einzustufen.

Der Flughafen München prüft gegenwärtig, welche Auswirkungen die Anwendung von IFRS 16 auf den Konzernabschluss hat. Die Analyse hat ergeben, dass zum 1. Januar 2019 erstmalig Leasingverbindlichkeiten sowie die Aktivierung von Nutzungsrechten in der Bandbreite von 10,0 Mio. EUR bis 20,0 Mio. EUR zu erfassen sind.

3. Korrekturen nach IAS 8

Die nachstehenden Tabellen fassen die Auswirkungen aus der Erstanwendung des IFRS 15 auf den Konzernabschluss zusammen:

TEUR	Auswirkung aus der Veränderung der Bilanzierungsmethoden		
	Bilanzposition unter Anwendung des IAS 18	Anpassungen nach IFRS 15	Bilanzposition unter Anwendung des IFRS 15
Konzernbilanz 01.01.18			
Vorräte	41.567	-47	41.520
Forderungen	86.545	-3.210	83.335
Vertragliche Vermögenswerte	0	3.354	3.354
Aktiva	128.112	97	128.209
Verbindlichkeiten	159.304	-1.043	158.261
Vertragliche Verbindlichkeiten	0	2.349	2.349
Sonstige Schulden	11.416	-1.209	10.207
Passiva	170.720	97	170.817
Konzernbilanz 31.12.18			
Vorräte	39.361	-168	39.193
Forderungen	80.506	-4.449	76.057
Vertragliche Vermögenswerte	0	4.617	4.617
Aktiva	119.867	0	119.867
Verbindlichkeiten	163.850	-1.348	162.502
Vertragliche Verbindlichkeiten	0	2.045	2.045
Sonstige Schulden	13.372	-697	12.675
Passiva	177.222	0	177.222

Mit der erstmaligen Anwendung des IFRS 15 nach der kumulativ retrospektiven Methode ergaben sich Änderungen in der Bilanz durch die neuen Bilanzpositionen Vertragliche Vermögenswerte, Vertragliche Verbindlichkeiten und Rückerstattungsverbindlichkeiten. Die Rückerstattungsverbindlichkeiten werden in den Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Wertminderungsaufwendungen auf Forderungen und Vertragliche Vermögenswerte aus den Verträgen mit Kunden werden in den sonstigen Aufwendungen separat von den Wertminderungsaufwendungen aus anderen Verträgen erfasst.

III. Konsolidierungskreis

1. Tochterunternehmen

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

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

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse der Flughafen München GmbH und der Tochterunternehmen werden auf den gleichen Abschlussstichtag aufgestellt.

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

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

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

Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am Nettovermögen konsolidierter Tochterunternehmen werden ebenso wie der Anteil dieser Gesellschafter am Gesamtergebnis getrennt erfasst und ausgewiesen.

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

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

a) Änderungen der Beteiligungsquote des Konzerns an Tochterunternehmen

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

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

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

Sofern der Konzern Anteile an dem bisherigen Tochterunternehmen zurückbehält, werden diese mit dem zum Zeitpunkt des Verlusts der Beherrschung festgestellten beizulegenden Zeitwert angesetzt. Die Folgebewertung der Anteile erfolgt ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert, abhängig vom Grad der Beherrschung in der Folge gemäß IFRS 9 Finanzinstrumente: Ansatz, Bewertung und Klassifizierung oder nach den Vorschriften für assoziierte oder Gemeinschaftsunternehmen.

b) Erwerb von Tochterunternehmen

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

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

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

Der Geschäfts- oder Firmenwert ergibt sich als Überschuss der Summe aus der übertragenen Gegenleistung, dem Betrag aller nicht beherrschenden Anteile an dem erworbenen Unternehmen und dem beizulegenden Zeitwert des zuvor vom Erwerber gehaltenen Eigenkapitalanteils an dem erworbenen Unternehmen (sofern gegeben) über den Saldo der zum Erwerbszeitpunkt ermittelten beizulegenden Zeitwerte der erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und der übernommenen Schulden. Für den Fall, dass sich – auch nach nochmaliger Beurteilung – ein negativer Unterschiedsbetrag ergibt, wird dieser unmittelbar als Ertrag erfolgswirksam erfasst.

Enthält die übertragene Gegenleistung eine bedingte Gegenleistung, wird diese mit dem zum Erwerbszeitpunkt geltenden beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der bedingten Gegenleistung innerhalb des Bewertungszeitraums von zwölf Monaten werden rückwirkend korrigiert und entsprechend

gegen den Geschäfts- oder Firmenwert gebucht. Die Bilanzierung von Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der bedingten Gegenleistung, die keine Berichtigungen während des Bewertungszeitraums darstellen, erfolgt in Abhängigkeit davon, wie die bedingte Gegenleistung einzustufen ist. Handelt es sich bei der bedingten Gegenleistung um Eigenkapital, erfolgt keine Folgebewertung an nachfolgenden Abschlussstichtagen; ihre Erfüllung wird innerhalb des Eigenkapitals bilanziert. Eine sonstige bedingte Gegenleistung, die in den Anwendungsbereich von IFRS 9 fällt, wird an nachfolgenden Abschlussstichtagen gemäß IFRS 9 erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 9 fallende bedingte Gegenleistungen sind ebenfalls erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten.

2. Assoziierte Unternehmen

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

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

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

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

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

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

3. Zusammensetzung des Konsolidierungskreises

a) Tochterunternehmen

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

Tochterunternehmen

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Konsolidierung aufgrund	Beteiligung in %	
				31.12.2018	31.12.2017
aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH ¹⁾	Oberding	Passagierabfertigung	Stimmrechtsmehrheit	100	100
AeroGround Flughafen München GmbH ¹⁾	München	Bodenverkehr	Stimmrechtsmehrheit	100	100
AeroGround Berlin GmbH	Schönefeld	Bodenverkehr	Stimmrechtsmehrheit	100	100
Allresto Flughafen München Hotel und Gaststätten GmbH ¹⁾	München	Gastronomie und Hotel	Stimmrechtsmehrheit	100	100
CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH	Freising	Sicherheit	Stimmrechtsmehrheit	100	100
Cargogate Flughafen München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH ¹⁾	Hallbergmoos	Frachtabfertigung	Stimmrechtsmehrheit	100	100
eurotrade Flughafen München Handels-GmbH ¹⁾	München	Einzelhandel	Stimmrechtsmehrheit	100	100
InfoGate Information Systems GmbH ¹⁾	Freising	Information	Stimmrechtsmehrheit	100	100
Flughafen München Baugesellschaft mbH	Oberding	Bauherrenvertretung	Vertrag ²⁾	60	60
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG ¹⁾	Oberding	Terminalbetrieb	Vertrag ²⁾	60	60
MAC Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG i.L. ^{1),3)}	Grünwald	Immobilienfinanzierung	Stimmrechtsmehrheit	94,9	94,9
Munich Airport International GmbH	München	Internationales Beratungsgeschäft	Stimmrechtsmehrheit	100	100
LabCampus GmbH	Freising	Errichtung und Vermarktung von Immobilien	Stimmrechtsmehrheit	100	0
Flughafen München Realisierungsgesellschaft mbH	Freising	Bauherrenvertretung	Stimmrechtsmehrheit	100	0

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

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

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

Die LabCampus GmbH wurde am 20. Februar 2018 gegründet. Die Flughafen München Realisierungsgesellschaft mbH wurde am 17. Juli 2018 gegründet. Beide Gesellschaften sind hundertprozentige Tochtergesellschaften der Flughafen München GmbH.

b) Assoziierte und nicht einbezogene Unternehmen

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

Assoziierte Unternehmen

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Beteiligung in %	
			31.12.2018	31.12.2017
EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH	Freising	Enteisen und Flugzeugschleppen	49	49

Folgende Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen werden nicht in den Konzernabschluss einbezogen:

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

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Art	Beteiligung in %	
				31.12.2018	31.12.2017
FMV – Flughafen München Versicherungsvermittlungsgesellschaft mbH	Freising	Versicherungsvermittlung	TU ¹⁾	100	100
HSD Flughafen GmbH	Berlin	Bodenverkehrsdienste	TU ¹⁾	0	100
MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH	Oberding	Medizinische Dienstleistungen	JV ²⁾	51	51
Munich AirportClinic GmbH	Oberding	Medizinische Dienstleistungen	JV ²⁾	51	51
Radiologisches Diagnostikzentrum München Airport GmbH	München/ Flughafen	Medizinische Dienstleistungen	JV ²⁾	0	18,2
Flughafen Parken GmbH	München	Vermietung von Parkplätzen	JV ²⁾	16,7	0

¹⁾ TU = Tochterunternehmen

²⁾ JV = Gemeinschaftsunternehmen

Die Anteile an der Radiologisches Diagnostikzentrum München Airport GmbH wurden am 27. September 2018 verkauft. Mit Wirkung zum 1. Januar 2018 erwarb die Flughafen München GmbH 16,7 % der Anteile an der Flughafen Parken GmbH.

Die HSD Flughafen GmbH wurde rückwirkend zum 1. Januar 2018 auf die AeroGround Berlin GmbH verschmolzen.

Aufgrund der Nichteinbeziehung der oben genannten Gesellschaften wird der Konzernumsatz um weniger als 1 % (2017: weniger als 1 %) niedriger ausgewiesen.

IV. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

1. Sachanlagevermögen

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

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

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

Die Folgebewertung der Vermögenswerte des Sachanlagevermögens erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten.

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

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

Im Konzernabschluss gelten die folgenden Nutzungsdauern:

Nutzungsdauern

Gebäude	
Rohbau und Fassade	25–50 Jahre
Dächer	20 Jahre
Innenausstattung und Technik	25 Jahre
Verkehrsflächen	35 Jahre
Betriebsflächen	15–25 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	
Flugbetriebsflächen	40 Jahre
Flugtechnische Anlagen	10–20 Jahre
Ver- und Entsorgungsanlagen	15–35 Jahre
Andere Anlagen und Maschinen	4–20 Jahre
Betriebsausstattung	
Mobiles Gerät Betrieb und Abfertigung	3–20 Jahre
Mobiliar und Einrichtungen	2–14 Jahre
Fuhrpark	6–10 Jahre
Andere Betriebsausstattung	3–10 Jahre

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

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

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

2. Immaterielle Vermögenswerte

a) Erworbene immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

b) Selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

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

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

c) Emissionsrechte

Emissionsrechte werden bei erstmaligem Ansatz mit den Anschaffungskosten bewertet.

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

3. Fremdkapitalkosten

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

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

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

4. Wertminderungstest

Der Flughafen München prüft an jedem Abschlussstichtag, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung von Vermögenswerten vorliegen. Liegt ein solcher Anhaltspunkt vor, schätzt der Konzern den erzielbaren Betrag der Vermögenswerte und vergleicht diesen mit dem Buchwert. Erzielbarer Betrag ist der höhere Betrag aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Verkaufskosten und Nutzungswert. Nutzungswert ist der Barwert der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse, die aus der fortgeführten Nutzung der betroffenen Vermögenswerte voraussichtlich erzielt werden können. Liegt der erzielbare Betrag unter dem Buchwert des Vermögenswerts, so wird die Differenz zum Buchwert aufwandswirksam erfasst. Für Wertminderungen finanzieller Vermögenswerte wird auf die entsprechenden Ausführungen unter Kapitel IV.9.f verwiesen.

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

5. Langfristige Vermögenswerte, die zur Veräußerung gehalten werden

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

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

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

6. Zuwendungen der öffentlichen Hand

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

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

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

7. Immobilien, die als Finanzinvestition gehalten werden

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

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

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

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

8. Leasing

Bei allen Vereinbarungen, die ein Recht auf die Nutzung eines Vermögenswerts für einen Zeitraum gegen Zahlung übertragen, handelt es sich um Leasingverhältnisse.

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

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

9. Finanzinstrumente

a) Ansatz und Erstbewertung

Allgemein werden finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten erstmalig erfasst, wenn der Konzern Vertragspartei wird. Marktübliche Käufe und Verkäufe von Finanzinstrumenten werden am Handelstag bilanziert. Finanzielle Vermögenswerte, mit der Ausnahme von derivativen Finanzinstrumenten, werden zum Erfüllungsdatum angesetzt.

Finanzinstrumente werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sofern Finanzinstrumente im Rahmen der Klassifizierung nicht in die Kategorie »erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert« eingeordnet werden, erfolgt der Ansatz zum beizulegenden Zeitwert inklusive des Erwerbs oder der Emission direkt zurechenbarer Transaktionskosten. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne signifikante Finanzierungs Komponente werden zum Transaktionspreis bewertet.

b) Klassifizierung und Folgebewertung

Der Flughafen München nimmt beim erstmaligen Ansatz von finanziellen Vermögenswerten eine Zuordnung in eine der nachfolgenden Bewertungskategorien vor: »zu fortgeführten Anschaffungskosten«, »erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert – Fremdkapital«, »erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert – Eigenkapital« sowie »erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert«. Die Zuordnung der finanziellen Vermögenswerte zu den Bewertungskategorien – mit Ausnahme von Eigenkapitalinstrumenten – erfolgt abhängig von dem identifizierten Geschäftsmodell, in dessen Rahmen die Vermögenswerte gehalten werden, sowie den Eigenschaften der vertraglichen Zahlungsströme. Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswertes müssen zu festgelegten Zeitpunkten Zahlungsströme generieren, die ausschließlich »Zahlungen für Zins und Tilgung« darstellen.

Finanzielle Vermögenswerte werden der Kategorie »zu fortgeführten Anschaffungskosten« zugeordnet, sofern diese:

- Im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten werden, dessen Zielsetzung das Halten von Vermögenswerten ist, und
- die Zahlungen ausschließlich nur Zins und Tilgung darstellen und an vorgegebenen Zeitpunkten erfolgen.

Finanzielle Vermögenswerte werden in die Kategorie »erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert – Fremdkapital« eingeordnet, wenn diese:

- Im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten werden, dessen Zielsetzung das Halten und Verkaufen von Vermögenswerten ist, und
- die Zahlungen ausschließlich nur Zins und Tilgung darstellen und an vorgegebenen Zeitpunkten erfolgen.

Alle anderen finanziellen Vermögenswerte, die nicht »zu fortgeführten Anschaffungskosten« oder »erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert – Fremdkapital« wie oben beschrieben klassifiziert werden, sind erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten.

Die Beurteilung des Geschäftsmodells erfolgt auf Portfolioebene der einzelnen finanziellen Vermögenswerte und deren Zielsetzung. Der Konzern hat gegenwärtig die Geschäftsmodelle »Halten« sowie »sonstige« für die im Bestand befindlichen Finanzinstrumente identifiziert.

Finanzielle Vermögenswerte im Geschäftsmodell »Halten« und somit in der Kategorie »zu fortgeführten Anschaffungskosten« sind insbesondere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen und Vermögenswerte. Weiterhin werden dieser Kategorie flüssige Mittel zugeordnet. Bei den flüssigen Mitteln handelt es sich um kurzfristige, äußerst liquide Finanzinvestitionen, die jederzeit in Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen.

Finanzielle Vermögenswerte des Geschäftsmodells »sonstige« und in der Kategorie »erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert« sind ausschließlich zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte im Sinne von Derivaten und originären Finanzinstrumenten.

Der Flughafen München hat unter IAS 39 Finanzinstrumente den nachfolgend beschriebenen Bewertungskategorien zugeordnet.

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

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

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

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

Unter IFRS 9 hat die Beurteilung der vertraglichen Zahlungen von Zins und Tilgung auf Einzelinstrumentenebene zu erfolgen und basiert auf den folgenden Definitionen:

- Der Begriff »Tilgung« referenziert auf den Kapitalbetrag des finanziellen Vermögenswertes. Der Kapitalbetrag stellt den beizulegenden Zeitwert des Finanzinstruments zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung dar. Für kurzfristige Vermögenswerte entspricht dies regelmäßig dem Nominalbetrag.
- Der Begriff »Zins« ist definiert als Gegenleistung für den Zeitwert des Geldes sowie das übernommene Kreditrisiko und andere grundlegende Kosten einer einfachen Kreditbeziehung (zum Beispiel Liquiditätsrisiko und Verwaltungskosten). Finanzielle Vermögenswerte werden nach ihrem erstmaligen Ansatz nicht umgegliedert, es sei denn, der Konzern ändert sein Geschäftsmodell für die Verwaltung finanzieller Vermögenswerte. Umklassifizierungen der betroffenen finanziellen Vermögenswerte erfolgen am ersten Tag der ersten Berichtsperiode nach der Änderung des Geschäftsmodells und wurden im abgeschlossenen Geschäftsjahr nicht vorgenommen.

Eigenkapitalinstrumente sind grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Beim erstmaligen Ansatz eines Eigenkapitalinstruments, welches nicht zu Handelszwecken gehalten wird, kann der Flughafen München unwiderruflich bestimmen, die Wertänderungen des beizulegenden Zeitwerts erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis darzustellen (»erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert – Eigenkapital«). Diese Entscheidung erfolgt für jedes einzelne Instrument.

Bei den im Bestand befindlichen Eigenkapitalinstrumenten handelt es sich um Beteiligungen an Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen, die wegen Geringfügigkeit nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen werden.

Die Klassifizierung finanzieller Verbindlichkeiten erfolgt unabhängig von weiteren Kriterien grundsätzlich in die Kategorie »zu fortgeführten Anschaffungskosten«. Sofern beim erstmaligen Ansatz bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind, kann eine hiervon abweichende Bilanzierung vorgenommen werden. Neben der Bilanzierung zu fortgeführten Anschaffungskosten kann auch eine Bewertung erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert erfolgen. Hierbei sind Derivate grundsätzlich immer erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten, zudem besteht die Möglichkeit zur Ausübung der Option »erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert«. Derzeit wird diese Option nicht ausgeübt. Für ausgegebene Kreditzusagen ist bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen ebenfalls eine Ermittlung der erwarteten Kreditausfälle vorzunehmen.

Finanzielle Verbindlichkeiten der Kategorie »zu fortgeführten Anschaffungskosten« sind im Wesentlichen Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften, Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern, Finanzschulden aus Darlehen sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten.

c) Bewertungskategorien

Die Folgebewertung finanzieller Vermögenswerte basiert auf folgenden Bewertungskategorien:

- »Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert«: Gewinne und Verluste sowie jegliche Zinserträge und Dividenden finanzieller Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

- »Zu fortgeführten Anschaffungskosten«: Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte werden anhand der Effektivzinismethode bewertet. Die fortgeführten Anschaffungskosten werden um Wertberichtigungen gemindert. Zinserträge, Fremdwährungsgewinne und -verluste sowie Wertberichtigungen werden erfolgswirksam erfasst. Des Weiteren sind auch bei Ausbuchung entstehende Gewinne und Verluste erfolgswirksam zu erfassen.

- »Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert – Fremdkapital«: Sonstige Schuldinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Mit der Effektivzinismethode berechnete Zinserträge, Fremdwährungsgewinne und -verluste sowie Wertberichtigungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Andere Nettogewinne und -verluste sind im sonstigen Ergebnis zu erfassen. Bei Ausbuchung werden aggregierte Gewinne und Verluste erfolgswirksam reklassifiziert.

- »Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert – Eigenkapital«: Sonstige Eigenkapitalinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Dividenden, die nicht eindeutig für einen Teil der Investitionskosten entschädigen, werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Andere Nettogewinne und -verluste werden im sonstigen Ergebnis erfasst und dürfen nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung reklassifiziert werden.

Die Folgebewertung finanzieller Verbindlichkeiten basiert auf folgenden Bewertungskategorien:

- »Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert«: Gewinne und Verluste sowie jegliche Zinsaufwendungen finanzieller Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Bezüglich als Sicherungsinstrumente designierter Derivate ist zusätzlich Abschnitt IV.9.g zu beachten.

- »Zu fortgeführten Anschaffungskosten«: Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten werden anhand der Effektivzinismethode bewertet. Zinsaufwendungen sowie Fremdwährungsgewinne und -verluste werden erfolgswirksam erfasst. Des Weiteren werden auch bei Ausbuchung entstehende Gewinne und Verluste erfolgswirksam erfasst.

Der Effektivzins ist der Zinssatz, mit dem die erwarteten Zahlungsströme aus einem Finanzinstrument (einschließlich Gebühren) über die erwartete Laufzeit auf den im Ermittlungszeitpunkt anzusetzenden Buchwert diskontiert werden. Bei der Berechnung der Zinserträge und -aufwendungen wird der Effektivzins auf den Bruttobuchwert des finanziellen Vermögenswerts (sofern der Vermögenswert nicht wertgemindert ist) oder die fortgeführten Anschaffungskosten der finanziellen Verbindlichkeit angewendet. Für finanzielle Vermögenswerte, die nach dem erstmaligen Ansatz als wertgemindert eingestuft werden, wird der Effektivzins auf den Nettobuchwert des finanziellen Vermögenswerts berechnet. Wird der finanzielle Vermögenswert nachfolgend nicht länger als wertgemindert eingestuft, erfolgt die Berechnung der Zinserträge wieder auf Basis des Bruttobuchwerts. Bei Schätzungsänderungen wird der ursprünglich berechnete Effektivzins laufend angepasst. Bei substantiellen vertraglichen Darlehensmodifikationen, die zur Ausbuchung des ursprünglichen und Erfassung eines neuen Darlehens führen, wird ein neuer Effektivzins berechnet. Bei nicht substantiellen vertraglichen Darlehensmodifikationen wird die bestehende Verbindlichkeit unter Beibehaltung des ursprünglichen Effektivzinssatzes fortgeführt. Die Diskontierung der geänderten Cashflows mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz resultiert in einer ergebniswirksamen Buchwertanpassung der fortgeführten Anschaffungskosten.

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

Der beizulegende Zeitwert derivativer Finanzinstrumente wird durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz sowie mittels weiterer gängiger finanzmathematischer Methoden ermittelt. Der beizulegende Zeitwert von Derivaten ist bei erstmaliger Bilanzierung unter marktgerechten Konditionen grundsätzlich null. Im Rahmen der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten werden kontrahentenspezifische Kreditrisiken berücksichtigt.

d) Ausbuchung

Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Rechte auf Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert erlöschen oder die Rechte auf den Erhalt der vertraglichen Zahlungsströme einer Transaktion, bei der im Wesentlichen alle Chancen und Risiken, die mit dem Eigentum verbunden sind, auf einen Dritten übertragen oder weder übertragen noch zurückbehalten werden und keine Kontrolle über den finanziellen Vermögenswert besteht. Der Flughafen München geht keine Transaktionen ein, die zu einer vollständigen oder teilweisen Übertragung aller wesentlichen Chancen und Risiken führen könnten.

Finanzielle Verbindlichkeiten werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Verpflichtungen erfüllt, aufgehoben oder ausgelaufen sind. Der Flughafen München bucht finanzielle Verbindlichkeiten auch aus, wenn die vertraglichen Bedingungen angepasst wurden und die Zahlungsströme wesentlich voneinander abweichen. In diesem Fall wird eine neue finanzielle Verbindlichkeit basierend auf den geänderten Bedingungen zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Bei Ausbuchung der finanziellen Verbindlichkeit wird die Differenz zwischen dem bisherigen Buchwert und der gezahlten Gegenleistung [einschließlich nicht zahlungswirksamer Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten] erfolgswirksam erfasst.

e) Saldierung

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

f) Wertminderungen – erwartete Kreditausfälle

Der Flughafen München erfasst erwartete Kreditausfälle für sämtliche finanzielle Vermögenswerte, die zu »fortgeführten Anschaffungskosten« bewertet werden. Die Höhe der Verlustfassung sowie die Zinsvereinnahmung bestimmen sich nach dem Berechnungsmodell sowie der Zuordnung des Instruments in die jeweilige Stufe.

