FLUGHAFEN MÜNCHEN

Integrierter Bericht 2019

Verbindung leben



WHAT A DIFFERENCE

What a difference

What a difference

Kompetenter sein. Effizienter sein. Profitabler sein. Nachhaltiger sein. Das Streben nach unternehmerischem Erfolg ist immer auch ein Streben nach Unterschieden. Der Flughafen München macht in vielen Bereichen schon den Unterschied aus. Sich nicht nur innerhalb der Branche abzuheben, sondern auch von dem bereits Erreichten – dieser Anspruch ist die Basis für die nachhaltige und erfolgreiche Weiterentwicklung des Münchner Airports.

FLUGHAFEN KOMPAKT

6

STRATEGIE UND MANAGEMENT

20

DREI HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE ZUKUNFT

36







- 6 Kennzahlen
- 8 Brief der Geschäftsführung
- 12 Integrierte Berichterstattung
- 16 Geschäftsmodell

- 21 Strategie
- 28 Management

- 37 Ausbau Infrastruktur
- 42 Demografische Herausforderung und Kulturwandel
- 50 Digitale Transformation

VERANTWORTUNG

FINANZBERICHT

56

80



57 — Ökologische Verantwortung

71 - Soziale Verantwortung

77 – Ökonomische Verantwortung



81 — Konzernlagebericht

116 — Verkürzter Konzernabschluss

123 - Bericht des Aufsichtsrats

124 - Organe der Gesellschaft

ONLINE-BERICHT



Zusätzliche Inhalte im Online-Bericht:

- Konzernanhang
- Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
- Nachhaltigkeitskennzahlen
- Nachhaltigkeitsprogramm
- Wesentliche Themen
- GRI-Inhaltsindex
- Berichtsprofil
- Unabhängige Prüfbescheinigung

Den Online-Bericht finden Sie unter: bericht2019.munich-airport.de

Ökonomische Kennzahlen

Kennzahlen

ERTRAGS-, VERM	Abb. 01			
Mio. €	2019	2018	2017	Ver- änderung in % 2019/18
Konzernumsatz	1.568,0	1.508,8	1.468,7	3,9
Anteil Aviation in %	55	54	54	
Anteil Non-Aviation in %	45	46	46	
EBITDA	554,3	538,1	520,0	3,0
EBIT	345,5	323,5²	302,4	6,8
Konzernergebnis nach Steuern (EAT)	177,8	149,6²	158,8	18,9
EBITDA-Marge in %	35,4	35,7	35,4	
EBITDA/Pax in €	11,6	11,6	11,7	0,0
EBIT-Marge in %	22,0	21,4	20,6	
ROCE¹ in %	7,6	7,4	6,9	
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	429,1	468,3	381,9	-8,4
Investitionen	319,4	204,7	136,3	56,1
Free Cashflow	109,1	271,7	265,2	-59,8
Eigenkapital	2.378,1	2.225,0²	2.086,3	6,9
Eigenkapitalquote in %	42,9	41,5	39,3	
Nettofinanz-				

2.108,1

3,8

89

2.079,4 2.221,5

4,3

106

3,9

93

1,4

in %

verbindlichkeiten (Net Debt)

Net Debt/EBITDA

Net Gearing (Net Debt/Eigenkapital)

Ökologische Kennzahlen

CO.-EMISSIONEN

CO2-LMIGGIONEN Aub. 02				
Tonnen	2019	2018	2017	Ver- änderung in % 2019/18
Direkte Emissionen Scope 1	88.876	87.341	88.668	1,8
Indirekte Emissionen Scope 2	12.635	15.045	17.237	-16,0
Andere indirekte Emissionen Scope 3	46.277	47.719	46.154	-3,0
Beeinflussbarer CO ₂ -Ausstoß	147.788	150.105	152.059	-1,5

SPEZIFISCHE CO2-EMISSIONEN

				Ver-
				änderung in %
Kilogramm	2019	2018	2017	2019/18
CO ₂ -Emissionen pro				
Passagier	3,08	3,24	3,41	-4,9

TRINK-UND ABWASSER

Kubikmeter	2019	2018	2017	Ver- änderung in % 2019/18
Menge bezogenen Trinkwassers	1.032.239	986.580	1.016.708	4,6
Trinkwasserverbrauch pro 1.000 VE¹	20,2	19,8	21,0	2,0
Gesamt-Abwasser- ableitung	2.494.388	2.404.292	2.336.314	3,7
Abwasseranfall pro 1.000 VE ¹	48,5	48,2	48,3	0,6

¹ Verkehrseinheiten

Gesellschaftliche Kennzahlen

MITARBEITERSTRUKTUR¹ Abb. 05				
Anzahl	2019	2018	2017	Ver- änderung in % 2019/18
Gesamt	9.806	9.626	9.413	1,9
Frauen in %	32,55	33,14	33,47	-1,8
Männer in %	67,45	66,86	66,53	0,9
Vollzeit in %	75,79	79,75	76,07	-4,9
Teilzeit in %	24,21	20,25	23,93	19,6
< 30 Jahre in %	15,68	15,92	16,11	-1,5
30-50 Jahre in %	51,56	52,17	53,26	-1,2
> 50 Jahre in %	32,76	31,91	30,64	2,7

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

AUSZUBILDENDE

Abb No

Abb. 03

Abb. 04

Abb. 06

				Ver-
				änderung in %
Anzahl	2019	2018	2017	2019/18
Gesamt	303	277	275	9,4

ARBEITSSICHERHEIT

Abb. 07

				ver- änderung in %	
Anzahl	2019	20181	2017	2019/18	
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	236	231	225	2,2	
Dadurch Ausfalltage	6.539	7.272	5.761	12,4	
1.000-Mann-Quote	27	26,55	26,63	1,7	

¹ Im Rahmen der Prüfung unserer Daten identifizierte Fehler wurden nachträglich korrigiert.

