

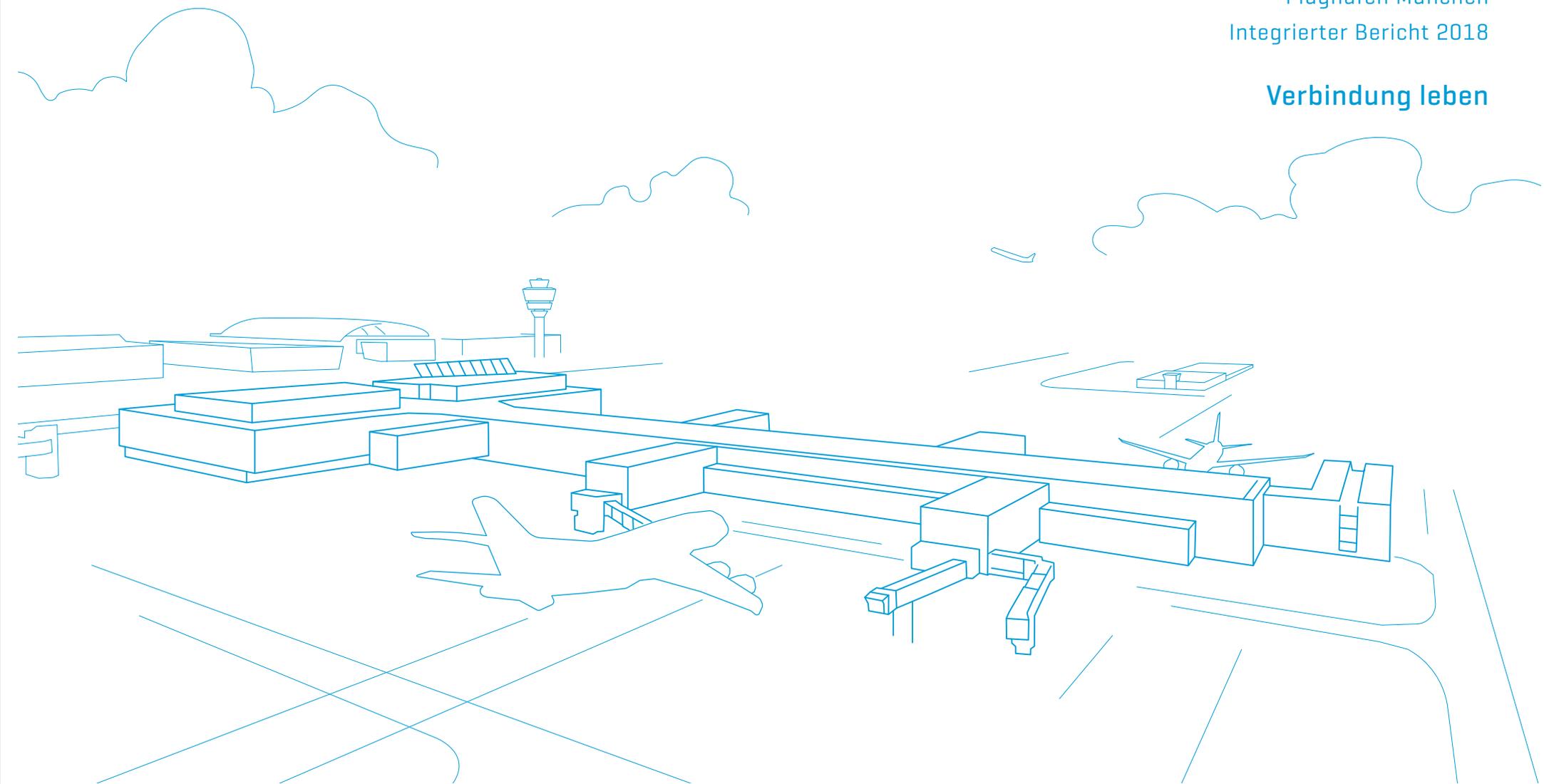


★★★★★
5 Star Airport

ZUKUNFT GESTALTEN

Flughafen München
Integrierter Bericht 2018

Verbindung leben



Zukunft gestalten

Wer erfolgreich sein möchte, darf in seiner Entwicklung nicht stehen bleiben. Auf künftige Herausforderungen bereitet sich der Flughafen München schon jetzt vor: mit einem zielgerichteten Ausbau seiner Infrastruktur, einer zum Generationenwandel passenden Personalstrategie und intelligenten digitalen Lösungen. So gestaltet der Airport seine Zukunft.

/Inhalt



Flughafen kompakt

- 4 – Kennzahlen
- 6 – Brief der Geschäftsführung
- 10 – Integrierte Berichterstattung
- 12 – Geschäftsmodell

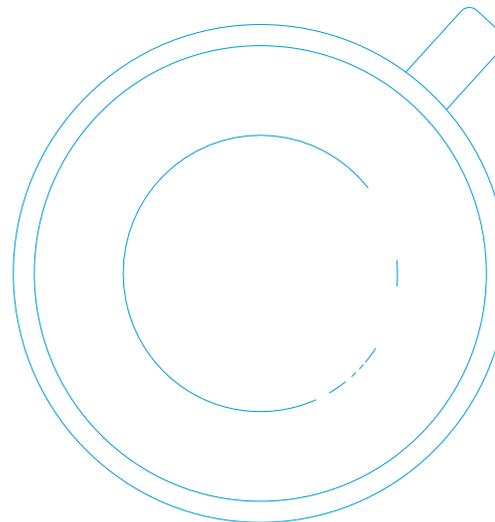
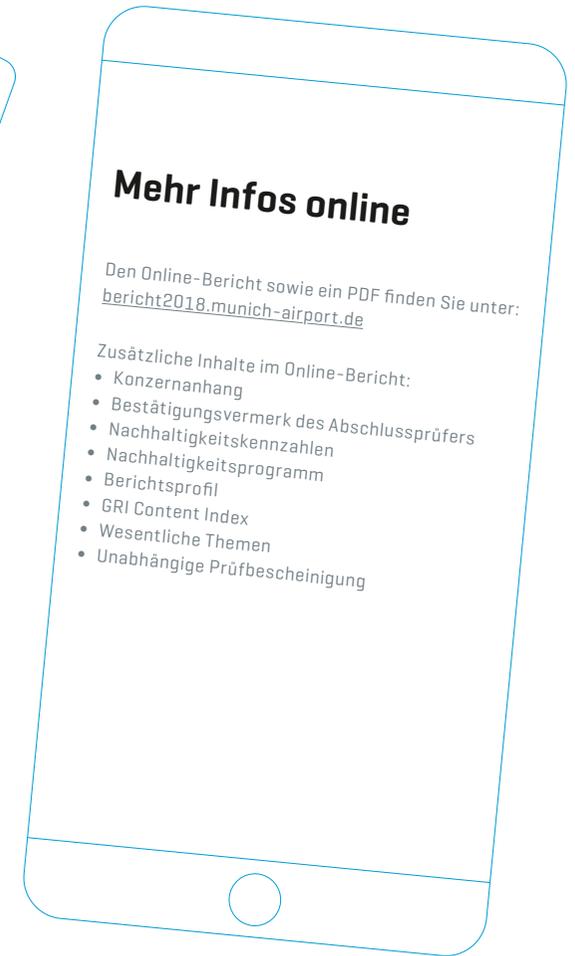
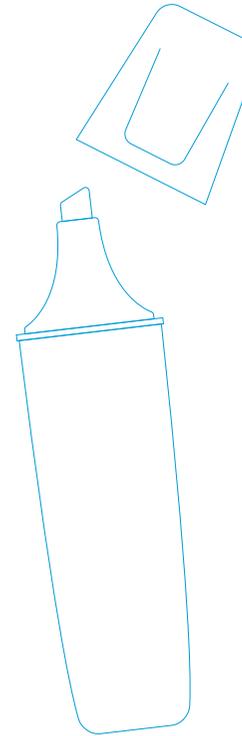
16 – Reportage

Kapitel

- 32 – Strategie und Management
- 42 – Leistungsportfolio
- 52 – Arbeitswelt und Gesellschaft
- 62 – Umwelt und Klimaschutz

Finanzbericht

- 72 – Konzernlagebericht
- 104 – Verkürzter Konzernabschluss



Weitere Informationen erhalten Sie, wenn Sie diesen Symbolen folgen:

- Textverweis
- ↗ Webverweis
- 📎 Konzernlagebericht kompakt

/Kennzahlen

Ökonomische Kennzahlen

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

In Mio. €	2018	2017	2016	Veränderung in % 2018/17
Konzernumsatz	1.508,8	1.468,7	1.364,1	2,7
Anteil Aviation in %	54	54	53	
Anteil Non-Aviation in %	46	46	47	
EBITDA	538,1	520,0	529,0	3,5
EBIT	322,2	302,4	289,9	6,6
Konzernergebnis nach Steuern (EAT)	148,7	158,8	151,6	-6,4
EBITDA-Marge in %	35,7	35,4	38,8	
EBITDA/Pax in €	11,6	11,7	12,5	-0,9
EBIT-Marge in %	21,4	20,6	21,3	
ROCE ¹⁾ in %	7,4	6,9	6,6	
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	468,3	381,9	528,8	22,6
Investitionen	204,7	136,3	274,9	50,1
Free Cashflow	271,7	265,2	257,0	2,5
Eigenkapital	2.212,5	2.086,3	1.942,9	6,1
Eigenkapitalquote in %	41,3	39,3	37,1	
Nettofinanzverbindlichkeiten (Net Debt)	2.079,4	2.221,5	2.393,0	-6,4
Net Debt/EBITDA	3,9	4,3	4,5	
Net Gearing (Net Debt/Eigenkapital) in %	94	106	123	

¹⁾ ROCE = EBIT/(Eigenkapital + Net Debt + lfr. Leistungen an Arbeitnehmer)

Flughafen kompakt
Kennzahlen

Ökologische Kennzahlen

CO₂-Emissionen

In Tonnen	2018	2017	2016	Veränderung in % 2018/17
Direkte Emissionen Scope 1	87.341	88.668	85.262	-1,5
Indirekte Emissionen Scope 2	15.045	17.237	16.329	-12,7
Andere indirekte Emissionen Scope 3	47.719	46.154	49.024	3,4
Jährlich beeinflussbarer CO₂-Ausstoß	150.105	152.059	150.614	-1,3

Spezifische CO₂-Emissionen

In Kilogramm	2018	2017	2016	Veränderung in % 2018/17
CO ₂ -Emissionen pro Passagier	3,24	3,41	3,56	-4,7 %

Trink- und Abwasser

In Kubikmeter	2018	2017	2016	Veränderung in % 2018/17
Menge bezogenen Trinkwassers	986.580	1.016.708	1.050.791	-3,0
Trinkwasserverbrauch pro 1.000 VE ¹⁾	19,8	21,0	23,0	-5,7
Gesamt-Abwasserableitung	2.404.292	2.336.314	2.278.602	2,9
Abwasseranfall pro 1.000 VE ¹⁾	48,2	48,3	49,8	0,2

¹⁾ Verkehrseinheiten

Gesellschaftliche Kennzahlen

Mitarbeiterstruktur¹⁾

Anzahl	2018	2017	2016	Veränderung in % 2018/17
Gesamt	9.626	9.413	8.502	2,3
Frauen in %	33,14	33,47	33,39	-1,0
Männer in %	66,86	66,53	66,61	0,5
Vollzeit in %	79,75	76,07	80,30	4,8
Teilzeit in %	20,25	23,93	19,70	-15,4
< 30 Jahre in %	15,92	16,11	16,48	-1,2
30-50 Jahre in %	52,17	53,26	53,05	-2,1
> 50 Jahre in %	31,91	30,64	30,48	4,1

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

Auszubildende

Anzahl	2018	2017	2016	Veränderung in % 2018/17
Gesamt	277	275	274	0,7

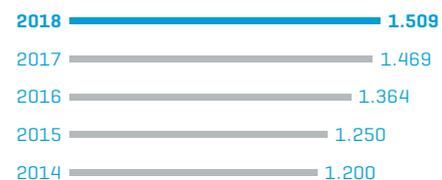
Arbeitssicherheit

Anzahl	2018	2017	2016	Veränderung in % 2018/17
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	231	225	195	2,7
Dadurch Ausfalltage	5.820	5.761	4.331	1,02
1.000-Mann-Quote	26,55	26,42	24,50	0,5

Operative Kennzahlen

Umsatz

In Millionen €

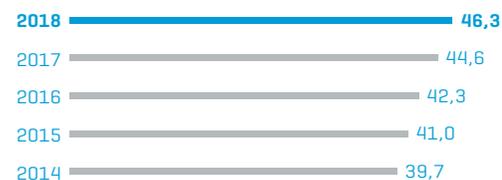


- 2018 steigerte der Flughafen München seinen Umsatz um 2,7 Prozent auf rund 1,51 Milliarden Euro.
- Bei den Umsatzerlösen aus Flughafenentgelten leisteten die Passagier- und Landeentgelte den größten Beitrag zum Umsatzwachstum.

→ Seite 86

Passagiere

In Millionen



- Die Passagierzahlen stiegen 2018 um knapp 1,7 Millionen oder rund 4 Prozent auf den neuen Höchstwert von 46,3 Millionen.
- Damit hat sich das jährliche Fluggastaufkommen am Münchner Airport seit der Jahrtausendwende bereits mehr als verdoppelt.

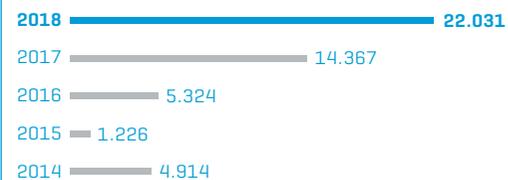
→ Seite 83

Steuerungsrelevante Kennzahlen

Der Flughafen München hat drei Steuerungskennzahlen definiert, mit denen die Unternehmensentwicklung gemessen wird. Diese Kennzahlen sind Maßstab für nachhaltiges, integriertes Wirtschaften und beeinflussen die variablen Entgeltkomponenten der Führungskräfte.

CO₂-Einsparungen

In Tonnen

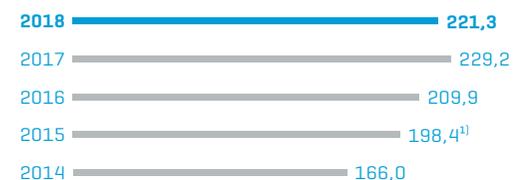


- Der Flughafen München will bis 2030 der erste CO₂-neutral betriebene Airport Deutschlands sein.
- Das Ziel für das Jahr 2018 wurde mit diesem Ergebnis deutlich übererfüllt.

→ Seite 90

Konzernergebnis vor Steuern (EBT)

In Millionen €



- Das Konzernergebnis vor Steuern ist 2018 um 3,5 Prozent und damit etwas weniger zurückgegangen als angenommen.
- Das erwartete Ergebnis wurde damit übertroffen.

→ Seite 86

¹⁾ Wert berichtigt gemäß IAS 8

Passagiererlebnisindex (PEI)

In Prozent



- Der Passagiererlebnisindex (PEI) ersetzt seit 2017 den Airport-Service-Quality-Wert als nicht-finanzielle Kennzahl.
- 2018 wurde ein von 2017 abweichender Indikator als Zielwert herangezogen.

→ Seite 90



/Brief der Geschäftsführung

Sie gilt Dame und Herr,

ich freue mich sehr, dass der Flughafen München für das abgelaufene Geschäftsjahr erneut positive Ergebnisse vorlegen kann. Mit einem Umsatz von gut 1,5 Milliarden Euro haben wir 2018 rund 2,7 Prozent mehr Erlöse als ein Jahr zuvor. Der Gewinn vor Steuern (EBT) ist zwar um rund 3,5 Prozent auf gut 221 Millionen Euro zurückgegangen. Das hat jedoch mit den großen Investitionen in die Erhaltung und Erweiterung der Infrastruktur zu tun, mit denen sich der Flughafen München für die Zukunft rüstet.

V. l. n. r.

Dr. Michael Kerkloh

Vorsitzender der Geschäftsführung
und Arbeitsdirektor

Andrea Gebbeken

Geschäftsführerin
Commercial und Security

Thomas Weyer

Geschäftsführer Finanzen
und Infrastruktur

Die Verkehrszahlen haben sich ebenfalls sehr erfreulich entwickelt: 46,3 Millionen Passagiere starteten oder landeten 2018 in München, 1,7 Millionen oder 3,8 Prozent mehr als ein Jahr zuvor – ein erneuter Rekordwert. Obwohl sich Transavia Airlines aus München zurückgezogen und Air Berlin ihren Geschäftsbetrieb ganz eingestellt hat, stieg die Zahl der Flugbewegungen auf mehr als 413.000 Starts und Landungen, 2,2 Prozent mehr als 2017. Das heißt aber auch, das Zweibahn-system kommt immer mehr an seine Grenzen.

Beim Bau der geplanten dritten Start- und Landebahn hat sich die Regierungskoalition aus CSU und Freien Wählern im Herbst auf ein fünfjähriges Moratorium verständigt, sodass dieses Projekt gegenwärtig nicht weiterverfolgt werden kann. Die bereits bestehenden Kapazitätsengpässe werden sich daher in den kommenden Jahren weiter verschärfen. Für die Fluggesellschaften wird es also zunehmend schwierig, zusätzliche Flüge von und nach München anzubieten und die steigende Mobilitätsnachfrage der Bevölkerung und der Wirtschaft in Bayern zu erfüllen.

Das Unternehmen stellt sich derzeit breiter auf und erschließt neue Geschäftsfelder. Wir bieten verstärkt unser Know-how bei Umzug, Planung, Bau und Betrieb von anderen Airports weltweit an. Unser Tochterunternehmen Munich Airport International GmbH engagiert sich derzeit intensiv in den USA. Gleichzeitig entsteht mit dem LabCampus im Westen des Flughafengeländes auf 500.000 Quadratmeter Fläche ein Innovationszentrum, das als internationaler Meeting Point von renommierten Unternehmen, Start-ups und Forschungseinrichtungen branchenübergreifende technologische Entwicklungen anstoßen wird. Auch unsere neue Konzernzentrale soll auf diesem Areal gebaut werden.

Neuen Herausforderungen begegnen

Der diesjährige integrierte Bericht steht ganz bewusst unter dem Thema »Zukunft gestalten«. Damit wollen wir zeigen, dass wir die drei zentralen Herausforderungen, vor denen der Flughafen München steht, aktiv angehen: den Ausbau der Infrastruktur, die digitale Transformation und den Generationenwandel. Jede dieser Herausforderungen bringt auch Chancen mit sich. Wir haben daher eine Reihe von Maßnahmen eingeleitet, um diese für uns zu nutzen:

- Wir investieren massiv in unsere Infrastruktur. Das Terminal 1 ist in die Jahre gekommen, deshalb erneuern wir es und bauen es aus. 2018 wurde der Planfeststellungsbeschluss erteilt, und im April des laufenden Jahres haben bereits die Arbeiten auf dem Vorfeld begonnen. Dort entsteht bis 2023 ein neuer, attraktiver Abfertigungsbereich mit einem Pier für bis zu zwölf Flugzeuge.
- Wir setzen verstärkt auf digitale Lösungen für neue Services. Hier lautet das Stichwort »Seamless Travel«, also eine möglichst nahtlose Reise. Wir wollen Fluggästen attraktive Angebote entlang der gesamten Reisekette machen. Hilfreiche Anwendungen für Smartphones und Testläufe mit künstlicher Intelligenz sind nur einige Beispiele für digitale Lösungen, die die FMG gerade erprobt.
- Wir reagieren auf den Generationenwandel. Viele erfahrene Kollegen, die den Airport mit aufgebaut haben, gehen in den nächsten Jahren in den verdienten Ruhestand. Das bedeutet, dass wir als Arbeitgeber verstärkt junge Mitarbeiter einstellen werden, die neue Werte und Erwartungen mitbringen. Dass der Flughafen München wieder zu den 20 besten Arbeitgebern Deutschlands zählt, ist eine wichtige Bestätigung für unsere Personalpolitik.

Sie sehen, es bewegt sich viel bei uns. Wir werden alles dafür tun, unseren Flughafen weiterhin auf 5-Sterne-Niveau zu halten. Auf dem Fundament unserer starken wirtschaftlichen Position bauen wir selbstbewusst an der Zukunft unseres Unternehmens.

Zum Schluss möchte ich mich ganz herzlich bei allen bedanken, die zu unserem Erfolg beitragen: bei den Fluggesellschaften, den Passagieren, unseren Geschäftspartnern, Anteilseignern und ganz besonders bei unseren Mitarbeitern. Gemeinsam mit Ihnen wollen wir am Flughafen München die Zukunft gestalten.



Dr. Michael Kerkloh

Einzigartigen
Standort für
Innovationen
gestalten



/ Integrierte Berichterstattung

Integriert denken, verantwortungsvoll handeln

Integrated Thinking ist beim Flughafen München seit vielen Jahren gelebte Selbstverständlichkeit. Der Konzern trifft seine strategischen Entscheidungen verstärkt unter Berücksichtigung aller wesentlicher Ressourcen: Finanzen, Mitarbeiter, Know-how, Umwelt, Infrastruktur und der Gesellschaft. Dieser nachhaltige Managementansatz fördert die Vernetzung der verschiedenen Bereiche – und damit die Agilität und Effizienz – innerhalb des Unternehmens.

Integriertes Handeln als logische Fortsetzung des integrierten Denkansatzes beginnt mit der Identifikation wesentlicher Kennzahlen, die die Grundlage für die operative und strategische Ausrichtung bilden. So wird letztlich eine höhere Entscheidungsqualität für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg sichtbar.

Integriertes Denken und Handeln bildet auch die Grundlage integrierter Berichterstattung. Sie beschreibt die Geschäftstätigkeit eines Unternehmens ganzheitlich und weitsichtig. Der Flug-

hafen München veröffentlicht bereits zum neunten Mal einen integrierten Bericht als jährliche Bilanz seines verantwortungsbewussten Handelns – als vollumfängliche Online-Version und als gekürzte Druckfassung. Bei der integrierten Berichterstattung richtet sich der Flughafen München nach dem Rahmenkonzept des International Integrated Reporting Council (IIRC) und zeigt, mit welchen wesentlichen Aktivitäten er kurz-, mittel- und langfristig finanzielle und nicht-finanzielle Werte schafft.

Werte schaffen

Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit nimmt jedes Unternehmen Einfluss auf eine Vielzahl von Stakeholdern sowie internen und externen Faktoren. Um diese qualitativen und quantitativen Wechselwirkungen des Geschäftsmodells zu präsentieren, hat der Flughafen München die sechs Kapitalarten des IIRC, die die Grundlage seiner Geschäftstätigkeit darstellen, für sich definiert. Anhand der Veränderung der Kapitalarten kann der Flughafen wesentliche Ursache-Wirkung-Zusammenhänge sowie Wertschaffung oder Wertminderung aufzeigen.

Bedeutung der sechs Kapitalarten

Finanzen €

Eine solide Finanzierung ist Grundlage für die langfristige Ertragskraft, Rentabilität und wirtschaftliche Stabilität des Flughafens München.

Infrastruktur 🏗️

Die zahlreichen am Flughafen München angebotenen Leistungen sind abhängig von einer funktionierenden Gebäude- und Verkehrsinfrastruktur zur Erschließung und Nutzung der vorhandenen Flächen.

Know-how 💡

Der Münchner Airport verfügt über viel Know-how – vom weltweit in Beratungsprojekten gefragten Fach-, Prozess- und Organisationswissen bis hin zu Urheberrechten und Copyrights an Flughafensoftware.

Mitarbeiter 👥

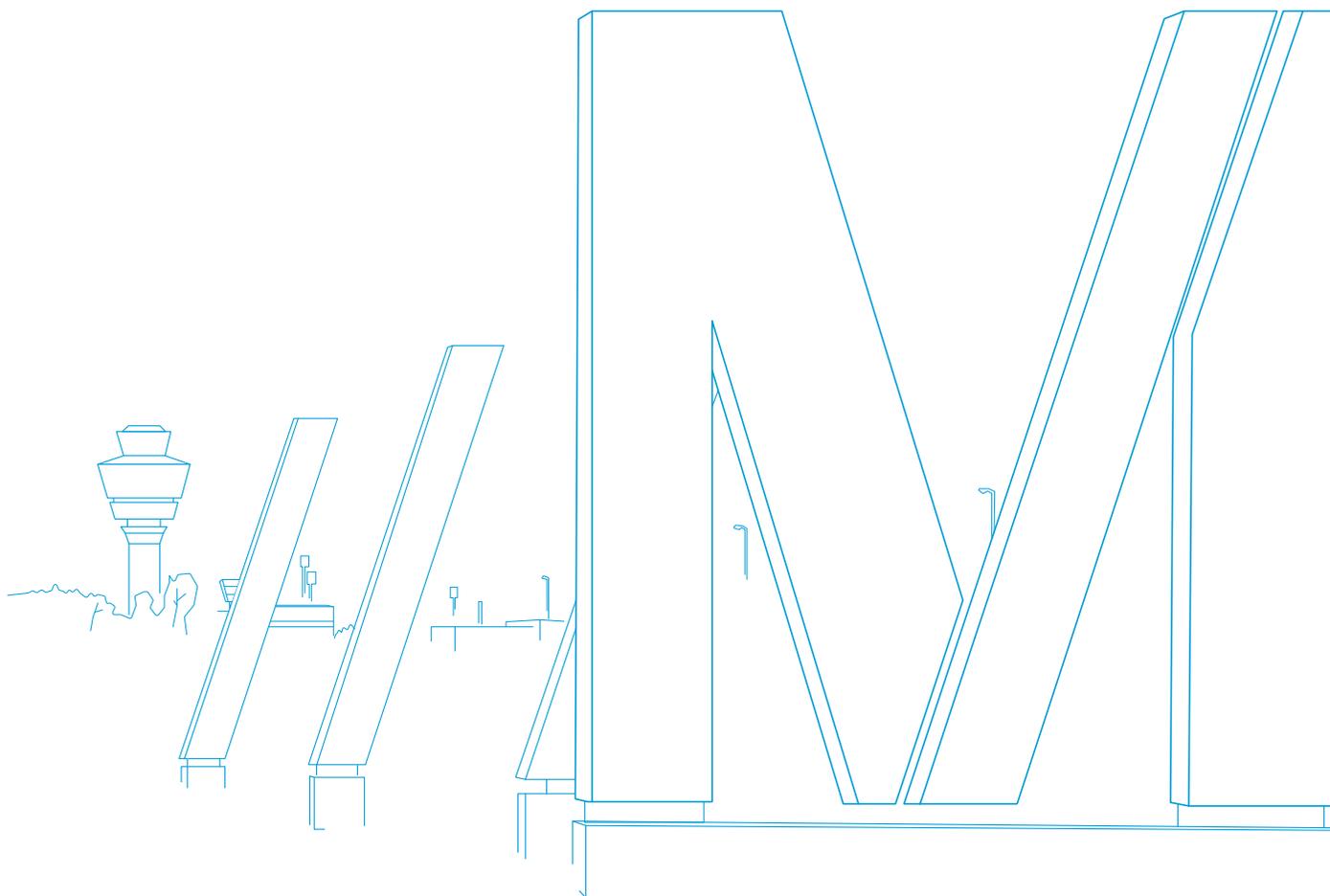
Entscheidend für den Erfolg eines Unternehmens sind seine Mitarbeiter. Dementsprechend kommt der Flughafen seinen Verpflichtungen als Arbeitgeber mit besonderer Sorgfalt nach.

Umwelt 🌱

Der Flughafen München ist sich als Betreiber einer großen Infrastruktur der Verantwortung für die Umwelt bewusst. Ziel ist es, die Auswirkungen auf die Umwelt und Natur so gering wie möglich zu halten.

Gesellschaft 🗣️

Für den Erfolg des Flughafens ist eine gute Zusammenarbeit mit der Region unerlässlich. Eine zentrale Rolle spielt dabei der offene und ehrliche Dialog mit den Anrainergemeinden.



/Geschäftsmodell

In den vier Geschäftsfeldern werden verschiedene Produkte und Dienstleistungen erzeugt [Output]. Der Wertschöpfungsprozess basiert auf sechs Kapitalarten [Input], die der Flughafen nutzt, um neue Werte zu generieren. Dies ist die Basis für das nächste Geschäftsjahr [Outcome].

Input

Finanzen

- Flüssige Mittel: 164,6 Millionen Euro (davon 6,6 Millionen Euro sofort verfügbare Zahlungsmittel und 158,0 Millionen Euro kurzfristige Geldanlagen bei Banken)
- Kreditbestand: 2.024,1 Millionen Euro
- Eigenkapital: 2.086,2 Millionen Euro

Infrastruktur

- Gebäude/Flächen: Terminals, Gewerbeflächen, Büro-/Technikgebäude, Parkhäuser, MAC, AirSites, Hotels, zwei Start- und Landebahnen
- Verkehrsanbindung: Autobahnanbindung, zwei S-Bahn-Linien, Regional- und Fernbusanbindung, Regionalzugangbindung (über Neufahrner Kurve)

Know-how

- Qualifikation: eigenes Weiterbildungszentrum »Airport Academy«
- Off-Campus: Expertise in Sachen ORAT (Operational Readiness and Airport Transfer)
- Innovationsmanagement: InnovationPilot, Passagierfeedback

Mitarbeiter

- Mitarbeiter: 9.903 Mitarbeiter¹⁾ im Konzern
- Arbeitgeber: Personalaufwand von 299,3 Millionen Euro in der FMG
- Ausbildung/Personalentwicklung: 20 Ausbildungs- und duale Studienmöglichkeiten, 3,2 Millionen Euro externes FMG-Weiterbildungsbudget

Umwelt

- Klimaschutz: CO₂-neutraler Flughafen bis 2030
- Ressourcen: Abfallwirtschaftskonzept, Aufbereitung von Enteisungsmitteln
- Lärmschutz: strenge Nachtflugreglung, Fluglärmüberwachung an 16 festen Stationen, zusätzlich freiwillige mobile Messungen

Gesellschaft

- Stakeholder: transparenter Dialog auf verschiedenen Kanälen, auf Europa-, Bundes- und Landesebene sowie in München, Mitgliedschaft in Verbänden
- Wertschöpfung: positive Effekte für die Region
- Gesellschaftliches Engagement: Unterstützung von über 750 Projekten in der Region

Geschäftsfelder

Aviation

beinhaltet als traditionelles Kerngeschäft alle Leistungen im Zusammenhang mit der ordnungsgemäßen Abwicklung des Luftverkehrs am Flughafen München.

Commercial Activities

umfasst die Vermarktung der kommerziellen Flächen im und um die Terminals. Durch Vermietung und Konzessionsvergabe vermarkten die FMG und ihre Tochtergesellschaften Allresto und eurotrade die Geschäfts- und Restaurantflächen.

Real Estate

entwickelt, betreibt und vermarktet alle Grundstücke auf dem Airport-Campus, die Terminals und öffentlichen Verkehrsgebäude, Grundstücke in der Umgebung sowie die ökologischen Ausgleichsflächen.

Participations, Services & External Business

bietet land- und luftseitige Leistungen rund um die Flugzeug-, Passagier- und Frachtabfertigung, Kontroll- und Sicherheitservices sowie Consulting.

¹⁾ Inklusive Auszubildenden

Output

Aviation

- Start- und Landebahnsystem
- Betreuung der Airline-Kunden
- Flugplanung

Commercial Activities

- Shops
- Parken
- Gastronomie
- Werbung und Events

Real Estate

- Immobilienentwicklung
- Immobilienvermarktung
- Hochbau und Infrastruktur
- Landschaftsplanung

Participations, Services & External Business

- Ground Handling
- Flugzeug-, Passagier- und Frachtabfertigung
- Internationale Beratung

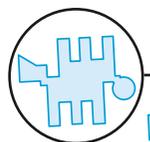
Outcome

- Konzernumsatz 2018: 1.508,8 Millionen Euro
- Erhöhung der flüssigen Mittel auf insgesamt 221,8 Millionen Euro
- Verringerung des Kreditbestands auf 1.911,6 Millionen Euro
- Erhöhung des Eigenkapitals um 126,3 Millionen Euro auf 2.212,5 Millionen Euro
- Gebäude/Flächen: Fertigstellung/Bezug des neuen Real Estate-Bürogebäudes
- Verkehrsanbindung: seit Dezember 2018 direkte Regionalzugverbindung nach Ostbayern über die Neufahrner Kurve, Start der Bauarbeiten am Bahntunnel für den Erdinger Ringschluss, Carsharing-Angebote
- Qualifikation: über 38.000 Teilnehmertage in der TÜV-zertifizierten Airport Academy
- Off-Campus: 16 aktive internationale Projekte 2018
- Qualität/Innovation: 604 eingereichte Ideen, neue digitale Angebote für Passagiere
- Mitarbeiter: niedrige Fluktuationsquote von 3,8 Prozent in der FMG
- Arbeitgeber: soziale Leistungen, Förderung von Frauen in Führungspositionen
- Ausbildung/Personalentwicklung: insgesamt 277 Auszubildende im Konzern, 97 neue Auszubildende 2018, rund 16 Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter
- Klimaschutz: 43 Prozent weniger CO₂-Ausstoß pro Passagier seit 2005
- Ressourcen: Rückgang des Trinkwasserverbrauchs um 5,7 Prozent, Recyclingquote der Enteisungsmittel bei circa 57 Prozent
- Lärmschutz: zulässiges Lärmvolumen in der Nacht zu 71 Prozent ausgenutzt
- Stakeholder: 225.000 Fans und Abonnenten in den sozialen Medien
- Wertschöpfung: hohe Lohnsteuer-, Gewerbesteuer- und Sozialversicherungsabgaben, 2018 rund 750 Millionen Euro Gesamtbeschaffungsvolumen im Konzern
- Gesellschaftliches Engagement: erhöhte Akzeptanz in der Region



Maßnahmen zur Wertschöpfung

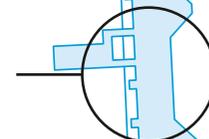
Knoten West 0 Bau einer weiteren Brücke über die Zentralallee zur Entlastung des bestehenden »Knoten West 1«



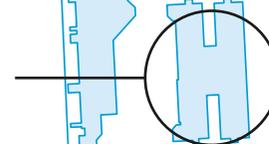
Investitionen in die Erhaltung und den Ausbau der Flughafeninfrastruktur in Höhe von 204,6 Millionen Euro



Arbeitssicherheit Ergonomische Gestaltung von Arbeitsplätzen durch innovative Hebehilfen in der Gepäckförderanlage im Terminal 1



E-Mobility Ausbau der Ladeinfrastruktur und Beschaffung weiterer Elektrofahrzeuge



- € Finanzen
- Infrastruktur
- Know-how
- Mitarbeiter
- Umwelt
- Gesellschaft

Flughafen kompakt
Geschäftsmodell

Dialog Erhaltung und Intensivierung des regionalen Dialogs durch regelmäßigen Austausch mit den Anspruchsgruppen, zum Beispiel über Informationsveranstaltungen und den Regionalempfang



Digitalisierung Konzeption und Realisierung neuer Technologien zur Passagierinformation, -steuerung und gezielten Kundenansprache

Weitere Maßnahmen

- Finanzen: Ausschüttung von 30,0 Millionen Euro aus dem Jahresüberschuss 2017 an die Gesellschafter entsprechend ihren Anteilen
- Gebäude/Flächen: Schaffung bezahlbaren Wohnraums für Mitarbeiter
- Gebäude/Flächen: Weiterentwicklung des städtebaulichen Konzepts und Umsetzung der Baumaßnahmen für den LabCampus
- Klimaschutz: verstärkte Nutzung von regenerativer Energie aus Fotovoltaikanlagen
- Qualität/Innovation: Weiterentwicklung der Qualitäts- und Serviceoffensive [5-Star-Programm]
- Off-Campus: Aufbau von Vertriebsorganisationen
- Arbeitgeber: mittelfristige Steuerung von zukünftigem Personalbedarf und Ableitung geeigneter Maßnahmen im Zukunftsprogramm Demografie
- Gesellschaftliches Engagement: Weiterführung von Sponsoringvereinbarungen und intensiver Dialog mit den Partnern



Mit großen Projekten die Zukunft gestalten

Um seine Erfolgsgeschichte auch in Zukunft fortzuschreiben, hat der Flughafen München gerade eine Reihe von Baustellen eingerichtet.