Mit Ausnahme von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und vertraglichen Vermögenswerten¹⁾ hat für alle anderen Finanzinstrumente die Ermittlung der Wertminderungshöhe nach dem allgemeinen Wertminderungsmodell [auch »general approach«] sowie den folgenden drei Stufen zu erfolgen:

Stufe 1: Alle relevanten Finanzinstrumente werden zunächst der Stufe 1 zugeordnet. Der Barwert der erwarteten Verluste aus möglichen Ausfallereignissen innerhalb der nächsten zwölf Monate [»12-Monats-Kreditausfall«] nach Abschlussstichtag ist aufwandswirksam zu erfassen. Die im Zusammenhang mit dem Finanzinstrument verbundenen Zinserträge errechnen sich durch Multiplikation des Bruttobuchwerts zum Periodenbeginn mit dem zum Zugangszeitpunkt ermittelten Effektivzinssatz. Folglich erfolgt die Anwendung der Effektivzinsmethode auf Basis des Buchwerts vor Berücksichtigung der Risikovorsorge.

Stufe 2: Finanzinstrumente, die gegenüber dem Zugangszeitpunkt ein signifikant erhöhtes Kreditrisiko aufweisen, sind der Stufe 2 des Wertberichtigungsmodells zuzuordnen. Die Wertminderung entspricht dem Barwert der erwarteten Verluste aus möglichen Ausfallereignissen über die vertragliche Restlaufzeit des Finanzinstrumentes [»lebenslanger Kreditausfall«]. Die Zinserträge werden analog zu Stufe 1 berechnet.

Stufe 3: Sofern sich neben einem signifikant erhöhten Kreditrisiko auch objektive Hinweise auf eine Wertminderung des Finanzinstrumentes beobachten lassen, erfolgt die Bemessung der Wertminderung weiterhin auf Basis des Barwerts der erwarteten Verluste

¹⁾ Die ebenfalls im Anwendungsbereich befindlichen Leasingforderungen sind nicht im Bestand. Ferner wird das Wahlrecht zur Anwendung des vereinfachten Ansatzes [»simplified approach«] für langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertraglichen Vermögenswerten in Anspruch genommen.

aus möglichen Ausfallereignissen über die vertragliche Restlaufzeit des Finanzinstrumentes [»lebenslanger Kreditausfall«]. Die Vereinnahmung der Zinserträge erfolgt gegenüber der Stufe 1 und 2 jedoch auf Basis des Nettobuchwerts, das heißt Bruttobuchwert abzüglich Risikovorsorge unter Berücksichtigung des ursprünglichen Effektivzinssatzes.

Flüssige Mittel, sonstige Forderungen und Vermögenswerte sowie Kreditzusagen unterliegen den Wertminderungsanforderungen nach dem allgemeinen Ansatz. Der [Netto-]Buchwert dieser Finanzinstrumente stellt jeweils das maximale Ausfallrisiko dar.

Zur Bestimmung eines signifikant gestiegenen Kreditrisikos gegenüber initialer Erfassung berücksichtigt der Flughafen München angemessene Informationen, die ohne übermäßige Kosten oder Bemühungen verfügbar sind.

Finanzinstrumente im allgemeinen Ansatz [»general approach«] unterliegen einem signifikant gestiegenen Kreditrisiko bei einer [relativen] Veränderung der Ausfallwahrscheinlichkeit um mehr als 20 %, spätestens wird jedoch ein signifikant gestiegenes Kreditrisiko bei einer Überfälligkeit von mehr als 30 Tagen angenommen.

Für flüssige Mittel wird nach Möglichkeit die Vereinfachung für Finanzinstrumente mit einem niedrigen Kreditrisiko [»low credit risk exemption«] zum Bilanzstichtag in Anspruch genommen. Zur Einschätzung eines niedrigen Kreditrisikos tragen beispielhaft länder- und schuldnerspezifische Ratinginformationen sowie deren Ausblick bei. Die Anforderungen für Finanzinstrumente mit einem niedrigen Kreditrisiko werden für flüssige Mittel mit mindestens einem Investment-Grade-Rating als erfüllt angesehen, sodass keine Nachverfolgung des Kreditrisikos für Finanzinstrumente mit einem niedrigen Kreditrisiko erforderlich ist.

Da Kreditzusagen keine Fälligkeitsstruktur aufweisen, wird zur Identifikation eines signifikant gestiegenen Kreditrisikos und bei objektiven Hinweisen auf eine Wertminderung nicht auf Überfälligkeitsdaten zurückgegriffen.

Bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie vertraglichen Vermögenswerten kommt ein vereinfachter Ansatz zur Ermittlung der Wertminderung [»simplified approach«] zur Anwendung, welcher unabhängig von der Kreditqualität eine Wertminderung in Höhe des lebenslangen Kreditausfalls über die Restlaufzeit vorsieht. Folglich ist für diese Finanzinstrumente jeweils mindestens eine Zuordnung in Stufe 2 sowie bei objektiven Hinweisen auf eine Wertminderung ein Transfer in Stufe 3 vorzunehmen. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragliche Vermögenswerte, welche eine Finanzierungskomponente gemäß IFRS 15 enthalten, sowie für Forderungen aus Leasingverhältnissen wird ebenfalls der vereinfachte Ansatz angewandt. Der (Netto-)Buchwert dieser Instrumente stellt jeweils das maximale Kreditrisiko dar.

Zu jedem Abschlussstichtag werden die Finanzinstrumente einzeln dahingehend untersucht, ob objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Falls dies der Fall ist, nimmt der Flughafen München eine Einzelbetrachtung der Finanzinstrumente vor. Objektive Hinweise auf eine Wertminderung eines finanziellen Vermögenswerts liegen vor, wenn sich verlässlich bestimmbare negative Auswirkungen auf die künftigen Zahlungsströme aus dem Vermögenswert ermitteln lassen.

Objektive Hinweise auf eine Wertminderung werden für flüssige Mittel neben den allgemeinen, qualitativen Indikatoren spätestens nach 90 Tagen Überfälligkeit angenommen.

Als objektive Hinweise auf eine Wertminderung gelten beispielsweise signifikante finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners, Zahlungsausfälle und -verzögerungen, Herabsetzung der Kreditwürdigkeit, Insolvenz beziehungsweise andere Sanierungsverfahren des Schuldners.

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

Für die Ermittlung der erwarteten Kreditausfälle sowie zur Beurteilung der relativen Veränderung der Ausfallwahrscheinlichkeit greift der Flughafen München auf am Markt quotierte Credit-Default-Swap-Spreads zurück, die zukunftsgerichtete makroökonomische Faktoren berücksichtigen, und extrahiert die Ausfallwahrscheinlichkeit. In Abhängigkeit des Volumens gegenüber Schuldner erfolgt für wesentliche Positionen eine individuelle Betrachtung, für betragsmäßig nicht wesentliche Positionen wird eine Beurteilung anhand homogener Portfolios, die die geografischen und schulderspezifischen Eigenschaften abbilden, vorgenommen. Sofern für bestimmte Schuldner keine schulderspezifischen Credit-Default-Swap-Spreads vorhanden sind, erfolgt eine Betrachtung unter Berücksichtigung der geografischen und branchenspezifischen Eigenschaften.

Der 12-Monats-Kreditausfall sowie der lebenslange Kreditausfall werden mittels am Markt quotierter Credit-Default-Swap-Spreads berechnet, die neben der Ausfallwahrscheinlichkeit des Schuldners auch die Verlustquote bei Ausfall beinhalten. Bei Vorliegen objektiver Hinweise auf eine Wertminderung wird im Rahmen der Einzelbetrachtung eine separate Einschätzung des erwarteten Verlusts basierend auf dem aktuellen Marktpreis sowie dem ursprünglichen Effektivzinssatz vorgenommen.

Die Berechnung erwarteter Kreditausfälle bei Kreditzusagen basiert auf dem intern verwendeten Risikoaufschlag (credit spread), der zu dem variablen Zinssatz der jeweiligen Cashpool-Zusagen addiert wird.

Als Ausfallereignis definiert der Flughafen München unabhängig des Finanzinstruments eine nicht länger vorhandene Einbringlichkeit des Finanzinstruments, sodass eine Ausfallwahrscheinlichkeit von 100 % vorliegt. Dann wird nicht länger mit einer Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme gerechnet. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt eine Abschreibung des Bestands, korrigiert um mögliche Sicherheiten.

g) Derivate in Sicherungsbeziehungen

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

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

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

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

Auch nach Beendigung eines Cashflow Hedge verbleiben die bis dato angesammelten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts bis zum Eintritt der abgesicherten Transaktion in der Sicherungsrücklage. Die in der Sicherungsrücklage erfassten Wertänderungen werden in jedem Zahlungszeitpunkt zum Ausgleich des Ergebniseffekts aus den abgesicherten Zahlungsströmen des finanziellen Grundgeschäfts in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert (Reklassifizierung).

Spätestens zu Beginn der Absicherung werden Sicherungsbeziehungen, Risikomanagementziele und -strategien des Konzerns im Hinblick auf die Absicherung formal festgelegt und dokumentiert. Dabei werden Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft identifiziert, die Art der Sicherungsbeziehung bestimmt, die Ziele der Sicherungsstrategie und die Methoden der Effektivitätsmessung festgehalten.

Der Flughafen München überwacht die prospektive Effektivität der Sicherungsbeziehung vom Zeitpunkt des Sicherungsbeginns bis zum Ende der Sicherungsbeziehung.

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

10. Vorräte

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

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

11. Forderungen und Vertragliche Vermögenswerte

a) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

Bei erstmaligem Ansatz werden Forderungen mit dem Transaktionspreis und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung von Wertminderungen bewertet.

b) Vertragliche Vermögenswerte

Vertragliche Vermögenswerte werden angesetzt, sobald der Flughafen München einen bedingten Anspruch auf Vergütung für ausgeführte Lieferungen oder erbrachte Leistungen erworben hat. Sie werden unter den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen, soweit deren Realisierung mehr als zwölf Monate nach dem Abschlussstichtag liegt. Bei einer Realisierung unter zwölf Monaten erfolgt der Ausweis unter den kurzfristigen Vermögenswerten.

Bei erstmaligem Ansatz werden Vertragliche Vermögenswerte mit dem Transaktionspreis und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode unter Abzug von Wertminderungen bewertet.

Eine Umgliederung der Vertraglichen Vermögenswerte zu den Forderungen erfolgt, wenn der Anspruch auf die Gegenleistung an keine weitere Leistungserbringung gebunden ist und die Zahlung lediglich vom Zeitablauf abhängt.

12. Flüssige Mittel

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

13. Sonstige Vermögenswerte und abgegrenzte Aufwendungen

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

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

14. Eigenkapital

a) Abgrenzung von Eigen- und Fremdkapital

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

b) Personengesellschaften

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

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

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

Die Folgebewertung erfolgt nach der Effektivzinsmethode. Die Finanzschuld wird erfolgswirksam aufgezinnt. Weitere Erläuterungen sind in Kapitel V.2 zu finden.

15. Verbindlichkeiten und Vertragliche Verbindlichkeiten

a) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden angesetzt, sobald der Flughafen München eine vertragliche Verpflichtung aus erhaltenen Lieferungen oder erbrachten Leistungen hat. Sie werden unter den langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen, soweit der Fälligkeitstermin über zwölf Monate nach dem Abschlussstichtag liegt. Bei einem Fälligkeitstermin unter zwölf Monaten erfolgt der Ausweis unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten.

Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in den Verbindlichkeiten angesetzt, wenn der Flughafen München von einem Kunden eine Gegenleistung erhält und erwartet, dass dem Kunden diese Gegenleistung ganz oder teilweise zurückerstattet wird. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in Höhe der erhaltenen (oder zu erhaltenden) Gegenleistung bewertet, die dem Kunden zusteht.

b) Vertragliche Verbindlichkeiten

Vertragliche Verbindlichkeiten werden angesetzt, sobald der Flughafen München eine noch ausstehende Verpflichtung hat, Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden zu übertragen, für die der Flughafen München eine Gegenleistung erhalten oder noch zu erhalten hat.

Bei erstmaligem Ansatz werden Verbindlichkeiten mit dem beizulegenden Zeitwert und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode bewertet. Differenzen zwischen dem ursprünglichen Betrag und dem bei Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag werden über die Laufzeit des jeweiligen Vertrages unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam erfasst.

16. Tatsächliche und latente Ertragsteueransprüche und -schulden

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

Tatsächliche Steueransprüche und -schulden werden für den Flughafen München auf Grundlage der geltenden Steuersätze und Steuergesetze ermittelt.

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

Ein latenter Steueranspruch wird für noch nicht genutzte steuerliche Verluste, noch nicht genutzte Steuergutschriften und abzugsfähige temporäre Differenzen in dem Umfang erfasst, in dem es wahrscheinlich ist, dass künftige zu versteuernde Ergebnisse zur Verfügung stehen werden, für die sie genutzt werden können. Zukünftig zu versteuernde Gewinne werden auf Basis der individuellen Geschäftspläne der Tochterunternehmen bestimmt. Der Planungshorizont für die Prüfung der Realisierbarkeit von Steuerentlastungen aus Verlustvorträgen beträgt höchstens fünf Jahre. Latente Steueransprüche werden an jedem Abschlussstichtag überprüft und in dem Umfang reduziert, in dem es nicht mehr wahrscheinlich ist, dass der damit verbundene Steuervorteil realisiert werden wird. Zuschreibungen werden vorgenommen, wenn sich die Wahrscheinlichkeit zukünftig zu versteuernder Ergebnisse verbessert.

Nicht bilanzierte latente Steueransprüche werden an jedem Abschlussstichtag neu beurteilt und in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass ein künftiges zu versteuerndes Ergebnis die Realisierung gestatten wird.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden werden nicht angesetzt, wenn sich die temporären Differenzen aus einem Geschäfts- oder Firmenwert oder aus der erstmaligen Erfassung (außer bei Unternehmenszusammenschlüssen) von anderen Vermögenswerten und Schulden ergeben, welche aus Vorfällen resultieren, die weder das zu versteuernde Einkommen noch den Jahresabschluss berühren.

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

Latente Steuern werden zudem auf temporäre Differenzen aus der Zwischenergebniseliminierung angesetzt. Latente Steuern auf temporäre Differenzen zwischen den Nettovermögenswerten eines Tochterunternehmens und dem steuerlichen Beteiligungsansatz werden nicht angesetzt, soweit der Flughafen München den Zeitpunkt der Umkehr dieser temporären Differenzen selbst bestimmen kann und mit einer Umkehr auf absehbare Zeit nicht gerechnet wird.

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

17. Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer

a) Verpflichtungen aus Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses

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

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

Für Verpflichtungen aus **leistungsorientierten** Versorgungsplänen werden Rückstellungen angesetzt. Die Bewertung erfolgt nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (»Projected Unit Credit Method«). Dieses Verfahren spiegelt den versicherungsmathematischen Barwert der bereits erdienten Anwartschaft wider. Der Anwartschaftsbarwert wird unter Berücksichtigung künftiger Gehalts- und Rentensteigerungen sowie der Lebenserwartung der Pensionsberechtigten ermittelt. Die Bewertung von Ansprüchen auf Krankenversicherungsleistungen basiert auf versicherungsmathematischen Annahmen zum Krankheitskostentrend. Diskontsätze werden aus der zum Bewertungsstichtag vorliegenden Zinsstrukturkurve für hochwertige Unternehmensanleihen abgeleitet. Pensionszahlungen und Krankheitskosten bestreitet der Flughafen München aus laufenden Zahlungsmittelflüssen. Es bestehen keine Anlagen zur Deckung der Versorgungsverpflichtungen (Planvermögen).

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

b) Verpflichtungen aus Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen

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

Aufstockungsbeträge, die aufgrund einer Altersteilzeitvereinbarung geleistet werden, werden nach den Grundsätzen für sonstige langfristige Leistungen an Arbeitnehmer bilanziert (siehe nachfolgend IV.17.c).

c) Verpflichtungen aus sonstigen langfristigen Leistungen an Arbeitnehmer

Sonstige langfristige Leistungen an Arbeitnehmer umfassen Rückstellungen für Dienstzeitjubiläen, Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeitvereinbarungen (Erfüllungsrückstand und Aufstockungsbeträge) und sonstige bezuschusste Gehaltsumwandlungen.

Die Bewertung der Verpflichtung erfolgt nach den oben unter IV.17.a dargestellten Grundsätzen und Methoden. Verpflichtungen aus Altersteilzeitvereinbarungen sind durch ein Planvermögen gedeckt. Der Barwert der Verpflichtung wird mit dem beizulegenden Zeitwert dieses Vermögens verrechnet. Ein Aktivüberhang wird unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

18. Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung aus einem vergangenen Ereignis gegenüber Dritten besteht und wenn der Ressourcenfluss wahrscheinlich und die voraussichtliche wirtschaftliche Verpflichtung zuverlässig schätzbar sind. Die Verpflichtung kann sowohl rechtlicher als auch faktischer Natur sein.

Für die Bewertung von sonstigen Rückstellungen für Einzelverpflichtungen ist der mit der höchsten Wahrscheinlichkeit eintretende Verpflichtungsbetrag maßgeblich. Werden Rückstellungen für eine große Anzahl gleichartiger Verpflichtungen angesetzt, erfolgt die Bewertung mit dem Erwartungswert.

Soweit der Barwert einer Verpflichtung wesentlich vom Nominalbetrag abweicht, werden Rückstellungen mit dem Barwert der erwarteten Verpflichtung angesetzt. Die der Verpflichtung innewohnenden Risiken werden bei der Ermittlung der erwarteten Ressourcenabflüsse berücksichtigt, die Abzinsung erfolgt dementsprechend mit dem risikolosen Vorsteuerzins.

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

Auf Konzernebene resultieren aus der Berücksichtigung von aufgrund ihrer Wesentlichkeit nicht konsolidierten Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen Kreditzusagen. Hierbei sind die Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen berechtigt, einen zugesagten Kreditbetrag zu vorher festgelegten Konditionen in Anspruch zu nehmen. Für diese Kreditzusagen ist eine Ermittlung des erwarteten Kreditausfalls aufgrund der möglichen Zahlungsverpflichtung anhand des allgemeinen Ansatzes vorzunehmen.

19. Umsatzerlöse

Der Konzern wendet IFRS 15 nach der kumulativen retrospektiven Methode an, weshalb die Vorjahresinformationen nicht angepasst und weiterhin nach IAS 18 und IAS 11 berichtet werden. Die Rechnungslegungsgrundsätze nach IAS 18 und IAS 11 werden getrennt aufgeführt, falls sie sich von denen nach IFRS 15 unterscheiden. Die Auswirkungen der Änderungen sind in Kapitel II.3 Korrekturen nach IAS 8 angegeben.

Die Höhe der Umsatzerlöse entspricht der vertraglich vereinbarten Gegenleistung aus Verträgen mit Kunden, verringert um den Betrag, der im Namen eines Dritten generiert wurde, und unter Berücksichtigung von Erlösschmälerungen. Die Umsatzerlöse gelten mit Erfüllung der Leistungsverpflichtung beziehungsweise zum Zeitpunkt der übertragenen Verfügungsmacht über ein Produkt oder eine Dienstleistung an den Kunden als realisiert.

In der Vergleichsperiode galten die Umsatzerlöse mit Erbringung der Leistung beziehungsweise dem Zeitpunkt des Gefahrenübergangs als realisiert und wurden unter der Voraussetzung erfasst, dass ein wirtschaftlicher Nutzen wahrscheinlich zufließen und sich dieser verlässlich quantifizieren lassen wird.

a) Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten

Die Rechtsgrundlage für die Inanspruchnahme und Vergütung des Betriebes und der Bereitstellung der Flughafeninfrastruktur stellt die Entgeltordnung des Flughafens München dar. Einige Entgelte unterliegen gemäß § 19b LuftVG der Genehmigungspflicht durch Luftfahrtbehörden. Die Umsatzerlöse beinhalten genehmigungspflichtige Verkehrsentgelte, unter anderem Start- und Lande-, Passagier- sowie lärm- und emissionsorientierte Grundentgelte, und betreffen die Benutzung der Flughafeninfrastruktur. Die nicht genehmigungspflichtigen Entgelte betreffen unter anderem die Leistungen für die Enteisung und Lüftung der Flugzeuge, Leistungen für betreuungsbedürftige Personen sowie Sicherheitsleistungen. Die Umsatzlegung erfolgt grundsätzlich zeitraumbezogen zum Zeitpunkt der täglichen Rechnungsstellung. Aufgrund des kurzen Leistungszeitraums erscheint eine Umsatzlegung mit Rechnungsstellung sachgerecht. Die Bezahlung erfolgt entweder durch Vorkasse oder innerhalb weniger Wochen nach Leistungserbringung.

Der Transaktionspreis unterteilt sich in fix vereinbarte Entgelte und variable Gegenleistungen (Umsatzminderungen). Dem Flughafen München können aus den variablen Gegenleistungen Verbindlichkeiten zur Rückerstattung von Teilen des Transaktionspreises entstehen (Rückerstattungsverbindlichkeiten). Der Effekt der Umsatzminderung wird mittels Erwartungswertmethode geschätzt und basiert auf historischen Informationen. Die Schätzung unterliegt dabei der Annahme, dass eine Umsatzminderung sofort erfasst werden muss, wenn deren Eintrittswahrscheinlichkeit nicht mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann. Der Erwartungswert ist auf Basis der Informationen zum Ende der Berichtsperiode erneut zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

b) Umsatzerlöse aus Einzelhandel

Umsatzerlöse aus Einzelhandel betreffen die Veräußerung von Gütern in den Geschäften des Flughafens München, welche zu dem Zeitpunkt zu erfassen sind, wenn die Verfügungsmacht über ein Produkt auf einen Kunden übertragen wurde. Der relevante Zeitpunkt ist dabei der Abschluss des Bezahlvorgangs. Die Bezahlung der Produkte erfolgt hauptsächlich direkt an der Kasse entweder in bar oder über elektronische Zahlungsmittel (EC-Karte, Kreditkarte etc.).

Der Transaktionspreis setzt sich zusammen aus der Preisauszeichnung der Ware und variablen Gegenleistungen (Umsatzminderungen). Die variablen Gegenleistungen sind vor allem Reduktionen des Transaktionspreises aufgrund von Produktrückgaben. Die variablen Gegenleistungen werden mittels Erwartungswertmethode geschätzt. Die Schätzung basiert auf historischen Informationen und unterliegt der Annahme, dass mehrere Ereignisse eintreten können (sofortige, nachträgliche oder keine Inanspruchnahme). Die Schätzung unterliegt dabei der Annahme, dass eine Umsatzminderung sofort erfasst werden muss, wenn deren Eintrittswahrscheinlichkeit nicht mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann. Der Erwartungswert ist auf Basis der Informationen zum Ende der Berichtsperiode erneut zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Differenzen aus dem vereinnahmten Entgelt und dem niedrigeren ermittelten Transaktionspreis werden als Rückerstattungsverbindlichkeit erfasst.

Gutscheine werden in Höhe des Gutscheinrestwertes als vertragliche Verbindlichkeit angesetzt und bei Einlösung umsatz erhöhend aufgelöst.

Zurückgegebene Waren werden nur gegen neue Waren oder Gutscheine getauscht – das heißt, es werden grundsätzlich keine Geldrückerstattungen angeboten. Gewährleistungen für defekte Ware bestehen lediglich im gesetzlichen Rahmen und stellen somit keine zusätzlichen Leistungsverpflichtungen dar.

c) Umsatzerlöse aus Abfertigungsdiensten

Umsatzerlöse in dieser Kategorie betreffen die Dienstleistungen für Bodenabfertigung (Abfertigung von Flugzeugen und Passagieren) und Fracht. Die Umsatzlegung erfolgt grundsätzlich zeitraumbezogen zum Zeitpunkt der täglichen Rechnungsstellung. Aufgrund des kurzen Leistungszeitraums erscheint eine Umsatzlegung mit Rechnungsstellung sachgerecht. Die Bezahlung erfolgt entweder durch Vorkasse oder innerhalb weniger Wochen nach Leistungserbringung.