¹ ROCE = EBIT/[Eigenkapital + Net Debt + Ifr. Leistungen an Arbeitnehmer)

² Berichtigt

Operative Kennzahlen

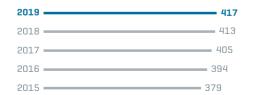
PASSAGIERE Abb. 08 In Millinnen 2019 -2018 -2017 -2016 = 2015 =

- Die Passagierzahlen stiegen 2019 um rund 3.6 Prozent auf den neuen Höchstwert von 47,9 Millionen.
- Im Vergleich zu den europäischen Großflughäfen landete München damit auf Platz 9.

→ Seite 92

FLUGBEWEGUNGEN Abb. 09

In Tausend



- Die Anzahl der Starts und Landungen erhöhte sich 2019 um knapp ein Prozent auf mehr als 417.000 Flugbewegungen.
- Insbesondere das Flugangebot im Interkontinentalverkehr hauten die Airlines in München deutlich aus

→ Seite 93

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.

KONZERNERGEBNIS VOR STEUERN (EBT)

Abb. 11

In Millionen €

2019	256,8
2018 —————	221,3
2017 —————	229,2
2016 ————	209,9
2015	198,4 ¹

- Das Konzernergebnis vor Steuern ist 2019 um 15,4 Prozent und damit deutlich angestiegen.
- Das erwartete Ergebnis wurde erreicht.

→ Seite 101

In Prozent

CO_a-EINSPARUNGEN

Abb. 10 CO



Abb. 12

In Tonnen

2015 - 1.226

2019		24.2
2018 —		22.031
2017	14.367	
2016 5.324		

- Der Flughafen München will bis 2030 der erste CO₂-neutral betriebene Airport Deutschlands sein.
- Mit 24.280 Tonnen eingesparten CO₂-Emissionen aus Effizienzund Sonderzielen konnte das Ziel für 2019 erfüllt werden.

→ Seite 101

- Der PEI ist eine Messgröße für die Kundenzufriedenheit.
- Der Rückgang der Zufriedenheit resultierte vor allem aus einer Verlagerung von Verkehrsanteilen.

→ Seite 101

¹ Wert berichtigt gemäß IAS 8

am 1. Januar 2020 habe ich den Vorsitz der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH übernommen – eines gut aufgestellten Unternehmens mit hervorragendem Wachstums- und Entwicklungspotenzial. Mein Ziel ist es, gemeinsam mit meinen Geschäftsführungskollegen und der Belegschaft des einzigen Fünf-Sterne-Flughafens Europas auch künftig Spitzenleistungen zu erbringen. Es heißt, agil zu bleiben, Chancen und Risiken zu erkennen und Veränderungen mitzugestalten.

Dass genau diese Qualitäten bereits wenige Wochen nach meinem Amtsantritt in ungeahnter Weise gefordert sein würden, hat wohl niemand von uns erwartet. Der Coronavirus hat die Luftfahrt in die schwerste Krise der Nachkriegszeit gestürzt. Zum jetzigen Zeitpunkt können wir die Folgen noch nicht vollständig abschätzen, aber wir profitieren nun von der Substanz, die wir in den Jahren zuvor durch den wirtschaftlich erfolgreichen Betrieb unseres Flughafens geschaffen haben.

Positiver Geschäftsverlauf

Im Jahr 2019, das von der Krise noch nicht getroffen war, stieg das Passagieraufkommen um 1,7 Millionen beziehungsweise um rund vier Prozent auf insgesamt 47,9 Millionen. Damit war München in Deutschland der Flughafenstandort mit dem höchsten Passagierzuwachs. Die Anzahl der Starts und Landungen erhöhte sich um rund ein Prozent auf mehr als 417.000 Flugbewegungen. »Dass wir 2019 das beste Ergebnis der Unternehmensgeschichte erzielt haben, wird uns 2020 dabei helfen, die durch die Coronapandemie verursachten massiven Ertragsverluste zu überstehen.«

THOMAS WEYER

Auch wirtschaftlich war der Flughafen München 2019 auf Erfolgskurs: Mit einem Umsatz von rund 1,6 Milliarden Euro haben wir 2019 knapp vier Prozent mehr erlöst als ein Jahr zuvor. Der Gewinn nach Steuern ist um 25 Millionen Euro auf die neue Höchstmarke von rund 175 Millionen Euro angestiegen.

Zusammen mit einer strikten Kosten- und Ausgabensenkung, zu der auch unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch Stundenabbau und Kurzarbeit einen wesentlichen Beitrag leisten, werden uns die hervorragenden Ergebnisse der vergangenen Jahre dabei helfen, die 2020 durch die Coronapandemie verursachten massiven Verkehrseinbrüche und Ertragsverluste zu überstehen.