Für die Erweiterung des Terminals 1 gab es 2018 grünes Licht. Seit April 2019 bereiten Baufahrzeuge das Baufeld vor. Das Terminal soll einen zusätzlichen Pier erhalten mit einem zentralen Abfertigungsgebäude. Dieses Vorhaben ist zwar das mit der

größten Investitionssumme, aber nur eines von mehreren strategischen Projekten, mit denen der Flughafen den Herausforderungen der Zukunft begegnen will: das klassische Geschäft absichern und neue Felder erschließen.



Mit sechs Widebody-Positionen bietet der neue Pier auch mehr Platz für große Flugzeuge.



Anfang März 2019 begannen die Bauarbeiten auf dem Vorfeld West.

Mit rund

455 Mio. €

ist die Erweiterung des Terminals 1 derzeit die größte Zukunftsinvestition.

Warteschlangen im T1 sind künftig die Ausnahme

Es ist kurz nach Mittag an einem gewöhnlichen Mittwoch im Januar am Flughafen München. Die Weihnachtsferien sind zu Ende, bis zum Fasching ist es noch eine ganze Weile hin. Vor dem Eingang zu Abflug B und der Passkontrolle hat sich eine Schlange gebildet, die Wartezeit wird mit mehr als 15 Minuten angezeigt. Eine Familie aus Bahrain blickt sich nervös um. Die vier müssen zum Nachmittagsflug von Emirates nach Dubai, zum Abflug ist es nur mehr eine knappe Stunde. Gut, dass sich ihnen rasch ein Servicemitarbeiter nähert. Er schickt sie zu Abflug C hinüber, dort sei an den Sicherheitskontrollen alles frei, »same way to the gates«. Geduldig wiederholt er seinen Hinweis für alle neu hinzukommenden Fluggäste. Einige zögern, wie zwei junge Männer, die die neu eingerichtete, zusätzliche Sicherheitskontrolle im Obergeschoss des Terminals 1 noch nicht kennen. Mehr als 25 Jahre nach seiner Eröffnung ist das Terminal 1 für die heutigen Anforderungen zu eng geworden und wird deswegen in den nächsten Jahren modernisiert, um- und ausgebaut.

Der Mann, der das neueste Gebäude am Airport bauen wird, sitzt in einem der ältesten. Direkt neben dem schicken Anbau des Hilton-Hotels liegen drei zweistöckige, einfache Bürogebäude, die noch aus der Entstehungszeit des Flughafens Ende der Achtzigerjahre stammen. Michael Hiss schmunzelt über diesen scheinbaren Widerspruch: »Der Schuster hat doch selten die besten Schuhe. Wichtig ist, wie die Schuhe aussehen, die er herstellt.« Keine drei Jahre ist es her, dass der 47-jährige gebürtige Frankfurter als verantwortlicher Bauherrenvertreter das neue Satellitengebäude des Terminals 2 übergeben konnte – in der angekündigten Zeit und im vorgegebenen Kostenrahmen.

Neuer Pier für die gestiegenen Anforderungen

Jetzt wartet das nächste Großprojekt auf ihn und seine Kollegen des neu gegründeten Tochterunternehmens Flughafen München Realisierungsgesellschaft mbH. Mit über 450 Millionen Euro ist diese Maßnahme die wichtigste Zukunftsinvestition am Flughafen München. In den nächsten vier Jahren werden Hiss, seine rund 50 Mitarbeiter und zahlreiche Baufirmen am Terminal 1 einen neuen Pier für zwölf Flugzeuge

errichten und ein Gebäude für die Abfertigung der Fluggäste: insgesamt 95.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche. Der neue Komplex wird an die lange Front des Terminals 1 angebaut und mehr als 320 Meter weit in das jetzige Vorfeld hineinragen. Im heutigen Ankunftsbereich B wird das bestehende Gebäude komplett entkernt und neu gestaltet. Danach rückt der öffentliche Bereich bis an die jetzige Gebäudekante zum

Vorfeld vor und wird zum zentralen Eingang in den neuen Abflugbereich für alle Flüge in Nicht-Schengen-Länder. Der gesamte Nordteil des Terminals inklusive des neuen Gebäudes wird künftig für Flüge in diese Länder mit regulärer Passkontrolle reserviert sein, der gesamte Südteil, der ebenfalls modernisiert und neu gestaltet wird – also die jetzigen Abschnitte C und D –, für Flüge in Schengen-Länder, ohne Passkontrolle.



Die Passagierkapazität kann im Terminal 1 um etwa sechs Millionen pro Jahr auf etwa 21 Millionen steigen – bei gleichzeitiger Erhöhung der Qualität.

Nachhaltiges Bauen

Ein Ziel, das der Flughafen München bei der Erweiterung des Terminals 1 wie bei allen seinen Baumaßnahmen verfolgt, ist das Prinzip eines möglichst nachhaltigen Bauens. So soll die Umwelt durch das Bauen selbst und den folgenden Betrieb des Gebäudes durch Ressourcen-, Wasser- und Energieverbrauch möglichst wenig beeinträchtigt werden. Auch wenn ökologische Verbesserungen zunächst meist eine Investition bedeuten, erweisen sie sich häufig auch ökonomisch als nachhaltig, da die Betriebskosten langfristig sinken, wenn etwa weniger Energie verbraucht wird. Das gilt für Gebäude wie das Terminal 1, das inzwischen knapp 30 Jahre alt ist, in besonderem Maße.

Mehr Platz im erweiterten Terminal 1

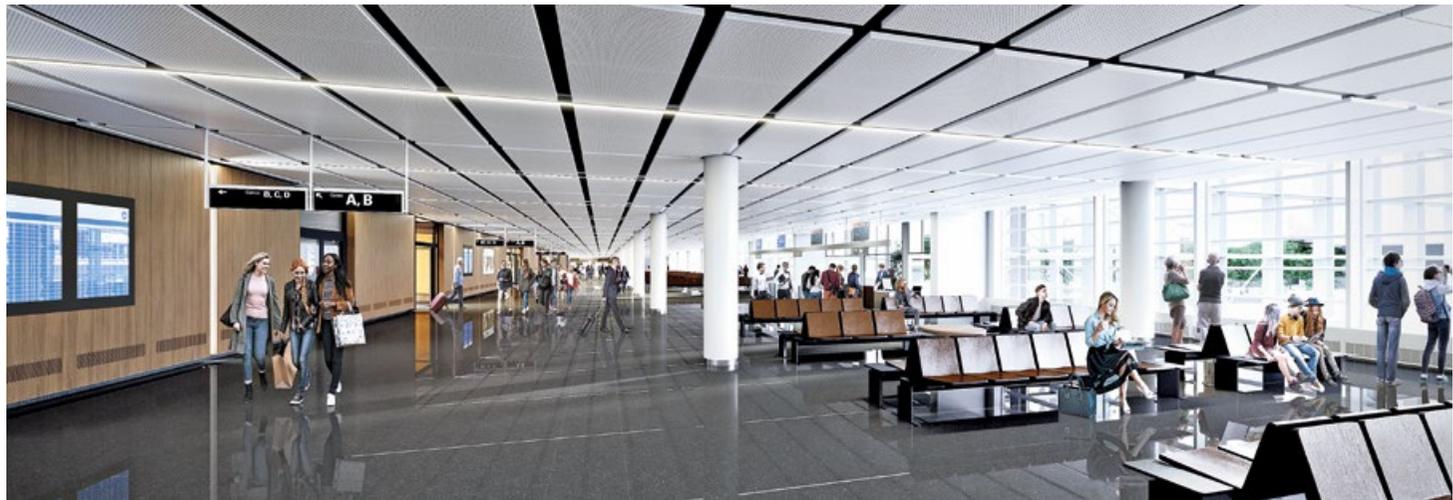
Mit dem Baubeginn geht für Katrin Hennig und Stefan Fornasier eine fast fünfjährige Planungszeit zu Ende. Die Architektin und der Ingenieur für Luft- und Raumfahrttechnik leiteten die Projektgruppe, die die Erweiterung vorbereitet hat. Über den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern im November 2018 haben sie sich gemeinsam mit dem ganzen Team sehr gefreut. »Das Terminal 1 platzt ja aus allen Nähten«, sagt Fornasier, »es ist allerhöchste Zeit, dass wir jetzt endlich mit dem Bau beginnen.« Deutlich mehr Platz brauchen die Sicherheitskontrollen und Gepäckausgaben ebenso wie die Gastronomie, der Handel sowie die Fluggesellschaften für ihre Lounges. Was den Neubau von den bestehenden Flughafengebäuden unterscheiden soll, ist die Gestaltung des Interieurs. »Nicht mehr das strahlende Weiß wird dominieren, sondern wärmere Farben, es wird mehr Holz geben und weitere Naturmaterialien«, verrät Hennig.

Sie selbst hat mit Baubeginn die Seiten gewechselt und ist seit Anfang des Jahres zuständig für die weiteren Umbaumaßnahmen und die Vermarktung der Flächen im Terminal 1. Statt der Interessen des Bauherrn hat sie nun die der jetzigen und künftigen Nutzer im Blick. Auch wenn es noch mindestens bis 2023 dauern wird, bis die ersten Mieter in den Neubau einziehen werden, gibt es schon konkretes Interesse an einigen Bereichen, etwa an einer der zwei neuen Lounges. Das Terminal 1 wird künftig viel mehr Restaurants und Läden haben, außerdem ganz neue Handels-, Interaktions- und Eventflächen bieten. Insgesamt solle die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert werden.

95.000 m²

neue Geschossfläche

Nach der Erweiterung versprechen große Warteräume eine hohe Aufenthaltsqualität für Passagiere.



Neue Wege finden

1.

Die Fluggesellschaften operieren auch weiter unter hohem Kostendruck.

2.

Der Handel spürt die Auswirkungen eines geänderten Konsumverhaltens und die Online-Konkurrenz.

3.

Neue Akteure drängen auf den Markt, um Kunden Services wie Auskünfte, Transfer und Parken anzubieten.

Erwartungen und Anforderungen von Passagieren und Kunden ändern sich. Der Flughafen will darauf nicht nur reagieren, sondern mit innovativen Lösungen Impulse setzen.

Der Flughafen will den Herausforderungen der nächsten Jahre mit zahlreichen Maßnahmen begegnen und so die Zukunft des Unternehmens gestalten. Der Mann, der die Konzernstrategie dahinter verantwortet, heißt Jörg Ebbighausen und hat vor seiner Zeit am Flughafen München viele Jahre in führenden Unternehmen der Medien- und Telekommunikationsbranche gearbeitet. »Wenn wir die wesentlichen Trends der Zukunft nicht erkennen und uns entsprechend aufstellen«, sagt der Leiter Konzernentwicklung am Flughafen München, »dann werden uns all die Erfolge der Vergangenheit und Gegenwart nichts nutzen.«

Auch wenn alle Prognosen den Luftverkehr mittelfristig weiter stark wachsen sehen, macht der 45-Jährige konkret drei Entwicklungen aus, die für den Flughafen eine wichtige Rolle spielen: Erstens werden die Fluggesellschaften auch weiter unter hohem Kostendruck operieren. Zweitens spürt auch der Handel am Flughafen längst die Konkurrenz der Online-Anbieter und die Auswirkungen eines geänderten Konsumverhaltens der Kunden. Und drittens drängen neue Akteure verstärkt in die Reisekette, um Kunden Services wie Auskünfte, Transfer und Parken anzubieten oder diese zu vermarkten. »Alle drei Trends fordern unser Geschäftsmodell heraus«, sagt Ebbighausen. »Wir können dem nur begegnen, indem wir zum einen unser bestehendes Geschäftsmodell so gut es geht absichern, zum anderen neue Geschäftsfelder für uns erschließen.«

BAHN



Die Erweiterung des Terminals 1 dient dazu, das bestehende Geschäftsmodell abzusichern: »Indem wir dort die Aufenthaltsqualität für Passagiere verbessern und die steigenden Anforderungen der Fluggesellschaften erfüllen, schaffen wir einen attraktiven Raum für neue Services«, sagt Ebbighausen. Eine weitere Maßnahme dafür ist die Schaffung von Angeboten, die nicht unmittelbar mit der Luftfahrt zu tun haben (Non-Aviation). Dabei spielt das Thema »Seamless Travel«, also die möglichst nahtlose Organisation der gesamten Reise von Tür zu Tür, eine wichtige Rolle. Voraussetzung dafür ist, die landseitige Verkehrsanbindung weiter zu verbessern.

115 Millionen Euro:
Investitionsvolumen für
eine bessere Verkehrs-
anbindung per Bahn

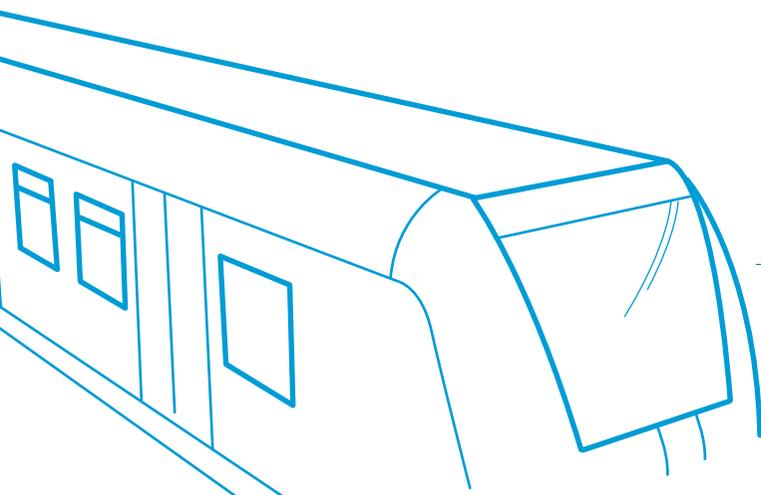
Bessere Anbindung per Bahn

»Mit der Inbetriebnahme der Neufahrner Kurve Ende 2018 ist ein erster Schritt getan worden, um einen Geburtsfehler des Flughafens zu beseitigen«, freut sich Ebbighausen. Seit dem Winterfahrplan 2018/2019 können Direktzüge von und nach Regensburg bis ins Terminal einfahren. Auch beim Erdinger Ringschluss geht es mit der Verlängerung des bestehenden Bahntunnels unter dem Flughafen vorwärts – eine Investition von 115 Millionen Euro. »Die tätigt der Flughafen aus eigenen Mitteln«, so Ebbighausen. Geplant ist dann als nächster Schritt der Ausbau der Bahnstrecke München–Mühldorf–Freilassing. Das würde den Einzugsbereich des Münchner Flughafens, der sich heute bereits von Ulm im Westen bis Nürnberg im Norden, Linz im Osten und bis nach Bozen im Süden erstreckt, absichern, und sogar vergrößern.

Mit der **Neufahrner Kurve** gelangen Bahnreisende nun aus Ostbayern direkt zum Flughafen. Jetzt wird am **Erdinger Ringschluss** und der Anbindung nach Südostbayern gebaut.



Die Anbindung des Flughafens an das Bahnnetz verbessert sich deutlich.



Inbetriebnahme der
Neufahrner Kurve
Ende 2018

Nahtloses Reisen von der Haustür bis zum Gate

Auch Stefan Häberlein arbeitet daran, für den Flughafen München Lücken zu schließen. Der 37-jährige Leiter Strategie und Nachhaltigkeit hat den Prozess organisiert, mit dem das Konzept des nahtlosen Reisens entwickelt wurde – Seamless Travel. Es ist die Antwort auf die Herausforderung durch die großen Internetkonzerne, die mit immer mehr Anwendungen auch in das traditionelle Geschäft des Flughafens eindringen: mit Apps zum Beispiel, die das Parken organisieren, mit Fahrdiensten, mit Onlineshopping. »Wir haben unser Geschäft in der digitalen Welt nicht mehr ausschließlich selbst in der Hand, deshalb mussten wir aktiv werden«, sagt Häberlein. Das Ergebnis ist die »Passngr«-App, ein Informationssystem, das inzwischen neben München auch die Flughäfen Hamburg, Düsseldorf und Münster-Osnabrück ihren Passagieren anbieten. »Weitere Airports könnten in diesem Jahr folgen, unser Ziel ist es, dass wir Passngr zur Standardanwendung im deutschsprachigen Raum machen«, sagt der studierte Volkswirt, der vor elf Jahren als Praktikant am Flughafen München anfang. »Bietet eine solche App den Passagieren diesen Mehrwert, wird sie an Reichweite gewinnen«, prophezeit Häberlein.

Passngr-App

Mit Anwendungen wie »Passngr« sollen Passagiere entlang der gesamten Reisekette auf ihre persönlichen Bedürfnisse zugeschnittene Angebote erhalten: Informationen über das Verkehrsgeschehen und Routenalternativen, über die Verfügbarkeit und Preise von Parkplätzen, über die voraussichtliche Dauer des Check-ins, Wartezeiten an der Sicherheitskontrolle sowie über Angebote der Lieblingsrestaurants und -läden im Wartebereich. Dasselbe wird es für die Ankunftsflughäfen geben einschließlich der prognostizierten Wartezeit an der Gepäckausgabe. Die App wird mit gängigen Routenplanern und Navigationssystemen interagieren und auch Informationen von Carsharing- und Taxidiensten integrieren. Außerdem soll der Fluggast direkt Leistungen buchen können: den Mietwagen beziehungsweise das Carsharing-Auto oder Wasch-, Tank- und Reparaturservices während seiner Reise.



Neue Konzepte für verändertes Mobilitäts- und Einkaufsverhalten

Die Anwendung, die Rainer Beeck verantwortet, nutzen in letzter Zeit immer mehr Menschen. »Fast 20 Prozent buchen ihren Parkplatz am Flughafen bereits online«, freut sich der Leiter Commercial Activities. Doch auch der Bereich Parken werde herausgefordert, sagt Beeck: »Wir zählen jetzt schon 150.000 Bewegungen mit Carsharing-Fahrzeugen im Jahr, das ist bereits ein Fünftel des Mietwagenmarkts.« Und dann stehe das autonome Fahren vor der Tür. »Das hat für uns wirtschaftliche, technische, bauliche und juristische Konsequenzen, die längst noch nicht alle geklärt sind.«

Auch ein weiterer Bereich von Beecks Commercial Activities steht vor großen Veränderungen: »Die Markenartikelhersteller sind sehr verunsichert angesichts des enorm steigenden Onlinehandels, die fragen sich, ob sie neue Standorte am Flughafen überhaupt brauchen.« Doch Beeck ist um die Zukunft seines Bereichs nicht bange: »So attraktive, stark frequentierte Orte wie unsere Terminals gibt es nur wenige, und für viele unserer Mieter ist Umsatz dort nicht alles. Denen geht es um Event, Markenbildung, Kontakte, manchmal auch um Marktforschung.« Statt reiner Ladengeschäfte beobachten seine Kollegen und er einen Trend hin zu Hybridkonzepten aus Handel und Gastronomie sowie sogenannten Concept Stores. Mit der Erweiterung des Terminals 1 schaffe man auch dort sehr attraktive Flächen für innovative Konzepte.



Jeder Fünfte bucht seinen Parkplatz am Flughafen bereits online.

Erfolgreiche Projekte dank umfassender Erfahrung

Die Erweiterung des Terminals 1 und ein neues Innovationszentrum als sichere Zukunftsinvestitionen

Wenige Schritte vom München Airport Center entfernt, auf dem Vorfeld vor dem Terminal 1, an einem kalten Januarnachmittag. Unterhalb der Zufahrtsstraße zum Terminal 1 sind schon Baufahrzeuge zu sehen. Hier entsteht eine Rampe, die als Zufahrt dienen wird zur Baustelle. Ein neuer Zaun ist aufgestellt worden, um sie vom Vorfeld zu trennen. Die Herausforderung für Michael Hiss und sein Team besteht darin, hier das Baufeld frei zu räumen und vorzubereiten, ohne den laufenden Flugbetrieb zu beeinträchtigen. Doch Hiss kennt Aufgaben wie diese, spätestens seit dem Bau des Satellitengebäudes.

Der Bauchef der Terminal-1-Erweiterung ist in Kelsterbach geboren, direkt am Flughafen Frankfurt. Schon während seines Architekturstudiums zog es ihn auf die Baustelle, ihn reizte an der Architektur schon immer, »die Sache vom Ende her zu denken«. Noch als Student heuerte er bei Hochtief in Athen an. Das Unternehmen baute damals als Generalübernehmer den dortigen Airport.

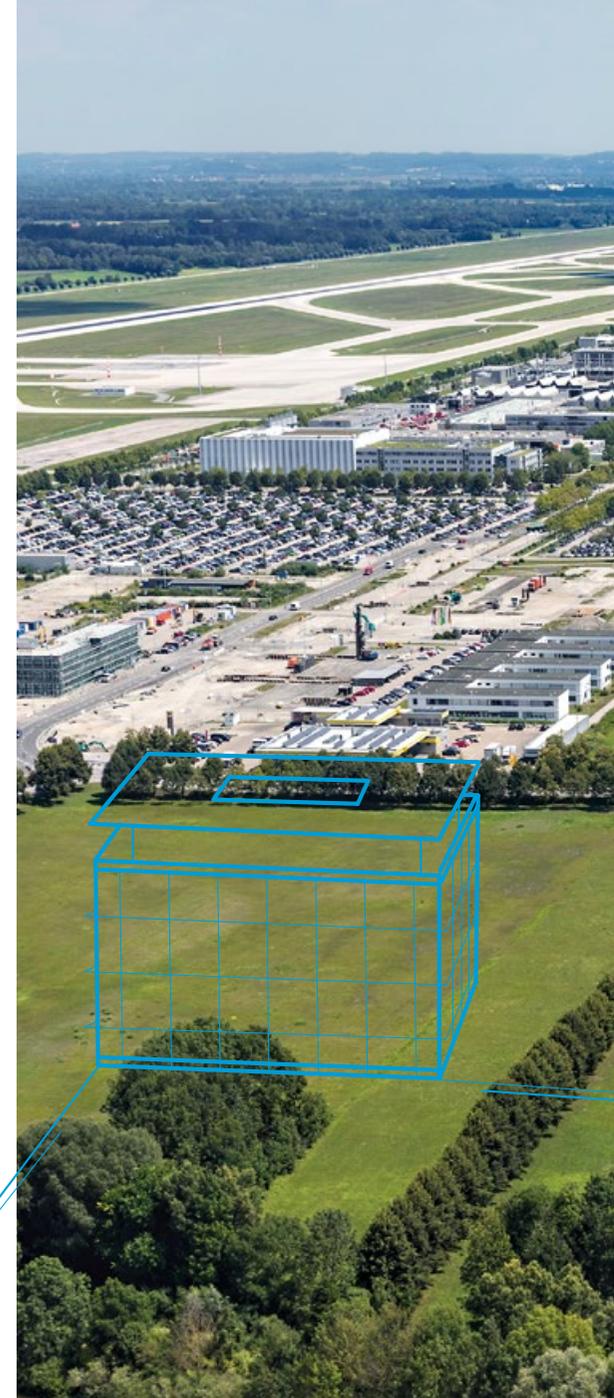
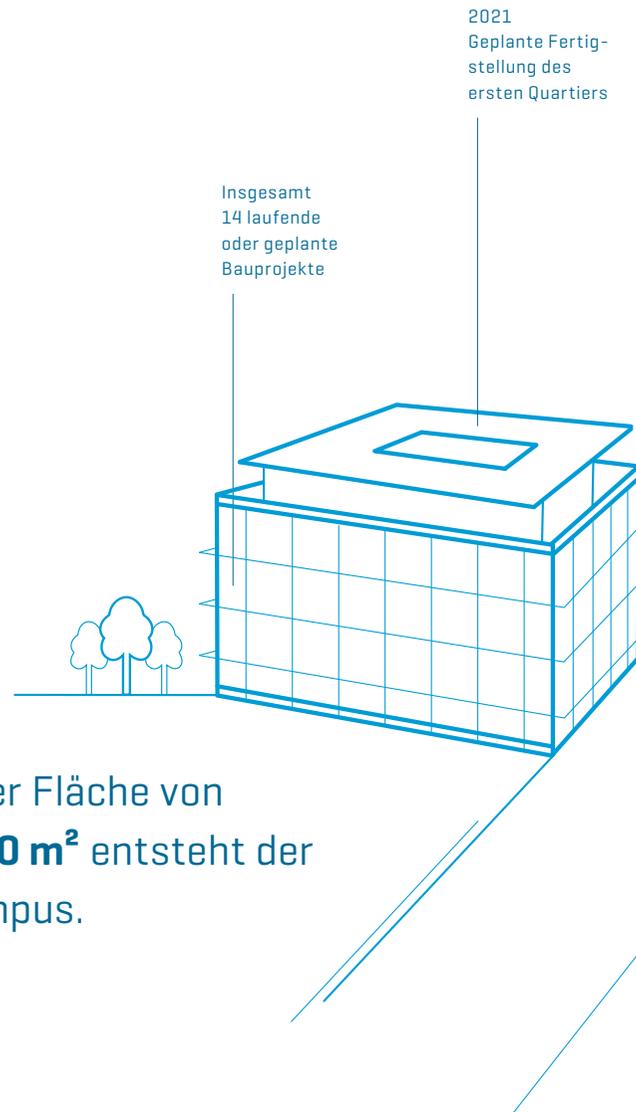
Als einer der Bauleiter kündigte, wurde aus dem Praktikum über Nacht der erste Job. Später wechselte er zur Lufthansa und trug dazu bei, die Erweiterung der Hauptverwaltung am Frankfurter Flughafen fertigzustellen.

Als eines Tages auf seinem Schreibtisch das Telefon klingelte, war ein Headhunter dran: Da gebe es ein Verkehrsinfrastrukturprojekt im süddeutschen Raum, Bauherren seien ein Mobilitätsdienstleister und ein Infrastrukturanbieter... – »Der neue Satellit am Münchner Flughafen?«, fragte Hiss und musste nicht lange für den Job begeistert werden. So zog Hiss mit seiner Familie nach Bayern und wurde zum Geschäftsführer des anspruchsvollen Großprojekts, das 2016 pünktlich und ohne Startschwierigkeiten eröffnet werden konnte.



Extrem hoher Sicherheitsaufwand

Die größte Herausforderung bei dieser Baustelle war, dass sie als Insel mitten im laufenden Flugbetrieb eingerichtet werden musste. Außerdem entstand das Satellitengebäude direkt auf der bestehenden Gepäckförderanlage, und auch der Vorfeld-Tower musste in den Neubau integriert werden. »Ich glaube, wir haben in der ganzen Bauzeit Gott sei Dank nur zweimal die Gepäckbänder zum Stehen gebracht«, sagt Hiss. Wird die Terminal-1-Erweiterung einfacher werden als das Satellitengebäude? Hiss schüttelt den Kopf. »Sicherheitstechnisch haben wir genau dieselben Anforderungen. Jeder einzelne Handwerker benötigt die Zuverlässigkeitsüberprüfung.« Das bedeutet: übersetzte und beglaubigte Führungszeugnisse von allen Wohnorten der letzten zehn Jahre außerhalb Deutschlands. »Angesichts der internationalen Zusammensetzung der Arbeitskräfte am Bau ein massiver Aufwand – und ein Risiko fürs Projekt: keine Ausweise, keine Arbeiter, keine Leistung vor Ort«, so Hiss.





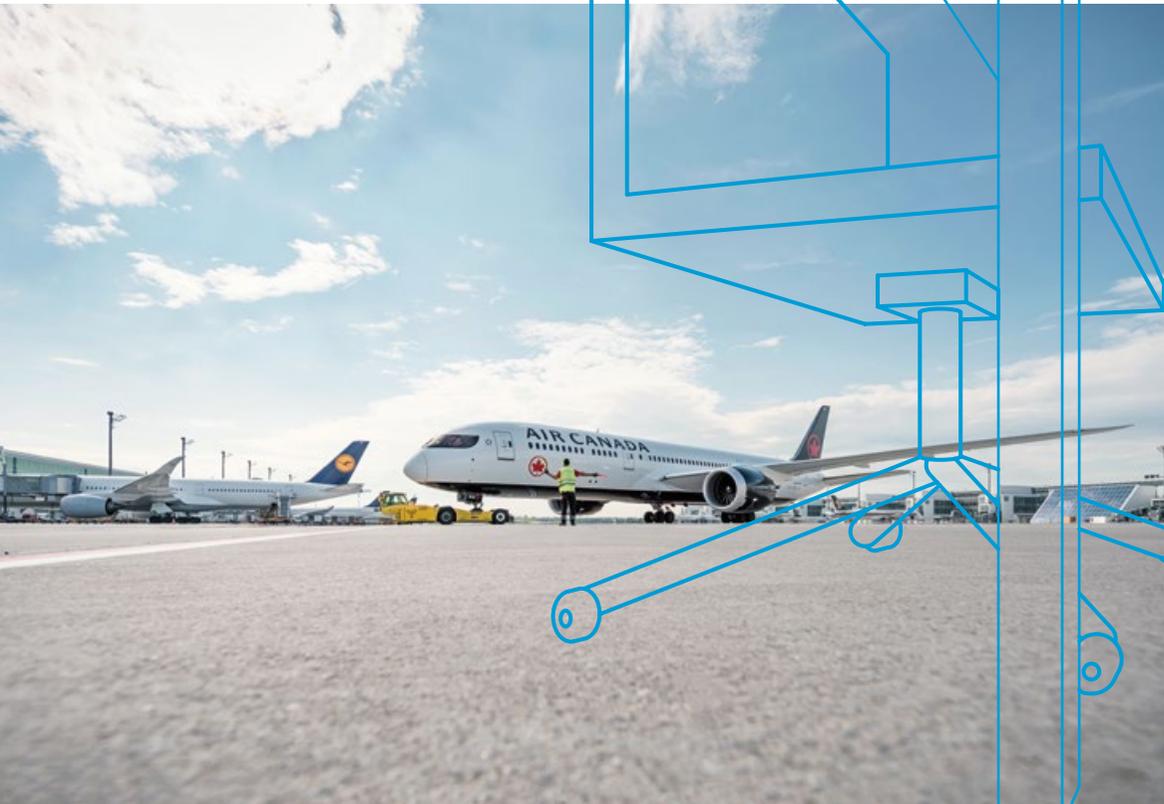
Neuer Innovationsstandort LabCampus

Nur wenig weiter westlich der gerade entstehenden Vorfeldbaustelle wird schon gebaut. Nördlich der Zufahrt zum Flughafen gestaltet der Airport Zukunft, und der Architekt dieser Zukunft lädt in einem modernen Glaskubus an den Stehtisch. Das Bürogebäude ist als erstes im neu entstehenden LabCampus fertig geworden. Dr. Marc Wagener leitet seit 2018 dieses unternehmens- und branchenübergreifende Ideenzentrum. »Wir wollen hier am Flughafen München Firmen und Wissensträger, Start-ups und Global Player, Kreative und Investoren zusammenbringen«, sagt der 47-jährige studierte Diplom-Ingenieur und promovierte Betriebswirt. Für Siemens hat er bereits ein Start-up-Projekt konzipiert und geleitet, außerdem blickt er auf eine umfangreiche berufliche Erfahrung in Kommunikation, Marketing und Strategie zurück.