Der Transaktionspreis unterteilt sich in fix vereinbarte Preise und variable Gegenleistungen (Umsatzminderungen). Der Flughafen München GmbH können aus den variablen Gegenleistungen (Bonus-/Malus-Regelungen und Rabatte) Verbindlichkeiten zur Rückerstattung von Teilen des Transaktionspreises entstehen (Rückerstattungsverbindlichkeiten). Der Effekt der Umsatzminderung wird mittels Erwartungswertmethode geschätzt und basiert auf historischen Informationen. Die Schätzung unterliegt dabei der Annahme, dass eine Umsatzminderung sofort erfasst werden muss, wenn deren Eintrittswahrscheinlichkeit nicht mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann. Der Erwartungswert ist auf Basis der Informationen zum Ende der Berichtsperiode erneut zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

d) Umsatzerlöse aus Gastronomie und Hotel

Umsatzerlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen im Gastronomiebereich und Hotelbetrieb betreffen unter anderem die Bewirtung in Restaurants und Bars sowie die Bereitstellung von Hotelzimmern und Dienstleistungen in den Gesundheits- und Wellness-Einrichtungen. Die Umsatzlegung erfolgt grundsätzlich zeitraumbezogen zum Zeitpunkt der Rechnungsstellung. Aufgrund des kurzen Leistungszeitraums erscheint eine Umsatzlegung mit Rechnungsstellung sachgerecht. Die Zahlung erfolgt grundsätzlich im Anschluss an die Dienstleistung durch Barzahlung, mittels EC- oder Kreditkarten sowie auf Basis des Zahlungsziels laut Rechnung (maximal 30 Tage).

Der Transaktionspreis setzt sich im Regelfall aus fix vereinbarten Preisen zusammen.

Gutscheine werden in Höhe des Gutscheinrestwertes als vertragliche Verbindlichkeit angesetzt und bei Einlösung umsatz erhöhend aufgelöst.

Bei Verträgen, bei denen der Kunde eine nicht zahlungswirksame Gegenleistung (Tauschgeschäft) für eine Leistung zusagt, erfolgt die Bewertung des Umsatzes auf Basis der Einzelveräußerungspreise der hingegenbrachten Dienstleistungen. Der zugehörige Aufwand wird mit dem gleichen Wert in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Eine temporäre Differenz zwischen der Leistungserbringung der Gesellschaften des Flughafens München und des Kunden kann zu einer vertraglichen Verbindlichkeit beziehungsweise einem vertraglichen Vermögenswert führen.

e) Umsatzerlöse aus Parken

Umsatzerlöse aus der Bereitstellung von Parkmöglichkeiten betreffen Leistungen, bei denen den Kunden unbestimmte Parkflächen zur Nutzung überlassen werden. Dies umfasst unter anderem die einmaligen Parkvorgänge von Fluggästen und Besuchern, die Ausgabe von Parkkarten an Kontingentparker für einen bestimmten Zeitraum und die Bereitstellung einer unbestimmten Fläche für Waschen, Tanken und Wagenpflege im Mietwagenzentrum. Die Umsatzlegung erfolgt grundsätzlich zeitraumbezogen zum Zeitpunkt der Rechnungsstellung. Aufgrund des kurzen Leistungszeitraums erscheint eine Umsatzlegung mit Rechnungsstellung sachgerecht. Die Zahlung erfolgt grundsätzlich im Anschluss an die Nutzung durch den Tagesparker durch Barzahlung, mittels EC- oder Kreditkarten sowie im Falle von Kontingentparkern auf Basis des Zahlungsziels laut Rechnung (maximal 30 Tage).

Der Transaktionspreis setzt sich im Regelfall aus fix vereinbarten Preisen zusammen.

f) Übrige Umsatzerlöse

In den übrigen Umsatzerlösen werden unter anderem Leistungen aus Beratungsprojekten, die Flugbetriebsstoffversorgung und weitere Dienstleistungen (zum Beispiel Sicherheit, IT, bauliche Maßnahmen und Werbung) zusammengefasst. Die Umsatzlegung erfolgt grundsätzlich zeitraumbezogen. Die Bestimmung des Leistungsfortschritts hängt von der Art der Leistung und dem Zeitraum der Erbringung ab. Ist der Zeitraum als eher kurz (wenige Tage) zu betrachten, erscheint eine Umsatzlegung mit Rechnungsstellung sachgerecht (zum Beispiel Flugbetriebsstoffversorgung, Sicherheits- und IT-Dienstleistungen). Die Bezahlung erfolgt entweder durch Vorkasse oder innerhalb weniger Wochen nach Leistungserbringung. Ist der Leistungszeitraum als länger einzustufen, erfolgt eine Umsatzlegung auf Basis der angefallenen Kosten oder der einzeln definierbaren Leistungseinheiten (zum Beispiel Beratungsprojekte und bauliche Maßnahmen). Die Bezahlung erfolgt basierend auf den einzeln erbrachten Leistungseinheiten oder durch verschiedene Zahlungen während der Leistungserbringung. Bei Leistungen, welche über einen längeren Zeitraum erbracht werden, kann es zu einem Bilanzansatz von vertraglichen Vermögenswerten beziehungsweise vertraglichen Verbindlichkeiten kommen.

Der Transaktionspreis unterteilt sich in fix vereinbarte Entgelte und variable Gegenleistungen (Umsatzminderungen). Dem Flughafen München können aus den variablen Gegenleistungen Verbindlichkeiten zur Rückerstattung von Teilen des Transaktionspreises entstehen (Rückerstattungsverbindlichkeit). Der Effekt der Umsatzminderung wird mittels Erwartungswertmethode geschätzt und basiert auf historischen Informationen. Die Schätzung unterliegt dabei der Annahme, dass eine Umsatzminderung sofort erfasst werden muss, wenn deren Eintrittswahrscheinlichkeit nicht mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann. Der Erwartungswert ist auf Basis der Informationen zum Ende der Berichtsperiode erneut zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Ein weiterer Bestandteil der übrigen Umsatzerlöse sind Erlöse aus Gestattungen und Konzessionen. Die Höhe der Umsatzerlöse definiert sich nach dem Erreichen von bestimmten Kennziffern und ist somit nicht mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit zu schätzen. Dementsprechend erfolgt eine Umsatzlegung erst, wenn eine Zurücknahme von Umsätzen sehr unwahrscheinlich ist (Sonderregelungen für Lizenzen). Dies ist der Fall, wenn die entsprechenden Kennziffern bekannt sind (zum Beispiel monatlich). Die Zahlung erfolgt wenige Wochen nach der Umsatzlegung.

Zu den übrigen Umsatzerlösen zählen außerdem Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gütern (zum Beispiel Verkauf von Treibstoff), welche zu dem Zeitpunkt zu erfassen sind, an dem die Verfügungsmacht über ein Gut auf einen Kunden übertragen wurde. Der relevante Zeitpunkt ist dabei der Abschluss des Bezahlvorgangs. Die Bezahlung der Produkte erfolgt hauptsächlich direkt an der Kasse entweder in bar oder über elektronische Zahlungsmittel (EC-Karte, Kreditkarte etc.).

20. Beteiligungs- und Zinserträge

Beteiligungserträge werden erfasst, wenn der Rechtsanspruch auf Zahlung entstanden ist. Voraussetzung ist, dass es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern zufließen wird, und die Höhe der Erträge verlässlich bestimmt werden kann.

Zinserträge werden erfasst, wenn es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern zufließen wird und die Höhe der Erträge verlässlich bestimmt werden kann.

21. Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts

a) Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert

Der Flughafen München bewertet derivative Finanzinstrumente fortlaufend mit dem beizulegenden Zeitwert.

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

Alle nicht-finanziellen Vermögenswerte sind mit den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet.

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

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts für Bewertungszwecke

TEUR	Beizulegender Zeitwert		Bewertungsmethode	Parameter	Art	Hierarchie ⁴⁾
	31.12.2018	31.12.2017				
Devisen-Termingeschäfte	0	213	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ²⁾		II
Aktiva	0	213				
Zinsswaps	40.173	51.255	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾		II
Devisen-Termingeschäfte	34	0	Barwertmethode, Add-on-Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾		II
Passiva	40.207	51.255				

¹⁾ Abgeleitet aus Marktdaten

²⁾ Der Solvabilitätsverordnung entnommen

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

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

Die Methoden stimmen mit den im Vorjahr angewandten Methoden überein.

b) Angabe des beizulegenden Zeitwerts

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

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

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts für Angabezwecke

	Bewertungsmethode	Parameter	Angabe	Art	
				Hierarchie ²⁾	
Immobilien innerhalb des Flughafen-Campus	Ertragswertverfahren	Reinertrag ¹⁾ , wirtschaftliche Gesamtnutzungsdauer ¹⁾	VII.3	III	
		Liegenschaftszinsen		II	
Immobilien außerhalb des Flughafen-Campus	Ertragswertverfahren	Bodenrichtwerte, adjustierte Normalherstellungskosten	VII.3	II	
		Reinertrag ¹⁾ , wirtschaftliche Gesamtnutzungsdauer ¹⁾ , Liegenschaftszinsen		III	
Forderungen	Barwertmethode	Erwartete Cashflows ³⁾ , Diskontsätze ³⁾ , CDS-Spreads ⁴⁾	VII.5, VII.15	II	
Originäre Finanzschulden	Barwertmethode	Erwartete Cashflows ³⁾ , Diskontsätze ³⁾ , CDS-Spreads ⁴⁾	VII.5, VII.15	II	

¹⁾ Unter Verwendung unternehmenseigener Daten (zum Beispiel Mietverträge, mittel- und langfristige Unternehmensplanung) bestimmt

²⁾ I.S.v. IFRS 13.72 ff.; im Geschäftsjahr haben keine Umgruppierungen zwischen den Hierarchieebenen stattgefunden.

³⁾ Abgeleitet aus Marktdaten

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

Die Methoden stimmen mit den im Vorjahr angewandten Methoden überein.

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

V. Annahmen und Schätzungen mit wesentlichem Einfluss auf den Konzernabschluss

1. Beherrschung ohne Stimmrechtsmehrheit

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

Die Flughafen München GmbH hält 60 % der Geschäftsanteile an der Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG. Die Gesellschafterversammlung trifft Entscheidungen über wesentliche Geschäftsaktivitäten jedoch nur mit 2/3-Mehrheit. Die Beherrschung ergibt sich daher nicht aus einer Stimmrechtsmehrheit, sondern im Wesentlichen aus Vereinbarungen zwischen den Gesellschaftern mit langfristiger Bindungswirkung über die Durchführung der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft.

2. Buchwert bestimmter Vermögenswerte und Schulden

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

Nach den Landtagswahlen im Oktober 2018 wurden im Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2018 bis 2023 zwischen CSU und Freien Wählern folgende Festlegungen getroffen: »Über die Notwendigkeit einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München gibt es unter den Koalitionspartnern unterschiedliche Auffassungen. Die Planungen für deren Bau werden daher während der aktuellen Legislaturperiode nicht weiterverfolgt ...« Der Flughafen München geht aufgrund dieser Festlegung derzeit von einem möglichen Entscheidungszeitpunkt zur Realisierung des Projekts im Jahr 2023 und einem Baubeginn der dritten Start- und Landebahn im Jahr 2025 aus. Die Auswirkungen aus dem Moratorium wurden im Geschäftsjahr 2018 bilanziell abgebildet. Mit weiteren Wertberichtigungen im Hinblick auf die für Teilprojekte aus dem 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss des Flughafenausbaus (dritte Start- und Landebahn, Tunnelbauwerk Erdinger Ringschluss, Ausbau Flughafenzubringer Ost und teilweise Erweiterung des Vorfelds Ost) getätigten Investitionen in Höhe von insgesamt TEUR 190.844 (2017: TEUR 198.499) ist derzeit nicht zu rechnen. Auch die Verpflichtungen aus den im Hinblick auf die Errichtung der dritten Start- und Landebahn getätigten Zusagen zur Förderung von Infrastrukturvorhaben im Umland bleiben bestehen. Insgesamt wurden hierfür TEUR 87.796 (2017: TEUR 89.586) zurückgestellt.

Zum 31. Dezember 2018 sind nach der vorgenommenen Wertberichtigung insbesondere auf bereits erbrachte Planungsleistungen weitere Anlagen im Bau, angekaufte Grundstücke sowie Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit der dritten Start- und Landebahn aktiviert. Eine vollständige Einstellung des Projektes kann damit zu einer vollständigen Abschreibung der noch bilanzierten Anlagen in Bau führen. Auch eine Abschreibung auf die bilanzierten Grundstücke und Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen ist zu diesem Zeitpunkt hinsichtlich ihrer zukünftigen Verwertbarkeit zu untersuchen.

Weitere bedeutende zukunftsbezogene Annahmen und Schätzungen bestehen bei den Finanzschulden an Personengesellschaften. Anpassungen in der Schätzung künftiger Ausschüttungspotenziale und damit Abfindungsansprüche werden erfolgswirksam im Buchwert der Finanzschuld vorgenommen. Soweit Gewinnanteile abgelaufener Perioden nicht entnommen werden, werden diese als langfristige Finanzschuld entsprechend den Liquiditätsplanungen der Gesellschaft ausgewiesen. Die erwarteten Ausschüttungspotenziale werden unter Berücksichtigung vergangener Erfahrungen sowie der geplanten Umsatz- und Kostenentwicklung unter Einbezug der zu erwartenden Preisentwicklungen und unter Berücksichtigung der Investitionen in die Erhaltung und Erweiterung der Infrastruktur prognostiziert. Insgesamt wurden hierfür TEUR 346.058 (2017: TEUR 315.375) passiviert.

VI. Erläuterungen zum Jahresergebnis

1. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzten sich vor der Erstanwendung des IFRS 15 wie folgt zusammen:

Umsatzerlöse 2017 nach IAS 18

TEUR	2017
Nutzungsüberlassung	854.816
Dienstleistungen	352.365
Veräußerung von Gütern	190.863
Übrige	70.691
Gesamt	1.468.735

Die Umsatzerlöse setzen sich nach der Erstanwendung des IFRS 15 in den folgenden Kategorien zusammen:

Umsatzerlöse 2018 nach IFRS 15

TEUR	2018
Umsatzerlöse nach IFRS 15	
Flughafenentgelte	626.726
Einzelhandel	186.766
Abfertigungsdienste	175.689
Gastronomie und Hotel	138.673
Parken	94.165
Übrige Umsätze	145.428
Leasing	
Vermietung und Verpachtung	106.806
Parken (Leasing)	5.670
Werbung (Leasing)	28.894
Gesamt	1.508.817

a) Umsatzerlöse nach IFRS 15

Die bisherige Kategorie zur Veräußerung von Gütern entspricht der aktuellen Kategorie Einzelhandel. Die Kategorie Nutzungsüberlassung enthielt ein breites Spektrum an Themen, die neben Flughafenentgelten und Leasing zum Beispiel auch die jetzt dem IFRS 15 zuzuordnenden Anteile des Parkgeschäfts und Gestattungskonzessionen umfassten. In den Erlösen aus Dienstleistungen waren die Abfertigungsdienste und die Gastronomie- und Hotelumsätze sowie weitere Dienstleistungen wie etwa Beratungsleistungen enthalten.

Die Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten beinhalten genehmigungspflichtige Flughafenentgelte unter anderem aus Start- und Lande-, Passagier- sowie lärm- und emissionsorientierten Entgelten. Die nicht genehmigungspflichtigen Entgelte betreffen unter anderem die Leistungen für die Enteisierung und Lüftung der Flugzeuge, Leistungen für betreuungsbedürftige Personen sowie Sicherheitsleistungen.

Umsatzerlöse aus Einzelhandel betreffen die Veräußerung von Gütern in den Läden des Flughafens München.

Umsatzerlöse aus Abfertigungsdiensten umfassen Dienstleistungen für Bodenabfertigung (Abfertigung von Flugzeugen und von Passagieren) sowie Fracht.

Zu den Umsatzerlösen aus der Erbringung von Dienstleistungen im Gastronomiebereich und Hotelbetrieb zählen unter anderem die Bewirtung in Restaurants und Bars sowie die Bereitstellung von Hotelzimmern und Dienstleistungen in den Gesundheits- und Wellness-Einrichtungen.

Umsatzerlöse aus der Bereitstellung von Parkmöglichkeiten betreffen Leistungen, bei denen den Kunden unbestimmte Parkflächen zur Nutzung überlassen werden. Dies umfasst unter anderem die einmaligen Parkvorgänge von Fluggästen und Besuchern, die Ausgabe von Parkkarten an Kontingentparker und die Allgemeinflächen im Mietwagenzentrum.

In den übrigen Umsatzerlösen werden unter anderem Leistungen aus Beratungsprojekten, die Flugbetriebsstoffversorgung und weitere Dienstleistungen (zum Beispiel Sicherheit, IT, bauliche Maßnahmen, Werbung) zusammengefasst. Ein weiterer Bestandteil der übrigen Umsatzerlöse sind Erlöse aus Gestattungen, Konzessionen und dem Verkauf von Gütern.

Der Flughafen München erwirtschaftet seine Umsätze überwiegend in Deutschland. Die zeitpunktbezogenen Geschäftsvorfälle beziehen sich überwiegend auf die Umsatzerlöse aus Einzelhandel, die übrigen Geschäftsvorfälle auf Dienstleistungen, die nach den Vorschriften der zeitraumbezogenen Leistungserbringung realisiert werden.

b) Leasing

Die Leasingerlöse resultieren aus der Vermietung und Verpachtung von Immobilien, aus der Vermietung von Parkplätzen, die nicht nach IFRS 15 bilanziert werden, sowie aus der Vermietung von Plakatflächen und Leuchtkästen für Werbezwecke sowie der Vermietung von Ausstellungsflächen.

Die Kategorie Vermietung und Verpachtung von Immobilien umfasst Erlöse aus der Vermietung von Verkehrs-, Betriebs- und Logistikimmobilien sowie aus der Vermietung von Gewerbeflächen, Büro- und Konferenzräumen.

Die Vermietung von Verkehrs-, Betriebs- und Logistikimmobilien erfolgt überwiegend unbefristet mit Kündigungsfristen bis zu 15 Jahren. In Einzelfällen werden befristete Verträge vereinbart. Die Laufzeiten reichen bis zu fünf Jahren. Mietverlängerungen sind, soweit vereinbart, über Verlängerungsperioden bis zu fünf Jahren möglich. Kaufoptionen werden in der Regel nicht gewährt.

Die Vermietung von Gewerbeflächen, Büro- und Konferenzräumen erfolgt überwiegend unbefristet mit Kündigungsfristen bis zu neun Jahren. In Einzelfällen werden befristete Verträge vereinbart. Die Laufzeiten reichen bis zu 17 Jahren. Mietverlängerungen sind, soweit vereinbart, über Verlängerungsperioden bis zu 16 Jahren möglich. Kaufoptionen werden in der Regel nicht gewährt. Mieter von Gewerbeflächen entrichten neben einer fixen Grundmiete umsatzabhängige Zusatzentgelte.

Bei der Vermietung von Parkplätzen handelt es sich um fest vergebene Parkplätze für eine bestimmte Dauer.

Die Leasingerlöse beinhalten bedingte Leasingzahlungen in Höhe von TEUR 19.179 (2017: TEUR 17.670).

In künftigen Geschäftsjahren erwartet der Flughafen München aus unkündbaren Operating-Leasingverhältnissen folgende Leasingzahlungen:

Erwartete Leasingzahlungen aus unkündbaren Operating-Leasingverhältnissen

TEUR	31.12.2018	31.12.2017
In einem Jahr	79.089	69.978
In 2 bis 5 Jahren	129.093	153.434
Nach 5 Jahren	72.390	80.319
Gesamt	280.572	303.731

Angaben zu den Buchwerten der Vermögenswerte, die Gegenstand eines Leasingverhältnisses sind, sind in Kapitel VII.2 zu finden.

2. Aktivierte Eigenleistungen

Der Saldo der aktivierten Eigenleistungen betrifft diverse bauliche Verbesserungsprojekte.

3. Sonstige Erträge

Die sonstigen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

Sonstige Erträge

TEUR	2018	2017
Erträge aus Abgängen von Anlagevermögen	10.025	6.463
Auflösung von sonstigen Schulden	7.800	8.495
Zuwendungen der öffentlichen Hand und sonstige Förderungen	2.536	2.865
Erträge in Zusammenhang mit Schäden, Schadensersatzleistungen und Versicherungsentschädigungen	1.812	6.167
Auflösung aus dem Verbrauch von sonstigen Rückstellungen	1.695	2.733
Auflösung von Wertminderungen für Kreditausfälle	1.496	518
Übrige	4.367	3.127
Gesamt	29.731	30.368

Die Erträge aus Wechselkursgewinnen betragen TEUR 660 (2017: TEUR 617) und sind in den übrigen Erträgen enthalten.

4. Materialaufwand

Die Materialaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Materialaufwand

TEUR	2018	2017
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren	-171.091	-171.868
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-222.511	-227.120
Gesamt	-393.602	-398.988

5. Personalaufwand

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

Personalaufwand

TEUR	2018	2017
Löhne und Gehälter	-415.690	-392.061
Sozialabgaben und Unterstützungsleistungen	-73.353	-71.893
Aufwendungen für leistungsorientierte Versorgungspläne	-611	-607
Aufwendungen für beitragsorientierte Versorgungspläne	-18.059	-17.520
Aufwendungen für Altersvorsorge	-18.670	-18.127
Gesamt	-507.713	-482.081

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

Anzahl der Mitarbeiter

Im Durchschnitt	2018	2017
Arbeitnehmer (unbefristet/befristet beschäftigt, Trainees)	9.521	9.316
Auszubildende	252	252
Gesamt	9.773	9.568

6. Sonstige Aufwendungen

Die sonstigen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Sonstige Aufwendungen

TEUR	2018	2017
Aufwendungen für Prüfungs-, Beratungs- und Projektleistungen	-19.463	-17.311
Aufwendungen für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit	-16.948	-15.360
Personalkostenähnliche Leistungen	-13.132	-12.780
Leasingaufwendungen	-11.542	-14.003
Beiträge und Gebühren für öffentliche Versorgungsleistungen sowie sonstige Gebühren	-10.319	-9.572
Aufwendungen für Versicherungen	-8.418	-7.521
Aufwendungen für sonstige Steuern	-6.300	-2.995
Aufwendungen für Bürokommunikation	-4.734	-4.309
Sonstige Aufwendungen in Zusammenhang mit Schäden	-4.038	-3.519
Verluste aus Anlagenabgängen	-2.055	-3.045
Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten	-1.316	-4.155
Bankgebühren inklusive Transaktionskosten	-15	-222
Übrige	-16.038	-16.944
Gesamt	-114.318	-111.736

Die Aufwendungen aus Wechselkursverlusten betragen TEUR 282 (2017: TEUR 874) und sind in den übrigen Aufwendungen enthalten.

In den Aufwendungen für Prüfungs-, Beratungs- und Projektleistungen sind die Honorare des Abschlussprüfers enthalten. Diese setzen sich aus Abschlussprüfungsleistungen in Höhe von TEUR 314 (2017: TEUR 333), anderen Bestätigungsleistungen in Höhe von TEUR 67 (2017: TEUR 152), Steuerberatungsleistungen in Höhe von TEUR 146 (2017: TEUR 44) sowie sonstigen Leistungen in Höhe von TEUR 1.068 (2017: TEUR 881) zusammen.

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

Kraftfahrzeuge werden über Laufzeiten bis zu drei Jahren gemietet. Verlängerungs- und Kaufoptionen bestehen in der Regel nicht.

Die Anmietung von Gebäuden erfolgt überwiegend befristet mit Kündigungsfristen bis zu sechs Monaten. Die Laufzeiten reichen bis 15 Jahre. In Einzelfällen werden unbefristete Verträge vereinbart. Die Kündigungsfristen betragen in der Regel drei Monate. Mietverlängerungen sind, soweit vereinbart, über Verlängerungsperioden bis zu fünf Jahren möglich. Kaufoptionen bestehen nicht.