Nachhaltig wachsen

Doch auch in einer Zeit, in der uns das Tagesgeschehen in Atem hält, dürfen wir den Blick für das Langfristige nicht verlieren. Für eine möglichst nachhaltige Entwicklung unseres Unternehmens ist mir unsere Klimaschutzstrategie ein besonderes Anliegen. Ich werde mich dafür einsetzen, dass der Flughafen München auch künftig alle Anstrengungen unternimmt, um die CO_2 -Emissionen zu reduzieren. Dekarbonisierung ist für mich dabei keine weit entfernte Zukunftsvision, sondern ein konkretes Ziel, für das wir alle möglichen Maßnahmen durchdenken und – sobald sie technisch umsetzbar sind – ergreifen sollten. Spätestens bis zum Jahr 2030 wollen wir damit die CO_2 -Neutralität erreichen. Außerdem gehört der Flughafen München zu den Erstunterzeichnern der Net-Zero-Carbon-Initiative. Wir wollen die selbst beeinflussbaren CO_2 -Emissionen beim Betrieb unseres Flughafens spätestens bis zum Jahr 2050 auf Netto-Null absenken.



JOST LAMMERS
Vorsitzender der Geschäftsführung
und Arbeitsdirektor



ANDREA GEBBEKEN
Geschäftsführerin Commercial
und Security



THOMAS WEYER

Geschäftsführer Finanzen

und Infrastruktur

»Erlebnis und Atmosphäre,
Online-Verfügbarkeit und
vor-Ort-Service: Das Angebotsportfolio im Retail- und Gastronomiebereich soll digitaler,
individueller und emotionaler
werden, um unsere Kunden
optimal zu bedienen.«

ANDREA GEBBEKEN

Auf meiner Agenda ganz oben steht zudem die Verbesserung der landseitigen Verkehrsanbindung. Ob Express-S-Bahn oder ICE-Bahnhof – eine Optimierung der Erreichbarkeit des Flughafens München ist dringend erforderlich und würde zudem unserem Nachhaltigkeitsanspruch Rechnung tragen.

Zehn Jahre integrierte Berichterstattung

Dieser Anspruch findet nicht zuletzt auch dadurch seinen Ausdruck, dass wir seit nunmehr zehn Jahren integriert berichten und mit der Darstellung finanzieller und nicht-finanzieller Inhalte ein ganzheitliches Bild unseres Unternehmens vermitteln. Unser Jubiläumsbericht mit dem Motto »What a difference« zeigt, wo der Flughafen München den Unterschied macht. Dabei konzentrieren wir uns auf drei zentrale Herausforderungen für die Zukunft: Wir bauen unsere Infrastruktur nachhaltig aus, wir entwickeln Lösungsansätze für die demografische Herausforderung und wir gestalten die digitale Transformation mit.

Wir bleiben in Verbindung

Zum Schluss möchte ich mich – auch im Namen meines Vorgängers Dr. Michael Kerkloh sowie meiner Kollegen Andrea Gebbeken und Thomas Weyer – ganz herzlich bei allen bedanken, die zum erfolgreichen Geschäftsjahr 2019 beigetragen haben: bei den Fluggesellschaften, den Passagieren, unseren Geschäftspartnern, Behördenvertretern, Anteilseignern und ganz besonders bei unseren Mitarbeitern, die mich vom ersten Tag an offen in der Flughafenfamilie aufgenommen haben. Lassen Sie uns gerade in diesen schwierigen Zeiten Verbindung leben und ambitioniert daran arbeiten, dass der Flughafen München weiterhin in vielen Bereichen den Unterschied macht.

lhr

JOST LAMMERS

What a difference 10 years of <IR> make

Integrated Reporting in der Praxis

Bereits zum zehnten Mal veröffentlicht der Münchner Airport einen integrierten Bericht als jährliche Bilanz seines verantwortungsbewussten Handelns und betrachtet so alle wesentlichen Aspekte entlang des Wertschöpfungsprozesses: Finanzen, Mitarbeiter, Know-how, Umwelt, Infrastruktur und Gesellschaft. Integrierte Unternehmenssteuerung fördert die Vernetzung der verschiedenen Bereiche – und damit die Agilität und Effizienz innerhalb der Organisation.

Integriert denken, verantwortungsvoll handeln

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. Der Flughafen München investiert in die wichtigsten Ressourcen, um eine nachhaltige Wertsteigerung zu erzielen. Qualifizierte und motivierte Mitarbeiter, eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Infrastruktur sowie die erfolgreiche Fortführung der digitalen Transformation gehören zu den zentralen Voraussetzungen für eine kraftvolle Entwicklung in den nächsten Jahren.

Nachhaltig Werte schaffen

Integriertes Denken und Handeln bilden die Grundlage für eine integrierte Berichterstattung. Sie beschreibt die Geschäftstätigkeit eines Unternehmens ganzheitlich und weitsichtig. 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.

Wechselwirkungen aufzeigen

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 -minderung aufzeigen.

ZEHN JAHRE INTEGRATED REPORTING AM FLUGHAFEN MÜNCHEN

/



HANS-JOACHIM BUES
Leiter Unternehmenskommunikation

Herr Bues, welche Funktion erfüllt der jährlich erscheinende integrierte Bericht (IB) des Flughafens München?