»Früher mussten Unternehmen nur die richtigen Menschen und Geld zusammenbringen, um bestimmte technische Neuerungen zu schaffen.« Doch die Zeit der großen Forschungsabteilungen geht dem Ende entgegen. »Heute sind wir an einem Punkt, an dem ständig neue Veränderungen entstehen, manchmal rasend schnell. Wo die herkommen, weiß man vorher oft nicht. Innovation ist viel weniger planbar geworden, große Unternehmen tun sich da schwer«, meint Wagener. Der LabCampus versteht sich daher als ein Ort, der solche Innovationen ermöglicht: ein Ort des Zusammenkommens, des Zusammenarbeitens, des Zusammendenkens, -forschens und -entwickelns.

Optimale Anbindung von
Arbeitsplatz und Infrastruktur

Mehr Unabhängigkeit vom
reinen Fluggeschäft



Menschen, Arbeit und Mobilität verbinden

Auf einer Fläche von 500.000 Quadratmetern entstehen in den nächsten Jahren in mehreren Stufen Gebäude für Büros, Forschungseinrichtungen, Gastronomie, Konferenzen, Kindertagesstätten und Dienstleister – in der Summe eine Art Stadtteil für Innovationen. »Unsere Aufgabe ist nicht nur, Flächen zu vermieten«, sagt Wagener. »Wir werden eine attraktive Umgebung schaffen, Dienstleistungen für den LabCampus anbieten und ganz aktiv alle Partner vernetzen.«

Was macht ihn so sicher, dass das Konzept des LabCampus funktionieren wird? »Weil der Flughafen mit 150.000 Passagieren, Besuchern, Mitarbeitern und Geschäftspartnern, die ihn jeden Tag aufsuchen, ein hervorragender Ort ist, um Ideen in der realen Welt auszuprobieren.«

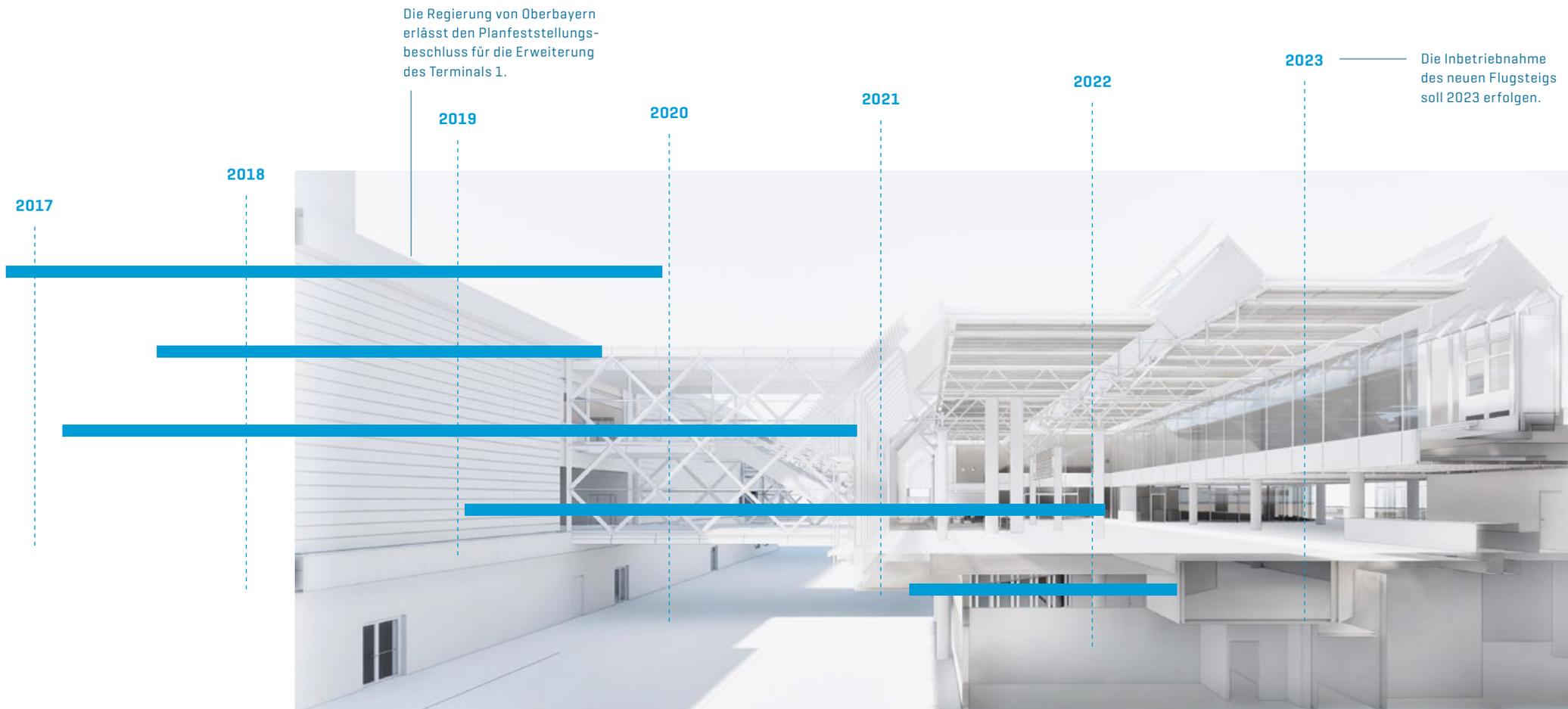
Von Anfang an die Bauabnahme im Hinterkopf

Auch Michael Hiss denkt bereits weit in die Zukunft und arbeitet an Projektplänen für die Inbetriebnahme des erweiterten Terminals 1. Dieser Termin ist zwar erst in vier Jahren, »aber das können Sie nicht früh genug tun«, betont Hiss. »Wenn man das nicht vom Ende her durchdacht hat, wird man irgendwann überrollt.« Der Grund liege an den äußerst komplexen technischen Systemen. Die für den Brandschutz nötigen Funktionen müssten genauso sichergestellt sein wie die Trennung der Passagierströme und das korrekte Funktionieren von Anzeigen, Boarding Gates und Gepäckbändern. Deshalb seien vor der Betriebsaufnahme auch nicht nur die rein technischen Funktionen auf Herz und Nieren zu prüfen. Auch die operativen Prozesse müssten trainiert werden. »Damit das am Ende funktioniert, bereiten wir die Inbetriebnahme generalstabsmäßig vor. Wir drängen deshalb schon in der Planung darauf, dass die für die Funktionstests notwendige Hardware möglichst frühzeitig auf die Baustelle kommt. Das sind manchmal banale Details, die uns aber in vier Jahren das Leben deutlich einfacher machen können.«

Es hilft Hiss sehr, dass er in seiner eigenen Berufslaufbahn bereits auf fast allen Stühlen der an einem solchen Mammutprojekt beteiligten Partner gesessen hat. Diese fachliche Tiefe sei aber erst der halbe Weg zum Erfolg, sagt er. Hinzu komme, dass Ehrlichkeit, Transparenz und eine offene Fehlerkultur nicht nur gefordert, sondern auch gelebt würden. »Wer arbeitet, macht Fehler. Die Kunst liegt nicht nur darin, für möglichst wenig und kleine Fehler zu sorgen, sondern gerade auch darin, Schiefgelaufenes wieder zu richten – und zwar besser früher als später.« Gefährlich würden Fehler erst, wenn man versuche, sie auszublenden oder anderen in die Schuhe zu schieben. Für Großprojekte wie die Erweiterung des Terminals 1 gelte das in besonderem Maße. »Wir werden Einzelvergaben haben an geschätzt 150 Firmen. Das sind mehrere Hundert Projekt- und Bauleiter.« Außerdem komme es über die lange Projektdauer immer zu Änderungen. »Das müssen wir offen, transparent und konstruktiv angehen«, so der Bauprofi.

Damit große Bauprojekte nicht scheitern

Der Flughafen München setzt bei diesem Bauvorhaben auf die Einzelvergabe von Leistungen und vergibt keine Projekte an Generalunternehmer. »Das macht uns zwar viel mehr Arbeit, und wir brauchen auch die geeigneten Leute dafür, aber die tatsächlich zu lösenden Probleme bekommen wir so viel direkter mit«, sagt Hiss. Es gehe bei solchen Projekten ja nicht um irgendein abstraktes Management, sondern um ganz konkretes Führen: das täglich unter Beweis gestellte gute Beispiel, den Impuls, die Kreativität, das Know-how, die Fairness, die Leidenschaft und die Problemlösungskompetenz der Führungskräfte. »Wir als Bauherr prägen das Projekt und das Verhalten aller Beteiligten ganz maßgeblich«, sagt Hiss. Vieles, was zum Gelingen beitrage, könne man nicht per Vertrag verordnen, »das muss man schon selbst jeden Tag aufs Neue vorleben«. Hat Michael Hiss gar keine Angst, dass das ambitionierte Projekt schiefgehen könnte? »Ich würde das Respekt vor der Aufgabe und Wachsamkeit nennen – aber wir haben hier in München vor nicht allzu langer Zeit bewiesen, wie es gehen kann, und müssen jetzt diesen Beweis aufs Neue antreten.« Hiss blickt mit Optimismus in die Zukunft, die der Flughafen München derzeit gestaltet.



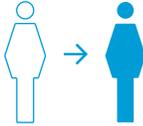
Strategie und Management

33 – Strategie

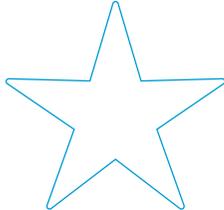
37 – Management



Drei große Herausforderungen

-  Ausbau der Infrastruktur
-  Generationenwandel in der Belegschaft
-  Digitale Transformation

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



- Erstklassiges Ambiente und hoher Komfort
- Außergewöhnliche Gastfreundschaft
- Vielfältige Serviceangebote
- Einfache Orientierung
- Effiziente Abläufe

Strategie

Langfristig denken – verantwortungsvoll handeln

Die Flughafen München GmbH (FMG) verbindet nachhaltige ökonomische Wertschöpfung mit ökologischer und sozialer Verantwortung. Die Geschäftstätigkeit des Flughafens hat erheblichen Einfluss auf viele verschiedene Bereiche und Akteure: die Wirtschaftsstandorte München, Bayern und Deutschland, die Region und ihre Einwohner, die Mitarbeiter, die Passagiere sowie die am und um das Dreikreuz angesiedelten Unternehmen und andere Stakeholder-Gruppen. Zudem profitieren die Gemeinden und Landkreise Bayerns vom beständigen Beschäftigungsboom am Flughafen. Das Unternehmen ist sich aber auch der negativen Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit bewusst und versucht, diese durch geeignete Initiativen und Maßnahmen zu vermeiden, zu minimieren oder zu kompensieren. So will der Flughafen München beispielsweise bis zum Jahr 2030 CO₂-Neutralität erreichen.

Zukunft heute gestalten

Für die Zukunft sieht das Unternehmen vor allem drei zentrale strategische Herausforderungen:

- den bedarfsgerechten und nachfrageorientierten Ausbau der Infrastruktur am Flughafen
- den bevorstehenden Generationenwandel
- die digitale Transformation

Leitlinien für die mittelfristige Entwicklung hat der Airport in der Strategie 2025 festgelegt. Sie beschreibt fünf wesentliche Handlungsfelder für den erfolgreichen Betrieb des Flughafens München:

Strategie 2025

Strategische Handlungsfelder

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

Markenwerte

VERANTWORTUNG

PARTNERSCHAFT

INNOVATION

KOMPETENZ



Strategisches Nachhaltigkeitsprogramm

Strategische Initiativen

Maßnahmen

1. Luftseitige Verkehrsentwicklung
2. Landseitige Verkehrsanbindung
3. Seamless Travel [Beitrag zur Digitalisierung und Personalisierung der Reisekette]
4. Ausbau Non-Aviation
5. Off-Campus-Wachstum

Die Handlungsfelder sind das Ergebnis von Szenarienanalysen zur Zukunft des Luftverkehrs und des Dialogs mit den Stakeholdern. Zur Umsetzung der Strategie, und damit zur Weiterentwicklung des Flughafens, dienen die Initiativen und Maßnahmen aus dem Nachhaltigkeitsprogramm. Mit definierten Kennzahlen misst die FMG den Erfolg der Umsetzung. Für das Jahr 2019 ist eine grundlegende Prüfung der Strategie 2025 geplant, um Anpassungsbedarf zu identifizieren und eine Zwischenbilanz zu ziehen.

➔ munich-airport.de/NHprogramm

»M« steht für Marke

Der Flughafen München Konzern legt großen Wert darauf, die Markenwerte im Konzern zu verankern sowie das Markenversprechen »Verbindung leben« für die verschiedenen Anspruchsgruppen erlebbar zu machen. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der Marke »M« ist daher fester Bestandteil der Konzernstrategie. So unterstreicht beispielsweise die Klimaschutzstrategie den Markenwert »Verantwortung« und unterstützt die positive Wahrnehmung des Airports als umweltbewusstes und nachhaltiges Unternehmen. Und mit dem Launch der neu entwickelten Tochtermarke LabCampus hebt Flughafen München seinen Innovationsanspruch hervor. 80 Prozent der Mitarbeiter wissen, wofür die Marke »M« steht und welche Bedeutung sie für die tägliche Arbeit hat. Das kommt auch bei den Kunden an¹⁾: 60 Prozent nahmen den Flughafen München als besonders kundenorientiert wahr. 51 Prozent gaben an, dass sich das Kundenerlebnis am Münchner Airport deutlich von anderen Flughäfen abhebt. Das Selbstverständnis als Premiumflughafen mit bayerischer Seele schafft zudem eine hohe emotionale Bindung zu den Passagieren:

Für 59 Prozent war München der »Lieblingsflughafen«, 66 Prozent bewerteten das »M« als vertrauenswürdige Marke. 63 Prozent der Befragten nehmen den Flughafen München als »sehr innovativ« wahr. Beim Stichwort »Familienfreundlichkeit« konnte sich der Flughafen im Vergleich zum Vorjahr um fünf Prozentpunkte auf 63 Prozent steigern.

¹⁾ Markenstudie, Marktforschungsinstitut: IMPACT IRC, Oktober 2018

Ausbauplanung

Bedarfsgerecht planen und ausbauen

Die Strategie 2025 zeigt zentrale Themen zur Weiterentwicklung des Geschäftsmodells auf und gibt die Richtung für das zukünftige Wachstum des Flughafens München vor. Vor diesem Hintergrund baut die Flughafen München GmbH (FMG) die Flughafeninfrastruktur bedarfsgerecht aus, vernetzt Verkehrsträger miteinander und beteiligt sich aktiv an der Erweiterung des landseitigen Verkehrsangebots – immer mit Fokus auf die Qualität und die sich beispielsweise infolge der Digitalisierung wandelnden Bedürfnisse der Kunden. Negative Auswirkungen auf die Natur und das Flughafenumland werden so gering wie möglich gehalten, beispielsweise durch umfangreiche Ausgleichs- und Lärmschutzmaßnahmen.

Terminal 1: Erwartungen erfüllen, Qualität erhöhen

Das Terminal 1 kann den Qualitätsansprüchen der Passagiere und den behördlichen Anforderungen an die Kontrolleinrichtungen in weiten Teilen nicht mehr gerecht werden. Das Gebäude wird deshalb um einen Flugsteig mit bedarfsgerechten Passagierabfertigungseinrichtungen erweitert. An dem Pier, der 350 Meter in das Vorfeld West hineinreichen wird, können bis zu zwölf Flugzeuge andocken. Der Umbau schafft außerdem neue Retail- und Gastronomieangebote sowie zwei große Airline-Lounges, verbessert die Passagierabfertigungsprozesse durch zentralisierte Kontrollbereiche und zielt darauf ab, die Attraktivität für Passagiere und Airlines im **Non-Schengen-Segment** deutlich zu steigern. Der erste Meilenstein zur Realisierung wurde im Herbst durch die Planfeststellung erreicht, zuvor hatten sich bereits die Aufsichtsgremien für den Bau des neuen Flugsteigs ausgesprochen. Die vorbereitenden Bauarbeiten am Vorfeld begannen Ende 2018, die Inbetriebnahme des neuen Flugsteigs wird voraussichtlich im Jahr 2023 erfolgen. Dann wird es auch im Terminal 1 wieder möglich sein, die in den nächsten Jahren erwarteten Passagiermengen



Auf dem Flughafenareal entsteht mit dem LabCampus eine Art neuer Stadtteil.

nach internationalen Qualitätsstandards zu bedienen. Für das Ausbauvorhaben sind Gesamtprojektkosten von rund 455 Millionen Euro veranschlagt, die die Flughafen München GmbH aus eigenen Mitteln aufbringen wird.

Neue Lounge für die Passagiere

Das Terminal 1 verfügt schon jetzt über eine neue Premiumadresse: Seit Oktober ist die »Airport Lounge World«, die sich über zwei Ebenen erstreckt, in Abflug/Ankunft B geöffnet. Gegen Gebühr lädt die Wohlfühl-Area alle Passagiere auf 1.700 Quadratmetern zum Verweilen und Entspannen ein.



LabCampus: Kollaboration, Interaktion und Ideen für die Zukunft

Im Nordwesten des Flughafenareals entsteht mit LabCampus ein branchenübergreifendes Innovationszentrum. Wissensträger, Global Player, Start-ups und Kreative, die sich beispielsweise in den Bereichen Mobilität, Digitalisierung und Security engagieren, sollen hier die Arbeitsräume, Showrooms, Projekt- und Konferenzflächen finden, die sie für eine systematische und vernetzte Forschungs- und Entwicklungsarbeit benötigen. Als branchenübergreifender Treffpunkt von Innovatoren unterschiedlichster Prägung wird LabCampus besonders von der weltweiten Anbindung sowie der ständigen Präsenz Tausender internationaler Gäste profitieren.

2018 konnten bereits wichtige Entwicklungen für die Zukunft angestoßen werden: So haben Forschungseinrichtungen wie die Universität Erlangen-Nürnberg, die UnternehmerTUM GmbH und das Fraunhofer Institut ihre Zusage als Innovationspartner erteilt. Mit an Bord ist außerdem das renommierte Massachusetts Institute of Technology (MIT) aus Cambridge, das den Aufbau und die Entwicklung des neuen LabCampus am Münchner Airport konzeptionell mitgestalten wird. Für Ende 2019 ist der Baubeginn der ersten beiden neuen Gebäude des Innovationszentrums geplant. Im Lauf des Jahres 2019 werden die ersten Forschungsergebnisse aus der Zusammenarbeit mit dem MIT bekannt gegeben. Das MIT Senseable City Lab steht als Forschungspartner zunächst über eine Laufzeit von drei Jahren zur Seite, um LabCampus zu einer innovativen Smart City zu entwickeln.

Dritte Start- und Landebahn bleibt das wichtigste Zukunftsprojekt Politik gibt Zeitplan vor

Die Regierungskoalition aus CSU und Freien Wählern hat sich beim Thema dritte Start- und Landebahn auf ein fünfjähriges Moratorium verständigt, sodass das Projekt gegenwärtig nicht weiterverfolgt wird. Die dritte Bahn bleibt aber das strategisch wichtigste Ausbauprojekt für die Flughafen München GmbH. Es besteht weiterhin das gültige Baurecht durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts.

Wichtige Drehkreuzfunktion

Die mit dem Moratorium verbundene Verzögerung der Realisierung des Ausbauprojekts wird dazu führen, dass sich die bereits bestehenden Kapazitätsengpässe des Bahnsystems in den kommenden Jahren weiter verschärfen. Im gleichen Maß wie die jetzt noch verfügbaren Zeitfenster durch zusätzliche Starts und Landungen

besetzt werden, reduziert sich das Wachstumspotenzial für weitere Verbindungen. Wenn Fluggesellschaften in München nicht mit dem Bedarf wachsen können, werden sie Flüge auf andere Airports verlagern, die über freie Kapazitäten verfügen. Im schlimmsten Fall könnte München seinen Rang als leistungsfähiges Drehkreuz im internationalen Luftverkehr verlieren. Auch das heutige Angebot an attraktiven Direktverbindungen, die von und nach München angeboten werden, wäre ohne die dritte Start- und Landebahn langfristig infrage gestellt.

Vorfelderweiterung Ost: mehr Platz für mehr Flugzeuge

In den Spitzenzeiten gibt es auf den Vorfeldern des Münchner Airports häufig keine freien Abstellpositionen mehr. Gründe hierfür sind die steigenden Flugbewegungen und der Einsatz von Großraumflugzeugen wie dem Airbus A380, die viel Platz benötigen. Da in den nächsten Jahren weitere Verkehrssteigerungen erwartet werden, die Auslastung aber bereits heute hoch ist, müssen Flugzeuge zwischen Landung und Start unter Umständen länger am Boden bleiben, und der Bedarf an Abstellpositionen steigt weiter. Deshalb wird ab 2019 das Vorfeld im östlichen Flughafenbereich in der Nähe des T2-Satellitengebäudes um 23 zusätzliche Abstellpositionen für alle Flugzeugtypen erweitert. Der neue Bereich verfügt dann über moderne Infrastruktur, um eine sichere, effiziente und nachhaltige Verkehrsabwicklung gewährleisten zu können. Beispielsweise werden die Rollwegbefehrerung und die Vorfeldbeleuchtung in moderner LED-Technik mit flugplanabhängiger Schaltung ausgeführt. Die Installation von Ladesäulen für Abfertigungsgeräte und die stationäre Bodenstromversorgung der Luftfahrzeuge trägt außerdem dazu bei, Emissionen bei der Flugzeugabfertigung zu reduzieren. Die Fertigstellung der Vorfelderweiterung ist für das Frühjahr 2021 geplant.

➔ gutfuerbayern.de

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



Neue Verbindungen auf Schiene und Straße

Der »Erdinger Ringschluss« nimmt Gestalt an: Im September 2018 erfolgte der offizielle Startschuss für die Verlängerung des Bahntunnels um circa 1.500 Meter Richtung Osten. Der Tunnelrohbau soll im Jahr 2021 vom Flughafen fertiggestellt und anschließend von der DB Netz AG mit der für den Zugverkehr notwendigen technischen Ausstattung ausgerüstet werden. S-Bahnen und Fernzüge können dann künftig den Airport durchfahren. Der erste Bauabschnitt bis zur Wendeanlage Schwaigherloh bildet die Grundlage, mittelfristig die geplanten Verbesserungen im Schienenverkehr zum Flughafen zu realisieren. Dazu ist gleichzeitig der Bau der zweiten Stammstrecke in München notwendig, für die 2018 die ersten vorbereitenden Maßnahmen begonnen haben. Die Neufahrner Kurve, die die direkte Schienenanbindung Richtung Freising und Regensburg ermöglicht, ist seit Dezember 2018 in Betrieb. Die Züge verkehren jetzt stündlich. Darüber hinaus wurde der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke München–Mühlendorf–Freilassing einschließlich der Walpertskirchener Spange in den »Vordringlichen Bedarf« des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Bei den Straßenprojekten sind sowohl der Neubau der Nordostumfahrung Freising im Zuge der Bundesstraße 301 als auch der Westtangente Freising weit fortgeschritten und im Zeitplan. Für beide Streckenabschnitte, die wichtige Zubringerwege für Passagiere und Beschäftigte sind, wird eine Fertigstellung bis Ende 2020 angestrebt.

Der neue Tunnel verläuft direkt unter dem Flughafen und ermöglicht Zügen und S-Bahnen die Durchfahrt.

Digitale Angebote und Seamless Travel

Mit seiner Digitalisierungsstrategie möchte der Flughafen München sein Geschäftsmodell für die Zukunft absichern. Ziel ist es, technologische Innovationen mitzugestalten, um Passagieren eine Vielzahl von Services bieten zu können, die sie auf ihrer Reise unterstützen. Für den Airport bedeutet das konkret, dass Services auch digital verfügbar sein sollen. Die FMG sieht die Digitalisierung als Schlüssel für eine reibungslose »Customer Journey«: Pünktlichkeit von Abflug und Ankunft, gute Orientierung und Wegeführung oder passende Shoppingmöglichkeiten für die Reisenden. So entsteht durch digitale Prozesse und Hilfsmittel »Seamless Travel«, ein Reiseerlebnis ohne Hindernisse und Verzögerungen, dafür angereichert mit Angeboten, die individuell auf die Bedürfnisse der Passagiere und Kunden abgestimmt sind.

Die vier Felder der Digitalisierung am Flughafen München:

1. Aufbau von digitalem Endkundenkontakt zur besseren Personalisierung von Passagierservices
2. Steigerung von Datenqualität und -verfügbarkeit für verstärkte Datennutzung in Entscheidungsprozessen
3. Intensivere Vernetzung von internen und externen Daten zur Stärkung der Systemqualität
4. Verstärkte Automatisierung von Prozessen

Mit dem Fortschritt der digitalen Transformation steigt auch die Gefahr durch Cyberkriminalität und Angriffe auf IT-Systeme. Der Information Security Hub (ISH) am Münchner Airport soll diesen Risiken entgegenwirken. Beim Betrieb des ISH kooperiert die FMG mit erfahrenen IT-Security-Unternehmen. Das mit modernster Technik ausgestattete Kompetenzzentrum für IT-Sicherheit in der ehemaligen Luftpostleitstelle des Flughafens wird für Trainings, Tagungen und Events aller Art genutzt.

Management

Mit Qualität überzeugen

Eine anerkannte Stärke des Münchner Airports ist die Qualität der angebotenen Dienstleistungen. Der hohe Standard gilt in allen Bereichen – im Kerngeschäft Aviation genauso wie im Endkundengeschäft und bei internen Prozessen.

Passagiererlebnisindex (PEI): Qualität messen und Maßnahmen steuern

Die Zufriedenheit der Passagiere ist für den Flughafen München von zentraler Bedeutung. Eine eigens entwickelte Umfrage gibt Aufschluss darüber, wie wohl sich die Passagiere am Flughafen fühlen und wie sie die Dienstleistungs- und Servicequalität wahrnehmen. Der PEI ist als eine der nicht-finanziellen Steuerungsgrößen im Zielssystem des Flughafens etabliert und dient zur Ableitung von Handlungsfeldern, die das Passagiererlebnis nachhaltig verbessern.

Airport Service Quality (ASQ): Servicequalität sichtbar machen

Der Flughafen München beteiligt sich als einer von weltweit 340 Flughäfen regelmäßig an der vom internationalen Flughafenverband ACI (Airports Council International) initiierten ASQ-Umfrage zum Thema Servicequalität. Dadurch kann er sich mit den besten Drehkreuzen in Europa vergleichen. 2018 belegte der Flughafen München den dritten Platz unter den zentraleuropäischen Flughäfen mit über 40 Millionen Passagieren.

Nach wie vor Europas einziger 5-Star-Airport

Als einziger Fünf-Sterne-Flughafen Europas gehört der Münchner Airport zum exklusiven Kreis von nur zwölf Flughäfen weltweit, die dieses Premiumsiegel tragen dürfen. Besonders das Engagement, die Freundlichkeit und die Kompetenz der Mitarbeiter trugen zur wiederholten Auszeichnung bei. Bewertungskriterien neben der Gastfreundschaft waren Ambiente und Komfort, Serviceangebote, Abläufe sowie Orientierung.

Skytrax: internationales Ansehen gefestigt

Bei den Skytrax »World Airport Awards 2018« wurde der Münchner Airport erneut zum besten Flughafen Europas und zum besten Flughafen weltweit in der Größenklasse zwischen 40 und 50 Millionen Passagieren gekürt. Das Terminal 2, das im Berichtsjahr über 34 Millionen Passagiere nutzten, erhielt die Auszeichnung als zweitbestes Passagierterminal der Welt. Im Ranking aller internationalen Airports belegte der Flughafen München den sechsten Platz. Knapp 14 Millionen Passagiere aus 100 Ländern beurteilten bei der Befragung 550 internationale Flughäfen und zahlreiche Fluggesellschaften. Bewertungskriterien waren beispielsweise die Freundlichkeit und Kompetenz des Flughafenpersonals, das Einkaufs- und Unterhaltungsangebot sowie die Umstiegsmöglichkeiten.

Zehn Jahre Mobility Service

Gemeinsam mit der Aicher Ambulanz Union stellt der Flughafen München die Betreuung für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität sicher. Bislang nutzten mehr als 2,5 Millionen Fluggäste den Mobility Service, der in den Terminals und auf dem Vorfeld mit modernstem technischen Equipment für Barrierefreiheit sorgt.



→ Konzernlagebericht
siehe Seite 90

Ziel 2019
Aufbau von Strukturen zur Schaffung einer vernetzten Campus-Mobilität

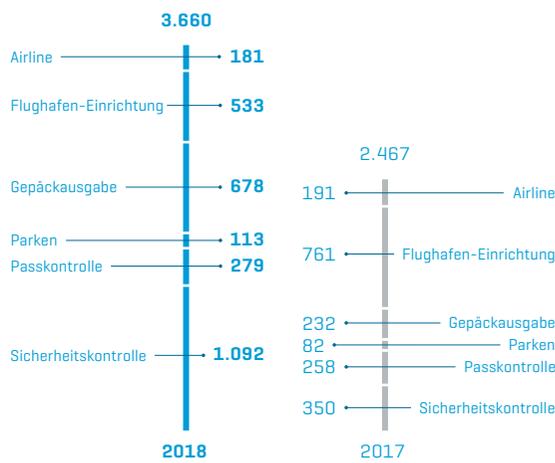
→ Glossar

Dialogmanagement: professionell mit Feedback umgehen

Das zentrale Dialogmanagement beantwortet, kategorisiert und analysiert das Kundenfeedback zeitnah und individuell. Diese Stelle erfasst neben Beschwerden auch konstruktive Kritik und positive Rückmeldungen. Um optimale Prozesslösungen für die Fluggäste zu erarbeiten und gegebenenfalls Verbesserungen abzuleiten, sind die entlang der Passagiererlebniskette agierenden Fachbereiche, Behörden und Systempartner eng miteinander vernetzt. Im Jahr 2018 verzeichnete der Flughafen München 79 Beschwerden pro einer Million abgefertigter Passagiere. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr [55 Beschwerden pro einer Million Passagiere] ist unter anderem auf die Sperrung des Terminals 2 zu Beginn der bayerischen Sommerferien und die damit einhergegangenen Flugausfälle und Verzögerungen bei der An- und Abreise zurückzuführen.

Dialogmanagement

Anzahl der Beschwerden bei Top-Themen



Service und Hospitality: Niveau halten und optimieren

Maßgeschneiderte Trainings sowie Workshops zum Themenfeld Service und Hospitality sensibilisieren die operativen Leiter für den Kundenkontakt und betonen ihre Rolle als Botschafter für Servicekultur. Die FMG fördert so das Bewusstsein für Kundenorientierung und die Vorbildrolle innerhalb der Airport Family. Diese Gemeinschaft umfasst nicht nur den Konzern, sondern auch auf dem Campus ansässige Partner wie beispielsweise die 5-Star-Airline Deutsche Lufthansa und am Flughafen tätige Behörden.

Zertifiziertes Qualitätsmanagement: effektive Prozesse schaffen

Das am Flughafen München eingeführte Qualitätsmanagement auf Basis des internationalen Standards DIN EN ISO 9001:2015 schafft Strukturen, die die Bewertung und Verbesserung von Prozessen unterstützen. Durch eine stetige Prozessoptimierung positioniert sich der Flughafen München mit seinen hohen Qualitätsstandards erfolgreich am Markt.

Strategisches Management und Unternehmenssteuerung

Im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm der FMG sind konkrete Initiativen und Maßnahmen für eine nachhaltige Konzernentwicklung abgebildet. Führungskräfte des oberen Managements verantworten die Initiativen des Nachhaltigkeitsprogramms, Führungskräfte des mittleren Managements die Umsetzung der zugehörigen Maßnahmen. Abhängig vom Erfolg errechnet sich deren variable Vergütung. Mit einer internen Managementberichterstattung überprüft die FMG quartalsweise die Zielerreichung. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass die strategischen Zielsetzungen in der Praxis tatsächlich umgesetzt werden.

Flughafen München leistet Beitrag zu Entwicklungszielen der UN

Der Flughafen München unterstützt die Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen und leistet einen Beitrag zu deren Umsetzung. Die FMG hat zwölf für sie relevante und beeinflussbare SDGs identifiziert, die sie mit ihren strategischen Projekten bis zum Jahr 2030 vorantreiben will. Für das Jahr 2019 plant der Flughafen München, die eigenen Zielsetzungen noch enger mit den Sustainable Development Goals zu verbinden. Maßgeblich hierfür sind auch die Zielformulierungen der von der Bundesregierung erarbeiteten Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie.

Die für den Flughafen München relevanten Sustainable Development Goals (SDGs)



Wesentlichkeitsmatrix



Wesentliche Themen identifizieren und integrieren

Der Flughafen München handelt als »Corporate Citizen« innerhalb der Gesellschaft bewusst verantwortungsvoll und nimmt die Themen seiner Anspruchsgruppen fortlaufend auf. Er begreift den Dialog als Chance, sein unternehmerisches Handeln nachhaltig weiterzuentwickeln. Das Nachhaltigkeitsmanagement des Unternehmens integriert die Anliegen der Stakeholder in die strategische Planung und die operative Umsetzung. In einem Wesentlichkeitsprozess identifiziert und priorisiert die FMG die wesentlichen Themen aus Sicht der externen Stakeholder und der Konzernmitarbeiter. Bereits bestehende interne Prozesse und Methoden werden dafür an den internen Strategieprozess gekoppelt. Die FMG hat sich das Ziel gesetzt, die Prozesse, insbesondere hinsichtlich der Einschätzung und Messbarkeit von internen und externen Auswirkungen, kontinuierlich zu verbessern.

Die konzernweite Wesentlichkeitsanalyse orientiert sich an den Grundsätzen der **Global Reporting Initiative (GRI)**. Sie ist ein bedeutendes Instrument des strategischen Nachhaltigkeitsmanagements. Auf dieser Grundlage kann die Geschäftsführung über zentrale Weichenstellungen für eine nachhaltige Entwicklung des Konzerns entscheiden. Höchste Priorität für interne und externe Stakeholder hatten 2018 die Themen Luftverkehrsentwicklung, Infrastruktur und nachhaltiges Bauen, Kundenorientierung, Sicherheit im Luftverkehr, und Digitalisierung.