Zum 31. Dezember sind die künftigen Mindestleasingzahlungen von unkündbaren Leasingverhältnissen wie folgt zu zahlen:

Künftige Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Leasingverhältnissen

TEUR	31.12.2018	31.12.2017
In einem Jahr	4.840	8.505
In 2 bis 5 Jahren	6.698	7.834
Nach 5 Jahren	5.230	0
Gesamt	16.768	16.339

Aus den unkündbaren Untermietverhältnissen erwartet der Konzern am Abschlussstichtag künftige Mindestzahlungen in Höhe von TEUR 149.

7. Abschreibungen

Die Abschreibungen setzen sich wie folgt zusammen:

Abschreibungen

TEUR	2018	2017
Planmäßige Abschreibungen	-199.454	-217.617
Wertminderungen	-16.408	0
Gesamt	-215.862	-217.617

Die Wertminderungen beziehen sich im Wesentlichen mit TEUR 12.849 auf getätigte Planungsleistungen, die durch die Verzögerung des Baus der dritten Start- und Landebahn, zuletzt durch die Verschiebung der Entscheidung im Rahmen des Moratoriums, voraussichtlich neu zu erbringen sind.

8. Finanzergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Zinsergebnis

TEUR	2018	2017
Zinserträge aus kurzfristigen Geldanlagen und sonstigen Forderungen	310	544
Zinsaufwendungen aus Darlehen	-67.972	-65.464
Zinsaufwendungen aus Derivaten	-17.653	-18.879
Zinsergebnis aus Finanzinstrumenten	-85.315	-83.799
Übrige Zinserträge	2.541	886
Übrige Zinsaufwendungen	-1.483	-692
Übriges Zinsergebnis	1.058	194
Gesamt	-84.257	-83.605

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

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Sonstiges Finanzergebnis

TEUR	2018	2017
Ertrag aus Ergebnisübernahme	583	495
Nettogewinne aus Finanzinstrumenten	681	13.378
Sonstige Finanzerträge	1.264	13.873
Nettoverluste aus Finanzinstrumenten	-18.697	-5.030
Wertminderungen aus erwarteten Kreditausfällen	-380	0
Sonstige Finanzaufwendungen	-19.077	-5.030
Gesamt	-17.813	8.843

Die Nettogewinne [Zinserträge] aus der Neubewertung von Finanzinstrumenten entfallen auf die in Kapitel IV.9.c genannten Bewertungskategorien wie folgt:

Nettogewinne aus Finanzinstrumenten

TEUR	2018	2017
Zum beizulegenden Zeitwert, freistehend	0	0
Finanzielle Vermögenswerte	0	0
Zum beizulegenden Zeitwert, als Sicherungsinstrument designiert	154	1.154
Zum beizulegenden Zeitwert, freistehend	0	0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	154	1.154
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	527	12.224
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten	527	12.224
Finanzielle Verbindlichkeiten	681	13.378
Gesamt	681	13.378

Die Nettoverluste [Zinsaufwendungen] aus der Neubewertung von Finanzinstrumenten entfallen auf die in Kapitel IV.9.c beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt:

Nettoverluste aus Finanzinstrumenten

TEUR	2018	2017
Zum beizulegenden Zeitwert designiert	0	0
Finanzielle Vermögenswerte	0	0
Zum beizulegenden Zeitwert als Sicherungsinstrument designiert	-169	-322
Zum beizulegenden Zeitwert freistehend	-247	0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	-416	-322
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-18.281	-4.708
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten	-18.281	-4.708
Finanzielle Verbindlichkeiten	-18.697	-5.030
Gesamt	-18.697	-5.030

9. Ertragsteuern

Ertragsteueraufwand und -ertrag setzten sich wie folgt zusammen:

Ertragsteuern

TEUR	2018	2017
Steueraufwand der laufenden Periode	-82.215	-77.126
In der laufenden Periode erfasste Anpassungen für laufende Steuern der Vorjahre	-1.430	239
Laufende Steuern	-83.645	-76.887
Latente Steuern	11.059	6.447
Steueraufwand	-72.586	-70.440

Für die Bewertung latenter Steueransprüche und -schulden sind die im Zeitpunkt der Realisation erwarteten Steuersätze maßgeblich (siehe Kapitel IV.16). Im Geschäftsjahr 2018 lagen zur Ermittlung Steuersätze von 24,23 % bis 28,20 % [Vorjahr: 24,23 % bis 28,20 %] zugrunde.

Wäre das Jahresergebnis des vorliegenden Konzernabschlusses Grundlage der Besteuerung, wäre für das laufende Geschäftsjahr ein Ertragsteueraufwand in Höhe von TEUR 61.516 [2017: TEUR 63.717] zu erwarten. Unterschiede zwischen dem erwarteten und dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Ertragsteueraufwand werden zum Teil durch den latenten Steueraufwand beziehungsweise -ertrag aus der Veränderung aktiver und passiver latenter Steuern ausgeglichen. Die verbleibende Abweichung ist auf die folgenden Ursachen zurückzuführen:

Steuerliche Überleitungsrechnung

TEUR	2018	2017
Ergebnis vor Steuern (EBT)	221.319	229.240
Steuersatz in %	27,8	27,8
Erwarteter Ertragsteueraufwand/-ertrag	-61.516	-63.717
Hinzurechnungen zum Gewerbeertrag	-1.506	-1.455
Kürzungen des Gewerbeertrags	6.980	4.259
Abweichungen von der Konzernsteuerquote	15.214	8.231
Änderung latente Steuern aufgrund Steuersatzänderung	0	-152
Auswirkung von ungenutzten und nicht als latente Steueransprüche erfassten steuerlichen Verlusten	-392	-2.006
Nicht abzugsfähige Aufwendungen	-343	-370
Steuerfreie Erträge	748	683
Periodenfremde tatsächliche Steuern	-1.430	362
Periodenfremde latente Steuern	382	-956
Steuereffekt aus deutschen Personengesellschaften	-29.929	-14.651
Übrige Effekte	-794	-668
Gebuchter Ertragsteueraufwand	-72.586	-70.440

VII. Erläuterungen zur Bilanz

1. Immaterielle Vermögenswerte

Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte entwickelten sich wie folgt:

Entwicklung der Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte

TEUR	Immaterielle Vermögenswerte				Gesamt
	Erworben		Selbsterstellt		
	Übrige	Geleistete Anzahlungen	fertig	unfertig	
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
Stand zum 01.01.2018	42.975	2.701	2.762	0	48.438
Zugänge	6.926	1.255	147	0	8.328
Abgänge	-1.137	0	0	0	-1.137
Umbuchungen/Umgliederungen	684	-1.414	0	0	-730
Stand zum 31.12.2018	49.448	2.542	2.909	0	54.899
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 01.01.2018	29.524	0	1.437	0	30.961
Planmäßig	4.616	0	437	0	5.053
Abgänge	-687	0	0	0	-687
Stand zum 31.12.2018	33.453	0	1.874	0	35.327
Buchwert zum 01.01.2018	13.451	2.701	1.325	0	17.477
Buchwert zum 31.12.2018	15.995	2.542	1.035	0	19.572

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

Zu den erworbenen immateriellen Vermögenswerten zählen Emissionsrechte mit einem Buchwert von TEUR 4.503 (31.12.2017: TEUR 2.532). Es handelt sich um immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer.

Von den erworbenen immateriellen Vermögenswerten der Tochterunternehmen der Flughafen München GmbH dienen TEUR 695 (31.12.2017: TEUR 747) als Sicherheiten für langfristige Darlehen.

TEUR	Immaterielle Vermögenswerte				Gesamt
	Erworben		Selbsterstellt		
	Übrige	Geleistete Anzahlungen	fertig	unfertig	
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
Stand zum 01.01.2017	36.278	2.366	2.100	0	40.744
Zugänge	5.085	1.777	417	0	7.279
Abgänge	-1.075	0	-145	0	-1.220
Umbuchungen/Umgliederungen	2.687	-1.442	390	0	1.635
Stand zum 31.12.2017	42.975	2.701	2.762	0	48.438
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 01.01.2017	25.910	0	1.086	0	26.996
Planmäßig	4.258	0	336	0	4.594
Abgänge	-629	0	0	0	-629
Umbuchungen/Umgliederungen	-15	0	15	0	0
Stand zum 31.12.2017	29.524	0	1.437	0	30.961
Buchwert zum 01.01.2017	10.368	2.366	1.014	0	13.748
Buchwert zum 31.12.2017	13.451	2.701	1.325	0	17.477

Es bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von immateriellen Vermögenswerten in Höhe von TEUR 1.433 (31.12.2017: TEUR 1.764).

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

2. Selbstgenutzte Sachanlagen

Die Buchwerte der selbstgenutzten Sachanlagen entwickelten sich wie folgt:

Entwicklung der Buchwerte der selbstgenutzten Sachanlagen

TEUR	Grund und Boden	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Sachanlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten						
Stand zum 01.01.2018	1.863.807	4.126.146	1.897.880	344.324	212.578	8.444.735
Zugänge	2.780	42.925	14.485	20.043	115.829	196.062
Abgänge	-152	-20.196	-11.208	-8.919	-16.905	-57.380
Umbuchungen/Umgliederungen	-257	27.867	7.126	3.468	-38.094	110
Stand zum 31.12.2018	1.866.178	4.176.742	1.908.283	358.916	273.408	8.583.527
Kumulierte Abschreibungen						
Stand zum 01.01.2018	15.035	2.193.404	1.158.703	256.555	0	3.623.697
Planmäßig	0	104.295	63.606	22.200	0	190.101
Wertminderungen		935	0	0	15.216	16.151
Abgänge	0	-15.752	-10.847	-8.757	-15.216	-50.572
Umbuchungen/Umgliederungen	0	48	-48	0	0	0
Stand zum 31.12.2018	15.035	2.282.930	1.211.414	269.998	0	3.779.377
Buchwert zum 01.01.2018	1.848.772	1.932.742	739.177	87.769	212.578	4.821.038
Buchwert zum 31.12.2018	1.851.143	1.893.812	696.869	88.918	273.408	4.804.150

TEUR	Grund und Boden	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Sachanlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten						
Stand zum 01.01.2017	1.861.005	4.067.490	1.878.180	322.985	211.212	8.340.872
Zugänge	2.708	21.966	12.369	19.886	73.518	130.447
Abgänge	0	-27.862	-4.544	-5.750	-539	-38.695
Umbuchungen/Umgliederungen	94	64.552	11.875	7.203	-71.613	12.111
Stand zum 31.12.2017	1.863.807	4.126.146	1.897.880	344.324	212.578	8.444.735
Kumulierte Abschreibungen						
Stand zum 01.01.2017	15.035	2.078.692	1.099.298	241.823	0	3.434.848
Planmäßig	0	121.711	62.996	20.615	0	205.322
Abgänge	0	-11.453	-3.913	-5.529	0	-20.895
Umbuchungen/Umgliederungen	0	4.454	322	-354	0	4.422
Stand zum 31.12.2017	15.035	2.193.404	1.158.703	256.555	0	3.623.697
Buchwert zum 01.01.2017	1.845.970	1.988.798	778.882	81.162	211.212	4.906.024
Buchwert zum 31.12.2017	1.848.772	1.932.742	739.177	87.769	212.578	4.821.038

Die Umbuchungen und Umgliederungen beinhalten Umgliederungen aus den Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht in Höhe von TEUR 34 [2017: TEUR 0].

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

Die Grundstücke sind zum Teil mit Erbbaurechten, Nießbrauch und ähnlichen Rechten belastet. Der Buchwert dieser Grundstücke beträgt TEUR 5.669 [31.12.2017: TEUR 5.669].

Von den Gebäuden der Tochterunternehmen der Flughafen München GmbH dienen TEUR 993.170 [31.12.2017: TEUR 1.044.605], von den technischen Anlagen und Maschinen, der Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie den Anlagen im Bau der Tochterunternehmen dienen insgesamt TEUR 365.757 [31.12.2017: TEUR 409.226] als Sicherheiten für langfristige Darlehen. Die Flughafen München GmbH selbst hat keine Forderungen aus Lieferungen und Leistungen als Sicherheiten für Fremdkapital gestellt.

Es bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von Sachanlagen in Höhe von TEUR 226.305 [31.12.2017: TEUR 119.705].

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

Die Zugänge zu den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen im Bau beinhalten ausschließlich allgemeine Fremdkapitalkosten in Höhe von TEUR 4.916 [31.12.2017: TEUR 4.596]. Der Aktivierung allgemeiner Fremdkapitalkosten im Berichtsjahr liegt eine Kapitalisierungsquote von 2,50 % [2017: 2,50 %] zugrunde.

Dem Flughafen München wurde im Geschäftsjahr 2017 eine Zuwendung der öffentlichen Hand in Höhe von insgesamt TEUR 720 gewährt, die zum 31. Dezember 2017 in den kurzfristigen Schulden enthalten war und erst mit Fertigstellung im Geschäftsjahr 2018 direkt vom Buchwert des Vermögenswerts abgezogen wurde.

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

Entwicklung der Buchwerte der Betriebs- und Geschäftsausstattung aus Finanzierungsleasing

TEUR	Betriebs- und Geschäftsausstattung	TEUR	Betriebs- und Geschäftsausstattung
Anschaffungs- und Herstellungskosten		Anschaffungs- und Herstellungskosten	
Stand zum 01.01.2018	998	Stand zum 01.01.2017	998
Zugänge	0	Zugänge	0
Abgänge	-998	Abgänge	0
Stand zum 31.12.2018	0	Stand zum 31.12.2017	998
Kumulierte Abschreibungen		Kumulierte Abschreibungen	
Stand zum 01.01.2018	931	Stand zum 01.01.2017	732
Planmäßig	67	Planmäßig	199
Abgänge	-998	Abgänge	0
Stand zum 31.12.2018	0	Stand zum 31.12.2017	931
Buchwert zum 01.01.2018	67	Buchwert zum 01.01.2017	266
Buchwert zum 31.12.2018	0	Buchwert zum 31.12.2017	67

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

Die selbstgenutzten Grundstücke und Gebäude werden teilweise vermietet. Bei den Mietverhältnissen handelt es sich ausnahmslos um operatives Leasing. Der Buchwert der vermieteten Grundstücke und Gebäude entwickelte sich wie folgt:

Entwicklung der Buchwerte der vermieteten Grundstücke und Gebäude

TEUR	Grund und Boden	Gebäude
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
Stand zum 01.01.2018	106.649	687.222
Zugänge	0	1.714
Abgänge	0	-3.929
Umbuchungen	0	38.128
Stand zum 31.12.2018	106.649	723.135
Kumulierte Abschreibungen		
Stand zum 01.01.2018	0	341.619
Planmäßig	0	16.410
Abgänge	0	-2.456
Umbuchungen	0	29.935
Stand zum 31.12.2018	0	385.508
Buchwert zum 01.01.2018	106.649	345.603
Buchwert zum 31.12.2018	106.649	337.627

TEUR	Grund und Boden	Gebäude
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
Stand zum 01.01.2017	106.649	667.050
Zugänge	0	12.733
Abgänge	0	-6.120
Umbuchungen	0	13.559
Stand zum 31.12.2017	106.649	687.222
Kumulierte Abschreibungen		
Stand zum 01.01.2017	0	317.358
Planmäßig	0	24.880
Abgänge	0	-619
Umbuchungen	0	0
Stand zum 31.12.2017	0	341.619
Buchwert zum 01.01.2017	106.649	349.692
Buchwert zum 31.12.2017	106.649	345.603

3. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

Entwicklung der Buchwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien

TEUR	Grund und Boden	Gebäude	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten			
Stand zum 01.01.2018	84.484	170.451	254.935
Zugänge	4.942	232	5.174
Abgänge	0	-514	-514
Umbuchungen/Umgliederungen	-1.483	0	-1.483
Stand zum 31.12.2018	87.943	170.169	258.112
Kumulierte Abschreibungen			
Stand zum 01.01.2018	690	102.373	103.063
Planmäßig	0	4.301	4.301
Wertminderungen	256	0	256
Abgänge	0	-397	-397
Stand zum 31.12.2018	946	106.277	107.223
Buchwert zum 01.01.2018	83.794	68.078	151.872
Buchwert zum 31.12.2018	86.997	63.892	150.889

TEUR	Grund und Boden	Gebäude	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten			
Stand zum 01.01.2017	83.408	184.241	267.649
Zugänge	3.168	32	3.200
Abgänge	-252	-146	-398
Umbuchungen/Umgliederungen	-1.840	-13.676	-15.516
Stand zum 31.12.2017	84.484	170.451	254.935
Kumulierte Abschreibungen			
Stand zum 01.01.2017	690	99.386	100.076
Planmäßig	0	7.701	7.701
Wertminderungen	0	-291	-291
Abgänge	0	-4.423	-4.423
Stand zum 31.12.2017	690	102.373	103.063
Buchwert zum 01.01.2017	82.718	84.855	167.573
Buchwert zum 31.12.2017	83.794	68.078	151.872

Die Umbuchungen und Umgliederungen beinhalten Umgliederungen in die Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht in Höhe von TEUR 2.137 (2017: TEUR 1.770).

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

Aus der Vermietung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien hat der Flughafen München Erträge in Höhe von TEUR 16.416 (2017: TEUR 16.809) realisiert. Die Betriebsaufwendungen (einschließlich der Aufwendungen für Reparaturen und Wartung) betragen TEUR 5.828 (2017: TEUR 5.788).

Es bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und zur Errichtung von Erweiterungsbauten für als Finanzinvestition gehaltene Immobilien in Höhe von TEUR 32.450 (31.12.2017: TEUR 32.190).

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind zum Teil mit Rechten Dritter (unter anderem Erbbaurechten) belastet. Der Buchwert dieser Immobilien beträgt TEUR 8.407 (31.12.2017: TEUR 8.883).

Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern zu den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien wurden in Kapitel IV.7 dargelegt.

Der beizulegende Zeitwert aller als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien, welche sämtlich gemäß der jeweils höchsten und besten Verwendungsmöglichkeit eingesetzt werden, beträgt TEUR 244.462 (31.12.2017: TEUR 239.384). Die Gesellschaft ermittelt die beizulegenden Zeitwerte selbst. Erläuterungen zu den Bewertungsmethoden und -parametern befinden sich in Kapitel IV.7.

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

4. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

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

Beteiligung an der EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH

TEUR	31.12.2018		31.12.2017	
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	3.657		4.116	
Anteil der Flughafen München GmbH in %	49		49	
	Gesamt	Anteilig	Gesamt	Anteilig
Vermögenswerte kurzfristig	3.745	1.835	5.534	2.712
Vermögenswerte langfristig	9.940	4.871	9.288	4.551
Schulden kurzfristig	4.942	2.422	3.340	1.637
Schulden langfristig	1.280	627	1.180	578
Umsatzerlöse	30.512	14.951	29.070	14.244
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.362	1.647	4.626	2.267
Jahresergebnis (EAT)	2.394	1.173	3.332	1.632
Sonstiges Ergebnis	0	0	0	0
Gesamtergebnis	2.394	1.173	3.332	1.632
Ausschüttungen (gesamt)	3.330		1.900	

Das Geschäftsjahr des assoziierten Unternehmens beginnt mit dem 1. Oktober und endet mit dem 30. September des Folgejahres. Aus Wesentlichkeitsgründen wird auf die Erstellung eines Zwischenabschlusses verzichtet. Der Abschluss wird mit abweichendem Stichtag nach Anpassung um Ergebnisse aus wesentlichen Geschäftsvorfällen zwischen dem 1. Oktober und dem 31. Dezember einbezogen.

Nicht angesetzte Verlustanteile sowie Eventualverbindlichkeiten bestehen nicht.

5. Langfristige finanzielle Vermögenswerte

Buchwerte und Marktwerte der langfristigen finanziellen Vermögenswerte sind den in Kapitel IV.9.c beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen:

Buchwerte und Zeitwerte der langfristigen finanziellen Vermögenswerte

TEUR	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Keine IFRS-9-Bewertungskategorie		Gesamt	
	31.12.2018		31.12.2018		31.12.2018		31.12.2018	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Sonstige Forderungen	0	0	3.539	3.539	0	0	3.539	3.539
Forderungen	0	0	3.539	3.539	0	0	3.539	3.539
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	0	0	3.539	3.539	0	0	3.539	3.539

TEUR	Zu Handelszwecken		Zur Veräußerung verfügbar		Kredite und Forderungen		Keine IAS-39-Bewertungskategorie		Gesamt	
	31.12.2017		31.12.2017		31.12.2017		31.12.2017		31.12.2017	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Sonstige Forderungen	0	0	0	0	53	53	0	0	53	53
Forderungen	0	0	0	0	53	53	0	0	53	53
Originäre finanzielle Vermögenswerte	0	0	279	279	0	0	0	0	279	279
Derivative finanzielle Vermögenswerte	11	11	0	0	0	0	0	0	11	11
Sonstiges Finanzvermögen	11	11	279	279	0	0	0	0	290	290
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	11	11	279	279	53	53	0	0	343	343

Der Buchwert der langfristigen finanziellen Vermögenswerte beinhaltet erwartete Kreditausfälle. Die langfristigen finanziellen Vermögenswerte wurden ausnahmslos als nicht fällig eingestuft.

In der Gruppe bestanden sonstige finanzielle Vermögenswerte mit einem Bruttobuchwert von TEUR 3.545. Diese wurden den Ratingklassen BB- bis BBB+ zugeordnet. Die Wertminderungen betragen zum Stichtag TEUR 7.

Erläuterungen zu Derivaten sind in Kapitel VII.16 zu finden.

6. Latente Ertragsteuern

Aktive und passive latente Steuern sind unter Bezugnahme auf ihre Entstehung den folgenden Bilanzposten zuzuordnen:

Zuordnung aktiver und passiver latenter Steuern zu Bilanzposten

TEUR	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
Immaterielle Vermögenswerte	25	71	612	790
Selbstgenutzte Sachanlagen	15	12	434.762	439.721
Als Finanzinvestition gehaltene Sachanlagen	5.789	5.377	11.790	11.791
Vorräte	62	21	767	806
Sonstige finanzielle und nicht-finanzielle Vermögenswerte	613	540	2.035	157
Vermögenswerte	6.504	6.021	449.966	453.265
Sonstige Finanzschulden	9.925	12.314	4.957	7.099
davon Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	7.507	9.583	0	0
Rückstellungen	11.090	6.780	3.999	3.698
Leistungen an Arbeitnehmer	10.099	9.780	0	0
davon Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	7.865	7.627	0	0
Sonstige Schulden	272	49	201	206
Schulden	31.386	28.923	9.157	11.003
Konsolidierung	0	1.861	2.806	4.758
Verlustvorräte	5.830	4.504	0	0
Wertberichtigungen auf Verlustvorräte	-4.067	-3.675	0	0
Verlustvorräte	1.763	829	0	0
Gesamt	39.653	37.634	461.929	469.026
Saldierung	-34.789	-33.486	-34.789	-33.486
Ansatz	4.864	4.148	427.140	435.540

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

Auswirkungen der Veränderung aktiver und passiver latenter Steuern auf das Konzernjahresergebnis und das sonstige Ergebnis

TEUR	2018	2017
Stand zum 01.01.	431.392	434.235
Erstmalige Anwendung von IFRS 9	-430	
Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	-72	233
Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	-463	-75
Übrige temporäre Differenzen	-9.592	-6.649
Verlust- und Zinsvorräte	-933	45
Ergebniswirksame latente Steuern	-11.060	-6.446
Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	2.149	3.691
Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	225	-88
Ergebnisneutrale latente Steuern	2.374	3.603
Stand zum 31.12.	422.276	431.392

Von den gewerbesteuerlichen Verlustvorräten sind TEUR 13.656 (31.12.2017: TEUR 13.045) und von den körperschaftsteuerlichen Verlustvorräten TEUR 15.112 (31.12.2017: TEUR 13.242) nicht angesetzt worden. Die Verlustvorräte sind grundsätzlich unverfallbar.

Vom Buchwert der aktiven latenten Steuern auf Verlustvorräte entfallen TEUR 1.763 (31.12.2017: TEUR 829) auf Gesellschaften mit steuerlichen Verlusten im Berichts- oder Vorjahr. Über den Betrag der saldierungsfähigen passiven latenten Steuern hinaus werden aktive latente Steuern auf Verlustvorräte nur angesetzt, soweit sie gegen erwartete zu versteuernde Gewinne verrechnet werden können.