Wir betreiben eine intensive Kommunikation mit einer Vielzahl von Stakeholdern. Der Flughafen München ist nicht nur ein Wirtschaftsunternehmen, er ist auch Infrastruktur – mit entsprechenden Auswirkungen auf unsere Umwelt, unsere Nachbarschaft. Daher ist es ein großer Vorteil, dass wir im IB verschiedene Facetten unseres Geschäftsmodells präsentieren können: Wir stellen Transparenz her in wirtschaftlicher Hinsicht mit den finanziellen Kennzahlen, zeigen aber auch unsere Strategie, unsere gesellschaftlichen Beiträge und ökologischen Auswirkungen.

Kann ein integrierter Bericht als Kommunikationsinstrument eine besondere Bedeutung entfalten?

Die FMG ist ein bedeutendes Unternehmen in einer starken Region. Von uns wird Transparenz in allen Bereichen erwartet, nicht nur bei der wirtschaftlichen Perspektive. Deshalb haben wir uns bereits vor zehn Jahren für das integrierte Berichten entschieden.

Das ist eine Form, die es ermöglicht, die verschiedenen Wechselwirkungen unserer Geschäftstätigkeit darzustellen.

Die Leser bekommen von uns das ganze Bild – in einer Publikation.

Wo sehen Sie die integrierte Berichterstattung des Flughafens aktuell und wohin soll die Reise gehen?

Unsere Aufgabe ist es, die Erwartungshaltung von außen, zum Beispiel von gesellschaftlichen Gruppierungen, zu transportieren und Trends und Stimmungen aufzugreifen. Damit tragen wir dazu bei, dass wir im Unternehmen verstehen, was die Öffentlichkeit oder bestimmte Anspruchsgruppen von uns erwarten. Und vor allem denke ich auch an unseren Unternehmensclaim: Verbindung leben. Die integrierte Berichterstattung passt genau dazu. Und daran wollen wir weiterarbeiten.

DIE HIGHLIGHTS AUS ZEHN JAHREN BERICHTERSTATTUNG

Vier zentrale Steuerungskennzahlen zeigen beispielhaft die Entwicklung des Flughafens München in den Bereichen Ökonomie, Ökologie und Soziales.

Perspektiven

2010

Mit der erstmaligen Zusammenfassung von Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht in einem Format zeigt die Flughafen München GmbH (FMG), dass wirtschaftlicher Erfolg, soziales und gesellschaftliches Engagement sowie der Schutz der Umwelt untrennbar miteinander verbunden sind.

Wert Airport Service

61% Mitarbeiterbindungsindex Perspektiven - Menschen

2011

Unter dem Oberbegriff »Perspektiven« startet die Trilogie: Menschen, Märkte, Marke, Die FMG nimmt an einem weltweiten Pilotprojekt des IIRC zur Neuausrichtung der Unternehmensberichterstattung teil.

> Das EAT für 2010 wird aufgrund mangelnder Vergleichbarkeit infolge von Sondereffekten nicht gezeigt.

Perspektiven - Marke 2013

Neuer Markenauftritt: »Verbindung leben« ist nun der Claim des Flughafens München. Die moderne Marke prägt erstmals auch das Design des integrierten Berichts.

Perspektiven - Märkte

2012

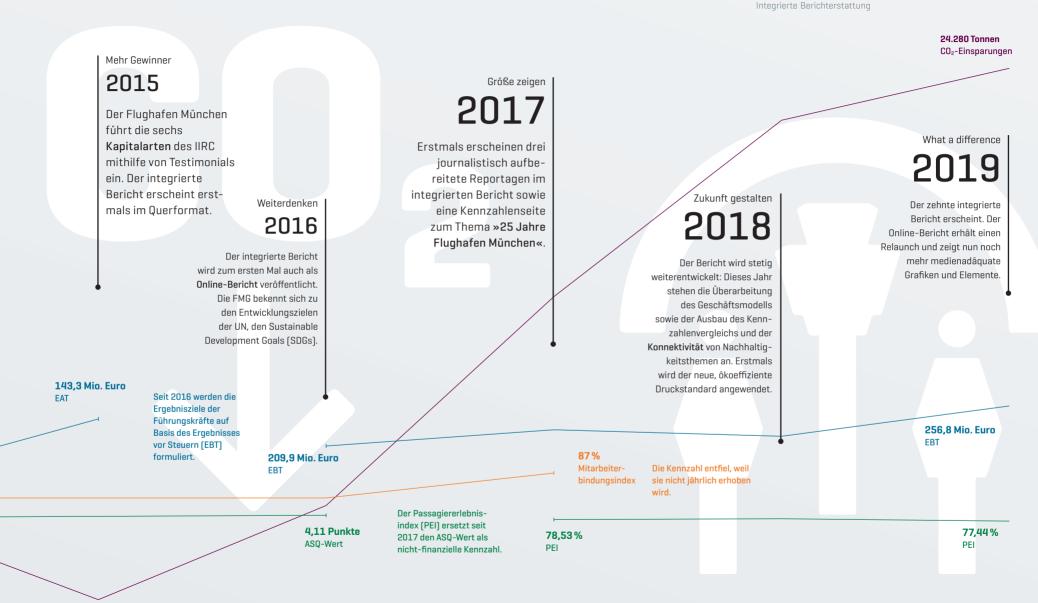
Mit dem Jahresahschluss 2012 stellt die FMG die Rechnungslegung von HGB-Vorgaben auf IFRS-Standards um und führt drei nicht-finanzielle Kennzahlen im Konzernlagebericht ein: CO2-Einsparungen, ASQ-Wert und Mitarbeiterbindungsindex. Stärken

2014

Erstmals wendet der Flughafen München die G4-Standards der **Global Reporting Initiative** an und lässt ausgewählte Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung prüfen.