→ [Glossar](#)

»Airport City München«: rund 160.000 Menschen täglich am Flughafen-Campus



¹⁾ Auf dem Flughafen-Campus inklusive aller Unternehmen etc.

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

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

Bayern zu Gast im Erdinger Moos

Rund 40.000 Menschen besuchten die »Family & Music Days« 2018. Flugzeuge aus der Nähe sehen, Livemusik und Showprogramm – der Flughafen zum Anfassen und Erleben zieht jedes Jahr zahlreiche Gäste aus der Region und dem gesamten Freistaat an.



Transparenz durch Dialog

Die Markenbotschaft des Flughafens München lautet »Verbindung leben«. Nur gemeinsam mit allen Anspruchsgruppen kann das Unternehmen kommenden Herausforderungen begegnen und erfolgreich die Zukunft gestalten. Die FMG verfolgt ein dreistufiges Konzept des Stakeholder-Dialogs und fördert so Transparenz und gesellschaftliche Akzeptanz.

Stufe 1: Informationen auf zielgruppen-spezifischen Kanälen

Zur Information der verschiedenen Interessengruppen hat der Flughafen individuelle Kommunikationsinhalte definiert, die er in den jeweils passenden Kanälen platziert. Ein wichtiges Medium dafür ist der integrierte Bericht. Er spricht alle Zielgruppen des Airports an.

Stufe 2: Austausch und Einholen von Stakeholder-Feedback

Der Flughafen bezieht seine Stakeholder bei Diskussionen und Entscheidungen über für sie wichtige Themen mit ein. So schafft das Unternehmen die Basis für Vertrauen und langfristige Akzeptanz. Mit der Leserbefragung holt sich der Airport beispielsweise jedes Jahr Feedback zum integrierten Bericht und ermittelt die Bedeutung wesentlicher Themen für die Stakeholder.

Stufe 3: Ergebnisse des Dialogs fließen in die Geschäftstätigkeit ein

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

Zentrale Stakeholder-Gruppen



Medien

Die Presseabteilung der FMG informiert deutsche und internationale Medien regelmäßig und zeitnah über aktuelle Ereignisse, betreut Journalisten vor Ort und rückt damit den Flughafen in das Zentrum des medialen Interesses. Die Stationierung von fünf Airbus A380 der Lufthansa in München, der Startschuss für »LabCampus« sowie der Testbetrieb des humanoiden Roboters »Josie Pepper« waren herausragende Medienereignisse im Jahr 2018.

Öffentlichkeit

Auf den Social-Media-Kanälen bereitet die Unternehmenskommunikation tagesaktuelle Themen im Stil der jeweiligen Online-Plattform crossmedial auf. Die Top-Themen des Jahres 2018, beispielsweise die Stationierung der A380 und neue Flugrouten und Airlines, stießen auf eine große Resonanz bei den Fans und Followern des Münchner Airports.

Sponsoringaktivitäten in München

Neben dem FC Bayern Basketball, dem Sommernachts- traum im Olympiapark und dem München Marathon unterstützte die FMG 2018 über 20 weitere Leuchtturmprojekte aus den Bereichen Sport, Kunst und Kultur in der Landeshauptstadt. Durch diese wirkungsvolle Präsenz rückt der Flughafen München näher an die Stadt München heran und wird auch hier seiner Verantwortung gerecht.

- facebook.com/flughafenmuenchen
- twitter.com/muc_airport
- instagram.com/munich_airport

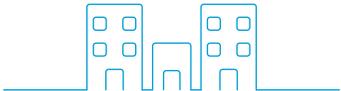
Region

Eine gute Zusammenarbeit mit der Region ist für den Erfolg des Flughafens München unerlässlich. Dafür sorgt das Regionalbüro. Es ist als Stabsstelle direkt der Geschäftsführung zugeordnet und versteht sich als »Brückenbauer« zwischen dem Flughafen und dem Umland. Für Kommunen, politische Entscheidungsträger, Institutionen und Bürger ist das Regionalbüro die erste Anlaufstelle bei allen Fragen, die den Flughafen betreffen.

Leistungsportfolio

- 43 – Aviation
- 47 – Commercial Activities
- 49 – Real Estate
- 50 – Participations,
Services & External Business

Gesamte Investitionen für AirSite West
in den kommenden Jahren



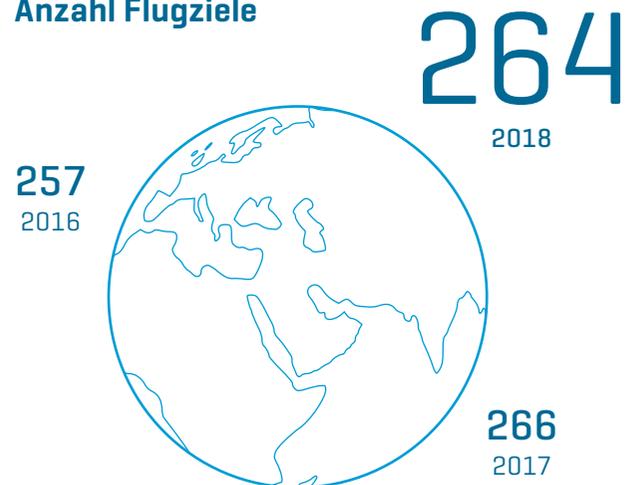
700 Mio. €

München im europäischen Vergleich 2018

Passagiere im gewerblichen Verkehr in Millionen



Anzahl Flugziele



Internationales Geschäft



Aviation

Wichtiger Drehkreuzflughafen in Europa

Auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr mit einem neuen Passagierrekord blickt der Geschäftsbereich Aviation zurück. Der Bereich verantwortet das Kerngeschäft der FMG, stellt die Luftverkehrsinfrastruktur und -dienstleistungen für Airlines und Passagiere zur Verfügung und vermarktet sie.

Der Flughafen München ist ein wichtiges Drehkreuz, an dem Flüge effizient und ressourcenschonend gebündelt werden. Er kann also eine Vielzahl von Flugzielen mit einer deutlich geringeren Zahl von Flügen als im reinen Punkt-zu-Punkt-Verkehr anbieten. Dabei fungiert der Flughafen München insbesondere als Europaknoten. Kein anderer Airport bietet Flugverbindungen zu so vielen europäischen Zielen an wie München. Im Airport Connectivity Report des ACI schnitt der Flughafen München im Jahr 2018 erneut hervorragend ab und belegte mit über 35.000 Umsteigeverbindungen weltweit den achten Platz. Gegenüber dem Vorjahr konnte die Hub-Konnektivität am Flughafen München um mehr als 23 Prozent gesteigert werden. Der inzwischen wieder auf 37 Prozent angestiegene Umsteigeranteil sichert die wichtige Drehkreuzfunktion des Flughafens München.

München wächst unter Durchschnitt

Das Passagieraufkommen am Münchner Airport erreichte 2018 mit 46,3 Millionen und einem Plus von rund 3,8 Prozent einen neuen Höchststand. Gemessen an der Wachstumsrate der europäischen Top Ten (+ 5,5 %) entwickelte sich München damit jedoch unterdurchschnittlich. Die Anzahl der Starts und Landungen stieg um 2,2 Prozent auf rund 413.000 Flugbewegungen. Trotz der Engpässe im Bahnsystem wurde damit noch ein deutliches, jedoch unterdurchschnittliches Wachstum erzielt (Branchenschnitt Top Ten Europa: + 4 %). Gedämpft wurde die

Wachstumsdynamik vor allem auch durch das Ausscheiden der Air Berlin/Niki-Gruppe und den Marktaustritt von Transavia. Diese Airlines hatten rund neun Prozent des Bewegungsaufkommens im Linien- und Charterverkehr in München generiert. Außerdem kam es 2018 zu vielen Flugausfällen und Verspätungen aufgrund der außergewöhnlichen Wetterlage in der ersten Jahreshälfte mit zahlreichen Gewittern und wegen diverser Verkehrsprobleme, die die europäischen Flugsicherungen und zu optimistische Planungen der Flugesellschaften verursachten. Insgesamt wurden 8.811 Annullierungen, rund 74 Prozent mehr als im Vorjahr, registriert.

Rückgang bei der Fracht

2018 wurden rund 351.500 Tonnen Luftfracht umgeschlagen, 3,1 Prozent weniger als im Vorjahr. In diesem Ergebnis spiegelt sich eine leichte konjunkturelle Eintrübung wider. Auslöser des Rückgangs waren außerdem die geringeren Kapazitäten bei der auf Passagierlangstrecken beförderten Beiladefracht. Sie machte im Jahr 2018 nur noch 84 Prozent des geflogenen Luftfrachturnschlags und damit zwei Prozentpunkte weniger als im Vorjahr aus. Denn einige der in München verkehrenden neuen Langstreckenmaschinen weisen eine geringere Ladekapazität als die Vorgängermodelle auf. Das gilt zum Beispiel für die A380, die zwar sehr viel mehr Passagiere, aber weniger Fracht als die A340 befördern kann. Technisch bedingte Ladebeschränkungen bei der B787 führten ebenfalls zu einem temporär reduzierten Angebot an Frachtvolumen. Positiv entwickelte sich dagegen die auf reinen Frachtmaschinen transportierte Nurfracht mit einem Plus von 11,3 Prozent. Insgesamt lag das Luftfrachtvolumen in München auch im Jahr 2018 auf dem Niveau des Vorjahres, denn Luftfracht wird von München aus auch per Lkw an andere Standorte transportiert und von dort aus weitergeflogen. Der Anteil dieser getruckten Luftfracht nahm deutlich zu.

Mittel- und Langstrecke legen zu

Wachstumsmotor am Flughafen München blieb der internationale Reiseverkehr. So wurden auf den Strecken innerhalb Europas rund eine Million Fluggäste mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahrs befördert. Dies ist ein Plus von circa drei Prozent. Sogar um rund sieben Prozent stieg das Passagieraufkommen im Langstreckenverkehr an. Dazu trug vor allem die Deutsche Lufthansa bei, die ihre Kapazitäten auf der Langstrecke erheblich erweiterte. Sie setzte seit Beginn des Sommerflugplans 2018 fünf ihrer insgesamt 14 Großraumflugzeuge vom Typ A380 von München aus ein. Die A380 flogen im Sommerflugplan täglich nach Hongkong, Peking und Los Angeles und erreichten auf allen drei Strecken eine sehr hohe Auslastung. Insgesamt war das Angebot im Interkontinentalverkehr von und nach München 2018 größer als je zuvor. Damit setzt sich ein langfristiger Trend fort – die Zahl der Langstreckenflüge ist am Münchner Airport in den letzten zehn Jahren bereits um rund 38 Prozent gestiegen.

→ Glossar

München im europäischen Vergleich 2018

Flugbewegungen im Linien-/Charterverkehr

Frankfurt/Main (FRA)	500.900
Amsterdam (AMS)	499.400
Paris-Charles de Gaulle (CDG)	480.900
London-Heathrow (LHR)	475.600
Istanbul-Atatürk (IST)	454.000
Madrid (MAD)	394.400
München (MUC)	392.200
Moskau (SVO)	357.200
Barcelona (BCN)	323.500
Rom-Fiumicino (FCO)	305.000

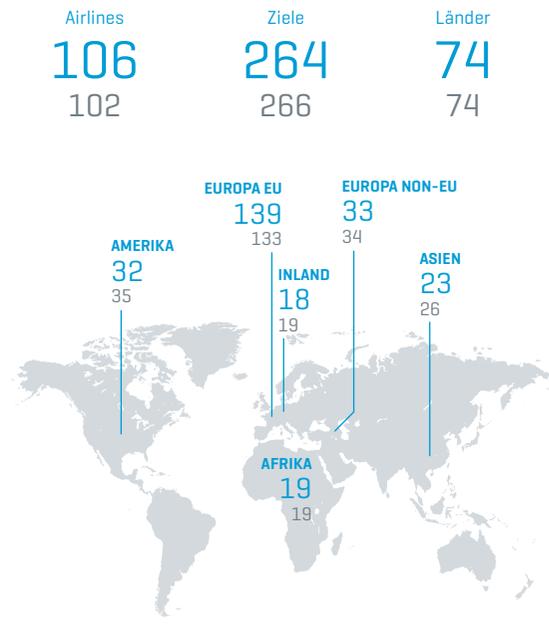
Stand: Januar 2019 / Quelle: Airports Council International (ACI)
Istanbul und Moskau: Eigenangaben der Flughafenbetreiber

Neue Bestmarke



Dichtes Verkehrsnetz zu zahlreichen Destinationen

2018 2017



Lufthansa stärkt ihr Drehkreuz München

Aufgrund des erfolgreichen Starts der A380-Flüge überlegt die Lufthansa, ab 2020 weitere A380 in München zu stationieren. Das größte Verkehrsflugzeug der Welt kann nur an besonders nachfragestarken Standorten eingesetzt werden. Auch der Umstand, dass die Deutsche Lufthansa verstärkt Flugzeuge mit First-Class-Angebot in München nutzen will, verdeutlicht das hohe Wertschöpfungspotenzial des Standorts und die Bedeutung des Terminals 2 samt Satellitengebäude. Die Lufthansa möchte den Flughafen München außerdem zu einem Hub für Asienflüge ausbauen. Neben Frequenzerweiterungen des Flugangebots nach Seoul und Singapur wird es ab Sommer 2019 auch einmal täglich nach Bangkok gehen. Außerdem wird die Verbindung nach Osaka von Frankfurt nach München verlagert.

Die Welt rückt näher

Auch 2018 gab es wieder etliche neue Verbindungen ab München. Die kolumbianische Luftverkehrsgesellschaft Avianca fliegt seit November 2018 fünfmal pro Woche von München nach Bogotá. An ihrem Heimatdrehkreuz bietet die vom Londoner Skytrax-Institut zur besten Fluggesellschaft Südamerikas gekürte Airline den Reisenden ein breites Netz an Anschlussverbindungen. Die Lufthansa steigerte ihr Angebot im Kurz- und Mittelstreckenbereich deutlich und nahm im Langstreckenbereich zum Sommerflugplan Singapur wieder ins Programm. Die Lufthansa-Tochter Eurowings betrieb bis zu drei Langstreckenflugzeuge in München und bediente neben diversen kontinentalen Zielen die Langstrecken nach Bangkok, Cancún, Fort Myers, Las Vegas, Mauritius, Montego Bay, Puerto Plata, Punta Cana, Varadero und Windhuk. Air China erweiterte ihr Pekingangebot auf einen Flug täglich.

Neuzugänge im Terminal 1

Die norwegische Airline Widerøe bringt seit August 2018 mit der neuen Embraer E190-E2 Fluggäste nach Bergen in Norwegen. Außerdem verdichteten Airlines wie Condor oder Volotea ihr kontinentales Angebot im Terminal 1. Auf der Berlinstrecke übernahm easyJet die Verbindungen der Air Berlin und baute damit ihre Präsenz in München deutlich aus. Die Fluggesellschaft Tarom ergänzte ihr Angebot nach Rumänien um einen zweiten täglichen Flug nach Bukarest und flog Sibiu direkt an. Für das Jahr 2019 hat zudem American Airlines eine neue tägliche Verbindung nach Dallas angekündigt. Im Europaverkehr wird der British Airways CityFlyer dreimal täglich den London City Airport mit München verbinden.

Sitzplatzangebot erhöht sich leicht

Im Jahr 2018 wurden von München aus 264 Destinationen, zwei weniger als im Vorjahr, angefliegen. Die Zahl der kontinentalen Ziele erhöhte sich von 181 auf 185, und im Deutschlandverkehr wurde mit 18 Zielen ein Flughafen weniger bedient als im Vergleichszeitraum. Durch die erhöhte Anzahl von Flugbewegungen und die leicht steigende Flugzeuggröße ergab sich ein Plus von rund 2,5 Prozent bei den Sitzplätzen.



Passagierstruktur im Jahr 2018



Airport Safety: neue europäische Vorgaben

Die Airport Security (Luftsicherheit) und die Airport Safety sind für Flughäfen von zentraler Bedeutung. Zur Airport Safety zählen der sichere Betrieb von Luftfahrzeugen sowie die Gewährleistung der technischen Betriebsbereitschaft von Infrastruktur und Systemen für die sichere Flugbetriebsabwicklung. Der Flughafen München ist aufgrund neu erlassener Vorgaben der EASA (European Aviation Safety Agency) verpflichtet, eine Zertifizierung nach europäischen Vorschriften aufrechtzuerhalten. Das beinhaltet die Erfüllung flugbetriebsrelevanter Standards in den Bereichen Operation, Organisation und Infrastruktur, die Gewährleistung

der EASA-Compliance sowie die Umsetzung eines Safety-Managements im Betrieb. Daran ist der Erhalt der Betriebserlaubnis gekoppelt. Der Flughafen München unterliegt außerdem regelmäßigen Inspektionen und Kontrollen durch die zuständige Genehmigungsbehörde, die Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern.

Flughafenfeuerwehr: wichtiger Beitrag zu hohen Sicherheitsstandards

Die Flughafenfeuerwehr München ist auf dem Gelände des Flughafens für den Brandschutz und die technische Hilfeleistung im Flugzeug- und Gebäudebrandschutz verantwortlich.

Mit einem eigenen Rettungswagen stellt sie außerdem rund um die Uhr die Notfallhilfe für Passagiere und Mitarbeiter sicher. Von den zwei Feuerwachen aus erreichen die Einsatzkräfte innerhalb von 180 Sekunden jeden Punkt auf allen Flugbetriebsflächen. Die mitgeführte Löschkapazität entspricht den höchsten Anforderungen gemäß Kategorie 10 der *International Civil Aviation Organization* [ICAO]. Die Einsatzkräfte und -fahrzeuge des Gebäudebrandschutzes wurden 2018 im Rahmen einer Reorganisation in beiden Feuerwachen neu aufgeteilt, um für die Herausforderungen der zahlreichen Bauprojekte auf dem Flughafengelände optimal vorbereitet zu sein und auch zukünftig die festgelegten Hilfsfristen einhalten zu können. Für die körperliche Leistungsfähigkeit sorgt »Pro.Fit«. Seit März 2018 können Mitglieder der Flughafenfeuerwehr nach diesem individuellen Sportprogramm trainieren.

FMG wirkt an europäischen Luftfahrtstandards mit

Die Flughafen München GmbH beteiligt sich im Rahmen des Projekts SESAR (Single European Sky ATM Research) zusammen mit sechs weiteren Großflughafenbetreibern (London-Heathrow, Paris, Amsterdam, Zürich, Avinor (Norwegen) und Swedavia (Schweden)) an der Weiterentwicklung des europäischen Luftfahrtsystems. Die Flughafenbetreiber haben sich zum Konsortium SEAC (SESAR European Airports Consortium) zusammengeschlossen, die FMG hat dort 2018 die Koordinatorrolle übernommen. An dem Forschungsprojekt sind daneben auch EUROCONTROL, Airbus, Thales und namhafte Fluggesellschaften beteiligt. Sie alle verfolgen das Ziel, die Organisation und Abläufe der Luftfahrtprozesse effizienter und sicherer zu machen. Die FMG gestaltet dabei Projektinhalte aktiv mit. Hierzu gehören unter anderem die Definition eines »Airport Operation Centers«, das im Fall von gravierenden Störungen gemeinsame Lösungen mit allen Beteiligten finden soll, sowie die Optimierung von Rollverfahren zwischen Start- und Landebahn und der Parkposition des Flugzeugs.

Darüber hinaus beschäftigt sich die FMG im Projekt »Total Airport Management« mit grundlegenden Prozessen und deren Verbesserung.

Spezielles Biotopmanagement beugt Vogelschlag vor

Kollisionen von Luftfahrzeugen mit großen Vögeln oder Vogelschwärmen können die Sicherheit des Flugbetriebs gefährden. Mit einem speziellen Biotopmanagement beugt der Flughafen München möglichen Kollisionen vor. Diese Sicherheitsmaßnahmen beeinträchtigen nicht den Schutz der am Flughafen München beheimateten Vögel.

- Die Grünflächen um die Start- und Landebahnen herum werden nach einem an die örtlichen Verhältnisse angepassten Konzept gemäht.
- Es gibt keine größeren Wasserflächen für Enten und Gänse in der Nähe der Flugbetriebsflächen.
- Die Entwässerungsgräben nahe der Start- und Landebahnen sind mit Stahlseilen überspannt, um insbesondere Wasservögeln den Zugang zu erschweren.
- Mitarbeiter des »Wildlife Managements« beobachten die Vogelpopulation auf dem Flughafengelände und in relevanten Biotopen im Umkreis von 13 Kilometern, um mögliche Gefahren durch Vogelflugbewegungen frühzeitig abzuwehren.

Die FMG steht zum Thema Vogelschlagverhütung mit den relevanten Partnern und Institutionen in intensivem Dialog, insbesondere mit den Airlines, der Deutschen Flugsicherung, regionalen und übergeordneten Behörden sowie dem DAVVL (Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e. V.). Die Statistik des DAVVL weist für den Flughafen München seit vielen Jahren vergleichsweise niedrige Vogelschlagraten aus. In den Lufträumen Area 1 und Area 2 waren die Vogelschlagraten im Jahr 2018 im Bundesschnitt um circa 137 Prozent beziehungsweise um circa 268 Prozent höher als am Flughafen München.





Commercial Activities

Fünf-Sterne-Qualität in Einzelhandel und Gastronomie

Der FMG-Geschäftsbereich Commercial Activities ist für das Einzelhandels- und Gastronomieangebot in den beiden Terminals sowie im München Airport Center (MAC) zuständig. Er verantwortet auch die Angebote rund ums Parken, die Vermarktung der Werbeflächen und das Eventgeschäft, insbesondere im MAC-Forum. Der Geschäftsbereich legt großen Wert auf ein stimmiges Verhältnis zwischen Verkehrs- und Verkaufsfläche sowie den passenden Branchen- und Markenmix. Internationale und nationale Marken, eine eigene, bayerische Identität mit hohem Wiedererkennungswert und ein exzellenter Service sind dabei wichtige Erfolgsfaktoren im Non-Aviation-Bereich.

Retail im Wandel

Die zunehmende Diversifikation der Onlinevertriebskanäle stellt den stationären Handel seit einiger Zeit vor große Herausforderungen. Anbieter des Einzelhandels suchen vermehrt nach neuen Vertriebswegen. Der Flughafen München präsentiert sich in diesem Kontext nicht nur als ein weiterer Absatzkanal oder eine zusätzliche Verkaufsfläche, sondern vor allem als Partner für aufmerksamkeitsstarke Markeninszenierungen für ein hochwertiges Zielgruppen-segment. Außerdem wird er auf flexiblere Flächennutzungen und kürzere Mietvertragslaufzeiten setzen.

Die Allresto Flughafen München Hotel und Gaststätten GmbH betreibt rund 85 Prozent aller gastronomischen Einrichtungen am Münchner Airport. Das vielfältige kulinarische Angebot wurde bereits mehrfach ausgezeichnet. So belegte der Flughafen München bei den Skytrax World Airport Awards in der Kategorie »Flughafengastronomie« auch 2018 wieder Platz eins in Europa. Seit 2018 bereichern vier Filialen eines neuen Gastronomiekonzepts in

den nicht-öffentlichen Bereichen des Terminals 1 und 2 das Angebot am Flughafen München. Kunden finden dort eine Mischung aus bayerischen und amerikanischen Gerichten.

Die hundertprozentige FMG-Tochtergesellschaft eurotrade Flughafen München Handels-GmbH betreibt 54 Geschäfte am Flughafen München sowie einen Duty-free-Shop am Flughafen Friedrichshafen. Das Sortiment reicht von Duty-free-Artikeln über Presse und Reisebedarf bis hin zu Fashion, Uhren und Schmuck. Um das Angebot für die Kunden noch attraktiver zu machen, überarbeitete die eurotrade 2018 die Shop-Konzepte. So wurde beispielsweise der Duty-free-Shop im Non-Schengen-Bereich im Terminal 2 vollständig in das neue MyDutyFree-Layout überführt und um neue Produkte erweitert. Als erster deutscher Flughafen führte der Münchner Airport 2018 einen »Same Day Delivery Service« ein und liefert nun Gästen aus dem Münchner Stadtgebiet Artikel aus dem Sortiment der eurotrade noch am gleichen Tag nach Hause. Die eurotrade bietet den Service in Kooperation mit dem Dienstleister tiramizoo zunächst bis März 2019 an. Nach einer erfolgreichen Testphase ist geplant, diesen Service zu »Home Delivery Deutschland« mit einer Lieferung im gesamten Bundesgebiet auszubauen.

Parken: Onlinebuchung immer beliebter

Der Bereich Parken hat 2018 sein Angebot am Flughafen München ausgebaut und profitiert vor allem von den digitalen Services: 2018 wurden über das Onlinebuchungsportal mit seinen neuen Parkangeboten rund 18 Prozent mehr Stellplätze verkauft als im Vorjahr. An den Parkkassenautomaten ging Apple Pay als neues Bezahlungssystem an den Start. Immer mehr Kunden nutzen auch Carsharing am Flughafen München – 2018 um über 17 Prozent häufiger als noch im Jahr zuvor. Das Mietwagenzentrum erreichte mit über 750.000 Anmietungen und Rückgaben 2018 sogar seine Kapazitätsgrenze. Aufgrund dieser Entwicklungen

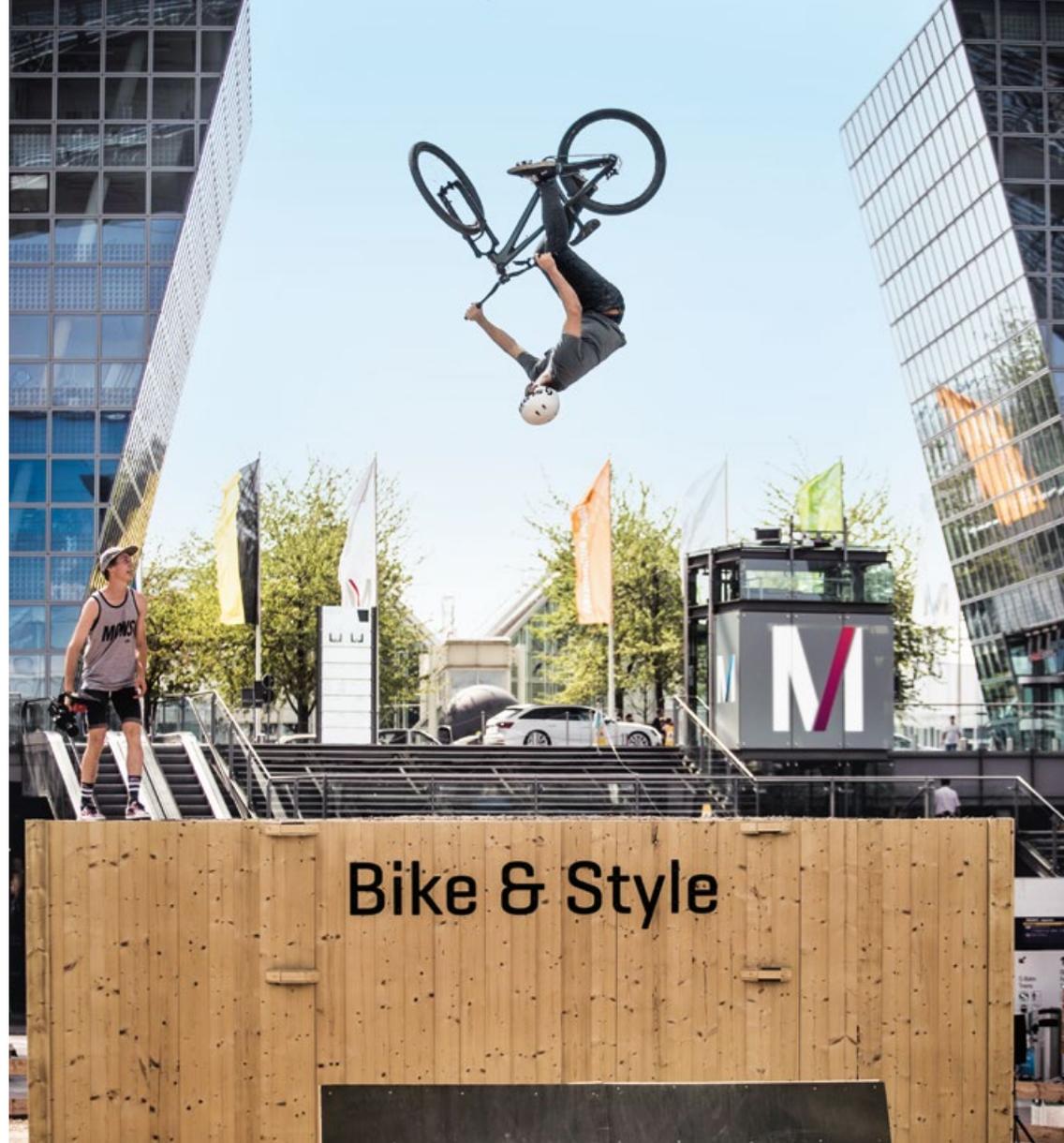
macht sich der Airport mit mehreren Neubauten fit für die Zukunft. 2018 ging beispielsweise das neue Parkhaus P51 am Besucherpark in Betrieb. Auf fünf Geschossen verfügt es über knapp 2.000 Stellplätze. Mit der Installation von acht Schnellladestationen im Parkhaus P20 hat der Flughafen München 2018 den Bereich Elektromobilität vorangetrieben. 2019 sollen weitere Ladestationen und Maßnahmen zur E-Mobility folgen.

MAC-Forum: Erlebnisraum im Zentrum des Flughafens

Auf Europas größter überdachter Freifläche zwischen den Terminals können Passagiere und Besucher regelmäßig besondere Events erleben. Die Höhepunkte des vergangenen Geschäftsjahrs waren:

- Innovation & Style: Bei der Premiere dieses Events drehte sich im April alles um neue Technologien wie zum Beispiel autonomes Fahren.
- Public Viewing: Während der Fußball-WM im Juni und Juli wurden alle Spiele auf einer großen Leinwand live übertragen, die Tribüne bot Platz für 2.000 Fans.
- Bike & Style: Im August traf sich im MAC-Forum erneut die internationale Mountainbike- und Freeride-Szene.
- Taste & Style: Das Food-Festival mit kulinarischen Trends und Live-Kochvorführungen nahm im September bei seiner dritten Auflage die Gäste auf eine kulinarische Weltreise mit.
- Weihnachts- und Wintermarkt: Der stimmungsvolle Markt mit öffentlicher Eisfläche feierte 2018 sein 20-jähriges Jubiläum.

Werbekunden finden am Münchner Airport ein attraktives Umfeld mit kaufkräftigen Zielgruppen und hohen Kontaktszahlen vor. Ein Höhepunkt war 2018 eine Werbeaktion von LEGO. Im MAC-Forum präsentierte das Unternehmen in Kooperation mit Bugatti einen in Originalgröße nachgebauten, voll funktionstüchtigen Bugatti Chiron aus maßgefertigten LEGO-Technic-Elementen. Microsoft inszenierte



im November seine neue Spielekonsole Xbox One X. Besucher und Reisende konnten die Spielekonsole ausgiebig testen. Daneben gewinnen digitale Formate an Bedeutung – auch bei der Akquise. Bei der Vermarktung der Werbe-, Gastronomie- und Einzelhandelsflächen am Airport setzt Commercial

Activities ein innovatives Vermarktungstool ein, den Sales Assistant Manager [SAM]. Er ermöglicht mittels Virtual-Reality-Technologie spannende Einblicke in alle Shopping-, Gastro-, Werbe- und Parkflächen am Münchner Airport.

Real Estate

Erfolgreiche Positionierung des Immobilienstandorts Flughafen München

Der Geschäftsbereich Real Estate entwickelt, vermarktet und betreibt Immobilien und Grundstücke der FMG, die zum Teil auch außerhalb des Flughafen-Campus liegen. Nachhaltige Neubaukonzepte und eine stadtähnliche Infrastruktur bilden die Basis für eine erfolgreiche Positionierung am Markt. Der Flughafen München plant aktuell und in den kommenden Jahren eine Vielzahl von Neu-, Um- und Ersatzbauten, welche der Geschäftsbereich Real Estate federführend koordiniert.

Entwicklungen in der AirSite West

Die AirSite West verändert sich derzeit deutlich: Auf dem Areal im Westen des Flughafengeländes entstehen nach und nach neue Büros, ein Logistikzentrum, ein Budgethotel und ein Handwerkergebäude. Seit August 2018 steht in der Nordallee bereits das erste Bürogebäude. Gleich daneben soll im Frühjahr 2019 das neue, größere BMW-Service-Center eröffnet werden. Mit den Gebäuden verändert sich auch die Straßeninfrastruktur. Im August 2018 starteten die Arbeiten für eine große Brücke, die über die Hauptzufahrt zum Flughafen führen und die Nord- mit der Wartungsallee verbinden wird. Die Inbetriebnahme dieses Verkehrsknotens ist im Jahr 2021 vorgesehen. In der Wartungsallee begannen 2018 die Bauvorbereitungen für einen Taxispeicher, eine temporäre Abstellfläche für Mietwagen und einen Versorgungstunnel unter der Straße. Das gesamte Investitionsvolumen für die AirSite West beträgt circa 700 Millionen Euro.

MAC inklusive Forum wird umgestaltet

Die FMG plant, Teile des München Airport Centers und des MAC-Forums neu zu gestalten. Im Fokus steht derzeit der Austausch der technischen Gebäudeausstattung, um das architektonische Erscheinungsbild im Anschluss neu gestalten zu können.

Apartment-Neubau für Mitarbeiter eröffnet

Die FMG unterstützt Bewerber und Mitarbeiter bei der Wohnungssuche im angespannten Wohnungsmarkt der Region. Im Juli 2018 zogen die ersten Mieter in neue Mitarbeiterwohnungen in einem Objekt in der Effnerstraße in München ein. Es umfasst 46 möblierte Ein- und Zwei-Zimmer-Wohnungen im mittleren Preissegment. Eine Betriebsvereinbarung regelt, wer nach welchen Kriterien Zugang zu den Apartments erhält.