TEUR 1.556 (31.12.2017: TEUR 712) der aktiven und TEUR 427.140 (31.12.2017: TEUR 435.540) der passiven latenten Steuern werden voraussichtlich mehr als zwölf Monate nach dem Abschlussstichtag realisiert.

Bei den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Kapital- und Personengesellschaften. Die zwischen dem steuerlichen Beteiligungsbuchwert der in den Konzernabschluss einbezogenen Kapitalgesellschaften und deren Nettovermögen nach IFRS bestehenden Differenzen sind gemäß § 8b Abs. 1 KStG in Verbindung mit § 8b Abs. 5 KStG beziehungsweise § 8b Abs. 2 KStG in Verbindung mit § 8b Abs. 5 KStG zu 95% von der Besteuerung ausgenommen.

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

7. Vorratsvermögen

Der Buchwert der Vorräte setzt sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Buchwerts des Vorratsvermögens

TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	7.353	7.788
Fertige und unfertige Leistungen	0	47
Handelswaren	31.840	33.732
Buchwert der Vorräte	39.193	41.567

TEUR 429 (31.12.2017: TEUR 483) des Buchwerts entfallen auf Handelswaren, die mit dem Nettoveräußerungswert bewertet wurden.

Der Materialaufwand beinhaltet Aufwendungen aus Wertminderungen auf Handelswaren in Höhe von TEUR 87 (2017: TEUR 75). Im Berichtsjahr wurden wie im Vorjahr keine Wertaufholungen gegen den Materialaufwand verrechnet. Der Waren- und Materialeinsatz betrug TEUR 127.419 (2017: TEUR 128.023).

Das Vorratsvermögen ist nicht mit Rechten Dritter belastet.

8. Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte

Der Buchwert der kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte ist den in Kapitel IV.9.c beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen. Der Buchwert stellt einen angemessenen Näherungswert für den Marktwert dar.

Zusammensetzung des Buchwerts der kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte

	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Keine IFRS-9- Bewertungskategorie	Gesamt
TEUR	31.12.2018	31.12.2018	31.12.2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	63.491	0	63.491
Sonstige Forderungen	12.566	0	12.566
Forderungen	76.057	0	76.057
Sonstiges Finanzvermögen	0	0	0
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	76.057	0	76.057

	Zu Handelszwecken	Kredite und Forderungen	Keine IAS-39- Bewertungskategorie	Gesamt
TEUR	31.12.2017	31.12.2017	31.12.2017	31.12.2017
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	65.637	0	65.637
Sonstige Forderungen	0	20.908	0	20.908
Forderungen	0	86.545	0	86.545
Derivative finanzielle Vermögenswerte	202	0	0	202
Sonstiges Finanzvermögen	202	0	0	202
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	202	86.545	0	86.747

a) Kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragliche Vermögenswerte

Ausfallrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertraglichen Vermögenswerten werden durch Wertminderungen für erwartete Kreditausfälle berücksichtigt (siehe Kapitel IV.9.d). Die fortgeführten Anschaffungskosten der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen umfassen erwartete Kreditausfälle, die mittels des vereinfachten Ansatzes berechnet werden. Der Flughafen München überwacht das Kreditrisiko, indem Credit-Default-Swap-Spreads

sowie Ratinginformationen von gängigen Marktdatenanbietern zusammen mit verfügbaren Presse- und Aufsichtsinformationen über Schuldner für die Ermittlung erwarteter Kreditausfälle herangezogen werden. Einzelwertberichtigungen bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden separat erfasst. Die Wertminderungen in Höhe von TEUR 4.768 entfallen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen [TEUR 4.751] und vertragliche Vermögenswerte aus Verträgen mit Kunden [TEUR 17]. Die nachfolgende Tabelle enthält eine weitergehende Analyse der Kreditqualität dieser Forderungen:

Analyse der Kreditqualität

TEUR	Ausfallrisiko-Ratingklasse zum 31.12.2018			
	Ratingklasse	Lebenslanger Kreditausfall		Bruttobuchwert
		Nicht wertgemindert	Wertgemindert	
Portfolio		kollektiv	einzel	
Einzelbetrachtung	BBB- bis AAA	1	0	16.251
Einzelbetrachtung	CCC- bis B+	5	0	1.056
Einzelbetrachtung - wertgemindert	D bis CCC	0	4.738	5.738
Cluster - Aviation	BB- bis BB+	1	0	20.324
Cluster - Non-Aviation	BB- bis BB+	1	0	12.079
Cluster - Einzelhandel	BB- bis BB+	1	0	5.989
Cluster - Hotel/Gastronomie	BB- bis BB+	2	0	5.895
Cluster - Beratungsgeschäft	BB- bis BB+	2	0	911
		13	4.738	68.243
Cluster - vertragliche Vermögenswerte	BB- bis BB+	4	0	1.653
Cluster - vertragliche Vermögenswerte aus dem Beratungsgeschäft	BB- bis BB+	13	0	2.982
		17	0	4.635
		30	4.738	72.878

Im Laufe des Geschäftsjahres 2018 ist es zu den folgenden Bewegungen der Wertminderungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Vertraglichen Vermögenswerten gekommen:

Wertminderungen für erwartete Kreditausfälle nach IFRS 9

TEUR	Lebenslanger Kreditausfall	
	Nicht wertgemindert	Wertgemindert
	kollektiv	einzel
Bestand unter IAS 39 zum 31.12.2017	0	4.997
Anpassungseffekt IFRS 9	12	0
01.01.2018	12	4.997
Abgeschriebene Beträge (Verbrauch)	-	-120
Nettoneubewertung der Wertberichtigung [+Zuführung - Auflösung]	18	-139
31.12.2018	30	4.738

Im abgelaufenen Geschäftsjahr kam es zu keinen signifikanten Änderungen des Bruttobuchwerts der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie vertraglichen Vermögenswerten, die zu wesentlichen Veränderungen der Wertberichtigung beigetragen hätten.

Der Wertberichtigungssaldo entwickelte sich im Vorjahr wie folgt:

Wertberichtigungssaldo

TEUR	Einzelwertberichtigung
01.01.2017	1.451
Zuführung	4.155
Verbrauch	-91
Auflösung	-518
31.12.2017	4.997

Unter IAS 39 bestand 2017 die folgende Fälligkeitsstruktur für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

Fälligkeitsanalyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

31.12.2017	Buchwert	Davon nicht fällig	Davon fällig und wertberichtigt	Davon fällig und nicht wertberichtigt nach Alter in Tagen			
				unter 30	30 bis 180	180 bis 360	über 360
TEUR							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	65.637	59.239	19	3.258	2.935	93	93

Die nicht fälligen Forderungen bestehen gegen Schuldner unterschiedlicher Bonität. Bei der Ermittlung des Wertberichtigungsbedarfs der finanziellen Vermögenswerte wurden zur Bestimmung objektiver Hinweise auf eine Wertminderung unter anderem Insolvenzen, Rechtsstreitigkeiten oder Zahlungsausfälle einbezogen.

Forderungen aus Mietverträgen werden durch die Hinterlegung von Kautionen und Bürgschaften gesichert. Abfertigungsleistungen werden nur gegen Hinterlegung von Barsicherheiten und Bankbürgschaften erbracht. TEUR 1.943 (31.12.2017: TEUR 1.550) der Forderungen aus Mietverträgen sind durch Kautionen in Höhe von TEUR 2.436 (31.12.2017: TEUR 2.281) gedeckt und durch Bürgschaften sowie sonstige Besicherungen in Höhe von TEUR 12.315 (31.12.2017: TEUR 12.398). TEUR 5.803 (31.12.2017: TEUR 7.573) der Forderungen aus Abfertigungsleistungen sind durch Barsicherheiten und Bankbürgschaften sowie sonstige Besicherungen in Höhe von TEUR 10.973 besichert (31.12.2017: TEUR 13.506). Da die Sicherheiten regelmäßig und unmittelbar ohne weitere Kosten vollständig in Anspruch genommen werden können, verringert sich der zu berücksichtigende Forderungsbetrag zur Berechnung der erwarteten Kreditausfälle um die Höhe der jeweiligen Sicherheiten.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der Tochterunternehmen der Flughafen München GmbH wurden TEUR 1.970 (31.12.2017: TEUR 3.686) als Sicherheiten für Darlehensschulden gestellt. Die Gestellung erfolgt als stille Zession nach § 398 BGB. Die Flughafen München GmbH selbst hat keine Vermögenswerte als Sicherheiten für Fremdkapital gestellt.

b) Kurzfristige sonstige Forderungen

Die fortgeführten Anschaffungskosten der kurzfristigen sonstigen Forderungen setzen sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Buchwerts der kurzfristigen sonstigen Forderungen

TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Lieferantenboni	3.149	3.209
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen und Beteiligungen	2.830	2.840
Forderungen in Verbindung mit Schäden	1.310	1.251
Forderungen gegen Behörden	984	1.402
Debitorische Kreditoren	977	9.758
Übrige	3.316	2.448
Gesamt	12.566	20.908

Signifikante Ausfallrisiken bei kurzfristigen sonstigen Forderungen werden durch Wertminderungen berücksichtigt [siehe Kapitel IV.9.f]. Wertminderungen werden mit dem Buchwert verrechnet.

Die fortgeführten Anschaffungskosten der sonstigen Forderungen berücksichtigen erwartete Kreditausfälle, die mittels des allgemeinen Ansatzes berechnet werden. Der Flughafen München überwacht das Kreditrisiko, indem er Credit-Default-Swap-Spreads sowie Ratinginformationen von gängigen Marktdatenanbietern zusammen mit verfügbaren Presse- und Aufsichtsinformationen über die Schuldner für die Ermittlung erwarteter Kreditausfälle heranzieht. Einzelwertberichtigungen der sonstigen Forderungen werden separat erfasst.

In der Gruppe bestanden kurzfristige sonstige Forderungen mit einem Bruttobuchwert von TEUR 12.577. Diese wurden der Ratingklasse BB- bis BBB+ zugeordnet. Die Wertminderungen aus sonstigen Forderungen betragen zum Stichtag TEUR 11 (01.01.2018: TEUR 12).

Unter IAS 39 wurden bis zum 31. Dezember 2017 keine Wertberichtigungen gebildet.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr kam es zu keinen signifikanten Änderungen des Bruttobuchwerts der sonstigen Forderungen, die zu wesentlichen Veränderungen der Wertberichtigung beigetragen hätten.

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

c) Kurzfristiges sonstiges Finanzvermögen

Beim kurzfristigen sonstigen Finanzvermögen handelt es sich um kurzfristige derivative finanzielle Vermögenswerte.

Erläuterungen zu Derivaten sind in Kapitel VII.16 zu finden.

9. Sonstige Vermögenswerte

Der Buchwert der sonstigen Vermögenswerte setzt sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Buchwerts der sonstigen Vermögenswerte

TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Forderungen aus Steuern und sonstigen Abgaben	5.909	3.983
Übrige nicht-finanzielle Forderungen	0	0
Nicht-finanzielle Forderungen	5.909	3.983
Abgrenzungen in Verbindung mit dem Luftverkehr	6.738	0
Wartungsleistungen	2.297	1.695
Versicherungsprämien	435	1.362
Transaktionskosten zu Darlehensschulden	310	400
Übrige abgegrenzte Aufwendungen	185	400
Abgegrenzte Aufwendungen	9.965	3.857
Sonstige Vermögenswerte	15.874	7.840
davon kurzfristig	9.243	7.066
davon langfristig	6.631	774

10. Flüssige Mittel

Der Buchwert der flüssigen Mittel setzt sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Buchwerts der flüssigen Mittel

TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Geldanlagen	209.446	158.000
Sichteinlagen	10.125	5.329
Kassenbestand	2.252	1.296
Zahlungsmittelbestand	12.377	6.625
Gesamt	221.823	164.625

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

Die flüssigen Mittel gehören der Bewertungskategorie zu fortgeführten Anschaffungskosten an. Ihr Buchwert entspricht dem Marktwert.

Die fortgeführten Anschaffungskosten der flüssigen Mittel inkludieren erwartete Kreditausfälle, die anhand des allgemeinen Ansatzes berechnet werden. Der Flughafen München reduziert das Kreditrisiko, indem er vorrangig in Finanzinstrumente investiert, die mindestens ein Investment-Grade-Rating aufweisen. Die Ratinginformationen werden von gängigen Marktdatenanbietern bezogen und regelmäßig bezüglich Veränderungen überwacht. Um festzustellen, ob die veröffentlichten Ratings dem neuesten Stand entsprechen und ob ein signifikanter Anstieg des Kreditrisikos stattgefunden hat, basiert die Ermittlung erwarteter Kreditausfälle neben Ratinginformationen auf Credit-Default-Swap-Spreads zusammen mit verfügbaren Presse- und Aufsichtsinformationen.

Die nachfolgende Tabelle stellt eine Analyse der Kreditqualität der flüssigen Mittel (ohne Kassenbestand) dar. Hierbei wird eine Unterscheidung zwischen dem 12-Monats-Kreditausfall sowie lebenslanger Kreditausfälle vorgenommen, wobei letztere nochmals in wertgemindert und nicht wertgemindert unterschieden werden:

Analyse der Kreditqualität der flüssigen Mittel (ohne Kassenbestand)

TEUR	12-Monats-Kreditausfall	Lebenslanger Kreditausfall	Bruttobuchwert
	Nicht wertgemindert	Wertgemindert	
Ratingklasse	kollektiv	kollektiv	
BBB- bis AAA	257	0	155.014
BB- bis BB+	113	185	65.034
CCC- bis B+	0	0	77
	370	185	220.125

Für das Geschäftsjahr 2018 resultieren die folgenden Bewegungen zwischen den Wertberichtigungsstufen für flüssige Mittel:

Wertminderungen für erwartete Kreditausfälle nach IFRS 9

TEUR	12-Monats-Kreditausfall	Lebenslanger Kreditausfall
	Nicht wertgemindert	Wertgemindert
	kollektiv	kollektiv
Bestand unter IAS 39 zum 31.12.2017	0	0
Anpassungseffekt IFRS 9	175	0
01.01.18	175	0
Abgeschriebene Beträge (Verbrauch)	-	-
Nettoneubewertung der Wertberichtigung [+Zuführung - Auflösung]	195	185
31.12.18	370	185

Unter IAS 39 wurden bis zum 31. Dezember 2017 keine Wertberichtigungen gebildet.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr kam es zu keinen signifikanten Änderungen des Bruttobuchwerts der Finanzinstrumente, die zu wesentlichen Veränderungen der Wertberichtigung beigetragen hätten.

11. Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht

Der Buchwert der Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht beinhaltet im Wesentlichen Grundstücke, die im Zusammenhang mit dem Erwerb von Flächen für Erweiterungsbauten als Tauschobjekt angeboten werden, darüber hinaus sind weitere bebaute und unbebaute Grundstücke für eine Veräußerung vorgesehen. Sowohl bei den Tauschgeschäften als auch bei den Veräußerungsgeschäften werden im folgenden Geschäftsjahr Abgänge zu Marktbedingungen erwartet.

12. Eigenkapital

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

Der Nennwert je Geschäftsanteil beträgt:

Zusammensetzung des Stammkapitals

TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Freistaat Bayern	156.456	156.456
Bundesrepublik Deutschland	79.762	79.762
Landeshauptstadt München	70.558	70.558
Gesamt	306.776	306.776

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

Der Buchwert der Rücklagen setzt sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Buchwerts der Rücklagen

TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Kapitalrücklage	102.258	102.258
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	-13.085	-13.896
Latente Steuern	3.638	3.863
Sonstige Gewinnrücklagen	58.542	58.542
Gewinnrücklagen	49.095	48.509
Rücklagen	151.353	150.767

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

Die sonstigen Gewinnrücklagen dienen der Finanzierung von Investitionsvorhaben bei Tochterunternehmen (AeroGround Flughafen München GmbH, CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH) und der Erfüllung von Anforderungen aus Darlehensverträgen (Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG). Über die Bildung und Auflösung dieser Rücklagen entscheiden die jeweiligen Gesellschafterversammlungen.

Das übrige Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Buchwerts des übrigen Eigenkapitals

TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Sicherungsrücklage	-37.519	-48.261
Latente Steuern	7.502	9.650
Ergebnisneutrale Bewertung	-30.017	-38.611
Erstmalige Anwendung der IFRS	975.313	975.313
Erstmalige Anwendung des IFRS 9	-1.635	0
Übrige einbehaltene Ergebnisse	810.727	691.996
Einbehaltene Ergebnisse	1.784.405	1.667.309
Übriges Eigenkapital	1.754.388	1.628.698

13. Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement verfolgt das Ziel, die Unternehmensfortführung zu sichern und angemessene Renditen für die Gesellschafter zu erzielen. Zur Erreichung dieses Ziels werden Maßnahmen zur Steuerung von Verschuldung und Ertragskraft ergriffen.

a) Verschuldung

Die Steuerung der Kapitalstruktur erfolgt im Hinblick auf die nachhaltige Aufrechterhaltung eines Unternehmensratings im Investmentgrade.

Eine maßgebliche finanzielle Einflussgröße für das Unternehmensrating ist das Net Debt/bereinigtes EBITDA. Beim bereinigten EBITDA handelt es sich um eine nachhaltige Größe. Die Bereinigung betrifft im laufenden EBITDA enthaltene nicht wiederkehrende Effekte. Im Geschäftsjahr 2018 gab es keine Effekte, die bereinigt wurden, daher entspricht das bereinigte EBITDA dem EBITDA.

Die Kapitalstruktur wird im Hinblick auf den aus dem Zielrating abgeleiteten Quotienten zwischen Net Debt und bereinigtem EBITDA gesteuert. Darüber hinaus wird dieser Quotient regelmäßig mit den entsprechenden Kennzahlen von kapitalmarktnotierten Unternehmen der europäischen Referenzgruppe verglichen.

Aufgrund der Gesellschafterstruktur der Flughafen München GmbH konzentrieren sich die Maßnahmen zur Steuerung der Verschuldung primär auf den Umfang der Finanzierung durch Fremdkapital.

Der Quotient hat sich wie folgt entwickelt:

Verschuldung

TEUR	2018	2017
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	346.058	315.375
Sonstige Finanzschulden	1.955.134	2.070.696
Flüssige Mittel	-221.823	-164.625
Net Debt	2.079.369	2.221.446
EBITDA des Geschäftsjahres = bereinigtes EBITDA	538.078	519.987
Net Debt/bereinigtes EBITDA	3,9	4,3

Vorgehensweisen und Methoden der Steuerung und der Überwachung der Kapitalstruktur haben sich im Vergleich zum Vorjahr nicht geändert.

b) Ertragskraft

Die Ertragskraft wird anhand des EBT gemessen. Auf dieser Größe basiert auch ein Großteil der Incentivierung der Führungskräfte. Im Rahmen der wertorientierten Steuerung strebt der Flughafen München eine Gesamtkapitalrentabilität (Return On Capital Employed - ROCE) an, mit deren Hilfe unter anderem Investitionen im Vergleich zum WACC (Weighted Average Cost of Capital) beurteilt werden.

Das EBT beträgt im Geschäftsjahr 2018 221.319 TEUR (Vorjahr: 229.240 TEUR).

Vorgehensweisen und Methoden der Steuerung und der Überwachung der Ertragskraft haben sich im Vergleich zum Vorjahr nicht geändert.

14. Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften

Im Konzernabschluss nach HGB sind Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften dem Eigenkapital zuzuordnen. Wirtschaftlicher Gehalt und Bewertung der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften sind im Kapitel IV.14.b sowie im Kapitel V.2 beschrieben. Sie gehören der Bewertungskategorie »zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzschulden« an. Ihr Buchwert entspricht näherungsweise dem Marktwert.

Der gewählte risikoadäquate Abzinsungssatz von 9,5 % stellt eine aus der Kapitalkostenstruktur abgeleitete Nach-Steuer-Größe dar. In die Ermittlung der Finanzschuld werden neben dem endfälligen anteiligen Festkapital die abgezinsten Kapitaleinlagen und die abgezinsten Ausschüttungspotenziale während der Vertragslaufzeit bis zum Jahr 2056 einbezogen.

Nach dem diesem Abschluss zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden erfolgt die Aufteilung des Buchwerts nach Fristigkeit unter Berücksichtigung der §§ 122, 132 ff. HGB. Sie entspricht daher nicht den tatsächlich zu erwartenden Fristigkeiten.

Zusammensetzung des Buchwerts der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften

TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Buchwert	346.058	315.375
davon langfristig	309.139	293.045
davon kurzfristig	36.919	22.330

Die Finanzschuld und der Liquiditätsbedarf für den Konzern hieraus kann näherungsweise aus den erwarteten Ausschüttungen und thesaurierten Gewinnanteilen in den Folgejahren sowie den zugrunde gelegten Abzinsungsfaktoren abgeleitet werden. Eine Minderung des Zinssatzes führt zu einer Erhöhung der Finanzschuld.

Eine quantitative Einschätzung zum Umfang des oben genannten Risikos gibt die nachfolgende Sensitivitätsanalyse:

Zinssatz in %	8,5	9,5	10,5
Wert der Finanzschuld in Mio. EUR	375.870	346.058	320.533

Berechnungsmethoden und Art der Annahmen sind mit dem Vorjahr identisch.

15. Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten

Buchwerte und Marktwerte der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten sind den in Kapitel IV.9.c beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen:

Zusammensetzung der Buchwerte und Zeitwerte der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten

TEUR	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Keine IFRS-9-Bewertungs- kategorie		Gesamt	
	31.12.2018		31.12.2018		31.12.2018		31.12.2018	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	12.166	12.208	0	0	12.166	12.208
Rückerstattungsverbindlichkeiten	0	0			0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	199	199	0	0	199	199
Verbindlichkeiten	0	0	12.365	12.407	0	0	12.365	12.407
Finanzschulden aus Darlehen	0	0	1.275.783	1.304.714	0	0	1.275.783	1.304.714
Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ¹⁾	0	0	0	0	0	0	0	0
Originäre Finanzschulden	0	0	1.275.783	1.304.714	0	0	1.275.783	1.304.714
Derivative Finanzschulden (Hedge Accounting)	0	0	0	0	38.904	38.904	38.904	38.904
Derivative Finanzschulden	5	5	0	0	0	0	5	5
Sonstige Finanzschulden	5	5	1.275.783	1.304.714	38.904	38.904	1.314.692	1.343.623
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	5	5	1.288.148	1.317.121	38.904	38.904	1.327.057	1.356.030

TEUR	Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Keine IAS-39- Bewertungskategorie		Gesamt	
	31.12.2017		31.12.2017		31.12.2017	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.293	12.309	0	0	12.293	12.309
Sonstige Verbindlichkeiten	205	205	0	0	205	205
Verbindlichkeiten	12.498	12.514	0	0	12.498	12.514
Finanzschulden aus Darlehen	1.343.194	1.388.953	0	0	1.343.194	1.388.953
Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ¹⁾	0	0	0	0	0	0
Originäre Finanzschulden	1.343.194	1.388.953	0	0	1.343.194	1.388.953
Derivative Finanzschulden (Hedge Accounting)	0	0	49.853	49.853	49.853	49.853
Sonstige Finanzschulden	1.343.194	1.388.953	49.853	49.853	1.393.047	1.438.806
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	1.355.692	1.401.467	49.853	49.853	1.405.545	1.451.320

¹⁾ Finanzschulden aus Finanzierungsleasing sind nur hinsichtlich der Ausbuchung nach den Kategorien aus Kapitel IV.9.a zu bilanzieren. Im Übrigen erfolgt die Bilanzierung nach Kapitel IV.8.

a) Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die langfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen Gewährleistungseinbehalte.

b) Langfristige sonstige Verbindlichkeiten

Der Buchwert der langfristigen sonstigen Verbindlichkeiten beinhaltet im Wesentlichen Depotzahlungen und Kautionen.