3,96 Punkte Quality (ASQ)

4.696 Tonnen CO₂-Einsparungen 74,3 Mio. Euro Konzernergebnis nach Steuern (EAT)



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 • Flüssige Mittel: 221,8 Millionen Euro (davon 12,3 Millionen Euro sofort verfügbare Finanzen Zahlungsmittel und 209,5 Millionen Euro kurzfristige Geldanlagen bei Banken) Kreditbestand: 1.911.6 Millionen Euro Eigenkapital: 2.225,0 Millionen Euro Gebäude/Flächen: Terminals, Gewerbeflächen, Büro-/Technikgebäude, Parkhäuser, Infrastruktur MAC, AirSites, Hotels, zwei Start- und Landebahnen · Verkehrsanbindung: Autobahnanbindung, zwei S-Bahn-Linien, Regional- und Fernbusanbindung, Regionalzuganbindung (über Neufahrner Kurve) • Qualifikation: eigenes Weiterbildungszentrum »Airport Academy« Know-how • Off-Campus: internationale Management-, Beratungs- und Trainingsleistungen Qualität/Innovation: InnovationPilot, Passagierfeedback • Mitarbeiter: 10.109 Mitarbeiter im Konzern (inklusive Auszubildenden) • Arbeitgeber: Personalaufwand von 537,2 Millionen Euro im Konzern Ausbildung/Personalentwicklung: 19 Ausbildungs- und duale Studienmöglichkeiten, 3,2 Millionen Euro externes FMG-Weiterbildungsbudget • Klimaschutz: CO2-neutraler Flughafen bis 2030 Umwelt Ressourcen: Abfallwirtschaftskonzept, Aufbereitung von Enteisungsmitteln Lärmschutz: strenge Nachtflugregelung, Fluglärmüberwachung an 16 festen Stationen, zusätzlich freiwillige mobile Messungen Stakeholder: transparenter Dialog auf verschiedenen Kanälen, auf Europa-, Bundes- und Landesebene sowie in München, Mitgliedschaft in Verbänden Wertschöpfung: positive Effekte für die Region

• Gesellschaftliches Enqagement: 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 Fluqhafen München.

COMMERCIAL ACTIVITIES

vermarktet die kommerziellen Flächen in den Terminals und im München Airport Center. Die Konzerntöchter Allresto und eurotrade stellen als Mieter und Konzessionsnehmer die Produkte und gastronomischen Angebote bereit.

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 Sicherheitsservices sowie Consulting und weitere Dienstleistungen.

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

- Verringerung der flüssigen Mittel auf insgesamt 208,3 Millionen Euro
- Verringerung des Kreditbestands auf 1.903,2 Millionen Euro
- Erhöhung des Eigenkapitals um 153,1 Millionen Euro auf 2.378,1 Millionen Euro
- Gebäude/Flächen: Baubeginn für das Innovationszentrum LabCampus
- Verkehrsanbindung: Bauarbeiten am Bahntunnel für den Erdinger Ringschluss, neuer Campus-Shuttledienst für Mitarbeiter
- Qualifikation: 38.000 Teilnehmertage in der TÜV-zertifizierten Airport Academy
- Off-Campus: 22 aktive internationale Projekte 2019
- Qualität/Innovation: 511 eingereichte Ideen, neue digitale Angebote für Passagiere
- Mitarbeiter: niedrige Fluktuationsquote von 3,9 Prozent in der FMG
- Arbeitgeber: soziale Leistungen, Förderung von Frauen in Führungspositionen
- Ausbildung/Personalentwicklung: insgesamt 303 Auszubildende im Konzern, 116 neue Auszubildende 2019, rund 20 Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter
- Klimaschutz: 46 Prozent weniger CO₂-Ausstoß pro Passagier seit 2005
- Ressourcen: Rückgang des Abfallaufkommens um 1.343 Tonnen, Recyclingquote der Enteisungsmittel bei circa 56 Prozent
- Lärmschutz: zulässiges Lärmvolumen in der Nacht zu 71 Prozent ausgenutzt
- Stakeholder: 272.000 Fans und Abonnenten in den sozialen Medien
- Wertschöpfung: hohe Lohnsteuer-, Gewerbesteuer- und Sozialversicherungsabgaben, 2019 rund 753 Millionen Euro (netto) Beschaffungsvolumen im Konzern
- Gesellschaftliches Engagement: erhöhte Akzeptanz in der Region













HERAUSFORDERUNG INFRASTRUKTUR

WHAT A DIFFERENCE 3,8 % MAKE

/

Analog zur wachsenden Mobilitätsnachfrage in der Bevölkerung und der Wirtschaft muss auch die Infrastruktur des Flughafens München wachsen. Mit der Erweiterung des Terminals 1, dem Bau von LabCampus und der Verbesserung der landseitigen Verkehrsanbindung des Airports verfolgt der Konzern eine ganze Reihe wegweisender Zukunftsprojekte.

Lesen Sie mehr ab Seite 37



Strategie und Management

/

Der Flughafen München gehört zu den besten Airports der Welt. Diese internationale Spitzenposition soll gefestigt und weiter ausgebaut werden. Den Unterschied macht ein Geschäftsmodell, das im Einklang mit ökonomischen, ökologischen und sozialen Anforderungen steht. Der Anspruch des Flughafens ist es, Werte zu schaffen: für Passagiere, Kunden, Mitarbeiter und die Region.