Ambitionierte Ziele beim nachhaltigen Bauen

Der Flughafen München verfolgt die Prinzipien eines möglichst nachhaltigen Bauens. Darunter versteht er insbesondere ökologische, ökonomische und soziokulturelle Aspekte. Beim Thema Ökologie geht es darum, dass das Bauen selbst und danach der Betrieb der Gebäude die Umwelt möglichst wenig durch Schadstoffe sowie durch Ressourcen-, Wasser- und Energieverbrauch beeinträchtigen. Bauliche Maßnahmen können die Treibhausgasemissionen senken und tragen damit zum Erreichen der ambitionierten Klimaschutzziele bei. Ein Beispiel dafür ist der bereits erfolgte Wechsel der gesamten Vorfeldbeleuchtung von herkömmlichen Lampen auf LED. Zukunftsweisend im Bereich des Wassermanagements ist das Konzept, Grauwasser, wo es möglich ist, wiederzuverwenden.

Ökologische Verbesserungen bedeuten zunächst oft eine erhebliche Investition. Sie erweisen sich aber häufig auch ökonomisch als nachhaltig, da die Betriebskosten langfristig sinken, wenn etwa weniger Energie verbraucht wird. Da die ersten Gebäude des Münchner Flughafens inzwischen über 30 Jahre alt sind, besteht gerade dort erhebliches Potenzial, um mit Renovierungen sowohl die ökologische als auch die ökonomische Nachhaltigkeit zu verbessern.

Der dritte Aspekt des nachhaltigen Bauens verfolgt das Ziel, mit den Gebäuden ein möglichst gesundes und angenehmes Umfeld für Mitarbeiter und Nutzer zu schaffen. Hier verschränken sich ökologische Themen mit Fragen des Komforts und der Aufenthaltsqualität. Umgesetzt wurde dieses Ziel bereits beim neuen Gebäude für den Bereich Real Estate am Rande des entstehenden LabCampus mit Rückzugsmöglichkeiten und Kommunikationszonen.

Participations, Services & External Business

AeroGround: Pünktlichkeit verbessert

Die AeroGround Flughafen München GmbH ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der FMG. Zusammen mit ihrem Tochterunternehmen AeroGround Berlin GmbH bietet sie alle land- und luftseitigen Leistungen rund um die Flugzeug-, Gepäck- und Passagierabfertigung an den Flughäfen München, Berlin-Tegel und Berlin-Schönefeld an. Als Gründungsmitglied von ground.net ist die AeroGround Teil eines europäischen Ground-Handling-Netzwerks mit über 70 Stationen in Deutschland, Griechenland, Bulgarien, Zypern, der Schweiz, Skandinavien, Großbritannien und Italien.

Rund 2.800 Mitarbeiter fertigten 2018 in München und Berlin für 150 Kunden über 275.000 Flugbewegungen, 24 Millionen Gepäckstücke und 37 Millionen Passagiere ab. Der Bereich Transportservice beförderte am Flughafen München rund 3,7 Millionen Fahrgäste. In München behauptete sich die AeroGround 2018 erneut als Marktführer. Dort starteten 99 Prozent der abgefertigten Flüge pünktlich, in Berlin waren es 97 Prozent.

Kurz vor dem Jahreswechsel 2017/2018 einigten sich die AeroGround München und die Deutsche Lufthansa auf die Abfertigungskonditionen für die fünf A380-Maschinen, die seit dem Sommerflugplan 2018 am Flughafen München stationiert sind. Das Volumen betrug rund 840 Abfertigungen. Mit der A380 fertigt die AeroGround auch weiterhin die gesamte Interkontinentalflotte der Lufthansa am Standort München ab – ebenso wie die A380 der Fluggesellschaft Emirates. Die AeroGround akquirierte 2018 einige neue Kunden in Berlin-Tegel und Berlin-Schönefeld, unter anderem Laudamotion und Ryanair. Damit wurde ein Teil der Lücke geschlossen, die die insolventen Fluggesellschaften Air Berlin und Niki in Berlin hinterlassen hatten. In München hat die AeroGround unter anderem Laudamotion, Olympus und VLM Airlines als Neukunden gewonnen. Mit rund

25 Airlines konnte außerdem die Zusammenarbeit in Berlin und München langfristig verlängert werden.

Um dem Personal- und Fachkräftemangel entgegenzuwirken, hat die AeroGround 2018 zahlreiche Projekte initiiert: Sie rekrutierte Arbeitskräfte mit Priorität ohne Personaldienstleister in feste Arbeitsverhältnisse, förderte kostengünstiges Wohnen für neue Mitarbeiter und entwickelte neue Trainingskonzepte. Darüber hinaus gestaltet die AeroGround mithilfe des kürzlich eingeführten Innovationsmanagements neue Entwicklungen und Technologien im Ground Handling mit.

aerogate: hohe Servicequalität bei der Passagierabfertigung

Die aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH betreut als hundertprozentige Tochtergesellschaft der FMG den Passagierservice beim Check-in und am Gate, den Gepäckzustelldienst, den Betrieb von Lounges und

Empfangsdiensten, den Arrival-Service, eine IATA-Ticketagentur, die Ladeplanung sowie die Ramp-Supervision am Flughafen München. 2018 fertigten durchschnittlich rund 500 Mitarbeiter über 26.300 Flüge mit etwa vier Millionen Passagieren ab. Bei der Passagierabfertigung im Terminal 1 konnte die aerogate trotz der Insolvenz des Großkunden Air Berlin die Marktführerschaft mit einem Marktanteil von rund 45 Prozent behaupten. Die FMG-Tochtergesellschaft nutzt zunehmend digitale Lösungen, um die Servicequalität weiter zu verbessern. 2018 bewährte sich ihr neues System zur automatisierten Kofferbearbeitung mit Scanner. Damit gelangen stehen gebliebene Gepäckstücke schneller zurück zu ihren Eigentümern. Mit knapp 60 Auszubildenden zu Servicekaufleuten im Luftverkehr war die aerogate außerdem auch 2018 wieder der größte Ausbildungsbetrieb Deutschlands in diesem Beruf.

Cargogate: relatives Wachstum entgegen dem Trend

Die Cargogate Flughafen München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH ist für den Umschlag und die Lagerung der Luftfracht sowie die Dokumentation und die Abwicklung von Zollformalitäten zuständig. 184 Mitarbeiter fertigten 2018 über 57 Prozent der Luftfrachtkunden und damit ein Viertel der Luftfracht am Flughafen München ab. Neben mehreren Vertragsverlängerungen konnte Cyprus Airways als Neukunde gewonnen werden. Der Wechsel von United Airlines zur Lufthansa aufgrund von Allianzverpflichtungen führte aber am Ende zu einem negativen Ergebnis. Um die Zukunft zu sichern, initiierte die Cargogate Projekte mit dem Ziel, das bisherige Abfertigungssystem abzulösen und neue Beschäftigungsbedingungen zu schaffen. Ein neues Prozessmanagement hat sie bereits erfolgreich eingeführt. Außerdem erlangte die Cargogate eine im Luftfrachtbereich am Campus einmalige Pharma-Zertifizierung. So unterliegen Medikamente und andere pharmazeutische Produkte als temperaturempfindliche und oftmals eilige Güter komplexen Vorschriften, bei denen eine geschlossene Kühlkette gesichert sein muss.

Pünktlichkeitsstatistik 2018 am Flughafen München im Linien-/Charterverkehr

Landungen insgesamt: 195.945



Starts insgesamt: 196.293



¹⁾ Abweichung bis 15 Minuten

➔ ground.net



Internationales Geschäft: MAI verstärkt in den USA aktiv

Die Munich Airport International GmbH (MAI) koordiniert alle internationalen Aktivitäten des Flughafens München für Beratungs-, Management- und Trainingsleistungen. Rund 70 Mitarbeiter aus 15 Ländern sind für die MAI tätig. Neben den klassischen Umzugs- und Inbetriebnahmeleistungen (ORAT) bietet sie Planungsleistungen,

Unterstützung bei Prozessoptimierungen, Schulungen, Konzepte zur Standortentwicklung, Managementleistungen und die komplette Übernahme des operativen Betriebs an. Seit 2018 ist die MAI verstärkt in den USA aktiv. Nachdem sie bei der technischen und operativen Planung des neuen Terminals 1 am Newark Liberty International Airport (EWR) unterstützt hatte, wurde die FMG-Tochter auch mit dem Management des Betriebs

Aktivitäten im internationalen Geschäft

Die wichtigsten Projekte 2018:

- Hokkaido, Japan
- Istanbul, Türkei
- Libreville, Gabun
- Manama, Bahrain
- Maskat, Oman
- New Jersey, USA
- New York, USA
- Palmerola, Honduras
- Quito, Ecuador
- Saint David's Island, Bermuda

beauftragt. Seit Beginn des Jahres 2019 bis zu seiner Schließung 2021 betreibt eine hundertprozentige Tochter der MAI, die EWR Terminal One LLC, das bestehende Terminal A. Nach Eröffnung des neuen Terminals 1 im Jahr 2022 wird die FMG-Tochtergesellschaft das Abfertigungsgebäude langfristig betreiben. Darüber hinaus haben sich die MAI und die Carlyle Airport Group Holdings (CAG), ein hundertprozentiges Tochterunternehmen des weltweit tätigen Private-Equity-Investors Carlyle Group, auf die Gründung eines Joint Ventures namens Reach Airports LLC verständigt. Noch in der Gründungsphase konnte die Kooperation bereits das größte Flughafeninfrastrukturprojekt in den USA für sich gewinnen: Sie ist an der Modernisierung des John F. Kennedy International Airports maßgeblich beteiligt. Während der gesamten Planungs- und Bauphase des neuen Terminals 1 ist Reach Airports beratend tätig und übernimmt langfristig das operative Management des heutigen und des künftigen Terminals 1.

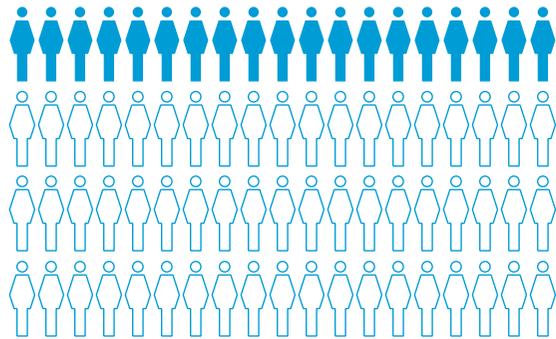
Ziel 2019

Markteintritt in den USA mittels Joint Venture und eigener Terminalbetriebsgesellschaft

Neben weiteren Aktivitäten in den USA plant die MAI eine verstärkte Präsenz in vielversprechenden Wachstumsmärkten. Im zweiten Halbjahr 2019 ist der Aufbau eigener Vertriebsstandorte geplant. Parallel dazu prüft sie weitere strategische Joint Ventures und die Übernahme flughafenaffiner Beratungsfirmen, um das eigene Produktportfolio zu stärken sowie das Kundennetzwerk zu erweitern.

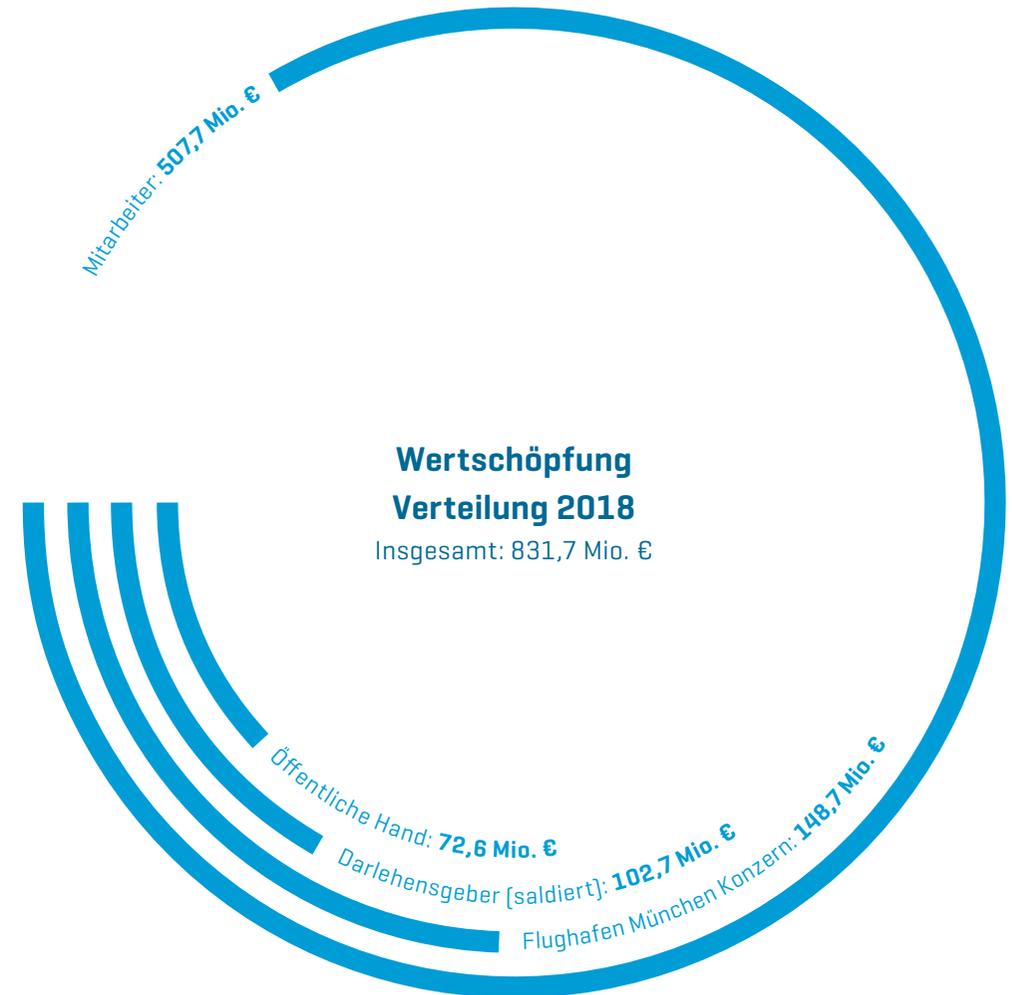
Arbeitswelt und Gesellschaft

- 53 – Bedeutender Arbeitgeber
- 53 – Personalstrategie
- 54 – Mitarbeiterzufriedenheit und Mitbestimmung
- 57 – Verantwortungsvoller Arbeitgeber
- 59 – Gesellschaftliches Engagement
- 60 – Wertschöpfung



25 Prozent aller sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse in den Landkreisen Freising und Erding sind am Flughafen angesiedelt.

507,7 Mio. €
Gesamtpersonalaufwand Konzern
[+5,3 %]



Bedeutender Arbeitgeber

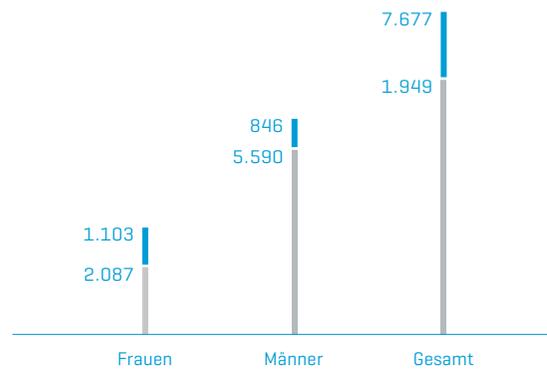
So viel Airport steckt in der Region

Mit 9.903 Mitarbeitern¹⁾ ist der Flughafen München Konzern nach der Deutschen Lufthansa AG der zweitgrößte Arbeitgeber am Standort. Der benachbarte Arbeitsagenturbezirk Freising, der auch die Landkreise Dachau, Ebersberg und Erding umfasst, weist mit durchschnittlich 1,9 Prozent eine der niedrigsten Arbeitslosenquoten Deutschlands auf. Das entspricht praktisch einer Vollbeschäftigung und spiegelt die große Bedeutung des Flughafens München für den regionalen Arbeitsmarkt wider. Jedes vierte sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnis in den Landkreisen Freising und Erding ist am Flughafen.

¹⁾ Inklusive Auszubildenden

Beschäftigungsverhältnisse im Konzern²⁾

■ Teilzeit ■ Vollzeit



²⁾ Ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter und ohne Praktikanten

Erstklassiger Arbeitgeber in der Verkehrsbranche

In der neuesten Untersuchung des Nachrichtenmagazins Focus belegte die Flughafen München GmbH zum vierten Mal in Folge den Spitzenplatz als »Bester Arbeitgeber der Branche Verkehr und Logistik« in Deutschland und zählt branchenübergreifend zu den Top 20 unter den nationalen Arbeitgebern.

Personalstrategie

Arbeitgebermarke: das Versprechen an die Mitarbeiter

Welche Faktoren machen den Flughafen München zu einem der attraktivsten Arbeitgeber der Region? Antworten darauf gibt die Arbeitgebermarke, die sich aus der Markenpositionierung des Unternehmens ableitet. Sie zeigt, wie sich der Konzern im Wettbewerb um Talente auf dem Arbeitsmarkt positioniert, und bündelt die Argumente für eine langfristige Bindung an den Arbeitgeber Flughafen.

Weitsichtige Personalpolitik

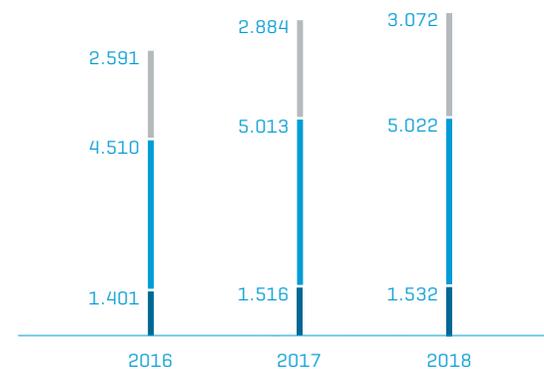
Der Flughafen München legt Wert auf eine Personalpolitik, die sowohl den Menschen als auch die Unternehmensentwicklung im Blick hat. Deshalb orientiert sich das langfristig ausgerichtete Personalkonzept an der aktuellen Geschäftssituation und Unternehmensstrategie sowie an gesellschaftlichen Megatrends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

Große Herausforderung Generationenwandel

Die derzeit größte personalpolitische Herausforderung für das Unternehmen ist der demografische Wandel. Um den erhöhten Personalbedarf zu decken, der sich aufgrund großer altersbedingter Austrittswellen in den nächsten Jahren ergeben wird, ist die Stärkung der Arbeitgeberattraktivität im umkämpften Arbeitsmarkt der Region von übergeordneter Bedeutung. Der Flughafen München nimmt sich deshalb vor, auch den Werten jüngerer Generationen und deren Erwartungen an ihren beruflichen Alltag zu entsprechen. Der Arbeitgeber Flughafen will diesen Kulturwandel aktiv gestalten und gleichzeitig den Wissenstransfer zwischen erfahrenen und neuen Mitarbeitern gewährleisten. Es gilt, die Auswirkungen des Generationenwandels auf der einen, sowie die Veränderungen der Arbeitsplätze durch Digitalisierung und Prozessoptimierung auf der anderen Seite klug zu verzahnen. So gelingt es, bei anforderungsgerechtem Personaleinsatz effizient zu arbeiten und attraktive Beschäftigungsbedingungen für alle Generationen der Flughafenfamilie anzubieten.

Altersstruktur im Konzern³⁾

■ Unter 30 Jahren ■ 30 bis 50 Jahre ■ Über 50 Jahre



³⁾ Ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter und ohne Praktikanten

➔ munich-airport.de/campus

Mitarbeiterzufriedenheit und Mitbestimmung

Mitarbeiterbefragung ist wichtiges Instrument für Veränderung

Die Ergebnisse der konzernweiten Mitarbeiterbefragung im Herbst 2017 spiegeln die Verbundenheit und Zufriedenheit der Arbeitnehmer mit dem Flughafen wider. In der Folge der Befragung wurden die Themen »bereichsübergreifende Zusammenarbeit« und »Wahrnehmung der oberen Führung« als Handlungsfelder definiert. So sollen beispielsweise die »Mitg'redt-Foren« einen intensiven Meinungsaustausch mit dem oberen Führungskreis ermöglichen. Die neu eingeführten »Mischtsche« in allen Betriebsrestaurants tragen dazu bei, dass sich Kollegen untereinander vernetzen. Weitere Maßnahmen sind in Planung. Parallel erarbeiten die einzelnen Bereiche und Tochterunternehmen Ideen für ihren dezentralen Folgeprozess, in den auch die Geschäftsführung eingebunden ist. Bis zur nächsten Mitarbeiterbefragung im Jahr 2020 sollen spürbare Veränderungen erreicht sein – ein wichtiges Ziel im Hinblick auf die Bindung der Mitarbeiter an das Unternehmen.

FMG fördert Mitbestimmung

Die Stimme der Arbeitnehmer ist ein wertvoller Faktor bei Unternehmensentscheidungen. Den Mitarbeitern stehen zahlreiche Möglichkeiten offen, sich in den gesetzlich vorgeschriebenen Gremien oder in anderen Arbeitsgruppen einzubringen: im Aufsichtsrat, in der Jugend- und Auszubildendenvertretung sowie Schwerbehindertenvertretung. Die meisten übergreifenden Regelungen im Unternehmen münden in Betriebsvereinbarungen mit dem Betriebsrat, der derzeit 31 Mitglieder zählt. Die Arbeitnehmervertretung hat in den letzten Jahren gemeinsam mit dem Arbeitgeber wichtige Betriebsvereinbarungen getroffen, beispielsweise zu Themen wie Wohnraum für Bewerber und Mitarbeiter, Altersteilzeitregelung oder Betriebliches

Eingliederungsmanagement. Auch das jährliche Mitarbeitergespräch ist in Form einer Betriebsvereinbarung fest in der Unternehmenskultur verankert. Alle Beschäftigten haben so die Gelegenheit, mit ihrer Führungskraft in einem vertraulichen Rahmen die Zusammenarbeit zu reflektieren, die Arbeitsleistung zu besprechen und bei Bedarf Ziele oder Arbeitsschwerpunkte und Qualifizierungsmaßnahmen festzulegen.

Personalaufwand und übertarifliche Leistungen

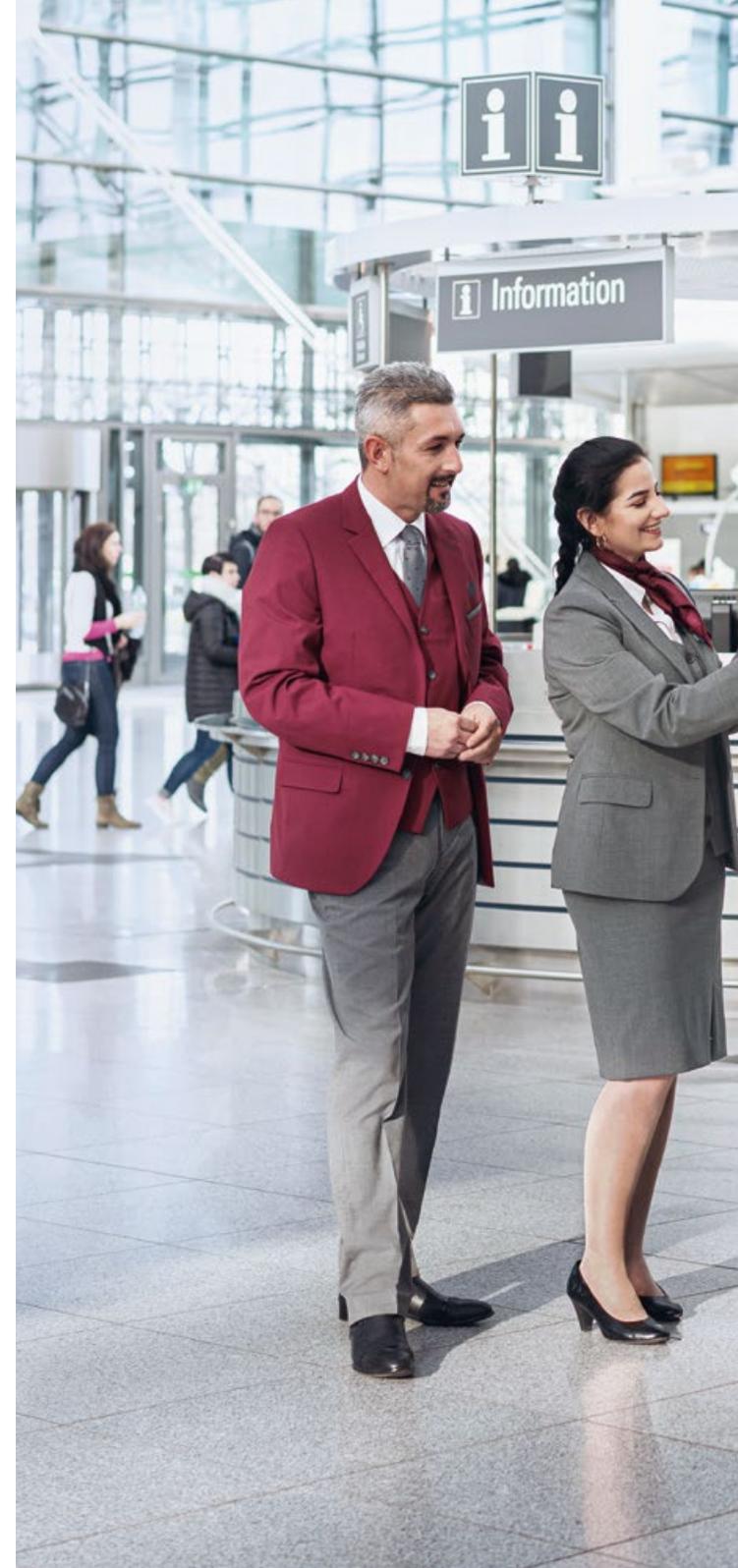
Die Flughafen München GmbH ist als Mitglied im Kommunalen Arbeitgeberverband Bayern an den Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) gebunden. Die Beschäftigten der FMG erhalten eine betriebliche Altersvorsorge, die tariflich geregelt und über die bayerische Zusatzversorgungskasse für kommunale Arbeitgeber abgedeckt ist. Nach Verhandlungen mit den Gewerkschaften ver.di und dbb erfolgte zum 1. März 2018 eine Anhebung der Vergütung für Mitarbeiter der FMG und der AeroGround, sie beträgt im ersten Schritt durchschnittlich 3,19 Prozent. Tendenziell profitierten niedrigere Lohngruppen mehr von diesem Tarifabschluss. Außerdem wurden zwei weitere Lohnzuwächse vereinbart: Für April 2019 wurde eine durchschnittliche Erhöhung von 3,09 Prozent vereinbart und ab März 2020 erhalten die Beschäftigten durchschnittlich 1,06 Prozent mehr Gehalt.

Mitarbeiter mit Tarifverträgen

Anteil der Gesamtbelegschaft in %¹⁾

2018	95,95
2017	95,93
2016	94,23

¹⁾ Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Summe der Gesamtbeschäftigten inklusive Auszubildenden, geringfügig Beschäftigten, Leiharbeitnehmern und Praktikanten.





Engagement für die nächste Generation

Der Flughafen München Konzern ist einer der größten Ausbildungsbetriebe der Region. Schulabsolventen haben die Wahl zwischen 20 verschiedenen Ausbildungs- und dualen Studienrichtungen. Für den Ausbildungsbeginn im Jahr 2018 gingen bei der Flughafen München GmbH 1.635 Bewerbungen ein. Zum 1. September 2018 starteten 97 Auszubildende ihre berufliche Laufbahn beim Flughafen München. Damit befanden sich zum Stichtag 31. Dezember konzernweit 277 Jugendliche in der Ausbildung. Gleichzeitig schlossen 46 junge Menschen ihre Ausbildung bei der FMG ab. Auch 84 Schüler und 123 Hochschulpraktikanten erhielten einen Einblick in die Flughafenwelt und verfassten 17 projektbezogene Bachelor- und Masterarbeiten. In einem zwölfmonatigen Traineeprogramm erhielten Universitätsabsolventen eine effiziente Vorbereitung auf das Berufsleben am Airport. Diese beinhaltet zum einen Fachwissen, zum anderen ein Verständnis für das komplexe Gesamtsystem Flughafen. Ein Mentorenprogramm unterstützt die Trainees dabei, ihr eigenes unternehmensweites Netzwerk aufzubauen.

Große Jobmesse im MAC

Im Oktober 2018 luden rund 15 am Flughafen ansässige Firmen zur »Nacht der Ausbildung«, um ihre vielfältigen Berufschancen vorzustellen. 3.000 interessierte Besucher, insbesondere Schüler und Eltern aus der Flughafenregion, konnten sich im München Airport Center über die 50 verschiedenen Ausbildungs- und Studiengänge auf dem Airport-Campus informieren.

Bei der Auswahl der neuen Dienstkleidung waren auch die Mitarbeiter eingebunden.

Personalaufwand

507,7 Mio. €

Gesamtpersonalaufwand Konzern



davon

299,3 Mio. €

Personalaufwand FMG



davon

239,9 Mio. €

Löhne & Gehälter¹⁾



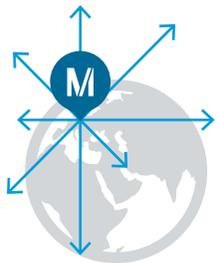
und

59,4 Mio. €

Sozialabgaben, Aufwendungen für Altersvorsorge und Unterstützung

¹⁾ Inklusive Aufwendungen für Fahrtkostenerstattung und Essensgeldzuschüsse

- Glossar
- ➔ munich-airport.de/karriere
- ➔ munich-airport.de/auszubildende
- ➔ kununu.com/flughafen-muenchen
- ➔ xing.com/company/flughafen-muenchen



- ➔ munich-airport.de/serviceacademy

Ziel 2019

Neugestaltung der Airport Academy in der AirSite West

- Glossar

Weltweites Airport-Netzwerk

Die beliebten internationalen Austauschprogramme fördern die persönliche Weiterentwicklung der Mitarbeiter und den unternehmerischen Fortschritt des Flughafens München. 2018 besuchten 19 Auszubildende im Rahmen des europäischen Mobilitätsprogramms »Erasmus+« die Partnerflughäfen in Athen, Malta oder Wien. 32 ausgewählte Fach- und Führungskräfte vertieften bei einem Aufenthalt an den Schwesterflughäfen in Bangkok, Singapur und Moskau ihr Know-how und knüpften wichtige Kontakte mit ihren Counterparts. Im Gegenzug waren Delegationen anderer Airports, unter anderem aus Denver und Nagoya, in München zu Besuch.

Schwesterflughäfen

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

Airport Academy: Experten für Bildung und Training

Der Flughafen München betreibt ein zertifiziertes, konzern eigenes Bildungszentrum mit knapp 50 Beschäftigten. 26.700 Konzernmitarbeiter und externe Kunden besuchten dort an über 38.000 Teilnehmertagen Seminare, vor allem in den Bereichen Personal, Management, Aviation und Security. Fester Bestandteil des Angebots sind digitale Bildungsformate über eine Learning-Management-Plattform, wie zum Beispiel die konzernübergreifende Safety-Management-Schulung im Rahmen der EASA-Zertifizierung des Flughafens.

Die Airport Academy bietet darüber hinaus als akkreditiertes Trainingsinstitut des Airports Council International [ACI] – in Kooperation mit dem internationalen Dachverband der Verkehrsflughäfen – Trainings für ein internationales Publikum an. So wurden über 100 externe Cyber-Security-Spezialisten in vier unterschiedlichen Seminartypen in dem Anfang 2018 auf dem Flughafen-Campus eröffneten Information Security Hub trainiert.

Flughafen erneut »Deutschlands bester Ausbildungsbetrieb«

Das Wirtschafts_magazin »Focus Money« verlieh dem Flughafen München erneut die Auszeichnung »Deutschlands bester Ausbildungsbetrieb« in der Branche Transport und Verkehr. Bei der Untersuchung von bundesweit 20.000 Unternehmen fiel die FMG aufgrund der besonderen Qualität des Ausbildungsmanagements als erstklassig auf. Sowohl die hohe Übernahmequote von Absolventen im Unternehmen als auch ihre sehr guten Ausbildungsergebnisse rechtfertigen diese Auszeichnung. Ein spezielles Onboarding-Programm ermöglicht es den Azubis gleich zu Beginn ihrer Laufbahn, Kontakte zu knüpfen, erste Erfahrungen in der Teamarbeit zu sammeln und den Airport-Campus kennenzulernen. Eine weitere Besonderheit des Ausbildungsbetriebs Flughafen ist die intensive fachliche und persönliche Betreuung durch die hauptamtlichen Ausbilder und die 220 nebenamtlich tätigen Ausbildungsbeauftragten. Ausschlaggebend für die Auszeichnung waren beispielsweise die Teilnahme am Austauschprogramm Erasmus+, der Gesundheitstag für Auszubildende oder der Azubi-Elterntag.