Depotzahlungen und Kautionen sind mit marktgerechten Zinsen ausgestattet. Signifikante Abweichungen zwischen Buchwert und Marktwert bestehen nicht.

c) Finanzschulden aus Darlehen

Bei den Finanzschulden aus Darlehen handelt es sich überwiegend um Konsortialfinanzierungen. Die Darlehen sind mit üblichen nicht-finanziellen Covenants, unter anderem Negativverpflichtungen und Gleichrangigkeitserklärungen, ausgestattet. Darüber hinaus bestehen weitere allgemein übliche Vereinbarungen zur Zinsanpassung und Rückzahlung bei Veränderungen in der Gesellschafterstruktur der Flughafen München GmbH. Finanzielle Covenants wurden nicht vereinbart.

Die Finanzschulden aus Darlehen setzen sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung der Finanzschulden aus Darlehen

31.12.2018	Buchwert	Transaktions-	Bilanzwert
		kosten	
	TEUR	TEUR	TEUR
Fixe Zinsbindung	682.314	0	682.314
Variable Zinsbindung	736.054	-5.768	730.286
	1.418.368	-5.768	1.412.600
31.12.2017	Buchwert	Transaktions-	Bilanzwert
		kosten	
	TEUR	TEUR	TEUR
Fixe Zinsbindung	687.535	0	687.535
Variable Zinsbindung	836.260	-6.733	829.527
	1.523.795	-6.733	1.517.062

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der Darlehen mit kurz- und langfristiger Zinsbindung sind:

Wesentliche Konditionen der Darlehen mit fester Zinsbindung

31.12.2018	Buchwert	Restschuld	Zins	
Währung	TEUR	TEUR	von in %	bis in %
EUR	682.314	685.241	0,48	3,49

31.12.2017	Buchwert	Restschuld	Zins	
Währung	TEUR	TEUR	von in %	bis in %
EUR	687.535	695.879	0,48	4,05

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der kurz- und langfristigen Darlehen mit variabler Zinsbindung sind:

Wesentliche Konditionen der Darlehen mit variabler Zinsbindung

31.12.2018	Buchwert	Restschuld	Basiszins
Währung	TEUR	TEUR	
EUR	736.054	734.404	3M- und 6M-EURIBOR

31.12.2017	Buchwert	Restschuld	Basiszins
Währung	TEUR	TEUR	
EUR	836.260	836.260	3M- und 6M-EURIBOR

Der kurzfristige Anteil der Finanzschulden aus Darlehen (inklusive Transaktionskosten) ist unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

d) Langfristige Finanzschulden aus Finanzierungsleasing

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

Summe und Barwerte der in künftigen Geschäftsperioden zu leistenden Zahlungen aus Finanzierungsleasing

TEUR	31.12.2018		
	Erwartete Zahlung	Abzinsung	Buchwert
≤ 1 Jahr	0	0	0
Gesamt	0	0	0

TEUR	31.12.2017		
	Erwartete Zahlung	Abzinsung	Buchwert
≤ 1 Jahr	52	0	52
Gesamt	52	0	52

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

Zu den Finanzierungsleasingverhältnissen gehören insbesondere Vereinbarungen zur Überlassung von Bürogeräten und Datenverarbeitungssystemen. Die Mindestlaufzeit der betroffenen Vereinbarungen entspricht der wirtschaftlichen Nutzungsdauer der überlassenen Objekte. Die Leasingverhältnisse sind in der Regel in einen Service- und Wartungsvertrag eingebettet. Im Geschäftsjahr 2018 sind alle Finanzierungsleasingverhältnisse ausgelaufen. Neue Verträge wurden nicht abgeschlossen.

e) Langfristige derivative Finanzschulden

Erläuterungen zu Derivaten sind nachfolgend unter VII.16 zu finden.

16. Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsbeziehungen

Der Flughafen München setzt Derivate im Rahmen des Finanzrisikomanagements als Sicherungsgeschäfte ein. Alle Sicherungsbeziehungen werden als effektiv beurteilt. Der Handel mit Derivaten zu Spekulationszwecken ist dem Flughafen München grundsätzlich untersagt.

Der Buchwert der Derivate beinhaltet im Einzelnen:

Zusammensetzung des Buchwerts der derivativen Finanzinstrumente

TEUR	Vermögenswerte		Schulden	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
Bilanzierte Sicherungen				
Sicherung von Zahlungsmittelströmen				
Zinsswaps	0	0	40.173	51.255
Nicht bilanzierte Sicherungen				
Devisentermingeschäfte	0	213	34	0
Gesamt	0	213	40.207	51.255

Der Buchwert der Derivate entspricht ihrem Marktwert.

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

a) Sicherungsbeziehungen von Zahlungsmittelströmen

Der Flughafen München unterliegt aufgrund von Schwankungen der Zinssätze einem Zinsänderungsrisiko. Zur Begrenzung des Zinsänderungsrisikos schließt der Konzern Zinssicherungsgeschäfte für variabel verzinsliche Darlehen ab. Hierbei werden variable

Zinsverpflichtungen aus Darlehen gegen Zinszahlungen mit festen Zinssätzen getauscht [pay fix/receive floating]. Die Auswirkungen aus der Veränderung der Zinszahlungspflichten für künftige Darlehen werden hierdurch in einem hohen Maß ausgeglichen, sodass für die langfristige (Re-)Finanzierung eine bestimmte, variable Verzinsung der Nettoposition angestrebt wird. Die Steuerung der Sicherungsquote garantiert eine hohe Planungssicherheit für das Zinsergebnis, wobei ebenso auch eine Partizipation bei Zinssenkungen ermöglicht wird. Der Derivatebestand beinhaltet sowohl Geschäfte, die dem Ausgleich gegenwärtiger Zinszahlungspflichten dienen, als auch Geschäfte mit Laufzeitbeginn in künftigen Geschäftsperioden [forward starting swaps].

Die Risikomanagementzielsetzung sieht vor, das Risiko der Änderung von Zahlungsmittelströmen aufgrund von Zinssatzänderungen [»Zinsrisiko«] mittels eines designierten Anteils des Nominalbetrags vom Konsortialkredit [»Sicherungsquote«] zu eliminieren. Die Sicherungsquote wird dem Auszahlungsplan des Konsortialkredits entsprechend sukzessive aufgebaut. Innerhalb der durch die Sicherungsquote definierten Grenzen soll das Zinsrisiko zu einem Großteil eliminiert werden.

Das abgesicherte Risiko stammt aus den Zahlungsströmen von variabel verzinslichen Darlehen. Zur Sicherung werden Zinsswaps eingesetzt, welche in ihrer Gesamtheit in der Sicherungsbeziehung designiert sind.

Der Derivatebestand setzt sich wie folgt zusammen:

Derivatebestand

31.12.2018	Gesamt	Fälligkeit		
		2018	2019 bis 2022	Nach 2022
Swaps				
Nominalbetrag (TEUR)	644.000	58.000	531.000	55.000
Durchschnittlicher Festzinssatz (in %)		2,61	2,37	0,52

Derivatebestand

31.12.2017

Art	Nominal	FMG zahlt		FMG erhält
	TEUR	von in %	bis in %	
Swaps	724.000	0,28	2,92	3M- und 6M-EURIBOR

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

Buchwert der Grundgeschäfte

31.12.2018	Wertänderung, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wird	Sicherungsrücklage von Zahlungsströmen
	TEUR	
Instrumente mit variablen Zinssätzen	6.907	37.911

Buchwert der Derivate zur Sicherung von Zahlungsmittelströmen

31.12.2018	Buchwert der Derivate		davon designierter Anteil			Bilanzposten, in dem das gesicherte Grundgeschäft enthalten ist	Wertänderung des Sicherungsinstruments, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurde	Betrag, der aus der Sicherungsrücklage in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurde	Posten in der Gesamtergebnisrechnung, in dem der Umgliederungsbetrag enthalten ist
	Nominalbetrag	Vermögenswerte	Schulden	Vermögenswerte	Schulden				
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR		TEUR	TEUR	
Zinsswaps	644.000	0	40.173	0	37.519	Finanzschulden aus Darlehen	6.911	17.653	Zinsergebnis

Entwicklung des Buchwerts der Derivate, die zur Sicherung von Zahlungsmittelströmen eingesetzt werden

TEUR	Zinssicherung
Effektiver Anteil	
Stand 01.01.2017	66.725
Reklassifizierung	-20.148
Neubewertung	1.684
Stand 31.12.2017	48.261
Ineffektiver Anteil	
Stand 01.01.2017	0
Neubewertung	0
Stand 31.12.2017	0
Nicht designierter Anteil	
Stand 01.01.2017	2.923
Nettoveränderung	71
Stand 31.12.2017	2.994
Buchwerte	
Stand 01.01.2017	69.648
Stand 31.12.2017	51.255
	Aktiv Passiv
	0 51.255

Der effektive Anteil der Sicherungsbeziehungen zur Absicherung gegen Zinsrisiken wird mit Eintritt der gesicherten Zinszahlung in die Finanzaufwendungen umgegliedert und gleicht dort die Aufwendungen aus Zinszahlungen für das gesicherte Grundgeschäft aus.

Entwicklung der Sicherungsrücklage

TEUR	Sicherungsrücklage
01.01.2018	48.261
Änderungen im beizulegenden Wert	
Zinsrisiko	6.911
Betrag, der in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurde	
Zinsrisiko	-17.653
31.12.2018	37.519

Im Vorjahr wurde unter IAS 39 die voraussichtliche Umgliederung in den folgenden Geschäftsperioden wie folgt dargestellt:

Erwartete Umgliederung aus der Sicherungsrücklage in die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

31.12.2017	2018	2019 bis 2022	Nach 2022
TEUR			
Erwartete Umgliederung in den Zinsaufwand	1.148	47.031	82

Der prospektive Effektivitätstest wird bei Designation und anschließend jedes Quartal durchgeführt. Die Beurteilung der Effektivität erfolgt prospektiv auf Basis qualitativer Merkmale beziehungsweise anhand der kumulativen Dollar-Offset-Methode auf Basis der hypothetischen Derivate-Methode. Aufgrund übereinstimmender wesentlicher Bewertungsparameter sowie der Designation der Sicherungsbeziehung als Mikro-Hedge entwickeln sich die Wertänderungen von

Grund- und Sicherungsgeschäft nahezu vollständig gegenläufig. Als kritische Wertparameter erfolgt hierbei ein Abgleich des Referenzzinssatzes, der Laufzeit, der Zinsanpassungstermine und -laufzeiten sowie der Nominalbeträge. Mögliche Inkongruenzen werden aus der Berücksichtigung des Kreditrisikos im hypothetischen Derivat erwartet, hieraus resultieren jedoch meist keine erfolgswirksam zu erfassenden Ineffektivitäten. Weitere Quellen an Ineffektivitäten sind im Konzern nicht bekannt.

b) Nicht bilanzierte Sicherungsbeziehungen

Der Buchwert der nicht designierten Sicherungsbeziehungen resultiert aus Devisentermingeschäften, die zur Begrenzung von Liquiditätsrisiken aus langfristigen Vertriebsverträgen in Fremdwährung eingesetzt werden. Durch diese Geschäfte wird sichergestellt, dass der Umtausch der erwarteten Entgelte zu einem bestimmten Wechselkurs erfolgt.

Aufgrund der geringen Anzahl der Geschäfte und der unerheblichen Konsequenzen für das Konzernergebnis hat der Flughafen München beschlossen, die Bilanzierung derartiger Sicherungen per 1. Januar 2014 bis auf Weiteres einzustellen.

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale dieser Devisentermingeschäfte sind:

Wesentliche Konditionen der Devisentermingeschäfte

31.12.2018	Nominal	Flughafen München zahlt	Flughafen München erhält	Kurs von	Kurs bis
Art	TEUR			EUR/USD	EUR/USD
Devisentermingeschäfte	1.391	USD	EUR	1,17	1,21
31.12.2017	Nominal	Flughafen München zahlt	Flughafen München erhält	Kurs von	Kurs bis
Art	TEUR			EUR/USD	EUR/USD
Devisentermingeschäfte	4.626	USD	EUR	1,09	1,20

17. Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer

Die Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer beinhalten:

Zusammensetzung des Buchwerts der Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer

TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Pensionszusagen	29.463	30.272
Medizinische Versorgungsleistungen	3.585	3.853
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	33.048	34.125
Dienstzeitjubiläen	4.458	3.873
Altersteilzeitvereinbarungen	10.132	9.230
Sonstige langfristige Leistungen an Arbeitnehmer	14.590	13.103
Leistungen anlässlich der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	4.184	3.581
Variable Vergütungsbestandteile	6.332	4.282
Gleitzeitguthaben	29.882	27.953
Ausstehende Lohn- und Gehaltszahlungen	5.517	5.165
Übrige Leistungen	796	2.841
Sonstige kurzfristige Leistungen an Arbeitnehmer	42.527	40.241
Leistungen an Arbeitnehmer	94.349	91.050
davon langfristig	50.864	50.163
davon kurzfristig	43.485	40.887

a) Verpflichtungen aus Pensionszusagen

Verpflichtungen aus Pensionszusagen bestehen gegenüber Geschäftsführern, Prokuristen und deren Hinterbliebenen. Sie umfassen insgesamt 29 (31.12.2017: 29) Anspruchsberechtigte, davon 4 (31.12.2017: 4) aktive Mitarbeiter und 25 (31.12.2017: 25) Pensionäre, Hinterbliebene und sonstige Anwärter. Die Höhe des jeweiligen Versorgungsanspruchs ist von der Dauer der Betriebszugehörigkeit, dem Gehaltsniveau im Austrittszeitpunkt und dem allgemeinen Rentenniveau abhängig. Die Pensionszahlungen werden aus laufenden betrieblichen Zahlungsmittelüberschüssen bestritten.

Der Flughafen München hat kein Deckungsvermögen zur Finanzierung der Versorgungsverpflichtungen angelegt. Der Buchwert der Rückstellungen stimmt mit dem Betrag der kumulierten leistungsorientierten Verpflichtung überein.

Der Buchwert der Pensionszusagen hat sich wie folgt entwickelt:

Entwicklung des Buchwerts der Rückstellungen für Verpflichtungen aus Pensionszusagen

TEUR	2018	2017
Verpflichtung zum 01.01.	30.272	30.051
Laufender Dienstzeitaufwand	611	607
Zinsaufwand	472	469
Pensionszahlungen	-1.424	-1.381
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	-468	526
Verpflichtung zum 31.12.	29.463	30.272
Erwarteter Pensionsaufwand	985	1.083
Erwartete Pensionszahlungen	-1.417	-1.422
Erwartete Verpflichtung zum 31.12. des Folgejahres	29.031	29.933

Die Veränderung des Saldos versicherungsmathematischer Verluste ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

Ursachen für die Veränderung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Verpflichtungen aus Pensionszusagen

TEUR	2018	2017
Stand zum 01.01.	12.289	11.763
Änderung von Finanzparametern	-759	0
Änderungen demografischer Parameter	258	0
Erfahrungsbedingte Anpassungen	33	526
Stand zum 31.12.	11.821	12.289

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen beruht auf den folgenden Annahmen:

Annahmen für die Bewertung der Rückstellungen für Verpflichtungen aus Pensionszusagen

%	31.12.2018	31.12.2017
Diskontsatz	1,8	1,6
Gehaltstrend	3,0	3,0
Rententrend	2,0	2,0
Fluktuation	0,0	0,0

Als Rechnungsgrundlage wurden im Geschäftsjahr 2018 erstmals die Richttafeln 2018 G der Heubeck Richttafeln GmbH unter Ansatz einer monatlich vorschüssigen Zahlungsweise verwendet.

Die durchschnittliche Duration des Anwartschaftsbestands beträgt zwölf Jahre (31.12.2017: elf Jahre).

Aus den Pensionszusagen resultiert ein moderates Liquiditätsrisiko für den Konzern. Dieses kann näherungsweise aus den erwarteten Pensionszahlungen des Folgejahres und der durchschnittlichen Duration der Pensionszusagen abgeleitet werden.

Weitere Risiken ergeben sich aus Schwankungen des Marktzinsniveaus, des Gehalts- und des Rententrends. Eine Minderung des Marktzinsniveaus führt zu einer Erhöhung des Betrags der Rückstellungen für Pensionszusagen. Mit Zunahme des erwarteten Gehalts im Austrittszeitpunkt steigt der Rückstellungsbetrag ebenfalls. Gleiches gilt für die Erhöhung des Rentenniveaus im Anschluss an den Pensionseintritt. Von einer Änderung der Lebenserwartung hingegen geht nur ein moderates Risiko aus.

Eine quantitative Einschätzung zum Umfang der oben genannten Risiken gibt die nachfolgende Sensitivitätsanalyse:

Sensitivitätsanalyse zum Buchwert der Rückstellungen für Verpflichtungen aus Pensionszusagen

31.12.2018	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
%		+	-
Diskontsatz	1,0	-11,4	14,0
Gehaltstrend	1,0	1,3	-1,2
Rententrend	1,0	11,9	-10,1

31.12.2017	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
%		+	-
Diskontsatz	1,0	-11,8	14,7
Gehaltstrend	1,0	1,5	-1,4
Rententrend	1,0	12,0	-10,2

Die Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Änderung jeweils einer Annahme unter Beibehaltung aller übrigen Bewertungsparameter. Die Berechnung der Sensitivität erfolgt nach der für die Folgebewertung von Pensionsverpflichtungen angewandten Methode [Anwartschaftsbarwertverfahren].

Berechnungsmethoden und Art der Annahmen sind mit dem Vorjahr identisch.

b) Verpflichtungen aus medizinischen Versorgungsleistungen

Beihilfezusagen für medizinische Versorgung im Krankheitsfall nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses werden ausschließlich an aktive Beamte und Pensionäre gewährt. Sie umfassen insgesamt 44 [31.12.2017: 46] Anspruchsberechtigte, davon 18 [31.12.2017: 19] aktive Mitarbeiter und 26 [31.12.2017: 27] Pensionäre und Hinterbliebene. Die Höhe der Beihilfeleistungen hängt von der Dauer der Betriebszugehörigkeit ab. Beihilfezusagen gelten ab dem Pensionseintritt auf Lebenszeit. Die Beihilfeleistungen werden mittelbar über eine Versicherung erbracht.

Der Flughafen München hat kein Deckungsvermögen zur Finanzierung der Beihilfeverpflichtungen angelegt. Der Buchwert der Rückstellungen stimmt mit dem Betrag der kumulierten leistungsorientierten Verpflichtung überein.

Der Buchwert der Beihilfezusagen hat sich wie folgt entwickelt:

Entwicklung des Buchwerts der Rückstellungen für Verpflichtungen aus medizinischen Versorgungsleistungen

TEUR	2018	2017
Verpflichtung zum 01.01.	3.853	3.960
Laufender Dienstzeitaufwand	197	220
Zinsaufwand	60	62
Beihilfezahlungen	-182	-177
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	-343	-212
Verpflichtung zum 31.12.	3.585	3.853
Erwartete Zuführung	226	257
Erwartete Beihilfezahlungen	-175	-182
Erwartete Verpflichtung zum 31.12. des Folgejahres	3.636	3.928

Die Veränderung des Saldos versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

Ursachen für die Veränderung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Verpflichtungen aus medizinischen Versorgungsleistungen

TEUR	2018	2017
Stand zum 01.01.	1.607	1.819
Änderung von Finanzparametern	-103	0
Erfahrungsbedingte Anpassungen	-284	-212
Änderungen demografischer Parameter	44	0
Stand zum 31.12.	1.264	1.607

Die Bewertung der Beihilfeverpflichtungen beruht auf den folgenden Annahmen:

Annahmen für die Bewertung der Verpflichtungen aus medizinischen Versorgungsleistungen

%	31.12.2018	31.12.2017
Diskontsatz	1,8	1,6
Fluktuation	0,0	0,0
Kostentrend	3,0	3,0
Durchschnittliche Versicherungsprämie in TEUR	9,1	9,1

Als Rechnungsgrundlage wurden erstmals im Geschäftsjahr 2018 die Richttafeln 2018 G der Heubeck Richttafeln GmbH unter Ansatz einer monatlich vorschüssigen Zahlungsweise verwendet.

Die durchschnittliche Duration beträgt 14 Jahre (31.12.2017: 13 Jahre).

Aus den Beihilfezusagen resultiert ein moderates Liquiditätsrisiko für den Konzern. Dieses kann näherungsweise aus den erwarteten Beihilfezahlungen des Folgejahres und der durchschnittlichen Duration der Beihilfezusagen abgeleitet werden.

Weitere Risiken ergeben sich aus Schwankungen des Marktzinsniveaus und des Kostentrends für medizinische Versorgung. Eine Minderung des Marktzinsniveaus führt zu einer Erhöhung des Betrags der Rückstellungen für Beihilfezusagen. Mit Zunahme des erwarteten Kostentrends steigt der Rückstellungsbetrag ebenfalls. Von einer Änderung der Lebenserwartung hingegen geht nur ein moderates Risiko aus.

Eine quantitative Einschätzung zum Umfang der oben genannten Risiken gibt folgende Sensitivitätsanalyse:

Sensitivitätsanalyse zum Buchwert der Rückstellungen für Verpflichtungen aus medizinischen Versorgungsleistungen

31.12.2018	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
%			+ -
Diskontsatz	1,0	-12,4	15,9
Kostentrend	1,0	15,4	-12,4

31.12.2017	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
%			+ -
Diskontsatz	1,0	-12,5	15,9
Kostentrend	1,0	15,4	-12,5

Die Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Änderung jeweils einer Annahme unter Beibehaltung aller übrigen Bewertungsparameter. Die Berechnung der Sensitivität erfolgt nach der für die Folgebewertung von Beihilfeverpflichtungen angewandten Methode (Anwartschaftsbarwertverfahren).

Berechnungsmethoden und Art der Annahmen sind mit dem Vorjahr identisch.

c) Altersversorgung über die Zusatzversorgungskasse bayerischer Gemeinden

Alle nach den Bestimmungen des Tarifvertrags für den öffentlichen Dienst (TVöD) beschäftigten Arbeitnehmer des Flughafens München erhalten eine Betriebsrente. Sie sind über ihren jeweiligen Arbeitgeber in der Zusatzversorgungskasse der bayerischen Gemeinden (ZVK) versichert. Die ZVK leistet für alle Beschäftigten ihrer Mitglieder eine Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenversorgung.

Die Finanzierung der Kasse erfolgt über die Umlagen und Zusatzbeiträge ihrer Mitglieder aus der Vermögensanlage und aus Rückstellungen. Die Ermittlung der Umlage erfolgt auf Basis einer jährlich aktualisierten aktuarischen Berechnung des Finanzierungsbedarfs der Kasse über den jeweils gültigen Planungshorizont (maximal zehn Jahre). Der Umlagesatz beträgt derzeit 3,75%. Daneben erhebt die Kasse einen Zusatzbeitrag zum Aufbau eines Kapitalstocks in Höhe von derzeit 4,0%. Wird die Mitgliedschaft gekündigt, hat das ausscheidende Unternehmen einen Ausgleichsbeitrag in Höhe des Barwerts aller gegenüber den versicherten Arbeitnehmern des Unternehmens bestehenden Verpflichtungen aus der Altersversorgung zu leisten.

Bei der betrieblichen Altersversorgung über die ZVK handelt es sich um eine gemeinschaftlich getragene Pensionszusage mehrerer Unternehmen. Die Mitglieder der ZVK tragen die finanziellen und biometrischen Risiken aus der Altersversorgung gemeinschaftlich. Die – theoretisch mögliche – Vermögenszuordnung ergibt sich für jedes Mitglied nicht aus den insgesamt jeweils gezahlten Beiträgen, sondern rein rechnerisch aus den insgesamt jeweils eingebrachten versicherungstechnischen Risiken. Darüber hinaus ist der Flughafen München bezüglich der umlagegedeckten Verpflichtungskomponente den versicherungsmathematischen Risiken der aktiven und früheren Arbeitnehmer der anderen, außenstehenden Mitglieder ausgesetzt. Eine verlässliche Überleitung des Vermögens und eine eindeutige Zuordnung der Verpflichtung sind nicht möglich. Die Altersversorgung wird daher als beitragsorientierte Leistungszusage bilanziert. Die Beitragszahlungen werden sofort aufwandswirksam erfasst.