Strategie

Langfristig denken – verantwortungsvoll handeln

Der Flughafen München verbindet als eines der leistungsfähigsten Luftverkehrsdrehkreuze Europas nachhaltige ökonomische Wertschöpfung mit ökologischer und sozialer Verantwortung. Die Geschäftstätigkeit der Flughafen München GmbH (FMG) 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 zweitgrößte deutsche Drehkreuz angesiedelten Unternehmen und andere Stakeholder-Gruppen.

Markenwerte

Vor dem Hintergrund der global geführten Diskussion um den Klimaschutz stellt sich die FMG der Herausforderung, ihren Beitrag zu leisten. So will der Flughafen München spätestens bis zum Jahr 2030 CO₂-Neutralität erreichen. Um die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu sichern, steht das Geschäftsmodell deshalb im Einklang mit ökonomischen, ökologischen und sozialen Anforderungen. Die FMG ist sich auch der negativen Auswirkungen des Flughafenbetriebs bewusst und versucht, diese durch geeignete Initiativen und Maßnahmen zu vermeiden, zu minimieren oder zu kompensieren.

STRATEGIE 2025 Abb. 13

Strategische Handlungsfelder LUFTSEITIGE VER-SEAMLESS AUSBAU OFF-CAMPUS-LANDSEITIGE WACHSTUM KEHRSENTWICKLUNG VERKEHRSANBINDUNG **TRAVEL** NON-AVIATION • Hub-Verkehrsent- Landseitiges Beitrag zur digitalen Kundenorientierung Beratungsgeschäft Mobilitätsangebot wicklung beibehalten Harmonisierung der ausbauen weiterentwickeln Hub-Operationsausbauen Reisekette leisten Shoppina- und Neue Erlösauellen qualität absichern · Verbesserung der Digitale Kommunika-Erlebniswelt weiterund Geschäftsfelder tionskanäle verstärkt entwickeln erschließen Infrastruktur Schienenanbindung bedarfsgerecht für Service. Vertrieb Entwicklung der Internationalen vorantreiben Straßenanbindung ausbauen und Informationen Airport City und des Austausch weiter verbessern nutzen **Immobilienstandorts** ausbauen • Digitale Partnerfortschreiben schaften ausbauen

VERANTWORTUNG	PARTNERSCHAFT	INNOVATION	KOMPETENZ				
	<u> </u>						
Strategisches Nachhaltigkeitspr	ogramm						
Strategische Initiativen							
	Maßnahmen						

↑ munich-airport.de/
 NHprogramm

Zukunft heute gestalten

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

- Bedarfsgerechter und nachfrageorientierter Ausbau der Infrastruktur am Flughafen
- Demografische Herausforderung und Kulturwandel
- Digitale Transformation

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

- 1. Luftseitige Verkehrsentwicklung
- 2. Landseitige Verkehrsanbindung
- 3. Seamless Travel
- 4. Ausbau Non-Aviation
- 5. Off-Campus-Wachstum

Die Handlungsfelder sind das Ergebnis von Szenarienanalysen zur Zukunft des Luftverkehrs und leiten sich aus dem Dialog mit den Stakeholdern des Unternehmens ab. Einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der Strategie, und damit zur Weiterentwicklung des Flughafens, leisten die Initiativen und Maßnahmen aus dem Nachhaltigkeitsprogramm. Mit definierten Kennzahlen misst die FMG den Erfolg der Umsetzung.

Strategische Eckpfeiler Aviation

Die Coronapandemie stellt die größte Krise in der Geschichte des kommerziellen Luftverkehrs und darüber hinaus dar. Hatte der Flughafen München bis Anfang des Jahres 2020 noch zum größten Teil des Tages an seiner Kapazitätsgrenze operiert, sind die Verkehrszahlen im April 2020 auf einen Bruchteil des vormals verzeichneten Volumens eingebrochen. In der Folge liegt der Fokus der Verkehrsentwicklung kurzfristig auf der möglichst schnellen Wiedererlangung eines Großteils der verlorenen Verbindungen, um die Funktion als Bayerns Tor zur Welt auch nach der Krise weiterhin wahrnehmen zu können.

Auch für die Zukunft gilt es, die Konnektivität für die ansässigen Menschen und Unternehmen abzusichern. Es ist davon auszugehen, dass sich Bayern und der süddeutsche Raum aufgrund ihrer Wirtschaftskraft und ganzjährigen Attraktivität als Incoming-Destination weiterhin überdurchschnittlich entwickeln werden. Dem Flughafen München kommt als Gateway für diese Region eine zentrale Bedeutung zu. Deshalb wird auch mittel- bis langfristig der Langstreckenverkehr einen wesentlichen Eckpfeiler der Aviation-Strategie darstellen. Neben der nachhaltigen Absicherung seiner Rolle als eines der bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuze Europas sollen sogenannte Punkt-zu-Punkt-Verkehre, wo möglich und sinnvoll, das Angebot abrunden. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, ist es unerlässlich, die Qualität der Infrastruktur auf hohem Niveau zu halten und sukzessive zu verbessern.