Viele Chancen für junge Menschen und eine hohe Übernahmequote im Ausbildungsbetrieb Flughafen



Verantwortungsvoller Arbeitgeber

Diversity: personelle und kulturelle Vielfalt

Der Münchner Airport profitiert von der Vielfalt seiner Mitarbeiter. Er respektiert den kulturellen Hintergrund aller Beschäftigten und berücksichtigt deren unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse. Rund 24 Prozent der Konzernmitarbeiter kommen aus mehr als 100 verschiedenen Nationen. Die meisten Mitarbeiter mit ausländischer Herkunft kommen aus der Türkei, gefolgt von Kroatien und Ungarn. Die Förderung von Frauen in Führungspositionen ist fester Bestandteil der Personalpolitik. Der Flughafen München Konzern hat sich das Ziel gesetzt, den Frauenanteil sukzessive zu erhöhen. Im Herbst 2017 wurden hierfür individuelle Zielgrößen verabschiedet und als Folgefrist ein Dreijahreszeitraum bis 30. Juni 2020 festgelegt. Frauen werden beispielsweise zu Beginn ihrer Führungstätigkeit mit dem »Cross-Mentoring-Programm« unterstützt. Dabei bekommt jede Teilnehmerin für ein Jahr eine Managerin aus einem anderen Unternehmen als Mentorin zur Seite gestellt. Den kontinuierlichen Austausch beruflich erfolgreicher Frauen innerhalb und außerhalb des Unternehmens zu fördern, ist das Ziel des Netzwerks »MStars« für weibliche FMG-Führungskräfte. 2018 konnte das Netzwerk weiter ausgebaut und die Vernetzung mit anderen Unternehmen intensiviert werden. Zudem fanden gezielt erste Veranstaltungen für ein weibliches Publikum statt, die der Flughafen initiierte oder unterstützte.

Durchstarten am Flughafen

Die Flughafen München GmbH wurde von Focus Money und Deutschland Test 2018 mit dem Deutschlandtest-Siegel »Top-Karriere-Chancen für Frauen« ausgezeichnet.



Familie und Gesundheit im Fokus

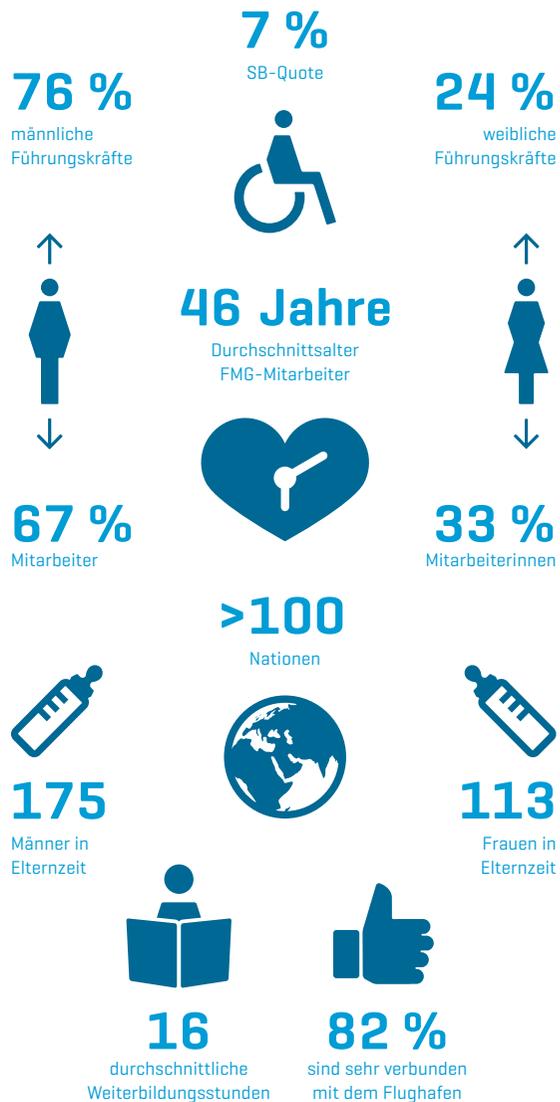
Die Konzernleitung ist davon überzeugt, dass gute Leistung und ein familienfreundliches Arbeitsumfeld sich gegenseitig bedingen. Familienfreundlichkeit wird bei der FMG seit Jahren großgeschrieben und mit zahlreichen Angeboten gefördert. Viele Aktivitäten zielen außerdem darauf ab, die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeiter zu erhalten oder zu verbessern. Das Leistungsspektrum des Betrieblichen Gesundheits- und Sozialmanagements

[BGM] reicht von der Arbeitsmedizin über die Mitarbeiterverpflegung bis hin zur Beratung von Menschen in schwierigen Lebenssituationen. Der Flughafen München Konzern bietet eine Reihe von betrieblichen Zusatzleistungen für eine gesunde Work-Life-Balance. So nutzen beispielsweise über 700 Mitarbeiter das Angebot, bis zu 30 Prozent der individuellen Arbeitszeit im Home- oder Mobile-Office zu leisten.

In den Cafés auf dem Campus tauschen sich die Mitarbeiter in Flughafen-Atmosphäre aus.

Ziel bis 2020
Gleichberechtigte Teilhabe von Männern und Frauen in Führungspositionen

Die Mitarbeiter – Daten und Fakten



Zusätzliche Angebote für Mitarbeiter

Verpflegung in den Mitarbeitercasinos

900.000 Tischgäste werden in den fünf Mitarbeitercasinos auf dem Flughafen-Campus jährlich verpflegt. Das Casino-konzept verfolgt das Ziel, Beschäftigte am Flughafen ausgewogen und in einer angenehmen Atmosphäre zu bewirten. 2018 wurde das Casino im Terminal 2 general-saniert und unter dem Motto »Mediterran trifft Kunst« wiedereröffnet.

Unterstützung bei langen Krankheitsphasen

Zum 1. Januar 2019 trat eine neue Betriebsvereinbarung zum Betrieblichen Eingliederungsmanagement [BEM] in Kraft. Sie regelt den Prozess rund um das freiwillige Verfahren für Beschäftigte, die innerhalb eines Jahres länger als sechs Wochen krank waren und wieder an ihren Arbeitsplatz zurückkehren. Das Programm wirkt zukünftiger Arbeitsunfähigkeit entgegen und trägt zum Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit bei.

Muskel-Skelett-Programm »AufWind«

30 Prozent aller krankheitsbedingten Fehltag in der FMG in den Jahren 2013 bis 2017 sind auf Probleme mit dem Muskel-Skelett-System zurückzuführen. Das betriebliche Gesundheits- und Sozialmanagement implementierte deshalb ein ganzheitliches Präventionsprogramm, das chronische Muskel-Skelett-Erkrankungen reduzieren, die Arbeitsfähigkeit erhalten und die Produktivität erhöhen soll. Die FMG-Arbeitsmedizin arbeitet dabei auch eng mit externen Physiotherapeuten zusammen.

Weitergedacht beim Arbeitsschutz

Gemeinsame Aufgabe, gemeinsame Verantwortung

Die FMG hat sich zum Ziel gesetzt, die Arbeitsbedingungen kontinuierlich zu verbessern und die Unfall- und Krankheitszahlen zu senken. Am Flughafen München werden laufend neue Lösungsansätze entwickelt, um gesundheitlichen Gefährdungen oder Risiken am Arbeitsplatz entgegenzutreten. Im Rahmen der ersten konzernweiten Arbeitsschutzausschusssitzung gab es 2018 die Möglichkeit, sich zu konzernübergreifenden Themen wie zum Beispiel Sicherheitsvorschriften, Unfallpräventionsstrategien und Gesundheitsvorsorge auszutauschen. Rund 70 Führungskräfte, Betriebsräte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Sicherheitsbeauftragte der Tochtergesellschaften nahmen an der Veranstaltung teil.

Arbeitssicherheitstagung am Flughafen München

Ein hohes Sicherheitsniveau im Bodenverkehrsdienst ist nur durch enge, abteilungsübergreifende Kooperation im Arbeits- und Gesundheitsschutz gewährleistet. 2018 trafen sich rund 30 Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Sicherheitsbeauftragte der Tochtergesellschaften, Führungskräfte, Betriebsräte sowie Geschäftsführer von externen Bodenabfertigungsfirmen zur Arbeitssicherheitstagung in der Airport Academy, um sich zu der Rolle der Führungskräfte beim Thema Arbeitssicherheit und über Möglichkeiten der Verbesserung der Kommunikation zwischen und mit den Arbeitern auf dem Vorfeld auszutauschen. Ziel war es, Handlungsfelder zu identifizieren und gemeinsam Maßnahmen abzuleiten, um Gefährdungen zu minimieren und Unfälle zu vermeiden. 2019 wird abermals eine konzernweite Arbeitssicherheitstagung stattfinden.

Ergonomie

Zu den Kernaufgaben des Bereichs Arbeitssicherheit gehört unter anderem die Gestaltung ergonomischer Arbeitsplätze. Vor allem die Flugzeugabfertiger verrichten schwere körperliche Tätigkeiten mit einem nachweisbar erhöhten Risiko für Muskel-Skelett-Erkrankungen. 2018 tätigte die FMG Investitionen in eine Studie zur Entwicklung eines automatischen Gepäckladesystems auf Roboterbasis, die in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer Institut durchgeführt wird. Ziel ist es, die manuellen Tätigkeiten der Mitarbeiter in der Flugzeugabfertigung deutlich zu reduzieren. Weitere konkrete Projektschritte sind für das Jahr 2019 geplant.

Ausblick

Der Bereich Arbeitssicherheit arbeitet eng mit der Airport Academy zusammen – beispielsweise um webbasierte Trainings in Bezug auf arbeitssicherheitsrelevante Themen zu entwickeln. Im Jahr 2018 hatte die Überprüfung des FMG-eigenen Arbeitsschutzmanagement-Systems durch das Gewerbeaufsichtsamt eine übergeordnete Bedeutung, die Zertifizierung ist für 2019 geplant.

Zahlreiche Perspektiven für gesundheitlich eingeschränkte Mitarbeiter

Die FMG verfügt über eine hohe Kompetenz bei der Beschäftigung von Mitarbeitern mit gesundheitlichen Einschränkungen. Um ihnen einen möglichst normalen Arbeitsalltag zu ermöglichen, gibt es eine ganze Palette von Angeboten: das Betriebliche Eingliederungsmanagement, die Weiterbeschäftigung leistungsgewandelter Mitarbeiter, die Einstellung von Menschen mit Schwerbehinderung und die Ausbildung junger Erwachsener, die in ihrer geistigen Entwicklung gefördert werden müssen. Zum 31. Dezember 2018 waren konzernweit 698 schwerbehinderte oder gleichgestellte Mitarbeiter beschäftigt, das entspricht etwa sieben Prozent der Gesamtbelegschaft.

Gesellschaftliches Engagement

Der Flughafen und seine regionalen Projekte

Als guter Nachbar übernimmt der Flughafen München gesellschaftliche Verantwortung in der Region. Von Finanz- und Sachmitteln profitierten im vergangenen Jahr mehr als 750 Projekte, die den fünf Sponsoring-Säulen des Flughafens zuzuordnen sind: Bildung, Soziales, Sport, Kultur und Natur. 2018 wurden mit dem »Regionalsponsoring auf Initiative von Mitarbeitern« wieder zahlreiche Vereine finanziell unterstützt, bei denen die Mitarbeiter selbst ehrenamtlich engagiert sind. So konnten beispielsweise viele Freiwillige Feuerwehren zusätzliche Ausrüstung anschaffen. Sportvereine dringend benötigtes Trainingsmaterial erwerben oder aber Gemeinschaftsinitiativen gefördert werden. Bereits 2017 rief der Airport das Projekt »NachWuchsWald« ins Leben: Für jedes neugeborene Kind einer Mitarbeiterin oder eines Mitarbeiters im Flughafen München Konzern wird im Kranzberger Forst bei Freising ein Baum gepflanzt. Die nächste Pflanzaktion findet 2019 statt.

Der Flughafen München unterstützte auch 2018 wieder viele Projekte, die darauf abzielen, Kinder und Jugendliche in der Entwicklung ihrer Persönlichkeit und ihrer Talente zu fördern und bei der Berufswahl zu unterstützen.

• Arbeitskreis »SchuleWirtschaft«

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

• »Jugend forscht« am Airport

Als Pate und Organisator des Regionalwettbewerbs »Jugend forscht/Schüler experimentieren« unterstützt der Flughafen München den Nachwuchs mit besonderen Begabungen in Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik [MINT]. An der Veranstaltung, die im Februar 2018 unter dem Motto »Spring« stattfand, nahmen rund 119 Nachwuchserfinder teil, die 78 Projekte aus den MINT-Bereichen vorstellten.

Der Flughafenverein – Hilfe ohne Grenzen

Der Flughafenverein führt nun seit drei Jahren das »DZI-Spendensiegel« als Beleg dafür, dass er mit den ihm anvertrauten Geldern sorgfältig und verantwortungsvoll umgeht. Neben einer Vielzahl von »stillen Hilfen« und der Erfüllung von Herzenswünschen schwer kranker Kinder engagiert sich der Flughafenverein in der regionalen Jugend-, Alten- und Flüchtlingshilfe sowie regelmäßig auch im Ausland. So wurden bereits zum neunten Mal circa zwölf Tonnen gespendete Hilfsgüter nach Lettland transportiert. In Kooperation mit der AeroGround und der FMG organisierte der Verein 2018 außerdem die Spende und Übergabe von drei ausgemusterten Vorfeldbussen nach Ghana, Rumänien und Polen. Im Sommer 2018 spendete der Flughafenverein medizinische Utensilien sowie 200 Klappbetten für die Opfer der Brandkatastrophe in Griechenland. Zur Herzensangelegenheit avancierte ein Hilfsprojekt nahe der türkischen Küstenstadt Ayvalik. Dort leben Familien und Waisenkinder unter schwersten Bedingungen. Der Flughafenverein München hat Lebensmittel und Hygieneartikel sowie Schulmaterialien gespendet. Das Projekt wird auch im Jahr 2019 fortgesetzt. Sein Engagement in der Ukraine setzte der Verein ebenfalls fort: Ein Lkw fuhr, voll beladen mit Krankenhausbetten, medizinischen Utensilien und Geräten, in den osteuropäischen Staat.

Ziel bis 2020

Innovative Hebehilfen in der Gepäckförderanlage des Terminals 1 einsetzen

Wertschöpfung

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

Ökonomischer Nutzen

Die ökonomischen Auswirkungen des Flughafens München auf sein Umfeld sind vielschichtig. Grundsätzlich wird zwischen Effekten unterschieden, die unmittelbar aus dem Betrieb des Flughafens resultieren, und solchen, die durch seine Nutzung entstehen. Die Wertschöpfungseffekte, die der Betrieb des Airports erzeugt, unterteilen sich in direkte, indirekte und induzierte Effekte.

- **Direkte Effekte:** Sämtliche Wertschöpfung durch die wirtschaftlichen Aktivitäten am Flughafen München. Aus der direkten Wertschöpfung werden Löhne und Gehälter entrichtet.
- **Indirekte Effekte:** Die Summe der Wirkungen in einer Region, welche sich aufgrund von Liefer- und Leistungsbeziehungen der Unternehmen am Flughafen München ergeben.
- **Induzierte Effekte:** Wirtschaftliche Aktivitäten mit Wertschöpfungswirkung in der Region, welche sich aufgrund des Konsums aus Einkommenszahlungen am Flughafen München ergeben.

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

Zentrale Beschaffung von Leistungen Konzernweites Warengruppenmanagement

Der Flughafen München hat keine klassische Lieferkette, sondern beschafft eine Vielfalt an Produkten und Dienstleistungen, die für den Betrieb und Ausbau eines internationalen Drehkreuzflughafens nötig sind. Das Warenspektrum entspricht dem Bedarf einer Kleinstadt: Die 139 Warengruppen reichen von Bürobedarf über Straßenbau bis hin zu Fahrzeugen und Gebäuden. 2018 betrug das Gesamtbeschaffungsvolumen¹⁾ des Flughafens Münchens Konzerns rund 750 Millionen Euro. Alle Beschaffungen der Fachbereiche und der Tochtergesellschaften laufen über das zentrale konzernweite Warengruppenmanagement. Nur die Warengruppen Handelswaren, Food & Beverage sowie medizinische Artikel werden direkt von den Tochterunternehmen eingekauft.

Rechtliche Vorgaben bei der Beschaffung

Der Flughafen München Konzern ist als Sektorenauftraggeber im Bereich »Häfen und Flughäfen« tätig. Daher richtet sich die Beschaffung grundsätzlich nach dem Kartellvergaberecht. Bei öffentlichen Aufträgen erfolgt eine europaweite Ausschreibung nach verbindlichen vergaberechtlichen Vorgaben. Aufträge, die nicht unter das Kartellvergaberecht fallen, schreibt der Konzern in der Regel nach einem unternehmensspezifischen, formalisierten Verfahren aus.

¹⁾ Zahlen beziehen sich auf das Gesamtbeschaffungsvolumen des Flughafen München Konzerns 2018.

Lieferantenstruktur und Lieferantenmanagement

Rund 5.100 Lieferanten sind für den Flughafen München Konzern tätig. Die Lieferantenstruktur ist 2018 im Vergleich zum Vorjahr relativ konstant geblieben. 98 Prozent des Beschaffungsvolumens des Flughafens fließt an Unternehmen, die ihren Sitz in Deutschland haben. Von diesen kommen wiederum 61 Prozent aus Bayern und 38 Prozent aus München und dem Flughafenumland.

Umland hilft am Airport

Damit der Flugbetrieb im Winter reibungslos läuft, müssen Start- und Landebahnen, Vorfelder und Rollwege schnee- und eisfrei sein. Um die Fläche von über vier Millionen Quadratmetern zu räumen, bekommt der Flughafen München bereits seit über 20 Jahren tatkräftige Unterstützung von Landwirten und Fuhrunternehmen aus der Region. Zu diesem Zweck werden die Traktoren mit speziellen Geräten wie Pflügen, Kehrmaschinen und Funkgeräten ausgestattet.

Die Flughafen München GmbH beurteilte 2018 etwa 150 Rahmenvertragspartner nach folgenden Kriterien: Qualität des Produkts oder der Dienstleistung, Liefertreue, Service- und Preisentwicklung, aber auch Zertifizierung der Unternehmen nach Qualitäts- und Umweltstandards. Lagen schwache Ergebnisse vor, erhielten die Anbieter bei Lieferantenaudits die Chance, Mängel zu beheben.

Rechtliche Grundlage
§ 21 SektVO
§ 7 SektVO



Verantwortung in der Lieferkette

Bieter müssen bei der Angebotsabgabe die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben bestätigen, um Gründe auszuschließen, die gegen eine Teilnahme am Kartellvergabe- oder Ausschreibungsverfahren sprechen. Zudem müssen sie verschiedene Nachweise über die Einhaltung von Qualitätssicherungs- und Umweltmanagementnormen erbringen. Oberstes Ziel bei einer Beauftragung ist es, Vereinbarungen zu treffen, die ökologische, soziale und ökonomische Aspekte erfüllen. Bei Fahrzeugen und Geräten für den Fuhrpark der FMG wird darauf geachtet, umweltschonende, insbesondere CO₂-arme Fahrzeuge zu beschaffen. Der Flughafen München Konzern vergibt Aufträge nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit und legt besonderen Wert auf den Einsatz von langlebigen und verbrauchsarmen Materialien und Produkten. Bei Investitionsgütern werden bei Bedarf Folgekosten für Wartung und Instandhaltung (Life Cycle Costs) berücksichtigt. Der Konzern wird hauptsächlich von Geschäftspartnern aus der Region beliefert, was Transportwege verkürzt und CO₂-Emissionen reduziert. Beispielsweise bezieht die Allresto jährlich überwiegend saisonale Lebensmittel für gut 20 Millionen Euro – fast alle stammen aus Bayern, gut die Hälfte aus dem direkten Flughafenumland. Bei den Lebensmitteln handelt es sich zudem überwiegend um saisonale Produkte.

Ziel

Weitere Nachhaltigkeitskriterien in das Lieferantemanagement integrieren

Das Umland im Blick: Der Flughafen wird größtenteils von regionalen Geschäftspartnern beliefert.

Umwelt und Klimaschutz

- 63 – Klimaschutzstrategie
- 67 – Umgang mit Ressourcen
- 69 – Lärmschutz
- 70 – Biodiversität

Anteil Wieder-
verwertung gestiegen

57%

Recyclingquote
Abfälle

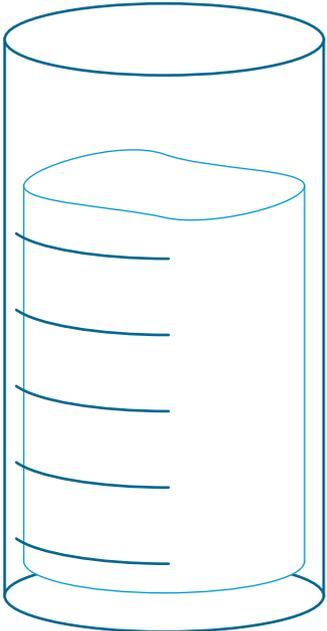
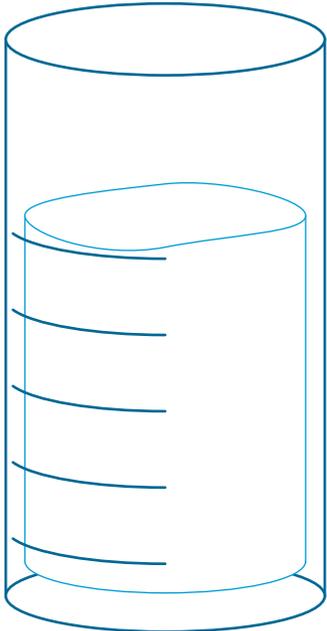
Sparsamer Umgang mit Trinkwasser
(pro 1.000 Verkehrseinheiten)

19,8 Liter

2018

21,0 Liter

2017



CO₂-neutraler Flughafenbetrieb bis 2030

40%

regionale Aus-
gleichsmaßnahmen



60%

eigene Reduktions-
maßnahmen

Klimaschutzstrategie

Engagiertes Vorhaben: CO₂-Neutralität bis 2030

Die Klimapolitischen Zielvorgaben entwickeln sich rasant, die eigenen Ansprüche sind hoch. Aus diesen beiden Parametern leitet sich das Klimaziel des Flughafens München ab: Ab 2030 wird der Airport CO₂-neutral betrieben – als erster deutscher Flughafen überhaupt. Dazu senkt der Flughafen München Konzern die ihm direkt zurechenbaren Treibhausgasemissionen durch technische Maßnahmen um mindestens 60 Prozent. Die restlichen 40 Prozent sind durch geeignete Kompensationsmaßnahmen auszugleichen, vorzugsweise in der Region. Dieses im Dezember 2016 beschlossene Klimaziel ist noch einmal deutlich ambitionierter als das davor angestrebte CO₂-neutrale Wachstum bis 2020. Dafür investiert die Flughafen München GmbH mit 150 Millionen Euro bis 2030 quasi einen kompletten Jahresgewinn.

CO₂-Emissionen am Flughafen München

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

→ Spezifische CO₂-Emissionen pro Passagier in Kilogramm

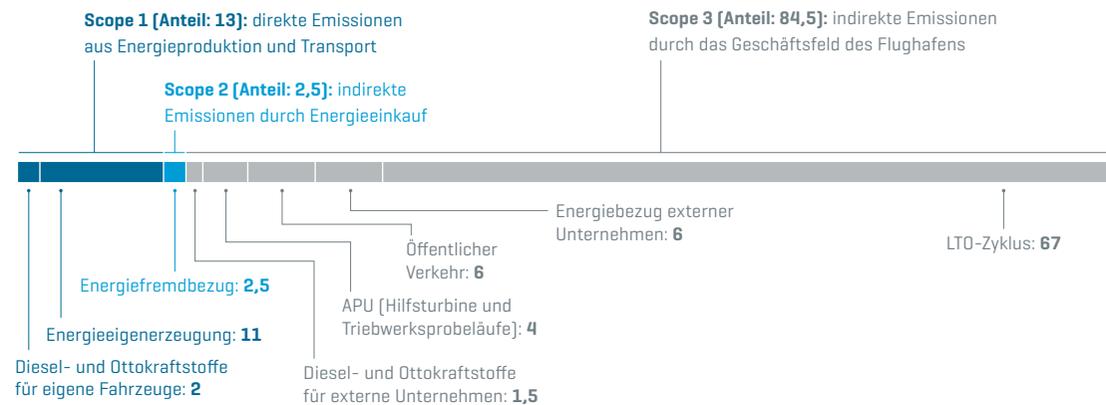


CO₂-Ausstoß pro Passagier sinkt weiter

Die FMG hat den CO₂-Ausstoß von etwa 162.000 Tonnen im Bezugsjahr 2005 bis dato auf rund 150.000 Tonnen gesenkt. Ohne die etwa 249 Einzelmaßnahmen wäre der CO₂-Ausstoß des Münchner Flughafens um mehr als 36.000 Tonnen CO₂ pro Jahr wesentlich höher, als er faktisch ist. Dazu kommen nochmals über 400 Tonnen Einsparung durch die Inbetriebnahme der ersten größeren Fotovoltaikanlage des Flughafen München Konzerns auf dem Dach des Parkhauses P51. 2018 hat die Flughafen München GmbH rund 2,1 Millionen Euro investiert, um den Treibhausgas-Ausstoß langfristig um 3.667 Tonnen zu reduzieren. Die verbesserte Energieeffizienz zeigt sich besonders deutlich bei dieser Gegenüberstellung: Während am Flughafen seit 2005 die Passagierzahlen um rund 62 Prozent und die Gebäudeflächen um etwa 16 Prozent gewachsen sind, ist der CO₂-Ausstoß der Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge um rund sieben Prozent gesunken. Pro Fluggast sind die CO₂-Emissionen im gleichen Zeitraum somit um 43 Prozent gesunken. Diese Erfolge machen deutlich, dass auch die anspruchsvollen Klimaziele durch ständige Effizienzsteigerung im Bestand, nachhaltigen Gebäudeneubau und vermehrten Einsatz von erneuerbaren Energien erreichbar sind.

Greenhouse-Gas-Emissionen am Flughafen München

In Prozent



Footprint: komplexe Rechenaufgabe

Der Betrieb einer internationalen Infrastrukturanlage bringt Emissionen verschiedenster Verursacher mit sich. Sie alle fließen in die Bilanzierung des Treibhausgas-Ausstoßes eines Flughafens mit ein (absteigend sortiert nach Relevanz):

- Flugverkehr im LTO-Zyklus (Landing-and-Take-off-Zyklus): landende und startende Flugzeuge bis zu einer Höhe von 3.000 Fuß (914 Meter)
- Erdgas und Heizöl für Energiezentrale
- Strom-, Fernwärme-, Kälte-, Kraftstoff- und Erdgaslieferungen an externe Unternehmen
- Zubringerverkehr: landseitiger/öffentlicher Kfz-Verkehr (Beschäftigte, Passagiere, Besucher, Fracht)
- Hilfstrubinen (APU) und Triebwerksprobeläufe
- Strom- und Fernwärmefremdbezug für den Konzern
- Luftseitiger/betrieblicher Kfz-Verkehr (zum Beispiel Vorfeldbusse, Gepäckfahrzeuge, Flugzeugschleppfahrzeuge), Stromversorgungsaggregate und andere Service- und Enteisungsgeräte



→ Konzernlagebericht
siehe Seite 90

→ Glossar

→ »Unser Klima, unser Beitrag«
munich-airport.de/publikationen

→ Glossar

→ Glossar

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

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

➤ [klimaschutz-portal.
aero](https://klimaschutz-portal.aero)

→ Glossar

Ziel bis 2020

Ausbau der
Fotovoltaikanlagen

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

Scope 1 und Scope 2

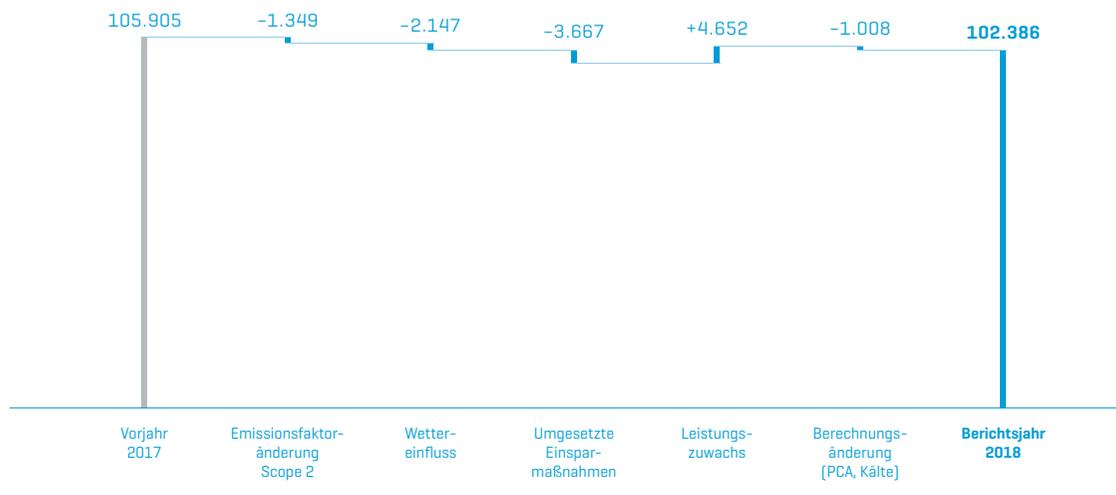
Im Berichtsjahr konnten die Emissionen in Scope 1 und 2, also die Emissionen des Flughafen München Konzerns, weiter gesenkt werden. Neben Faktoren, auf die der Flughafen keinen Einfluss hat, wie die Änderungen im deutschen Strommix und das Wetter, trugen vor allem zwei Dinge zu dieser Entwicklung bei: eine Modifikation in der Berechnung (der Energiebedarf der Pre-Conditioned-Air-Anlagen wird den Airlines zugerechnet, die damit Emissionen aus den **Hilfsturbinen** vermeiden) und ein Leistungszuwachs, den vor allem die steigenden Passagierzahlen und der damit verbundene Anstieg des Energiebedarfs verursacht haben. Dem stehen Einsparungen in Höhe von 3.667 Tonnen CO₂ gegenüber, die den Zuwachs fast vollständig kompensierten. Die Entwicklung zeigt deutlich, dass zusätzliche Maßnahmen zur Erreichung des CO₂-Ziels notwendig sind; die Planungen dazu laufen.

Blockheizkraftwerk arbeitet hocheffizient

Mit seinem Blockheizkraftwerk (BHKW) erzeugt der Flughafen mehr als die Hälfte des Strombedarfs mit Erdgas. Allein die Abwärme daraus deckt fast den gesamten Bedarf an Heizwärme und Klimakälte ab – ohne zusätzlichen Energieeinsatz. Die restliche Heizwärme bezieht der Flughafen bei der Fernwärmeversorgung Freising. 50 Prozent der zugekauften Fernwärme wiederum – also etwa 14 Gigawattstunden (GWh) – kommen von einem Biomasse-Heizkraftwerk in Zolling, was den CO₂-Ausstoß

Entwicklung der CO₂-Emissionen (Scope 1 und Scope 2)

In Tonnen



um weitere rund 3.000 Tonnen pro Jahr senkt. Gegenüber der getrennten Erzeugung von Strom und Wärme im Mix der Bundesrepublik Deutschland werden so pro Jahr 40.000 Tonnen CO₂ eingespart.

Weniger als ein Drittel des auf dem Flughafen-Campus verbrauchten Stroms kommt von externen Netzbetreibern. Insgesamt haben sich die Emissionen aus dem Fremdbezug von Strom und Fernwärme seit 2005 um 25 Prozent verringert. Betrachtet man nur den Flughafen München Konzern allein, haben sie sich sogar fast halbiert. Dies liegt zum einen an den neuen, noch effizienteren Aggregaten zur Kraft-Wärme-Kopplung, zum anderen an Einsparungen im Stromverbrauch.

Fotovoltaik erzeugt regenerative Energie

Auf dem Weg zum CO₂-neutralen Flughafen nutzt der Münchner Airport auch regenerative Energie. Die erste größere Anlage dieser Art mit einer installierten Nennleistung von circa 750 Kilowatt wurde im Sommer 2018 auf dem neuen Parkhaus P51 realisiert. Sie erzeugt jährlich etwa 730 Megawattstunden regenerativen Strom und spart damit 423 Tonnen CO₂ ein. Eine Erweiterung erfolgt schon 2019. Bis zum Jahr 2030 sind Anlagen mit einer Gesamtleistung von bis zu 20 Megawatt geplant.

LED-Umrüstung der Vorfelder abgeschlossen

Ein Meilenstein auf dem Weg zum CO₂-neutralen Flughafen ist erreicht: Nach sechsjähriger Implementierungsphase und der Investition von über zwei Millionen Euro hat der Airport die Umrüstung der Vorfeldbeleuchtung auf energiesparende LED-Technik abgeschlossen. Mit 185.000 LEDs in rund 1.900 Leuchten auf bis zu 34 Meter hohen Lichtmasten steht am Flughafen München eine der größten LED-Hochmast-Anlagen der Welt. Die neue LED-Beleuchtung überzeugt durch besonders hohe Energieeffizienz bei besserer Leuchtkraft – und das bei langer Lebensdauer und niedrigen Wartungskosten. Schon jetzt spart der Flughafen jährlich rund 14.700 Tonnen CO₂ allein durch die optimierte Beleuchtung ein – rund ein Fünftel davon entfällt auf die Vorfelder. Zeit für das nächste Großprojekt: Auch die Außenbeleuchtung im öffentlichen Bereich des Airports wird bis 2022 auf LED-Technik umgestellt.

E-Mobility auf dem Vormarsch

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

- 24 Pkws fahren mit Biogas.
- 85 Pkws/Kleintransporter und 268 Abfertigungsgeräte werden elektrisch betrieben. Weitere 44 PKWs mit elektrischem Antrieb sind bereits bestellt.

Der Anteil von Elektrofahrzeugen wächst massiv: Bis 2030 sollen sie den Großteil des Fuhrparks ausmachen. 2018 hat der Flughafen München weitere 85 ältere mit Benzin oder Diesel angetriebene Autos ersetzt. Elektromobile stellen derzeit mehr als 20 Prozent des bestehenden Fahrzeugpools. Die umweltfreundliche Millioneninvestition wird mit Fördermitteln des Bundesverkehrsministeriums unterstützt. Gegenüber 2017 konnte die lokale Emission von CO₂ um rund 76 Tonnen reduziert werden.