Fehlbeträge oder Vermögensüberdeckungen der Zusatzversorgungskasse sowie der Umfang der Beteiligung anderer Unternehmen sind dem Flughafen München nicht bekannt.

Für das Geschäftsjahr 2019 rechnet der Flughafen München mit Beitragszahlungen sowie Zahlungen in Direktversicherungen in Höhe von TEUR 18.531. Im Geschäftsjahr 2018 wurden Beitragszahlungen sowie Zahlungen in Direktversicherungen von insgesamt TEUR 18.059 abgeführt.

18. Sonstige Rückstellungen

Der Buchwert der sonstigen Rückstellungen hat sich wie folgt entwickelt:

Entwicklung des Buchwerts der sonstigen Rückstellungen

TEUR	Umlandfonds	Betriebs- und Behördenprüfung	Übrige	Gesamt
Stand 01.01.2018	89.586	2.280	9.358	101.224
Änderungen zum 1.1.2018 infolge IFRS 9	0	0	14	14
Zuführungen	0	1.728	8.106	9.834
Verbräuche	0	-45	-3.647	-3.692
Auflösungen	0	-3	-1.702	-1.705
Aufzinsungen	0	0	3	3
Abzinsungen	-2.539	0	0	-2.539
Zinsänderungen	749	0	12	761
Stand 31.12.2018	87.796	3.960	12.144	103.900
davon kurzfristig	770	3.142	10.219	14.131
davon langfristig	87.026	818	1.925	89.769

Die Rückstellung Umlandfonds beinhaltet verbindliche Zusagen zur Förderung von kommunalen Infrastrukturprojekten im Umland des Flughafens München, die in Höhe und Zeitpunkt des Mittelabrufs ungewiss sind. Bis zum Geschäftsjahr 2010 hat sich der Flughafen München zur Zahlung von TEUR 10.000 für Straßenbauprojekte in den Landkreisen Freising und Erding verpflichtet. Von diesen Mitteln wurden bis zum Geschäftsjahr 2018 TEUR 9.340 abgerufen. Der verbleibende Betrag wird voraussichtlich im Jahr 2019 ausgezahlt.

Weiter stehen aus dem Umlandfonds im Fall der Realisierung der dritten Start- und Landebahn den umliegenden Gemeinden und Betroffenen zusätzlich TEUR 40.000 für Verkehrsinfrastrukturprojekte und TEUR 50.000 für sonstige Infrastrukturprojekte sowie zur Abmilderung individueller Härten zur Verfügung. Diese können erst mit dem Beginn der Projektrealisierung ohne zeitliche Befristung in maximalen Jahrestanchen von TEUR 10.000 abgerufen werden.

Auszahlungen aufgrund sonstiger Rückstellungen werden in den folgenden Intervallen erwartet:

Erwartete Auszahlungen aufgrund sonstiger Rückstellungen

31.12.2018	In einem Jahr	In 2 bis 5 Jahren	Nach 5 Jahren
TEUR			
Umlandfonds	770	0	89.890
Betriebs- und Behördenprüfungen	3.142	819	0
Übrige	10.219	883	1.047
Gesamt	14.131	1.702	90.937

Zum Stichtag lagen Kreditzusagen aus gewährten Cash-Pooling-Linien und Darlehenszusagen gegenüber nicht konsolidierten Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen sowie assoziierten Unternehmen in Höhe von TEUR 7.018 (01.01.2018: TEUR 11.288) vor, die einem Investment-Grade-Rating zugeordnet wurden. Der Ansatz der Rückstellung aufgrund erwarteter Kreditausfälle erfolgt in Höhe von TEUR 4 (01.01.2018: TEUR 14) und stellt den 12-Monats-Kreditausfall dar. Die Veränderung während des Geschäftsjahres resultierte aus der Neubewertung.

19. Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Buchwerte der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten sind den in Kapitel IV.9.c beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen. Ihr Buchwert stellt aufgrund ihrer Kurzfristigkeit einen angemessenen Näherungswert für den Marktwert dar.

Zusammensetzung des Buchwerts der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten

31.12.2018	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Keine IFRS-9-Bewertungskategorie	Gesamt
TEUR				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	49.894	0	49.894
Rückerstattungsverbindlichkeiten	0	33.570	0	33.570
Sonstige Verbindlichkeiten	0	79.038	0	79.038
Verbindlichkeiten	0	162.502	0	162.502
Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern	0	502.327	0	502.327
Finanzschulden aus Darlehen	0	136.817	0	136.817
Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ¹⁾	0	0	0	0
Originäre sonstige Finanzschulden	0	639.144	0	639.144
Derivative Finanzschulden (Hedge Accounting)	0	0	1.269	1.269
Derivative sonstige Finanzschulden	29	0	0	29
Sonstige Finanzschulden	29	639.144	1.269	640.442
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	29	801.646	1.269	802.944

¹⁾ Finanzschulden aus Finanzierungsleasing sind nur hinsichtlich der Ausbuchung nach den Kategorien aus Kapitel IV.9.a zu bilanzieren. Im Übrigen erfolgt die Bilanzierung nach Kapitel IV.8.

31.12.2017	Zu Handelszwecken	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Keine IAS-39-Bewertungskategorie	Gesamt
TEUR				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	52.193	0	52.193
Sonstige Verbindlichkeiten	0	107.110	0	107.110
Verbindlichkeiten	0	159.303	0	159.303
Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern	0	502.327	0	502.327
Finanzschulden aus Darlehen	0	173.868	0	173.868
Finanzschulden aus Finanzierungsleasing ¹⁾	0	52	0	52
Originäre sonstige Finanzschulden	0	676.247	0	676.247
Derivative Finanzschulden	0	0	1.402	1.402
Sonstige Finanzschulden	0	676.247	1.402	677.649
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	0	835.550	1.402	836.952

¹⁾ Finanzschulden aus Finanzierungsleasing sind nur hinsichtlich der Ausbuchung nach den Kategorien aus Kapitel IV.9.a zu bilanzieren. Im Übrigen erfolgt die Bilanzierung nach Kapitel IV.8.

a) Kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

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

Zusammensetzung des Buchwerts der kurzfristigen sonstigen Verbindlichkeiten

TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Ausstehende Rechnungen	56.887	65.865
Kreditorische Debitoren	6.397	6.974
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	5.249	5.676
Verbindlichkeiten Marketing	0	12.063
Übrige Verbindlichkeiten	10.505	16.532
Gesamt	79.038	107.110

b) Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern

Von den Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern entfallen TEUR 130.418 (31.12.2017: TEUR 130.418) auf die Bundesrepublik Deutschland, TEUR 255.821 (31.12.2017: TEUR 255.821) auf den Freistaat Bayern und TEUR 116.087 (31.12.2017: TEUR 116.087) auf die Landeshauptstadt München. Die Darlehen sind mit einem ergebnisabhängigen Zins ausgestattet. Sie sind nicht befristet. Die Tilgung bedarf einer gesonderten Vereinbarung. Sie sind als kurzfristig einzustufen, da der Flughafen München nicht das uneingeschränkte Recht hat, die Rückzahlung innerhalb des folgenden Geschäftsjahres zu verweigern. Der Zinsaufwand für Gesellschafterdarlehen betrug im Berichtsjahr TEUR 10.414 (2017: TEUR 10.414).

c) Kurzfristige Finanzschulden aus Finanzierungsleasing

Erläuterungen zu Finanzschulden aus Finanzierungsleasing sind in Kapitel VII.15.d zu finden.

20. Sonstige Schulden

Der Buchwert der sonstigen Schulden setzt sich wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Buchwerts der sonstigen Schulden

TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Verbindlichkeiten aus Steuern und sonstigen Abgaben	6.421	6.004
Erhaltene Anzahlungen ¹⁾ & Übrige	271	1.479
Sonstige nicht-finanzielle Schulden	6.692	7.483
Vorauszahlungen auf Mieten	11.808	11.838
Vorauszahlungen in Verbindung mit Bauleistungen	4.114	3.814
Vorauszahlungen auf Erbbaurechte	3.626	3.626
Übrige abgegrenzte Erlöse	3.321	1.960
Abgegrenzte Erlöse	22.869	21.238
Gesamt	29.561	28.721
davon kurzfristig	12.675	11.416
davon langfristig	16.886	17.305

¹⁾ Erhaltene Anzahlungen, die unter IFRS 15 fallen, werden seit dem 1. Januar 2018 unter den vertraglichen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

21. Eventualschulden

Zum 31. Dezember 2018 sind wie im Vorjahr keine Eventualschulden vorhanden.

22. Betriebsgenehmigung

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie hat der Flughafen München GmbH am 9. Mai 1974 die luftrechtliche Genehmigung nach § 6 LuftVG für den Flughafen München erteilt. Die luftrechtliche Genehmigung enthält die für den Betrieb des Flughafens wesentlichen Regelungen. Die nach § 6 Abs. 4 LuftVG erforderliche Änderung der luftrechtlichen Genehmigung aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses für die dritte Start- und Landebahn steht noch aus. Die Betriebsgenehmigung ist zeitlich unbefristet.

Neben den Bestimmungen der luftrechtlichen Genehmigung hat der Flughafenbetreiber die unmittelbar aus dem Gesetz (insbesondere Luftverkehrsgesetz und hierzu ergangene Verordnungen) resultierenden Vorschriften zu beachten. Hiernach hat die Flughafen München GmbH unter anderem den Flughafen jederzeit in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu erhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sowie das Rettungswesen sicherzustellen.

Die Festsetzung der Start- und Landeentgelte erfolgt durch die Flughafen München GmbH unter Genehmigungsvorbehalt durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Die Airlines werden im Rahmen eines Konsultationsverfahrens in den Genehmigungsprozess einbezogen. Im Geschäftsjahr 2014 hatte der Flughafen München eine Entgeltrahmenvereinbarung mit einheitlichen Bestimmungen für alle Luftfahrtgesellschaften getroffen, die die Entwicklung der Luftverkehrsentgelte bis 2020 absichert.

23. Vertragliche Vermögenswerte und Vertragliche Verbindlichkeiten

a) Vertragssalden

Die Salden aus Verträgen mit Kunden bilden sich wie folgt:

Salden aus Verträgen mit Kunden

TEUR	31.12.2018	01.01.2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	60.861	61.310
Vertragliche Vermögenswerte	4.617	3.351
Vertragliche Verbindlichkeiten	-2.045	-2.349

Im Geschäftsjahr 2018 wurde ein Betrag von TEUR 1.611 in den Umsatzerlösen erfasst, der zu Beginn des Jahres im Saldo der Vertraglichen Verbindlichkeiten enthalten war. Zudem wurden TEUR 0 als Umsatzerlöse realisiert, welche auf eine Änderung des Transaktionspreises für bereits im Vorjahr erbrachte Leistungen zurückgehen.

Die vertraglichen Vermögenswerte und vertraglichen Verbindlichkeiten resultieren im Wesentlichen aus den Umsatzerlösen aus Einzelhandel, Gastronomie und Hotel und den übrigen Umsatzerlösen [zum Beispiel Beratungsprojekte und bauliche Maßnahmen]. Die Umsatzerlöse sind in Kapitel IV.19 erläutert.

b) Angaben zu wesentlichen Änderungen

Wesentliche Änderungen der Salden aus Verträgen mit Kunden betrafen in der Berichtsperiode folgende Positionen:

Änderungen der Salden aus Verträgen mit Kunden

TEUR	Vertragliche Vermögenswerte
Stand 01.01.2018	3.351
Veränderungen aus der Leistungserbringung	4.526
Umgliederungen in die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die zum 01.01.2018 in den vertraglichen Vermögenswerten enthalten waren	-3.149
Veränderungen Wertminderungen	-15
Anpassungen aus:	
Vertragsänderung	-96
Stand 31.12.2018	4.617

TEUR	Vertragliche Verbindlichkeiten
Stand 01.01.2018	2.349
Veränderungen aus der Leistungserbringung	-1.611
Zugänge aufgrund von erhaltenen Kundenanzahlungen	1.307
Stand 31.12.2018	2.045

c) Verbleibende Leistungsverpflichtungen

Die folgende Tabelle enthält zukünftig erwartete Umsatzerlöse, welche aus noch zu erfüllenden oder teilweise zu erfüllenden Leistungsverpflichtungen realisiert werden.

Zukünftig erwartete Umsatzerlöse aus der Realisierung [teilweise] noch zu erfüllender Leistungsverpflichtungen

	2019	2020	2021 ff.	Total
TEUR				
Umsatzerlöse nach IFRS 15				
Einzelhandel	24	12	0	36
Gastronomie und Hotel	118	69	0	187
Parken	152	99	12	263
Übrige Umsätze	10.764	9.571	6.973	27.308
Gesamt	11.058	9.751	6.985	27.794

Der Flughafen München macht vom praktischen Behelf des IFRS 15.121 Gebrauch. Der Konzernanhang enthält keine Informationen über verbleibende Leistungsverpflichtungen, welche eine erwartete ursprüngliche Laufzeit von unter einem Jahr haben, beziehungsweise keine Informationen zu bereits erbrachten Leistungen, die zwar noch nicht fakturiert, aber als Umsatzerlöse erfasst wurden.

VIII. Finanzrisikomanagement

Das Risikomanagementsystem des Flughafens München zuzüglich der wesentlichen Risiken ist im Detail im Abschnitt 4.2 des Konzernlageberichts zum 31. Dezember 2018 erläutert.

Im Rahmen seiner geschäftlichen Tätigkeit ist der Flughafen München einer Vielzahl unterschiedlicher finanzieller Risiken ausgesetzt. Hierzu zählen Kredit-, Liquiditäts- und Marktrisiken aus Zinssatz- und Wechselkursschwankungen.

Diesen Risiken war der Flughafen München in vergleichbarer Zusammensetzung auch im Vorjahr ausgesetzt.

Überwachung und Steuerung von Finanzrisiken sind Aufgabe des zentralen Finanz- und Cashmanagements. Im Rahmen des übergeordneten Risikofrüherkennungssystems erfolgt eine vierteljährliche Berichterstattung über alle wesentlichen Finanzrisiken an die Geschäftsführung. Über die Liquiditäts- und Darlehensentwicklung sowie die Entwicklung des Derivatebestands wird die Geschäftsführung durch einen monatlichen Finanzbericht in Kenntnis gesetzt.

Derivate werden ausschließlich zu Sicherungszwecken eingesetzt. Geschäftsabschlüsse erfolgen durch das zentrale Finanz- und Cashmanagement. Zur Dokumentation, Abwicklung und zur Steuerung von Risiken aus dem Derivatebestand setzt das zentrale Finanz- und Cashmanagement ein Treasury-System ein. Die Software gewährleistet eine strikte Funktionstrennung zwischen Erwerb, Abwicklung und Bilanzierung der Derivate und der Überwachung der Risiken aus diesen Geschäften.

Die Methoden des Finanzrisikomanagements haben sich gegenüber dem Vorjahr nicht geändert.

1. Marktrisiko

Der Flughafen München ist Marktrisiken aus Zinssatz- und Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Diese haben Einfluss auf die Höhe der Zahlungspflichten aus Darlehensvereinbarungen mit variabler Zinsbindung. In geringerem Umfang beeinflussen Fremdwährungsrisiken Zahlungsmittelströme aus dem internationalen Beratungsgeschäft.

Der Flughafen München begegnet Marktrisiken durch den Abschluss derivativer Finanzinstrumente. Derivate als Sicherungsgeschäfte werden ausschließlich zu Sicherungszwecken erworben und hauptsächlich zur Absicherung gegen Schwankungen von Zahlungsmittelströmen eingesetzt.

a) Zinsrisiko

Das Zinsrisiko der Flughafen München GmbH ergibt sich aus den langfristigen, variabel verzinslichen Darlehen. Zur Sicherung von Zahlungsmittelströmen gegen Zinssatzschwankungen setzt der Flughafen München Zinsswaps ein. Angaben zu Sicherungsbeziehungen sind dem Kapitel VII.16 zu entnehmen.

Anhand von Sensitivitätsanalysen kann die verbleibende Risikoposition des Flughafens München gegenüber Zinsschwankungen dargestellt werden.

Die Zinssensitivitätsanalyse stellt die Auswirkungen einer Erhöhung beziehungsweise Minderung des Gesamt-, Jahres- und des sonstigen Ergebnisses bei einer Parallelverschiebung der Zinsstruktur um plus 100 Basispunkte beziehungsweise minus 25 Basispunkte dar.

Der Zinssensitivitätsanalyse liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Der laufende Zinsaufwand aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit Zinsbindungsfristen größer ein Jahr bleibt unverändert. Dies gilt unabhängig vom Zeitpunkt der nächsten Zinsfestsetzung.
- Auswirkungen geänderter Zinsstrukturkurven auf den Stichtagswert von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit Zinsbindungsfristen größer ein Jahr werden nicht berücksichtigt.

- Der laufende Zinsaufwand aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit Zinsbindungsfristen kleiner ein Jahr, zum Beispiel mit Bindung an den 3M-EURIBOR oder den 6M-EURIBOR, ändert sich. Dies gilt unabhängig davon, ob diese Instrumente als Grundgeschäft in eine Sicherungsbeziehung eingebracht wurden oder nicht. Der Stichtagswert dieser Finanzinstrumente bleibt unverändert.
- Der laufende Zinsaufwand aus zinstragenden derivativen Finanzinstrumenten, zum Beispiel mit Bindung an den 3M-EURIBOR oder den 6M-EURIBOR, ändert sich. Dies gilt unabhängig davon, ob diese Instrumente als Sicherungsgeschäft in eine Sicherungsbeziehung eingebracht wurden oder nicht.
- Der Stichtagswert derivativer Finanzinstrumente ändert sich. Sekundäre Auswirkungen der Parallelverschiebung der Zinsstrukturkurve, wie etwa die Änderung von Forward Exchange Rates, werden bei der Ermittlung der Zinssensitivität nicht berücksichtigt.
- Soweit derivative Finanzinstrumente als Sicherungsgeschäft in eine Sicherungsbeziehung zur Absicherung von Zahlungsmitelströmen designiert wurden, hat der ineffektive Anteil der Wertänderungen Auswirkungen auf das Jahresergebnis. Der effektive Anteil der Wertänderungen hat Auswirkungen auf das sonstige Ergebnis.

Unter den oben genannten Annahmen mindert beziehungsweise erhöht eine Parallelverschiebung der Zinsstrukturkurve um plus 100 beziehungsweise minus 25 Basispunkte das Gesamt-, Jahres- und sonstige Ergebnis wie folgt:

Zinssensitivitätsanalyse

TEUR	31.12.2018		31.12.2017	
	+100 BP ¹⁾	-25 BP ¹⁾	+100 BP ¹⁾	-25 BP ¹⁾
Gesamtergebnis	9.556	-2.520	15.046	-3.970
davon sonstiges Ergebnis	15.996	-4.131	22.286	-5.780
davon Jahresergebnis	-6.440	1.610	-7.240	1.810

¹⁾ Basispunkte

Die Sensitivitätsanalyse beruht auf den gleichen Annahmen und Methoden wie im Vorjahr.

b) Fremdwährungsrisiko

Fremdwährungsrisiken resultieren größtenteils aus operativen Tätigkeiten in Fremdwährung. Schwankungen von Zahlungsströmen aus Wechselkursschwankungen werden durch Devisentermingeschäfte eliminiert. Hierbei ergeben sich Risiken aus Schwankungen des Euro gegenüber dem US-Dollar [USD]. Aus Wesentlichkeitsgründen wird auf eine Währungssensitivitätsanalyse verzichtet.

2. Kreditrisiko

Das Kreditrisiko stellt das Risiko eines finanziellen Verlusts dar, sofern ein Schuldner seine vertraglichen Verpflichtungen in Bezug auf ein Finanzinstrument nicht erfüllen kann. Das Kreditrisiko des Flughafens München resultiert im Wesentlichen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie kurzfristigen Geldanlagen.

Der Bruttobuchwert finanzieller Vermögenswerte stellt das Brutto-Exposure gegenüber dem Kreditrisiko dar, repräsentiert somit das maximale Ausfallrisiko und lässt sich den jeweiligen Kapiteln der finanziellen Vermögenswerte entnehmen. Somit unterliegt der Flughafen München ungeachtet bestehender Sicherheiten einem maximalen Kreditrisiko in Höhe von TEUR 301.602 [31.12.2017: TEUR 251.716].

Dem Ausfallrisiko für kurzfristige Geldanlagen wird dadurch begegnet, dass diese ausschließlich bei Kreditinstituten erfolgen, die einer Einlagensicherung unterliegen.

Das Kreditrisiko der Forderungen wird von einer zentralen Verantwortlichkeit [Forderungsmanagement] analysiert und gesteuert. Möglichen Forderungsausfallrisiken wird durch eine zeitnahe und korrekte Abrechnung der Leistungsgegenstände mittels Überwachung und Durchsetzung einer pünktlichen und vollständigen Begleichung der resultierenden Forderungen begegnet. Hierzu gehören eine umfassende Bonitätsprüfung der Kunden, eine stetige Überwachung der offenen Posten und ein stringentes Mahnwesen. Zahlungsansprüche aus Mietverträgen werden durch die Hinterlegung von Mietkautionen gesichert. Bodenabfertigungsleistungen erfolgen gegen Hinterlegung von Barsicherheiten und Bankbürgschaften.

Warenverkäufe und gastronomische Leistungen erfolgen überwiegend gegen Bar- oder Kreditkartenzahlung.

Erkennbaren Ausfallrisiken einzelner finanzieller Vermögenswerte wird durch entsprechende [Einzel-]Wertminderungen in Übereinstimmung mit den Vorschriften zur Ermittlung erwarteter Kreditausfälle im Sinne von wertgeminderten finanziellen Vermögenswerten [Stufe 3] Rechnung getragen.

Eine Konzentration von Kreditrisiken aus Geschäftsbeziehungen mit einzelnen Schuldner oder Schuldnergruppen ist grundsätzlich nicht erkennbar.

3. Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt das Risiko, dass der Flughafen München zukünftig nicht in der Lage sein könnte, seinen finanziellen Verpflichtungen, wie beispielsweise der Tilgung von Finanzschulden oder Begleichung finanzieller Verbindlichkeiten bei Fälligkeit, nachzukommen. Die Steuerung und Überwachung des Liquiditätsrisikos ist Aufgabe des zentralen Finanz- und Cashmanagements des Flughafens München. Dabei wird das Liquiditätsrisiko im Rahmen sowohl der langfristigen Wirtschaftsplanung als auch der kurz- und mittelfristigen Finanzplanung überwacht. Um die Zahlungsfähigkeit jederzeit sicherzustellen, werden auf Basis einer rollierenden Liquiditätsplanung langfristige Kreditlinien und liquide Mittel vorgehalten.