Der Airbus A380, das größte Passagierflugzeug der Welt, beim Abfertigungsvorgang

Verkehrsnetz & Destinationen 2019 2018 Airlines Ziele Länder 101 254 75 106 264 74

Strategische Eckpfeiler Non-Aviation

Zum Erfolg des Konzerns trägt nicht nur das direkt mit dem Flugverkehr verbundene Geschäft bei. Von ebenso großer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des Airports ist das Non-Aviation-Business. Die passenden Strategien verfolgen das Ziel, die Kunden-orientierung auszubauen sowie die Shopping- und Erlebniswelt und den Immobilienstandort Flughafen weiterzuentwickeln.

Commercial Activities

Der Geschäftsbereich Commercial Activities hat 2019 ein neues Zielbild 2025 erarbeitet und diesbezüglich verschiedene Handlungsfelder mit dazu passenden Maßnahmen und Arbeitspaketen definiert.

Auch Einzelhandel und Gastronomie am Airport machen sich fit für die Zukunft.

Optimierung des Angebotsportfolios

Mit neuen Shop-Konzepten wie Pop-up-, Concept- oder Flagship-Stores setzt der Flughafen auf innovative, moderne und emotionale Einkaufserlebnisse. Der Sortiments- und Warenmix spielt dabei eine wichtige Rolle. Renommierte Marken sind weiterhin sehr gefragt. Im Sinne einer nachhaltig ausgerichteten Unternehmensphilosophie gewinnen darüber hinaus auch regionale bayerische Produkte im Portfolio des Einzelhandels und der Gastronomie zunehmend an Gewicht.

PASSAGIERSTRUKTUR 2019

GESCHÄFTLICH 36 %



PRIVAT 64%

umsteiger 38 %



originäreinsteiger 62 %

Erlebnisoffensive

Das Kundenerlebnis am Flughafen München steht im Mittelpunkt. Faszinierende Inszenierungen in den Terminalbereichen, Live-Präsentationen starker Marken und attraktive Veranstaltungen im Forum des München Airport Center [MAC] sollen die Kunden begeistern. Auch die Erlebnisgastronomie am Flughafen München wächst.

Digitalisierung, Kundenmanagement und Vertrieb

Die verschiedenen Kundengruppen des Flughafens München nutzen verstärkt digitale Kanäle. Prognosen gehen von einem weiteren Wachstum des Online-Segments zulasten des stationären Einzelhandels aus. Das betrifft auch die Geschäfte am Flughafen. Händler müssen sich auf neue Kundenbedürfnisse sowie ein verändertes Kundenverhalten einstellen. Auch im Bereich Parken nimmt der Anteil der Online-Buchungen kontinuierlich zu. Der Flughafen München wird deshalb digitale Plattformen innerhalb seines kommerziellen Angebots konsequent ausbauen, um von diesen Entwicklungen zu profitieren. Dazu gehört ebenso, die systematische Trend- und Marktforschung auszubauen, damit zielgruppenspezifische Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen aufgesetzt werden können. Die Kunden sollen mit spezifischen Angeboten und individuellen Marketingbotschaften auf diversen Kanälen angesprochen werden. Nur so kann das Unternehmen dem Wunsch nach persönlicher Ansprache Rechnung tragen. Intern wird die Entwicklung durch eine optimierte moderne Vertriebsorganisation und durch die Flexibilisierung der Mietmodelle unterstützt.

14 Prozent mehr Parkplätze wurden 2019 über das Online-Buchungssystem vermarktet.

KURZ GESAGT #wirbleibeninVerbindung



Die im Zusammenhang mit der Coronapandemie erfolgten Reisebeschränkungen und das drastisch reduzierte Flugangebot führten am Münchner Airport im Jahr 2020 zu massiven Verkehrsrückgängen. Jetzt heißt es, die wirtschaftliche Stabilität des Unternehmens zu erhalten, zum Beispiel durch eine strikte Reduktion der Personal- und Sachkosten

oder die Zurückstellung von Investitionsvorhaben.
Oberste Priorität hat bei allen Maßnahmen immer die Gesundheit der Passagiere und Beschäftigten am Münchner Flughafen. Wann der Luftverkehr wieder auf seinen Wachstumspfad zurückkehrt, kann im Augenblick nicht seriös prognostiziert werden.

Real Estate

Für den weiteren Ausbau des Non-Aviation-Geschäfts am Flughafen München ist auch die Entwicklung des Immobilienstandorts von großer Bedeutung. Die Immobilienstrategie 2025 des Geschäftsbereichs Real Estate verfolgt vier wesentliche Zielsetzungen.

Immobilienwirtschaftliche Absicherung des Kerngeschäfts Luftverkehr

Der Luftverkehr ist Motor der Standortentwicklung und sorgt durch die Hub-Struktur für stabiles und nachhaltiges Wachstum des Kundenaufkommens. Die Passagierzahlen am Münchner Airport steigen seit Jahren, und der Flughafen hat den Anspruch, den Passagieren weiterhin eine bestmögliche Aufenthaltsqualität zu bieten. In Übereinstimmung mit der Aviation-Strategie tätigt der Flughafen München deswegen hohe Investitionen in neue Luftverkehrsinfrastruktur. Beispiele hierfür sind der Erweiterungsbau des Terminals 1 oder der geplante »T-Stiel« am Satellitengebäude. Gleichzeitig steigen die Aufwendungen für den Werterhalt der Bestandsimmobilien, da viele Gebäude aus der Anfangszeit des Flughafens stammen.

Die kommerziellen Flächen am Flughafen sollen optimal genutzt werden.