Flughafen München: Integrierter Bericht 2018

Synthetische Kraftstoffe aus Abfall

Weiteres Potenzial birgt der neue Treibstoff »C.A.R.E.-Diesel«, der aus Rest- und Abfallstoffen sowie nachwachsenden Rohstoffen hergestellt wird. Eine praktische Erprobung ist im November 2017 im Bereich der Kehrmaschinenflotte erfolgreich gestartet. Es konnten mit circa 60.000 Litern C.A.R.E.-Diesel etwa 157 Tonnen CO₂-Emissionen im Vergleich zu konventionellem Diesel vermieden werden. Die Nutzung dieses Treibstoffs wurde in der Zwischenzeit wieder eingestellt.

Scope 3

Ein wichtiger Bestandteil der Klimaschutzstrategie sind die Pre-Conditioned-Air-Anlagen (PCA-Anlagen). Diese Technik versorgt seit Herbst 2016 Flugzeuge auf den gebäudenahen Parkpositionen am Terminal 1, Terminal 2 und am Satellitengebäude mit vorklimatisierter Luft. Damit erübrigt sich der Betrieb der sogenannten Hilfsturbinen (APU) der Flugzeuge, die für erhebliche Emissionen von Lärm, CO₂ und anderen Luftschadstoffen verantwortlich sind. 2018 sind die Einsatzzeiten der 64 PCA-Anlagen weiter gestiegen, was zu einer Vermeidung von 18.364 Tonnen CO₂ führte.

2018 hat die Flughafen München GmbH gemeinsam mit den Fluggesellschaften und ansässigen Firmen weitere Klimaschutzmaßnahmen wie den umweltschonenden Anflug (CDO; Continuous Descent Operations) oder das optimierte Rollführungssystem (ACDM; Airport Collaborative Decision Making) zur Reduzierung der Rollzeiten weiter verbessert.

Nach Einbruch der Dunkelheit erkennt man auf den ersten Blick die alte und die neue Beleuchtungstechnik. Während die alten Natriumdampflampen gelblich leuchten, geben die neuen LED-Lampen ein strahlend weißes Licht ab.

Auszug aus den 2018 abgeschlossenen Projekten des CO₂-Sparprogramms (Scope 1)

Thema	Maßnahme	CO ₂ -Einsparung pro Jahr
Beleuchtung	Umrüstung der Beleuchtung im S-Bahn-Tunnel auf LED-Technik	41 t
	Umrüstung der Straßenbeleuchtung in der Zentralallee und im Frachtbereich	113 t
Raumlufttechnik	Einsatz von Torluftschleibern in der Halle C-West	197 t
	Einsatz von Torluftschleibern im Terminal 1, Ebene 3	1.072 t
Erneuerbare Energien	Fotovoltaikanlage auf dem Dach des Parkhauses P51	423 t
Mobilität	Effizienzsteigerung der Antriebe und Ausbau von Elektromobilität (ohne C.A.R.E.-Diesel)	396 t



→ Glossar

Luftgüte

Einfluss von Straßen- und Luftverkehr

Für die Beurteilung der Luftgüte am Flughafen und in der Umgebung des Flughafens spielen Stickoxide NO_x , Schwefeldioxid SO_2 und die Feinstaubfraktionen PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ eine bedeutende Rolle. Wie beim CO_2 verursachen auch bei den Luftschadstoffen die Flugzeuge deutlich mehr Emissionen als der Bodenverkehr auf den Vorfeldern, Zubringer- und Betriebsstraßen. Eine messtechnische Unterscheidung der Immissionen ist jedoch nicht möglich.

Landeentgelte richten sich auch nach Ausstoß von Stickoxiden

Die Flughafen München GmbH erhebt emissionsorientierte Landeentgelte. Triebwerkshersteller und Flugzeugbauer erhalten so einen langfristigen Anreiz, in die Entwicklung von schadstoffärmerem Fluggerät zu investieren. Der Flughafen München trägt damit aktiv zu einer besseren Umweltqualität in seiner Umgebung bei. Mit den Informationen über die gelandeten Flugzeugtypen kann der Flughafen die Schadstoffe – einschließlich CO_2 – triebwerksgenau bilanzieren und den technischen Fortschritt unmittelbar abbilden.

→ munich-airport.de/lumo



Ortsfeste und mobile Messstellen

Die Luftgüte am Flughafen München wird an zwei Stellen kontinuierlich gemessen. Die Messstationen im Westen und im Osten des Flughafens erfassen die Wirkung der Schadstoffquellen des Straßen- und Luftverkehrs und des sonstigen Flughafenbetriebs – überlagert von der Grundbelastung des Ballungsraums München und der natürlichen Hintergrundkonzentration in der Atmosphäre. Überwacht werden die Schadstoffe Ozon, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol, Toluol, Xylol, Staubbiederschlag, Feinstaub PM_{10} und Feinstaub $\text{PM}_{2,5}$. Die geltenden gesetzlichen Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit wurden auch 2018 eingehalten. Bei Feinstaub PM_{10} gab es zwölf (erlaubte) Überschreitungen des gesetzlichen 24-Stunden-Grenzwerts. Die Schlüsselparameter Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub lagen im Jahresmittel 2018 wie schon in den Vorjahren sogar deutlich unter den Grenzwerten.

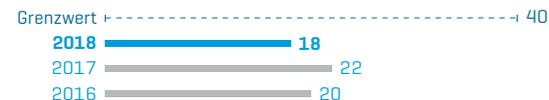
Als erster deutscher Airport ermittelt der Flughafen München die Luftqualität zusätzlich mit einer mobilen Messstation. Sie misst bei gezielten mehrmonatigen Untersuchungen in den Umlandgemeinden die gleichen Stoffe wie die stationäre Messstelle im Osten des Flughafengeländes. 2018 fanden die mobilen Messungen in Wartenberg und in Haimhausen statt. Die gemessenen Konzentrationen lagen unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte und bestätigten damit die Ergebnisse an den stationären Messstellen.

Mithilfe von Grünkohl und Graskulturen ermittelt der Münchner Airport, ob sich der Flughafenbetrieb auf die Qualität von Gemüse und Futterpflanzen auswirkt.

Schadstoffkonzentrationen an der Messstelle im Osten des Flughafengeländes

Jahresmittelwerte in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

NO_2 -Konzentration [Stickstoffdioxid]



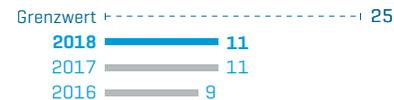
SO_2 -Konzentration [Schwefeldioxid]



PM_{10} -Konzentration [Feinstaub]



$\text{PM}_{2,5}$ -Konzentration [Feinstaub]



Schadstoffen auf der Spur

Langlebige Schadstoffe können sich in der Umwelt anreichern und so in die Nahrungskette gelangen. Diesen Sachverhalt beobachtet der Flughafen München seit vielen Jahren mit verschiedenen Verfahren. Im Jahr 2018 wurden an zwölf Messpunkten auf dem Flughafengelände und im Umland Pflanztöpfe mit Welschem Weidelgras und Grünkohl zusammen mit Sammelbechern für Staubbiederschlag aufgestellt. Pro Jahr liefern 240 Graskulturen und 36 Grünkohllexponate rund 1.700 Messdaten zu Luftschadstoffen und deren Auswirkungen. Auch das Honigmonitoring wurde 2018 fortgesetzt.

Umgang mit Ressourcen

Flughafen erfüllt strengere Umweltnormen

Der Flughafen München geht mit Blick auf kommende Generationen schonend und verantwortlich mit natürlichen Ressourcen um. Ein vertrauensvoller Austausch mit den Anspruchsgruppen ist dabei von größter Bedeutung – auch beim Thema Umweltmanagement. Bereits seit 2005 verfügt die Flughafen München GmbH über ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nach den internationalen Standards der **DIN EN ISO 14001** sowie nach den Anforderungen der EU-Verordnung **EMAS** (Eco-Management and Audit Scheme). Im Jahr 2018 wurde sie erstmals nach der aktualisierten und verschärften internationalen Umweltnorm **DIN EN ISO 14001:2015** geprüft und erfolgreich zertifiziert. Im Lauf der Prüfung wurden Umweltaspekte, Chancen und Risiken neu bewertet und zusätzliche Umweltmanagementziele aufgenommen, beispielsweise die »Erhöhung der Biodiversität«. Auch das Thema Lebenszyklusbetrachtung hat an Bedeutung gewonnen. Darüber hinaus begleitet die FMG Tochtergesellschaften mit hohen umweltrelevanten Tätigkeiten bei der Einführung eines systematisierten Umweltmanagements. Erfolgreich rezertifiziert sind bereits die Allresto, aerogate und Cargogate. Zur Ressourcenschonung sind alle Mitarbeiter aufgerufen. So zielt beispielsweise ein Umweltmodul in einer Schulung für Bodendienstleister darauf ab, Kraftstoffverbräuche zu reduzieren und Abfall zu vermeiden oder fachgerecht zu sammeln.

Abfall: hohe Wiederverwertungsquote

Die Flughafen München GmbH erfüllt lückenlos die Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes und synchronisiert die teils gravierenden Aktualisierungen im Abfallrecht mit den betrieblichen Erfordernissen. So wenig Abfall wie möglich zu produzieren, hat Priorität. In allen Bereichen des Flughafenbetriebs fallen jedoch Abfall- und Wertstoffprodukte an, die dann am Entstehungsort in unterschiedlichen Trennsystemen gesammelt, zertifizierten Fachbetrieben in der Nähe des Flughafens übergeben, in Sortieranlagen aufbereitet und anschließend recycelt oder verwertet werden. Übrig bleibt ein geringer Anteil an nicht verwertbarem Restabfall, den das Heizkraftwerk München Nord in Fernwärme und Strom umwandelt. Die nachhaltige Abfallwirtschaft trägt dazu bei, sekundäre Rohstoffe zu gewinnen und Kosten einzusparen.

Die Flughafen München GmbH optimiert fortwährend die gesamte Prozesskette sowie die Trenn- und Sortierbarkeit aller Abfall- und Wertstoffprodukte. So zerkleinert beispielsweise eine neue Schredderanlage vertrauliches Datenmaterial umgehend »inhouse«. Der Weg der sensiblen Akten zum Entsorgungsfachbetrieb entfällt. Das dabei entstandene Altpapier geht als Rohstoff in eine Papierfabrik. Mit Zertifikat nach LAGA PN 98 [Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall] entnimmt ein Flughafenmitarbeiter seit April 2018 Proben bei Bau- und Rückbauprojekten in Eigenregie und stellt somit Qualitätskontrollen sicher. Ein wesentlicher Vorteil liegt darin, dass zugleich die vorgeschriebene und kostengünstigste Entsorgung ermittelt wird.

Die meisten Abfälle und Wertstoffe erzeugen die Beteiligungsgesellschaften und die am Flughafen ansässigen Firmen sowie Airlines. Voraussetzung für eine erfolgreiche Ressourcenschonung ist also ein individuell auf die jeweiligen Abfallerzeuger zugeschnittenes Entsorgungskonzept – von der Abfallentstehung bis hin zur Verwertung und Beseitigung. Regelmäßig informiert die FMG deshalb über aktuelle Abfallthemen, gibt Hilfestellungen zu umweltbewusstem Verhalten und steht bei Fragen beratend zur Seite.

Die im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Abfallmenge basiert im Wesentlichen auf der Zunahme von Rückbau- und Gebäudesanierungsarbeiten. Der Erdaushub »Oberboden«, der zu hundert Prozent wiederverwertet wird, führte zu einem höheren Recyclinganteil.

Entsorgungsmethode für Abfall

In Tonnen [Vorjahreswerte]



→ »Umwelterklärung«
munich-airport.de/publikationen

Ziel
 FMG nach EMAS und
 DIN EN ISO 14001
 rezertifizieren

→ Glossar

→ Glossar

Verantwortungsvoller Umgang mit Wasser

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

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

So wird beispielsweise in den Energiezentralen West und Ost seit einigen Jahren oberflächennahes quartäres Grundwasser (Brauchwasser) aus eigens gebohrten Brunnen zur Kühlung eingesetzt – anstelle von wertvollem tertiärem Grundwasser (Trinkwasser). Dies führte bis Ende 2018 zu einer Trinkwassereinsparung von circa 1.727.100 Kubikmetern. Um in den nächsten Jahren zusätzlich bis zu 50.000 Kubikmeter Trinkwasser jährlich einsparen zu können, sind weitere Brauchwasserbrunnen in der Bauvorbereitung. Insgesamt ist der Trinkwasserverbrauch am Münchner Flughafen im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr um circa drei Prozent gefallen. Grund dafür ist der sparsame Umgang mit der Ressource Trinkwasser. Auch pro tausend **Verkehrseinheiten** (1 VE = 1 Passagier beziehungsweise 100 Kilogramm Luftfracht) ist der spezifische Trinkwasserverbrauch weiter zurückgegangen: 19,8 statt 21 Liter im Vorjahr.

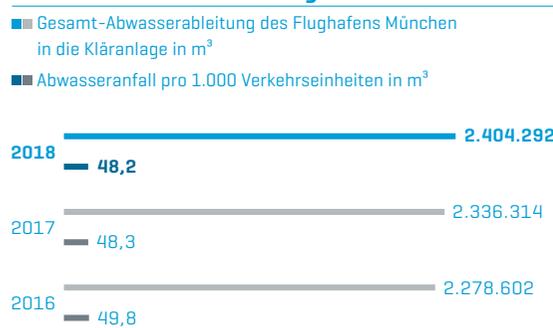
Gesamt-Trinkwasserverbrauch^{1), 2)}



¹⁾ Enthalten sind alle Unternehmen am Campus.

²⁾ Herleitung der Werte: Wasserzählung in m³, gemessen an den Trinkwassereinspeisestellen (Übergabestellen) vom Zweckverband an den Flughafen München

Gesamt-Abwasserableitung^{1), 2)}



¹⁾ Enthalten sind alle Unternehmen am Campus.

²⁾ Das zur Kläranlage abgeleitete Abwasser setzt sich aus häuslichem Abwasser, industriellem Abwasser, Mischwasser sowie Enteisierungswasser zusammen.

Ein circa 300 Kilometer langes Kanalsystem sammelt das Abwasser am Flughafen München. Je nach Verschmutzungsgrad wird es in flughafeneigenen Anlagen vorbehandelt, zurückgehalten, in Gewässer eingeleitet oder zur Kläranlage Eitting abgeleitet.

Bodenfilter schützen Grundwasser

Bodenfilter im Bereich der Startbahnköpfe verhindern, dass Enteisierungsmittel ins Grundwasser gelangen. Sie dienen zur Rückhaltung und Reinigung des gesammelten Enteisungsabwassers. Regelmäßige Untersuchungen des Sickerwassers mit einer TOC-Messanlage (TOC = Total Organic Carbon) belegen ihre Reinigungswirkung. Je nach Restbelastung wird es in ein Gewässer oder – bei strengen Wintern mit hohem Enteisierungsmittelseinsatz – zur Kläranlage geleitet. Die Filter an den Köpfen der Nordbahn und im Osten der Südbahn sind bereits in Betrieb, ein vierter ist im Westen der Südbahn derzeit in Bau und soll 2019 fertiggestellt werden.

Kreislauf Flugzeugenteisungsmittel

Enteisungsfahrzeuge befreien die Flugzeuge vor dem Start von Eis und Schnee. Das von den Flugzeugen dabei abtropfende Enteisierungsmittel gelangt über Schlitzrinnen und Kanäle in unterirdische Auffangbecken. In der flughafeneigenen Recyclinganlage wird es anschließend mechanisch/chemisch behandelt, aufkonzentriert und mithilfe von Zusatzstoffen wiederaufbereitet. Die Recyclingquote für den im Enteisierungsmittel enthaltenen Wirkstoff Glykol lag in der Saison 2017/2018 bei circa 57 Prozent. Der Durchschnitt der letzten Jahre bewegte sich zwischen 41 und maximal 59 Prozent – je nach Witterung und unter Berücksichtigung des für die Umweltbilanz sinnvollen Energieeinsatzes.



Lärmschutz

Regelungen zum Lärmschutz Flugzeuge unterliegen strengen Lärmgrenzwerten

Die wesentlichen Regeln für den Luftverkehr werden auf internationaler Ebene festgelegt. Unter dem Dach der Vereinten Nationen beschäftigt sich die internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO (International Civil Aviation Organization) mit der Reduzierung von Fluglärm. Aber auch der Flughafenbetreiber kann regulierend eingreifen. Am Flughafen München dürfen laute Luftfahrzeuge ohne Zertifizierung nach Anhang 16 ICAO weder starten noch landen.

Für die geplante dritte Start- und Landebahn wird Gleiches für Flugzeuge gelten, die Kapitel 2 zugeordnet sind oder Kapitel 3 nur knapp erfüllen. Die EU verfolgt ähnliche Ziele: Mit dem »Flightpath 2050« will sie die Lärmemissionen, ausgehend von 2000, bis 2050 um 65 Prozent absenken.

Nachtflugregelung am Münchner Airport

Die Nachtflugregelung sieht ein Lärmkontingent vor, das die Anzahl der Bewegungen sowie die Art und Größe der Flugzeuge berücksichtigt. Im Jahr 2018 wurde das zulässige Lärmvolumen am Flughafen München nur zu 71 Prozent ausgenutzt. Der durchschnittliche nächtliche **Dauer-schallpegel** an der Schutzzeitsgrenze lag im Jahr 2018

unter dem erlaubten Wert von 50 dB(A). Die bestehende Nachtflugregelung aus dem Jahr 2001 gilt auch für die geplante dritte Start- und Landebahn. Die dritte Bahn dürfte nachts nur in Ausnahmesituationen genutzt werden – wie in Notfällen oder bei Ausfall einer der beiden anderen Bahnen.

Lärminderungsmaßnahmen entlasten Anwohner

Der Flughafen München möchte die Belastungen durch Fluglärm für Anwohner und Mitarbeiter möglichst gering halten. Das geschieht unter anderem durch operative, technische und finanzielle Maßnahmen.

Ziel bis 2020

Lärmschutzstrategie
konzipieren und
weiterentwickeln

→ Glossar

→ [umweltbundesamt.de/
daten/umwelt-
gesundheit/belastung-
der-bevoelkerung-
durch-umgebungs-laerm](https://umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/belastung-der-bevoelkerung-durch-umgebungs-laerm)

→ **Konzernlage-
bericht**
siehe Seite 76

→ Glossar

Triebwerke beim Anflug im Leerlauf

Continuous Descent Operations (auch als Continuous Descent Approach, CDA, bekannt) bezeichnet ein Flugverfahren, bei dem das Luftfahrzeug mit minimaler Triebwerksleistung (idealerweise im Leerlauf) sinkt und weitestgehend Horizontalflugphasen vermeidet. Dadurch wird Treibstoff eingespart und der Ausstoß von CO₂ verringert. In einigen Bereichen kann sich gegebenenfalls auch der Lärm reduzieren. Für den Verkehrsflughafen München ist die Anwendung dieser Flugverfahren veröffentlicht.

Neue Triebwerksarchitektur halbiert Lärm

Der Airbus A320neo bedient als gegenwärtig effizientestes und leisestes Kurz- und Mittelstreckenflugzeug auch den Flughafen München. Er ist mit Triebwerken der neuesten Generation ausgerüstet, die den Treibstoffverbrauch um 15 Prozent verringern. Damit geht auch eine Reduzierung des Kohlendioxidausstoßes und des Lärms einher. Der Airbus A350-900 gilt als das modernste und umweltfreundlichste Langstreckenflugzeug der Welt. Es verursacht im Vergleich zu seinem Vorgänger, der A340, deutlich niedrigere Lärmpegel: beim Start bis zu 7 dB(A) weniger und bei der Landung bis zu 3 dB(A) weniger.

Die A350-900 hat im Vergleich zur A340 eine um 40 bis 50 Prozent kleinere Lärmkontur und keine Pegel größer als 85 dB(A) außerhalb des Flughafengeländes. Dies führt zu einer geringeren Fluglärmbelastung im Umfeld des Flughafens. Dank modernster Triebwerke und der speziellen Konstruktion des Flugzeugs verbraucht die A350-900 insgesamt 50 Prozent weniger Kerosin und stößt damit 50 Prozent weniger CO₂ aus. Lufthansa stationiert fünfzehn Langstreckenflugzeuge vom Typ A350-900 an ihrem Münchner Drehkreuz.

➔ munic-airport.de/flumo

➔ munic-airport.de/mobile-messung

Landgebühr: je leiser, desto günstiger

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

Dichtes Messnetz zur Fluglärmmüberwachung

Mit 16 ortsfesten Messstellen überwacht die FMG kontinuierlich den Fluglärm im Umkreis von etwa 20 Kilometern um den Münchner Airport. Zusätzlich bietet sie mobile Messungen als freiwilligen Service für Gemeinden, die nicht vom stationären Messanlagenetz abgedeckt sind. 2018 wurden bei acht mobilen Fluglärmmessungen an insgesamt 306 Tagen Werte aufgezeichnet – erstmals auch in Kranzberg/Ortsteil Berg und Tiefenbach/Ast. In Velden, Krüglau, Wurmsham, Sünzhausen, Zieglberg und Rudelzhofen erfolgten bereits zum wiederholten Mal mobile Messungen. Zukünftig ist die Beschaffung neuer mobiler Messstationen geplant, die zur Stromversorgung mit umweltfreundlichen Solarpaneelen ausgerüstet sind.

Flugbewegungen live mitverfolgen

Die aktuellen Flugbewegungen sind mit wenigen Minuten Verzögerung über die Website der FMG abrufbar. Dort werden Flugzeugtyp, Airline, Start beziehungsweise Ziel, Flughöhe, Geschwindigkeit sowie Anflug- oder Steigwinkel angezeigt. An beliebiger Stelle kann eine Markierung auf der Karte platziert werden, um zu sehen, in welcher Höhe ein Flugzeug die Stelle überfliegt oder welchen seitlichen Abstand sie zur An- oder Abfluggrundlinie hat. Die Daten der Fluglärmmessstellen stehen ebenfalls per Mausklick zur Verfügung.

Biodiversität

Landschaftsplanung wertet Umfeld auf

Um den Flughafen München optimal in seine Umgebung einzubetten, schuf die FMG von Anfang an Strukturen, die das weiträumige Umfeld ökologisch aufwerteten und vernetzten. Das Konzept gliedert den Raum im Erdinger und Freisinger Moos in drei Zonen:

Zone I: Flughafengelände mit Start- und Landebahnsystem, Gebäuden und Straßen

Grünflächen mit ursprünglich über 6.000 zusätzlich gepflanzten Bäumen machen fast zwei Drittel des Flughafengeländes aus. Durch eine zielgerichtete Pflege entstanden besonders innerhalb des Sicherheitszauns, auf den Grünflächen zwischen den Start- und Landebahnen und deren Infrastruktureinrichtungen, eine artenreiche Vegetation und ökologisch wertvolle Flächen.

Zone II: gehölz- und struktureicher Grüngürtel um das Flughafengelände

Die Flughafenrandzone mit ihren Gehölzen, Wassergräben und Wiesen übernimmt Lärmschutz- und Pufferfunktionen für Siedlungen und Landwirtschaft. Heute trägt zum Beispiel über die Hälfte der Flächen des Vorflutgrabens Nord mit seinem naturnah gestalteten Lauf schutzwürdige Pflanzen, wie Küchenschelle, Ochsenauge, Staudenlein und Glockenblume. Auf der Liste der besonders geschützten Arten stehen die dort heimische Sumpfglabdiolo und das Gefärbte Laichkraut.

Zone III: ökologische Ausgleichsmaßnahmen

Mittlerweile hat die FMG circa 450 Hektar Ausgleichsflächen hergestellt. Sie sollen die Eingriffe in Natur und Landschaft ausgleichen, die durch Bauvorhaben verursacht werden. Die zuständigen Genehmigungsbehörden bestätigten deren auflagenkonforme Herstellung und Pflege. Diese naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen leisten mit ihren neuen Gehölzen und Arten einen wichtigen Beitrag zur Biodiversität in der Region. Sie liegen verteilt in der landwirtschaftlichen Flur und sichern unter anderem die Artenvielfalt. Sie werden weder gedüngt noch gemäht.

Wertvolle Flächen für Vögel

Ab 2017 legte die FMG im Norden des Flughafens circa 70 Hektar Ausgleichsflächen an, die für den europäischen Arten- und Gebietsschutz relevant sind. Die feuchten Geländemulden und Offenlandflächen sollen vor allem Wiesenbrütern wie Kiebitz und Großem Brachvogel zugutekommen. Die Maßnahmen sind als Ausgleich für den Ausbau von Straße und Schiene im Osten des Flughafens gedacht.

Flughafen ist Teil eines Vogelschutzgebiets

Der Flughafen München ist Teil des 4.525 Hektar großen Europäischen Vogelschutzgebiets »Nördliches Erdinger Moos« mit 40 teils stark gefährdeten Vogelarten. Es schließt 658 Hektar der Flughafenwiesen um die Start- und Landebahnen mit ein und bildet einen bedeutenden Lebensraum für gefährdete Wiesenbrüterarten, aber auch für seltene Pflanzen, Reptilien, Libellen und Schmetterlinge, wie zum Beispiel Kriechender Sellerie, Zauneidechse, Vogel-Azurjungfer und Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling.

Geschützter Lebensraum für Wiesenbrüter und Schmetterlinge

Um den Lebensraum von Wiesenbrütern zu verbessern, hat die FMG mit fachlicher Unterstützung des Bayerischen Umweltministeriums 2016 das Projekt »Wiesenbrüterschutz im Bereich des Flughafens München« ins Leben gerufen. Dazu werden bis 2020 auf circa 50 Hektar landwirtschaftlich genutzten Flächen Schutzvorkehrungen und Maßnahmen entwickelt und getestet, zum Beispiel Nesterschutz, extensivere Bewirtschaftung, wiesenbrütgerechte Mahd, Einzäunung als Schutz vor Fraßfeinden und Ausarbeitung von ökologischen Pachtverträgen mit entsprechenden Bewirtschaftungsauflagen.

Als Leuchtturmprojekt im Rahmen des Umweltpakts Bayern gilt das freiwillige Engagement des Airports zum Schutz von seltenen Moorschmetterlingen im »Freisinger Moos«. Wald-Wiesenvögelchen, Randring-Perlmutterfalter, Dunkler und Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling heißen die vier bedrohten Arten, denen der Flughafen auf

Europäisches Vogelschutzgebiet »Nördliches Erdinger Moos«

■ Großer Brachvogel ■ Kiebitz ■ Wiesenschafstelze



sechs geeigneten, insgesamt fünf Hektar großen Arealen in der Region einen neuen, geschützten Lebensraum eingerichtet hat. Diese Flächen wurden auch 2018 durch eine auf diese Arten abgestimmte Mahd gepflegt, um den Erfolg der bereits ergriffenen Maßnahmen zu sichern. Zudem fand eine Begehung durch Experten zur Zwischenevaluation statt. Das naturschutzfachliche Projekt zum Tagfalterenschutz läuft zunächst bis zum Jahr 2020.

Jagd als aktiver Naturschutz

Bei der Jagd im Bereich des Flughafens spielt der Natur- und Artenschutz eine wichtige Rolle. So regulieren die Flughafenjäger zum Beispiel den Bestand von Füchsen oder Mardern auf den Flughafenwiesen, um bedrohte Wiesenbrüter zu schützen. Außerdem besitzt die FMG Flächen in den Isarauen, die zu den ausgewiesenen elf Rotwildgebieten in Bayern zählen. In der Vergangenheit ist es gelungen, die Bestandsflächen zu sichern, Wandermöglichkeiten für das Rotwild zu erhalten und die Balance zwischen Naturschutzrecht sowie Jagd zu halten.

- ➔ »Vogelwelt und Flugbetrieb« munich-airport.de/publikationen
- ➔ munich-airport.de/vogelschutzgebiet
- ➔ munich-airport.de/schmetterlinge

40 gefährdete oder vom Aussterben bedrohte Vogelarten finden im Nördlichen Erdinger Moos besonders geschützten Lebensraum, unter anderem der Große Brachvogel, der Kiebitz und die Wiesenschafstelze.

Finanzbericht

- 73 — Konzernlagebericht
- 73 — Grundlagen des Konzerns
- 79 — Wirtschaftsbericht
- 90 — Nachtragsbericht
- 91 — Ausblick, Risiken- und Chancenbericht
- 104 — Verkürzter Konzernabschluss
- 104 — Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung
- 105 — Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 106 — Konzernbilanz
- 108 — Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- 109 — Konzern-Kapitalflussrechnung
- 110 — Organe der Gesellschaft
- 112 — Bericht des Aufsichtsrats
- 113 — Hinweis zum Bestätigungsvermerk

Information zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2018

Maßgeblich für die Konzernabschlussprüfung ist der im Internet veröffentlichte vollumfängliche Online-Bericht. Der vollständige Konzernabschluss sowie der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sind neben dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers unter bericht2018.munich-airport.de allgemein zugänglich. Die dort veröffentlichte Version wurde von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Der hier vorliegende gedruckte Konzernlagebericht 2018 entspricht der geprüften Fassung. Der Konzernabschluss wird im gedruckten Bericht gekürzt abgebildet. Hierbei handelt es sich um die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, die Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzernbilanz, die Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und die Konzern-Kapitalflussrechnung. Der Konzernanhang nach IFRS befindet sich nur im Online-Bericht.

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.

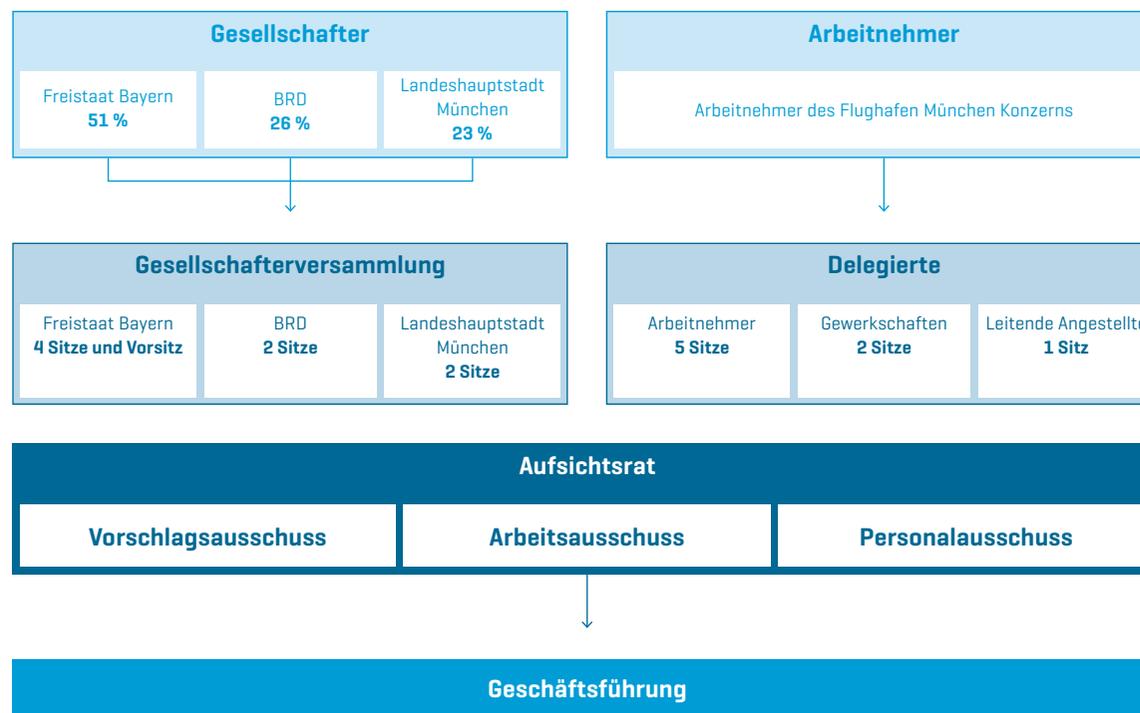
Grundzüge der Leitung und Kontrolle Abb. 1

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.