Durch das konzernweite Cashmanagement werden die Zahlungsmittelbestände der operativen Tochtergesellschaften konzentriert. Neben dem Zugriff auf die betrieblichen Zahlungsmittelüberschüsse hält der Flughafen München hinreichende Liquidität in Form von kurzfristigen Geldanlagen und ausreichend dimensionierten Kreditlinien bei Kreditinstituten. Im Berichtsjahr betrug der operative Cashflow TEUR 468.296 [2017: TEUR 381.921]. Der Flughafen München konnte auf freie Kreditlinien in Höhe von TEUR 256.687 [31.12.2017: TEUR 236.296] zugreifen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die vertraglich vereinbarten Zins- und Tilgungszahlungen der originären und der derivativen Finanzschulden:

Liquiditätsanalyse

31.12.2018	2019		2020 bis 2023		Nach 2023		Summe
	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	
TEUR							
Personengesellschaften	0	36.919	0	153.423	0	1.094.447	1.284.789
Gesellschafter	10.414	491.913	0	0	0	0	502.327
Kreditinstitute	18.441	123.906	56.249	781.809	22.435	513.931	1.516.771
Leasingvereinbarungen	0	0	0	0	0	0	0
Lieferungen und Leistungen	0	49.894	0	12.700	0	0	62.594
Sonstige Finanzschulden (inkl. Rückerstattungsverbindlichkeiten)	0	112.608	0	198	0	0	112.806
Originäre Finanzschulden	28.855	815.240	56.249	948.130	22.435	1.608.378	3.479.287
Derivative Finanzschulden (Hedge Accounting)	15.663	0	24.996	0	-167	0	40.492
Derivative Finanzschulden	5	0	29	0	0	0	34
Derivative Finanzschulden	15.668	0	25.025	0	-167	0	40.526
Gesamt	44.523	815.240	81.274	948.130	22.268	1.608.378	3.519.813
31.12.2017	2018		2019 bis 2022		Nach 2022		Summe
	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	
TEUR							
Personengesellschaften	0	22.330	0	122.503	0	1.070.432	1.215.265
Gesellschafter	10.414	491.913	0	0	0	0	502.327
Kreditinstitute	19.777	155.527	75.525	640.723	35.157	735.303	1.662.012
Leasingvereinbarungen	0	52	0	0	0	0	52
Lieferungen und Leistungen	0	52.215	0	12.831	0	0	65.046
Sonstige	0	107.110	0	205	0	0	107.315
Originäre Finanzschulden	30.191	829.147	75.525	776.262	35.157	1.805.735	3.552.017
Derivative Finanzschulden (Hedge Accounting)	17.780	0	34.689	0	548	0	53.017
Derivative Finanzschulden	17.780	0	34.689	0	548	0	53.017
Gesamt	47.971	829.147	110.214	776.262	35.705	1.805.735	3.605.034

Tilgungsleistungen zu den Gesellschafterdarlehen des Flughafens München erfolgen ausschließlich aufgrund gesonderter Tilgungsvereinbarungen. Soweit bis zum Abschlussstichtag keine verbindlichen Tilgungsbeschlüsse vorliegen, werden Tilgungsleistungen auf Gesellschafterdarlehen dem Intervall bis ein Jahr zugeordnet.

Tilgungsleistungen zu originären Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften werden jeweils mit dem erwarteten Abfindungsbetrag gezeigt. Als Fälligkeitszeitpunkt gilt hier der frühestmögliche Kündigungszeitpunkt der Gesellschafter.

IX. Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Im Geschäftsjahr entwickelten sich die Buchwerte im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit wie folgt:

Entwicklung der Buchwerte im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit

	Vermögenswerte und Schulden						Übriges	Gesamt
	Forderungen und Verbindlichkeiten mit assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	Finanzschulden aus Darlehen	Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern	Finanzschulden aus Finanzierungsleasing	Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	Derivative Finanzschulden	Eigenkapital	
TEUR								
Bilanz zum 01.01.2018	-2.836	1.517.062	502.327	52	315.375	51.255	1.628.698	
Ausschüttungen an Gesellschafter							-30.000	-30.000
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen		13.200						13.200
Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen bei Kreditinstituten		-125.661			-52			-125.713
Auszahlungen in Verbindung mit Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften						-22.330		-22.330
Gezahlte Zinsen (ohne Bauzeitzinsen)		-15.519	-10.414			-18.009		-43.942
Zahlungsmittelflüsse aus dem konzernweiten Cashmanagement mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen	-572							-572
Auszahlungen aus Bauzeitzinsen		-4.916						-4.916
Zahlungsmittelflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	-572	-132.896	-10.414	-52	-22.330	-18.009	-30.000	-214.273
Änderungen des beizulegenden Zeitwertes		1.613		0	16.310	-10.742	-7.181	0
Sonstige Veränderungen	4.497	26.821	10.414	0	36.703	17.703	162.871	259.009
Bilanz zum 31.12.2018	1.089	1.412.600	502.327	0	346.058	40.207	1.754.388	

	Vermögenswerte und Schulden					Übriges	Gesamt
	Forderungen und Verbindlichkeiten mit assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	Finanzschulden aus Darlehen	Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern	Finanzschulden aus Finanzierungsleasing	Derivative Finanzschulden	Eigenkapital	
TEUR							
Bilanz zum 01.01.2017	802	1.544.445	502.450	260	69.648	1.485.125	
Ausschüttungen an Gesellschafter						-30.000	-30.000
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen bei Kreditinstituten		33.184					33.184
Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen bei Kreditinstituten		-68.970		-205			-69.175
Gezahlte Zinsen (ohne Bauzeitzinsen)		-16.180	-10.537		-18.832		-45.549
Zahlungsmittelflüsse aus dem konzernweiten Cashmanagement mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen	-2.832						-2.832
Auszahlungen aus Bauzeitzinsen		-4.596					-4.596
Zahlungsmittelflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	-2.832	-56.562	-10.537	-205	-18.832	-30.000	-118.968
Änderungen des beizulegenden Zeitwertes	0	3.745	0	0	-18.464	14.719	0
Sonstige Veränderungen	-806	25.434	10.414	-3	18.903	159.328	214.076
Bilanz zum 31.12.2017	-2.836	1.517.062	502.327	52	51.255	1.629.172	

X. Erläuterungen zu Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen

Oberstes Mutterunternehmen des Flughafens München ist die Flughafen München GmbH. Die Geschäftsanteile der Flughafen München GmbH werden unmittelbar vom Freistaat Bayern [51%], von der Bundesrepublik Deutschland [26%] und der Landeshauptstadt München [23%] gehalten [siehe Kapitel VII.12]. Entscheidungen, die die geschäftlichen Grundlagen der Gesellschaft berühren oder bestimmte risikobehaftete Geschäfte beinhalten, treffen die Gesellschafter einstimmig. Im Übrigen werden Entscheidungen mit einfacher Mehrheit getroffen.

1. Geschäfte mit Behörden

Die Geschäftsanteile der Flughafen München GmbH werden unmittelbar von der öffentlichen Hand gehalten. Sämtliche Behörden der beteiligten Gebietskörperschaften sind daher als nahestehend einzustufen.

Geschäftsvorfälle mit Behörden resultieren überwiegend aus unbefristeten Mietverhältnissen mit der Bundes- und Landespolizei und dem Zoll. An Behörden berechnete Entgelte dürfen die erstattungsfähigen Aufwendungen nicht übersteigen. Sie unterliegen einer regelmäßigen Preisprüfung. Die aus Geschäftsbeziehungen mit Behörden resultierenden Umsätze und Aufwendungen sind für den Konzernabschluss nicht wesentlich. Signifikante offene Posten bestehen nicht.

2. Geschäfte mit Unternehmen der öffentlichen Hand

Unternehmen, deren finanz- und geschäftspolitische Entscheidungen von der Bundesrepublik Deutschland, dem Freistaat Bayern oder der Landeshauptstadt München beherrscht, gemeinschaftlich beherrscht oder maßgeblich beeinflusst werden, zählen ebenfalls zu den nahestehenden Unternehmen des Flughafens München.

Zu den nahestehenden Unternehmen der öffentlichen Hand zählen Kreditinstitute mit unmittelbarer Beteiligung der öffentlichen Hand (unter anderem Bayerische Landesbank Anstalt des öffentlichen Rechts, Kreditanstalt für Wiederaufbau und LfA Förderbank Bayern) und Kreditinstitute mit mittelbarer Beteiligung über Sondervermögen, wie zum Beispiel den Finanzmarktstabilisierungsfonds SoFFin (darunter die Commerzbank AG). Transaktionen mit diesen Kreditinstituten resultieren aus Finanzschulden (Darlehen) und Derivaten (Zinsswaps).

Transaktionen mit Kreditinstituten, die als nahestehende Unternehmen einzustufen sind

TEUR	2018	2017
Originäre Finanzschulden		
Zinszahlungen	-20.433	-20.776
Tilgungen	-33.473	-68.970
Ziehungen	13.200	589
Derivative Finanzschulden		
Zinszahlungen	-8.624	-8.853

Darüber hinaus zählen zu den nahestehenden Unternehmen der öffentlichen Hand Unternehmen und Anstalten des öffentlichen Rechts, die Bund und Freistaat mit der Ausführung hoheitlicher Aufgaben am Flughafen München und im Rahmen der Luftverkehrsüberwachung beauftragt haben (darunter DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, SGM Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München GmbH, Deutscher Wetterdienst Anstalt des öffentlichen Rechts). Die Geschäftsvorfälle mit diesen Unternehmen resultieren überwiegend aus unbefristeten Mietverträgen.

Der Flughafen München unterhält Geschäftsbeziehungen zu weiteren Unternehmen, deren Finanz- und Geschäftspolitik von der öffentlichen Hand zumindest maßgeblich beeinflusst wird. Hierzu zählen beispielsweise die Gesellschaften der Unternehmensgruppen Deutsche Post AG, Telekom Deutschland GmbH und Deutsche Bahn AG. Zwischen dem Flughafen München und diesen Unternehmensgruppen bestehen wechselseitige Lieferungs- und Leistungsbeziehungen, die jedoch insgesamt für das Konzernergebnis von untergeordneter Bedeutung sind.

3. Geschäfte mit assoziierten Unternehmen und Unternehmen, die wegen Wesentlichkeit nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen wurden

Der Konsolidierungskreis der Flughafen München GmbH beinhaltet ein assoziiertes Unternehmen (EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH). Das Gemeinschaftsunternehmen MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH beziehungsweise Munich AirportClinic GmbH und das Tochterunternehmen FMV – Flughafen München Versicherungsvermittlungsgesellschaft mbH werden wegen der nicht gegebenen Wesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen.

Zwischen dem Flughafen München und diesen Gesellschaften bestehen wechselseitige Lieferungs- und Leistungsbeziehungen mit den folgenden Auswirkungen auf Konzernergebnis, -vermögenswerte und -schulden:

Transaktionen mit assoziierten Unternehmen und Unternehmen, die wegen Wesentlichkeit nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen wurden

TEUR	31.12.2018	31.12.2017
Forderungen (brutto)	6.338	2.840
Verbindlichkeiten	5.249	5.676
TEUR	2018	2017
Umsatzerlöse	12.315	10.065
Sonstige Erträge	0	46
Gesamtleistung	12.315	10.111
Materialaufwand	10.815	15.362
Sonstige Aufwendungen	174	175
Aufwendungen	10.989	15.537

Die sonstigen Erlöse betreffen vor allem IT-Leistungen und Instandhaltungen von beweglichen Wirtschaftsgütern. Der Materialaufwand resultiert überwiegend aus dem Umsetzen von Luftfahrzeugen und dem betriebsmedizinischen Dienst.

4. Geschäfte mit nahestehenden Personen

Dem Flughafen München nahestehend sind zudem die Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats der Flughafen München GmbH.

Die Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung setzt sich aus dem Festgehalt und einer variablen erfolgsabhängigen Tantieme zusammen:

Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung

2018	Festgehalt	Tantieme und sonstige Bezüge	Gesamt
TEUR			
Dr. Michael Kerkloh	315	189	504
Thomas Weyer	282	170	452
Andrea Gebbeken	210	132	342
Gesamt	807	491	1.298

In den sonstigen Bezügen sind Sachbezüge, vertragliche Nebenleistungen sowie Einmalzahlungen enthalten. Die Rückstellungen für Pensionszusagen an Geschäftsführer betragen TEUR 6.276 (2017: TEUR 5.887).

Frühere Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen erhielten im Geschäftsjahr 2018 Gesamtbezüge von TEUR 798 (2017: TEUR 781). Für künftige Pensionsleistungen sowie für Anwartschaften auf Hinterbliebenenversorgung sind Pensionsrückstellungen in Höhe von TEUR 9.985 (2017: TEUR 10.552) gebildet.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betragen TEUR 31 (2017: TEUR 32).

Kredite an oder eingegangene Haftungsverhältnisse zugunsten von Organmitgliedern bestehen nicht.

XI. Ereignisse nach dem Abschlussstichtag

Im Geschäftsjahr 2019 will der Flughafen München den Markteintritt in den USA forcieren. Hierfür wurden bereits Mitte Januar 2019 durch die Munich Airport International GmbH Tochterunternehmen in den USA gegründet.

Weitere Vorgänge von besonderer Bedeutung nach Abschluss des Geschäftsjahres 2018 sind nicht eingetreten.

München, den 11. April 2019

Dr. Michael Kerkloh

Andrea Gebbeken

Thomas Weyer

Organe der Gesellschaft

Stand: 31. Dezember 2018

Geschäftsführung

	Zeitraum
Dr. Michael Kerkloh Vorsitzender der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor	Seit September 2002
Andrea Gebbeken Geschäftsführerin Commercial und Security	Seit Oktober 2016
Thomas Weyer Geschäftsführer Finanzen und Infrastruktur	Seit September 2008

Generalbevollmächtigte

Dr. Robert Scharpf Prokurist und Leiter des Konzernbereichs Personal	Seit Juli 2016
Dr. Josef Schwendner Prokurist und Leiter des Konzernbereichs Recht, Gremien, Compliance und Umwelt	Seit Juli 2016

Aufsichtsrat

	Zusätzliche Mandate
Freistaat Bayern	
Dr. Markus Söder [Vorsitzender, bis 16.03.2018] Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat	<ul style="list-style-type: none"> NürnbergMesse GmbH [stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats bis 16.03.2018] Flughafen Nürnberg GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats bis 16.03.2018] Bayerische Landesstiftung [Vorsitzender des Stiftungsrats seit 16.03.2018, zuvor stv. Vorsitzender des Stiftungsrats] Bayerische Forschungsstiftung [Vorsitzender des Stiftungsrats seit 16.03.2018, zuvor Mitglied des Stiftungsrats] Staatstheater Nürnberg [Mitglied des Stiftungsrats bis 16.03.2018] Deutsches Museum [Mitglied im Kuratorium]
Albert Füracker [seit 03.05.2018, Vorsitzender seit 15.05.2018] Bayerisches Staatsministerium der Finanzen und für Heimat	<ul style="list-style-type: none"> Flughafen Nürnberg GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats seit 27.07.2018, zuvor Mitglied des Aufsichtsrats seit 21.06.2018] Messe München GmbH [Mitglied des Aufsichtsrats] NürnbergMesse GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats seit 01.10.2018, zuvor stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats seit 23.05.2018, zuvor Mitglied des Aufsichtsrats] Bayerische Landesstiftung [stv. Vorsitzender des Stiftungsrats seit 21.03.2018] Bayerische Forschungsstiftung [Mitglied des Stiftungsrats seit 21.03.2018] Stiftung Bayerische Gedenkstätten [Mitglied des Stiftungsrats] Deutsches Museum [Mitglied im Kuratorium seit 21.03.2018] Dokumentationsstelle Obersalzberg [Mitglied im Kuratorium] ifo Institut – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e.V. [Mitglied im Kuratorium seit 01.07.2018] RCl Regensburger Centrum für Interventionelle Immunologie [Mitglied im Kuratorium]

Aufsichtsrat

	Zusätzliche Mandate
Freistaat Bayern	
Wolfgang Lazik [bis 20.03.2018] Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat	<ul style="list-style-type: none"> Bayerische Landesbank [Mitglied des Aufsichtsrats bis 12.04.2018] BayernLB Holding AG [stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats bis 12.04.2018]
Harald Hübner [seit 03.05.2018] Bayerisches Staatsministerium der Finanzen und für Heimat	<ul style="list-style-type: none"> Bayerische Landesbank [Mitglied des Aufsichtsrats seit 12.04.2018] BayernLB Holding AG [stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats seit 15.05.2018, zuvor Mitglied des Aufsichtsrats seit 12.04.2018] LfA Förderbank [Mitglied des Verwaltungsrats bis 09.05.2018] Bayern International – Bayerische Gesellschaft für Internationale Wirtschaftsbeziehungen mbH [stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats bis 29.05.2018] Wittelsbacher Ausgleichsfonds [Staatskommissar]
Helmut Schütz Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH [BEG] [stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats] Rhein-Main-Donau Wasserstraßen GmbH [RMD Wasserstraßen GmbH] [Mitglied des Aufsichtsrats] Deutsches Museum [Mitglied im Kuratorium]
Dr. Bernhard Schwab [bis 30.04.2018] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie	<ul style="list-style-type: none"> Bayern Kapital GmbH [Mitglied im Aufsichtsrat] Bayern Innovativ GmbH [Mitglied im Aufsichtsrat] Bayern International – Bayerische Gesellschaft für Internationale Wirtschaftsbeziehungen mbH [Mitglied im Aufsichtsrat] Zentrum Digitalisierung.Bayern [ZD.B] Staatsbetrieb [Vorsitzender des Verwaltungsrats] Bayernwerk AG [Mitglied im Beirat] Leibniz-Institut für Lebensmittel-Systembiologie an der Technischen Universität München [Leibniz-LSB@TUM] [Vorsitzender des Stiftungsrats] ifo Institut – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e.V. [Mitglied im Verwaltungsrat] Bayerische Forschungsstiftung [stv. Mitglied im Stiftungsrat]
Ernst Weidenbusch [seit 03.05.2018] Beauftragter der Bayerischen Staatsregierung für staatliche Beteiligungen a.D.	<ul style="list-style-type: none"> Kreissparkasse München Starnberg Ebersberg [Mitglied des Verwaltungsrats] businessforce AG [Mitglied des Aufsichtsrats]

Aufsichtsrat

	Zusätzliche Mandate
Bundesrepublik Deutschland	
Dr. Martina Hinricher [bis 31.03.2018] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • DFS Deutsche Flugsicherung GmbH [Vorsitzende des Aufsichtsrats] • Flughafen Köln/Bonn GmbH [3. stv. Vorsitzende des Aufsichtsrats]
Guido Beermann [seit 29.08.2018] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Deutsche Bahn AG [Mitglied im Aufsichtsrat]
Christiane Wietgrefe-Peckmann Bundesministerium der Finanzen	keine
Landeshauptstadt München	
Dieter Reiter Oberbürgermeister	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtparkasse München [Vorsitzender des Verwaltungsrats] • Stadtwerke München GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • SWM Services GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Münchner Verkehrsgesellschaft mbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH [Vorsitzender des Verbundrats und der Gesellschafterversammlung] • GWG Städtische Wohnungsgesellschaft mbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • GEWOFAG Holding GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • München Klinik GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Messe München GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Sparkassenverband Bayern, Körperschaft des öffentlichen Rechts [Vertretung in der Verbandsversammlung] • Sparkassen-Bezirksverband Oberbayern, Körperschaft des öffentlichen Rechts [Vertretung in der Verbandsversammlung] • Bayerischer Städtetag, Körperschaft des öffentlichen Rechts [Mitglied in der Vollversammlung] • Mathias-Pschorr-Stiftung, Hackerbräu [Vorsitz im Stiftungsbeirat] • Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, Körperschaft des öffentlichen Rechts [Vertretung in der Verbandsversammlung und im Verbandsausschuss] • Meisterschulen am Ostbahnhof, Zweckverband der LHM und der Handwerkskammer für München und Oberbayern [Vorsitzender des Verbands] • Regionaler Planungsverband, Körperschaft des öffentlichen Rechts [stv. Verbandsvorsitzender] • Zweckverband Freiham [Vertretung in der Verbandsversammlung]

Aufsichtsrat

	Zusätzliche Mandate
Landeshauptstadt München	
Josef Schmid Zweiter Bürgermeister a.D.	<ul style="list-style-type: none"> • MGH-Münchner Gewerbehof- und Technologiezentrumsgesellschaft mbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Internationale Münchner Filmwochen GmbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] • Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH [Mitglied des Verbundrats] • Ströer Deutsche Städte Medien GmbH [Mitglied des Beirats] • Deutsches Museum [Mitglied des Kuratoriums] • Stiftung Buch-, Medien- und Literaturhaus München [Vorsitzender des Stiftungsbeirats] • Stiftung Lebendige Stadt [Mitglied des Stiftungsrats] • FC Bayern München [Mitglied des Verwaltungsbeirats] • ESV Sportfreunde München-Neuaubing [Mitglied des Wirtschafts- und Verwaltungsrats] • Stars & Rising Stars [Mitglied des Kuratoriums] • Katholikenrat [Mitglied] • IG Initiativ-Gruppe [Mitglied des Kuratoriums]
Gewerkschaft	
Thomas Bihler Kaufmännischer Angestellter	<ul style="list-style-type: none"> • Stiftung Ambulantes Kinderhospiz München [AKM] [Mitglied des Kuratoriums]
Heinrich Birner [stv. Vorsitzender] Geschäftsführer ver.di Bezirk München	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtwerke München GmbH [Mitglied des Aufsichtsrats] • SWM Services GmbH [Mitglied des Aufsichtsrats] • Stadtparkasse München [Mitglied des Verwaltungsrats]
Arbeitnehmer (keine zusätzlichen Mandate)	
Hans-Joachim Bues Leiter des Konzernbereichs Unternehmenskommunikation, Vertreter der leitenden Angestellten	Irena Castello Sachbearbeiterin, Ersatzbetriebsrätin
Anna Müller Kaufmännische Angestellte, freigestellte Betriebsrätin	Bernhard Plath Betriebswirt, freigestellter Betriebsrat
	Orhan Kurtulan Geprüfter Flugzeugabfertiger, freigestellter Betriebsrat
	Renate Siedentopf Versicherungskauffrau, freigestellte Betriebsrätin

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat ließ sich durch die Geschäftsführung über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über die wesentlichen Geschäftsvorfälle in seinen Sitzungen und durch schriftliche Berichte regelmäßig und eingehend unterrichten. Der Aufsichtsrat hat in seinen Sitzungen und den Sitzungen seiner Ausschüsse alle wichtigen Angelegenheiten der Gesellschaft beraten und im Rahmen seiner satzungsmäßigen Zuständigkeit die ihm obliegenden Entscheidungen getroffen. Der Aufsichtsrat trat dazu im Geschäftsjahr zu drei Sitzungen zusammen. Der Arbeitsausschuss hat vier Sitzungen durchgeführt. Der Personalausschuss hat zweimal getagt. Im Geschäftsjahr hat Staatsminister Dr. Markus Söder sein Mandat als Aufsichtsratsvorsitzender zum 16. März 2018 niedergelegt. Als Nachfolger wurde Staatsminister Albert Füracker am 3. Mai 2018 zum Mitglied des Aufsichtsrats und am 15. Mai 2018 zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

Der von der Geschäftsführung vorgelegte Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018 und der Lagebericht der FMG sowie des Konzerns sind durch die zum Abschlussprüfer bestellte KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Nach eigener Prüfung hat der Aufsichtsrat von dem Prüfungsergebnis Kenntnis genommen und keine Einwendungen erhoben.

Er billigt gem. § 52 Abs. 1 GmbHG i. V. m. § 171 Abs. 2 AktG den Jahresabschluss der FMG und den Konzernabschluss. Er schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresabschluss der FMG festzustellen und den Konzernabschluss zu billigen.

Den Geschäftsführern und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern spricht der Aufsichtsrat Dank und Anerkennung für die im Geschäftsjahr 2018 geleistete erfolgreiche Arbeit aus.

München, den 6. Juni 2019

Für den Aufsichtsrat



Staatsminister Albert Füracker
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Flughafen München GmbH

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Flughafen München GmbH, München

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Flughafen München GmbH und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018, der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung zum 31. Dezember 2018, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Flughafen München GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2018 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und

- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt.

Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die Geschäftsführung ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die übrigen Teile des Geschäftsberichts, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses und Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die Geschäftsführung ist verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner ist die Geschäftsführung verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt hat, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses ist die Geschäftsführung dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht, den Konzern zu liquidieren oder den Geschäftsbetrieb einzustellen oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem ist die Geschäftsführung verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner ist die Geschäftsführung verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen [Systeme], die sie als notwendig erachtet hat, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von der Geschäftsführung angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von der Geschäftsführung dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von der Geschäftsführung angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von der Geschäftsführung dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von der Geschäftsführung zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

München, den 26. April 2019

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Rupprecht
Wirtschaftsprüfer

Junghänel
Wirtschaftsprüfer