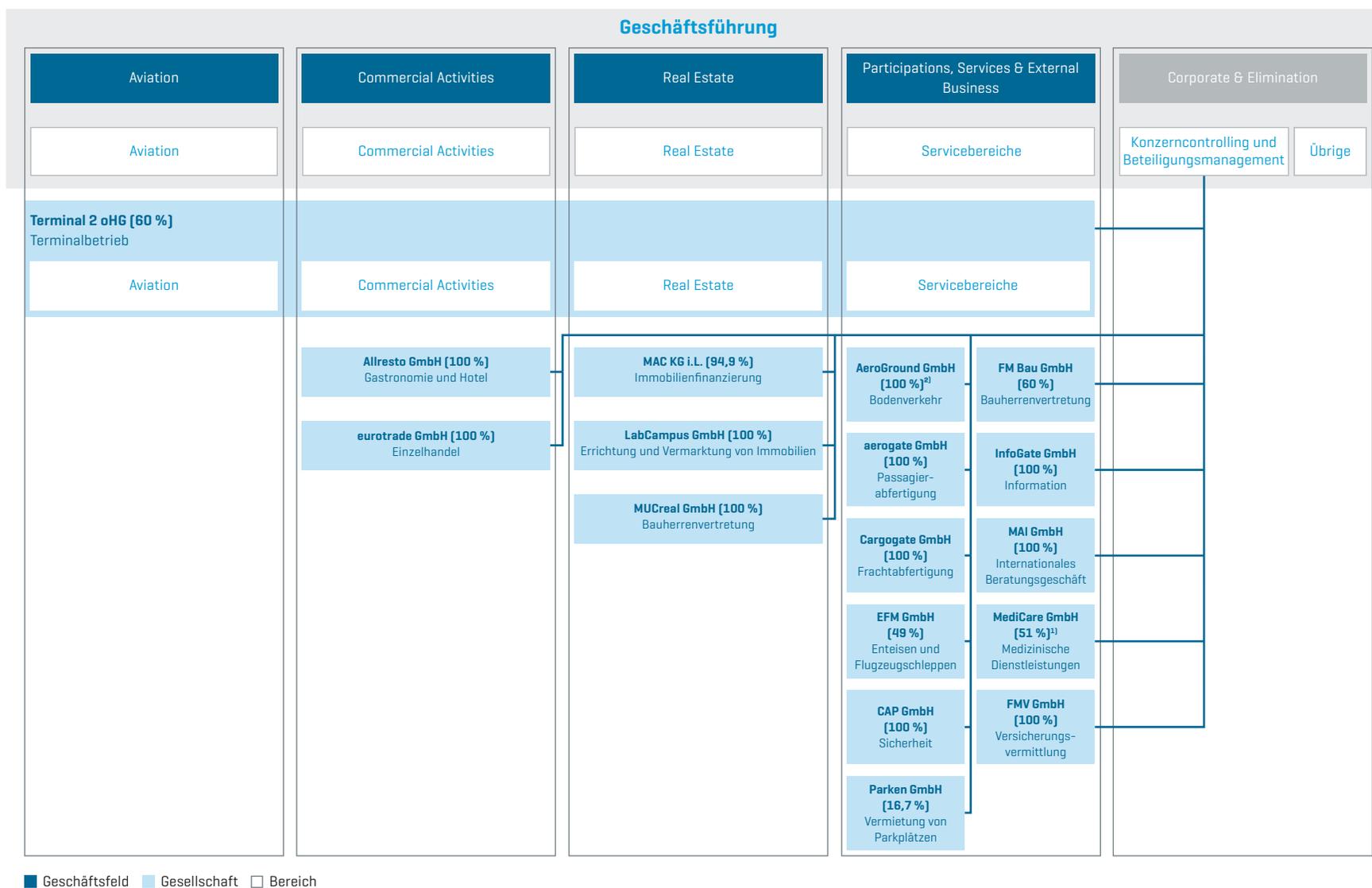
Am 20. Februar 2018 wurde die LabCampus GmbH (im Folgenden LabCampus) als hundertprozentiges Tochterunternehmen der FMG gegründet. Gegenstand des Unternehmens ist die Errichtung, die Vermarktung und der Betrieb von Gebäuden und Infrastruktur auf dem Areal des LabCampus.

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

- 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. Frachtaufliner 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

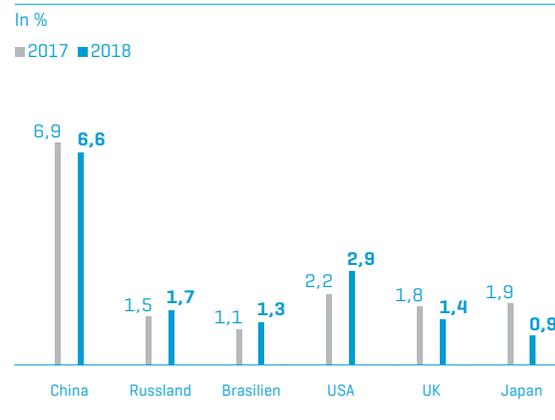
schon im Vorjahr sehr positiv, was zum Teil auch durch fiskalpolitische Maßnahmen (Unternehmenssteuerreform) ange-regt wurde. Die japanische Wirtschaft wuchs im Jahr 2018 weniger stark als noch im Vorjahr. Grund hierfür ist hauptsächlich die schwache Entwicklung bei den Exporten. Großbritannien zeigte 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



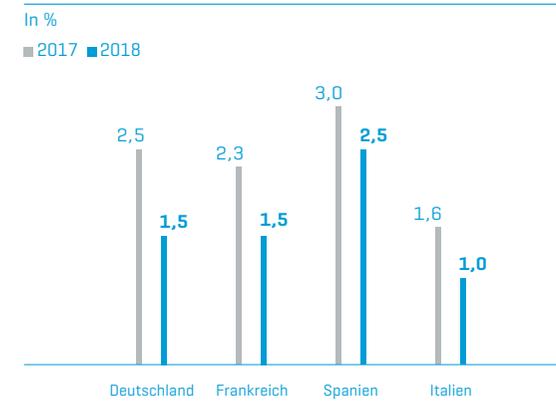
Wirtschaftswachstum ausgewählter Zielländer weltweit

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

Abb. 10

In Tausend



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.

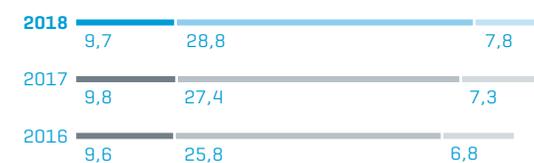
Gemessen an der Anzahl der Passagiere zeigte der Langstreckenverkehr die höchsten Wachstumsraten. Interkontinental waren knapp 7,8 Millionen Passagiere unterwegs, rund 500.000 Passagiere mehr als im Vorjahr [+6,9 %]. Auch die Langstreckenbewegungen erhöhten sich um 1,6 % (über 400 Flüge mehr) auf rund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

Passagierentwicklung am Flughafen München

Abb. 11

In Millionen

■ 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.

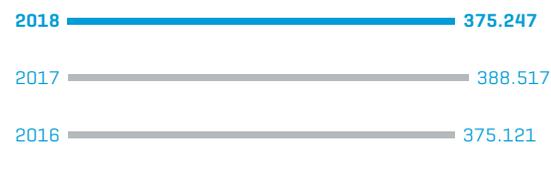
Mit einem Anteil von über 80 % ist die auf Passagiermaschinen aus- und zugeladene Frachtmenge, die sogenannte Beiladefracht, das wichtigste Verkehrssegment. Die Beiladefracht ging – gleichlaufend zur reduzierten Frachtkapazität – im Vergleichszeitraum um etwa 5,5 % auf rund 294.000 Tonnen zurück. Die 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 Verkehrssegment, 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 Sonderbeziehungsweise 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

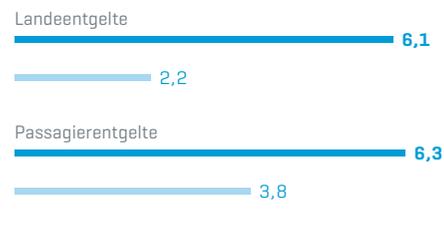
Der Rückgang der Umsatzerlöse aus Abfertigungsdiensten von insgesamt TEUR 13.822 [-7,3%] resultierte vor allem im Bereich der Dienstleistungen für Bodenabfertigung aus der Insolvenz von Air Berlin und Niki.

Umsatz- und Mengenwachstum bei Passagier- und Landeentgelten

Abb. 15

In %

■ Umsatzwachstum ■ Mengenwachstum

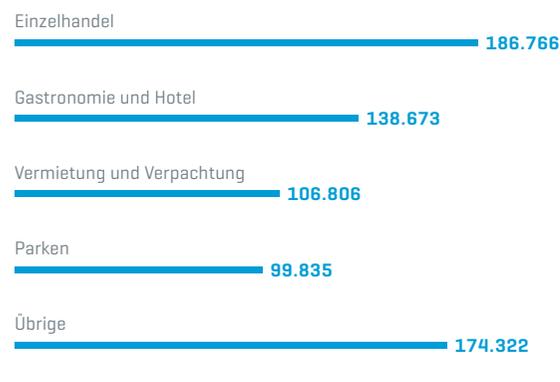


Die Umsatzerlöse in den anderen Bereichen verteilten sich im Geschäftsjahr 2018 wie folgt: Abb. 16

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

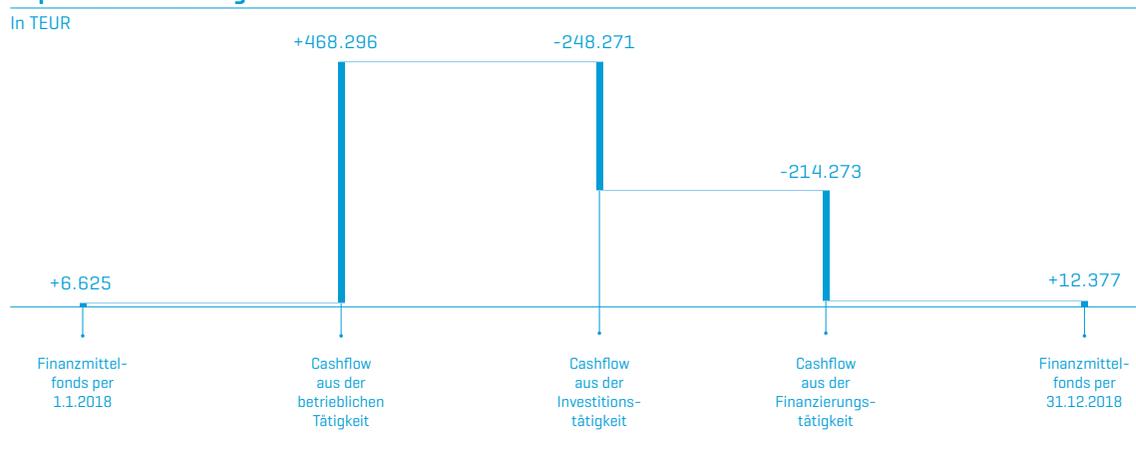
Abb. 20

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.

Kapitalflussrechnung

Abb. 21



→ Glossar



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 schwungvollen 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

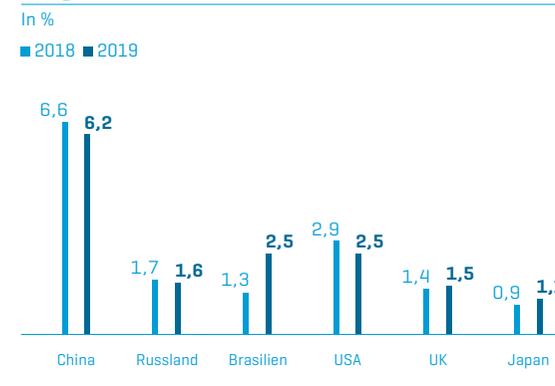
Der langjährige Aufschwung in der Eurozone wird sich im Jahr 2019 voraussichtlich fortsetzen. Mit 1,6% wird aber ein niedrigeres Wirtschaftswachstum erwartet. Auf dem Arbeitsmarkt ist mit einer weiterhin positiven Entwicklung zu rechnen. Der starke private Konsum wird daher die tragende Säule des Aufschwungs 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

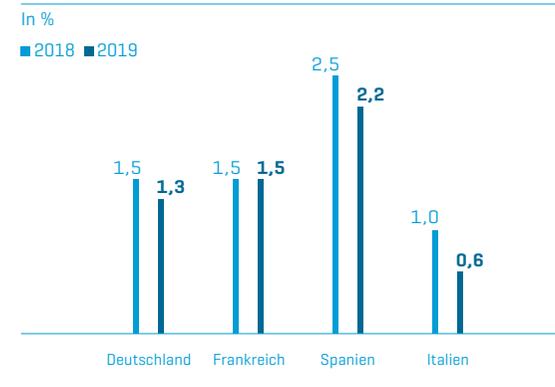
Abb. 23



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

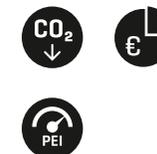
Die am Flughafen München installierten PCA-Anlagen werden sukzessive in den Normalbetrieb übernommen. Deren Nutzungsrate verbleibt auf hohem Niveau. Ein leichter Rückgang der Zielwerte 2019 gegenüber den 2018 erreichten Einsparungen resultiert aus der deutlichen Übererfüllung der Zielwerte im Jahr 2018. 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.

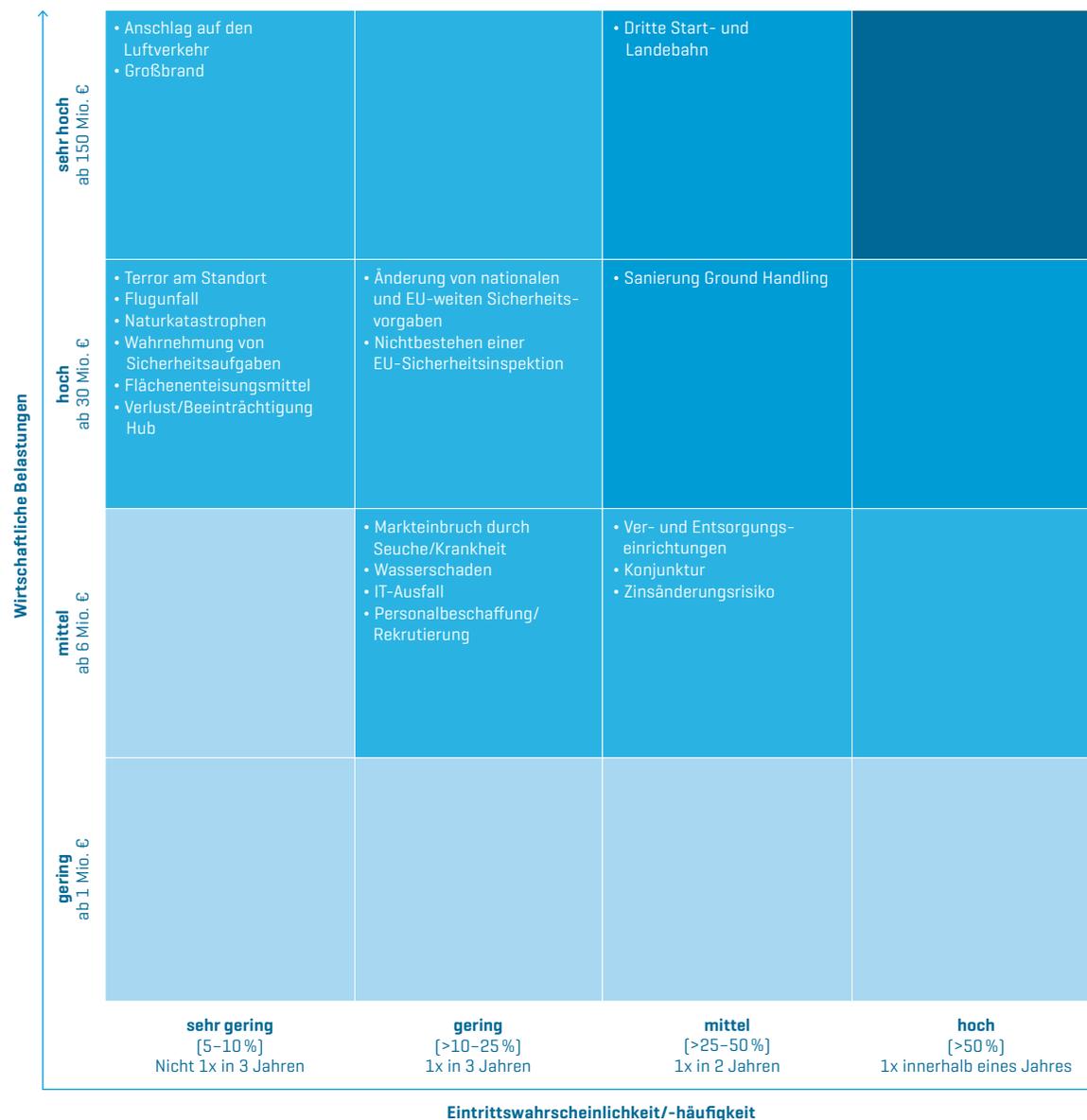
Risiken

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 Meldegrenze. Sie gingen daher nicht in die Risikoberichterstattung ein.

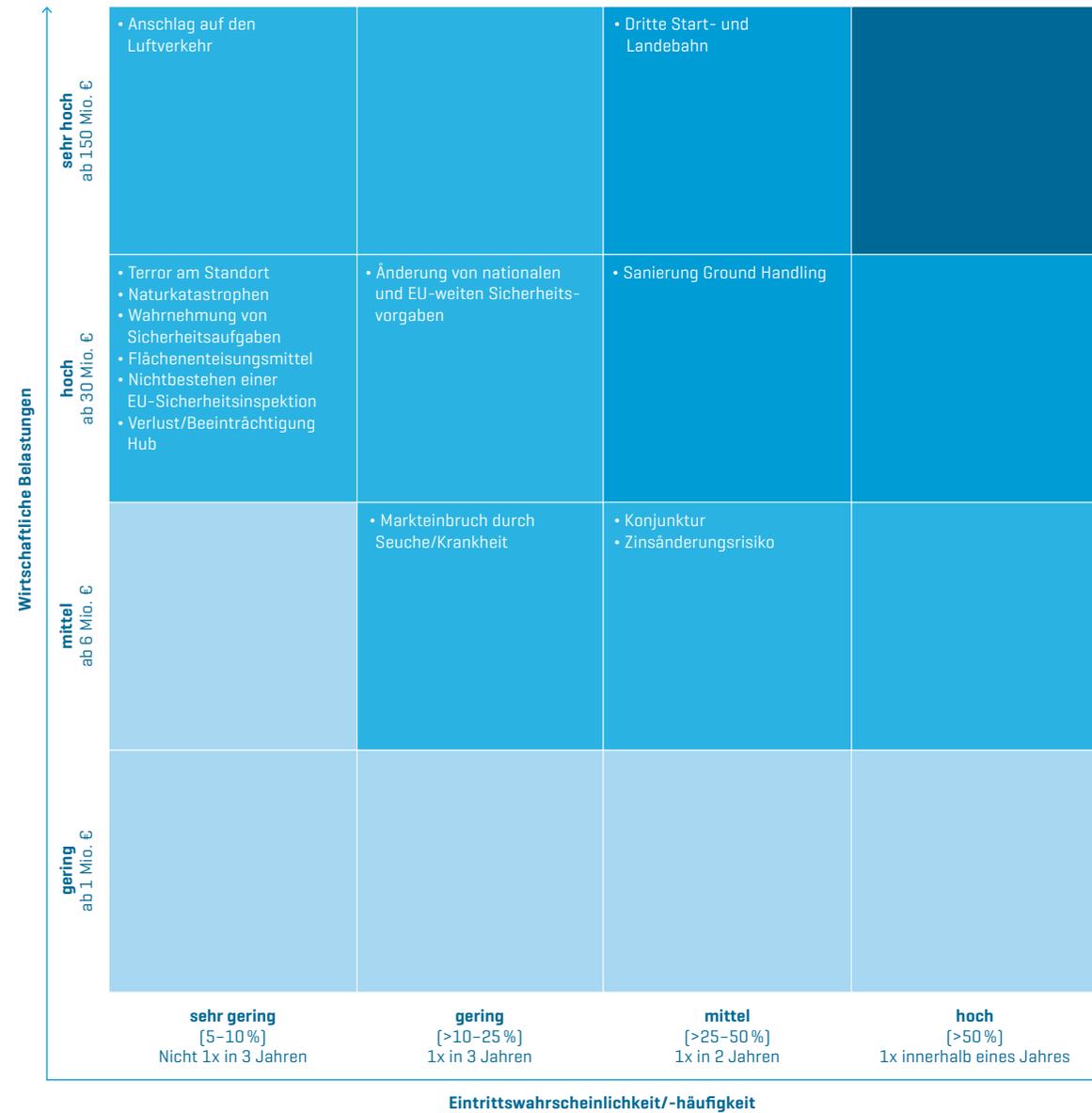
Finanzrisiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Währungsrisiken	Soweit geplanten Umsätzen in Fremdwährungen keine entsprechenden währungskongruenten Ausgaben gegenüberstehen, ergeben sich Währungsrisiken.	Währungsrisiken sichert der Flughafen München mit Devisentermingeschäften ab.
Kredit- und Bonitätsrisiken	Kredit- und Bonitätsrisiken entstehen vor allem aus kurzfristigen Geldanlagen sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.	Geldanlagen erfolgen 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

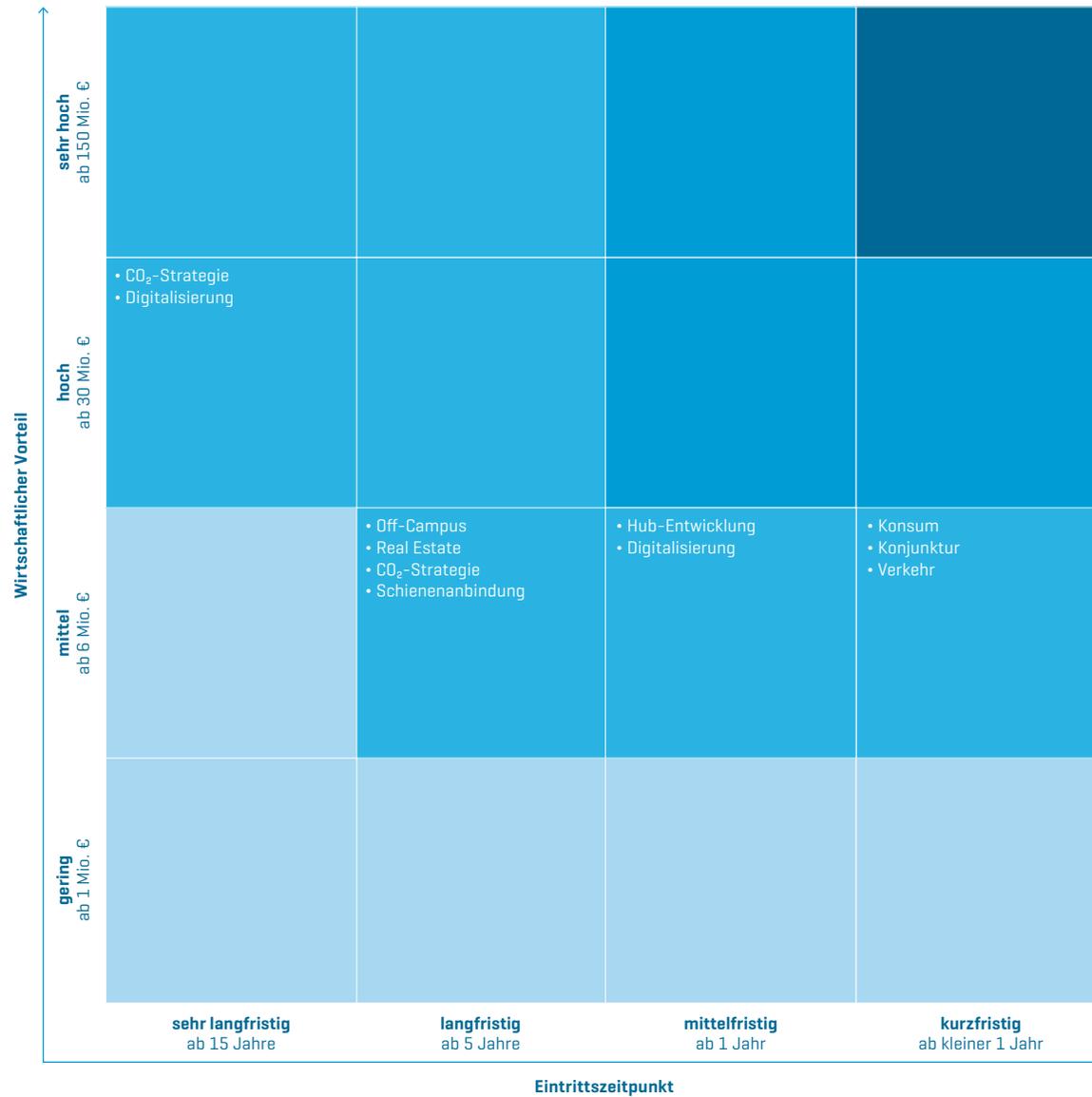
Übersicht Netto-Risiken

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

Verkürzter Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

TEUR	Angabe	2018	2017
Umsatzerlöse ¹⁾	VI.1	1.508.817	1.468.735
Bestandsveränderung		-672	672
Aktiviertete 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
TEUR			Kapitalrücklage	Gewinnrücklage			
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 Bauzeitinsen)	IX	-43.942	-45.549
Auszahlungen aus Bauzeitinsen	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

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	Orhan Kurtulan Geprüfter Flugzeugabfertiger, freigestellter Betriebsrat
Anna Müller Kaufmännische Angestellte, freigestellte Betriebsrätin	Bernhard Plath Betriebswirt, freigestellter Betriebsrat	Renate Siedentopf Versicherungskauffrau, freigestellte Betriebsrätin

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat ließ sich durch die Geschäftsführung über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über die wesentlichen Geschäftsvorfälle in seinen Sitzungen und durch schriftliche Berichte regelmäßig und eingehend unterrichten. Der Aufsichtsrat hat in seinen Sitzungen und den Sitzungen seiner Ausschüsse alle wichtigen Angelegenheiten der Gesellschaft beraten und im Rahmen seiner satzungsmäßigen Zuständigkeit die ihm obliegenden Entscheidungen getroffen. Der 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

Hinweis zum Bestätigungsvermerk

Angaben zum Ergebnis der Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts für das Geschäftsjahr 2018

In dem vorstehenden, zur Einbindung in den gedruckten integrierten Bericht bestimmten – gekürzten – Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2018 ist der Konzernanhang nicht enthalten. Der vollständige Konzernabschluss – einschließlich Konzernanhang – sowie der Konzernlagebericht jeweils für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 wurden von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist dabei zu der zusammenfassenden Beurteilung gelangt, dass die Prüfung zu keinen Einwendungen geführt hat und hat einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Der vollständige Konzernabschluss sowie der Konzernlagebericht jeweils für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sind neben dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers hierzu auf der Internetseite der Flughafen München GmbH allgemein zugänglich.

Glossar

Airports Council International (ACI)

Internationale Vereinigung der Flughafenbetreiber mit Sitz in Genf. Mitglied des ACI sind mehr als 1.900 Flughäfen in fast allen Ländern weltweit – darunter 500 Flughäfen in 45 europäischen Ländern im Rahmen des ACI Europe.

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V. (ADV)

Dachverband aller Verkehrsflughäfen in Deutschland sowie der Schweiz und Österreich. Der Flughafenverband setzt sich für einen leistungsstarken und wettbewerbsfähigen Luftverkehrsstandort Deutschland ein.

Covenants

Bestimmte Klauseln oder (Neben-)Abreden in Kreditverträgen oder Anleihebedingungen. Es sind vertraglich bindende Zusicherungen des Kreditnehmers oder Anleiheschuldners während der Laufzeit eines Kredits.

Dauerschallpegel Leq3

Grundlegendes Bewertungsmaß des novellierten Fluglärmsgesetzes für die am Immissionsort eingestrahlte Schallenergie, auch als energieäquivalenter Dauerschallpegel bezeichnet. Der Leq3 wird über die 16 Tagesstunden von 6 bis 22 Uhr (Leq3 Tag) beziehungsweise über die Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr (Leq3 Nacht) ermittelt. Als Bezugszeitraum werden die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres zugrunde gelegt.

DIN EN ISO 14001

Die DIN EN ISO 14001 legt die grundlegenden Strukturen und Anforderungen an ein Umweltmanagementsystem fest, mit dem eine Organisation ihre Umwelleistung verbessern, rechtliche und freiwillige Verpflichtungen erfüllen und Umweltziele meistern kann. Die ISO 14001 ist gleichzeitig auch die Grundlage für die Zertifizierung von Umweltmanagementsystemen.

Earnings Before Interest and Taxes (EBIT)

Gewinn vor Zinsen und Steuern und gegebenenfalls außerordentlichem Ergebnis. Wird auch als operatives Ergebnis oder Betriebsergebnis bezeichnet.

Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)

Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

Eco-Management and Audit Scheme (EMAS)

Das Gemeinschaftssystem für das freiwillige Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung ist ein von den Europäischen Gemeinschaften entwickeltes Instrument für Unternehmen, die ihre Umwelleistung verbessern wollen. EMAS erweitert die Forderungen der DIN EN ISO 14001 in strengerem Umfang, beispielsweise hinsichtlich der externen Umweltbetriebsprüfung, der kontinuierlichen Verbesserung der Umwelleistung sowie der transparenten Kommunikation umweltrelevanter Entwicklungen.

European Aviation Safety Agency (EASA)

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit ist die Flugsicherheitsbehörde der Europäischen Union für die zivile Luftfahrt mit Sitz in Köln.

Feinstaub

Unter der Messgröße PM₁₀ [Particulate Matter < 10 µm] wird die Feinstaubfraktion mit einem oberen Partikeldurchmesser von bis zu 10 µm verstanden. PM_{2,5} enthält als Teilmenge von PM₁₀ noch kleinere Teilchen.

Global Reporting Initiative (GRI)

Unabhängige Institution, die weltweit anerkannte Richtlinien für die Nachhaltigkeitsberichterstattung veröffentlicht. Die GRI-Standards schaffen eine gemeinsame Sprache für Organisationen und Stakeholder, durch die die ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen von Organisationen kommuniziert und verstanden werden können. Ziel ist neben einer Institutionalisierung der Kommunikation auch eine Vergleichbarkeit der Berichterstattung.

Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol)

Weltweit anerkanntes und genutztes Instrument zur Quantifizierung und zum Management von Treibhausgasemissionen. Es macht Vorgaben für organisationsweite Berechnungen von Treibhausgasemissionen sowie für die Durchführung von Projekten zur Emissionsreduzierung.

Hilfsturbine oder Auxiliary Power Unit (APU)

Neben den zwei oder vier Turbinen, die ein modernes Verkehrsflugzeug antreiben, hat das Flugzeug noch eine kleinere Hilfsturbine (APU), die das Anlassen der Triebwerke und die Stromversorgung am Boden ermöglicht.

International Civil Aviation Organization (ICAO)

Die internationale Zivilluftfahrtorganisation ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit Sitz in Montreal. Ihr gehören 192 Vertragsstaaten an. Die ICAO hat sich zum Ziel gesetzt, in Zusammenarbeit mit ihren Mitgliedsstaaten eine sichere und nachhaltige Entwicklung der zivilen Luftfahrt zu gewährleisten.

Kapitel-2/3-Flugzeug

Auch Kapitel-2/3-Flugzeug. Diese Flugzeuge verdanken ihre Bezeichnung den Lärmbestimmungen der ICAO, Annex 16, Volume 1. Sie dürfen seit dem 01. April 2002 aufgrund ihrer Lautstärke innerhalb der EU nicht mehr eingesetzt werden. Besonders leise Kapitel-3-Flugzeuge werden vom Bundesverkehrsministerium in der sogenannten Bonusliste erfasst. Flugzeuge, die nach dem 01. Januar 2006 zugelassen wurden, müssen mittlerweile den neuen Grenzwerten nach ICAO, Annex 16, Chapter 4 entsprechen.

Landing-and-Take-off-Cycle (LTO-Zyklus)

Der Landing-and-Take-off-Zyklus bezeichnet den CO₂-Ausstoß der Flugzeuge am Boden sowie beim Starten und Landen unterhalb 3.000 Fuß (914 Meter). Bis zu dieser international definierten Höhe werden die Treibhausgase aus den Flugzeugturbinen den Flughäfen zugerechnet. Je nach Steigflugverhalten haben die Flugzeuge beim Start dann schon eine Entfernung von circa acht Kilometern vom Flughafen. Bei der Landung sind es rund 17 Kilometer.

Der LTO-Zyklus besteht aus vier Phasen:

- Anflug (bis zum Aufsetzen auf dem Flughafen)
- Rollen der Flugzeuge von der Landebahn zur Abfertigungsposition und von der Abfertigungsposition bis zur Startbahn
- Beschleunigung bis zum Abheben (Take-off)
- Steigflug

Schengen/Non-Schengen

Abflug- und Ankunftsgebiete für Passagiere aus Mitgliedsstaaten des Schengener Abkommens, die direkt aus diesen Staaten kommen oder in diese einreisen wollen. Grenz- und Passkontrollen entfallen. Non-Schengen bezeichnet Bereiche für Passagiere, die nicht aus den Schengen-Staaten einreisen. In diesem Fall erfolgt eine Pass- und Zollkontrolle.

Verkehrseinheit (VE)

Messzahl für die gemeinsame Erfassung des gesamten gewerblichen Personen- und Güterverkehrs. Die VE wird dabei gleichgesetzt mit einem Fluggast, der mit Handgepäck (insgesamt 100 Kilogramm) auf einem Flughafen eingetroffen oder abgeflogen ist, oder 100 Kilogramm umgeschlagener Luftfracht beziehungsweise Luftpost oder einer Kombination von Fluggastaufkommen (Ankunft und Abflug) und dem örtlichen Luftfracht- sowie Luftpostaufkommen (Aus- und Einladung).

Zahlungsmittelfluss (Cashflow) aus der betrieblichen Tätigkeit

Wirtschaftliche Messgröße, die den aus der Geschäftstätigkeit erzielten Nettozufluss liquider Mittel während einer Periode darstellt

Impressum

Herausgeber

Flughafen München GmbH
Postfach 23 17 55
85356 München

Kontakt

Unternehmenskommunikation:
Telefon: +49 89 975 413 50
Strategisches Nachhaltigkeitsmanagement:
Telefon: +49 89 975 340 52

E-Mail: bericht@munich-airport.de

Fotos

Flughafen München GmbH
Bernd Ducke
Bernhard Haselbeck
Copyright Erweiterung T1:
Planungsgemeinschaft T1E: SSF/SP/sop/JSK
Copyright LabCampus:
KCAP Architects&Planners

Grafiken

Flughafen München GmbH

Beratung und Design

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

Druck

Eberl Print, Immenstadt
[gedruckt mit dem ökoeffizienten Druckstandard
des Flughafens München]

Papier

Inhalt: Circle Offset White
[zertifiziert nach dem Blauen Engel]
Umschlag: Gmund Cotton max white

Weiterführende Links

Den Online-Bericht mit zusätzlichen Inhalten
finden Sie unter:

➤ bericht2018.munich-airport.de

Mehr Informationen zum Unternehmen sind
auf der Website abrufbar:

➤ munich-airport.de/unternehmen

Facebook: facebook.com/flughafenmuenchen

Twitter: twitter.com/muc_airport