Strategie und Management

Optimale Ausnutzung der bereits kommerziell genutzten Flächen

Im Mittelpunkt dieses strategischen Ziels steht das München Airport Center [MAC] als wichtigste kommerziell genutzte Fläche. Um den hohen Anforderungen an die Aufenthaltsqualität auch künftig gerecht zu werden, soll in den kommenden Jahren in die Entwicklung des MACs investiert werden.

Erwirtschaftung substanzieller Erlösbeiträge durch Immobilienentwicklung

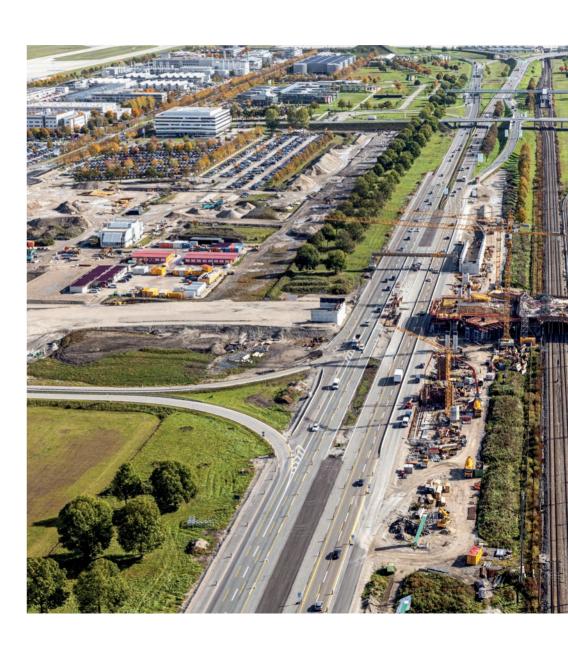
Um diese Zielsetzung zu erfüllen, verfolgt die FMG insbesondere das Projekt LabCampus, die Entwicklung und den Bau eines Innovationszentrums im Westen des Flughafengeländes, in dem sich in den kommenden Jahren unter anderem die Airport Academy ansiedeln wird und etliche neue Bürogebäude sowie das künftige Verwaltungsgebäude der FMG entstehen werden. Mit dem LabCampus und weiteren neuen Erlösquellen außerhalb des bisherigen Portfolios möchte sich die FMG geschäftlich breiter aufstellen.

Berücksichtigung von Belangen der Region

Bestandteil der Real-Estate-Strategie ist es, angesichts der dynamischen Entwicklung des Flughafens München und der zahlreichen Bauvorhaben die Belange der Flughafenregion bestmöglich zu berücksichtigen. Neben einem intensiven Dialog mit der Region konzentriert sich die FMG in ihrer Immobilienstrategie auf Zielgruppen und Unternehmen, die bei einer möglichen Ansiedlung die Nähe zum Airport und ein internationales Umfeld als nötiges Kriterium sehen.

LABCAMPUS SETZT MAßSTÄBE

Modernste Technologien sorgen dafür, dass ein Optimum an Nachhaltigkeit und Lebensqualität erreicht wird.





Eine neue Brücke zum LabCampus über die Zentralallee entsteht.

Internationales Geschäft expandiert

Die Munich Airport International GmbH (MAI) koordiniert alle internationalen Aktivitäten des Flughafens München für Management-, Beratungs- und Trainingsleistungen. Neben dem Betrieb von Flughäfen gehören Beratungsleistungen über den gesamten Lebenszyklus eines Flughafens sowie Schulungen für Flughafenmanager und Mitarbeiter zum Portfolio der MAI. Die Aktivitäten im nordamerikanischen Markt bündelt die MAI in ihrer hundertprozentigen Tochter Munich Airport US Holding LLC (US Holding). Sie umfasst aktuell zwei eigene Tochtergesellschaften: die EWR Terminal One LLC und das Joint Venture Reach Airports LLC.

Managementverträge sind ein wichtiger Baustein für das erfolgreiche Wachstum der MAI und stärken die internationale Präsenz des Münchner Airports.

- Seit September 2019 betreibt die EWR Terminal One LLC das Terminal A am Newark Liberty International Airport (EWR). Der Betrieb schließt auch die Instandhaltung und das Konzessionsmanagement für die Mieter und Nutzer des Abfertigungsgebäudes ein. Nach Eröffnung des neuen Terminals 1 im Jahr 2021 wird die Tochtergesellschaft der US Holding das Abfertigungsgebäude langfristig betreiben.
- Reach Airports LLC, ein Joint Venture der US Holding und der Carlyle Airport Group Holdings [CAG] mit Sitz in Washington, D. C., kombiniert die Stärken beider Parteien die Erfahrung der CAG im Bereich Flughafeninvestment und die operative Managementkompetenz der MAI. Gemeinsam hat die Kooperation das derzeit größte Flughafeninfrastrukturprojekt der Vereinigten Staaten übernommen: die Entwicklung und den Betrieb des neuen Terminal One am Flughafen John F. Kennedy in New York City.

Neben weiteren Aktivitäten in den USA plant die MAI eine verstärkte Präsenz in vielversprechenden Wachstumsmärkten. Für das Jahr 2020 sind nicht nur neue Vertriebsstandorte, die Akquise von Unternehmen und weitere Managementverträge geplant, sondern auch mögliche Übernahmen flughafenaffiner Beratungsfirmen und neue strategische Partnerschaften.

ist eines der strategischen Ziele des Flughafens München.

Nachhaltige Unternehmenssteuerung

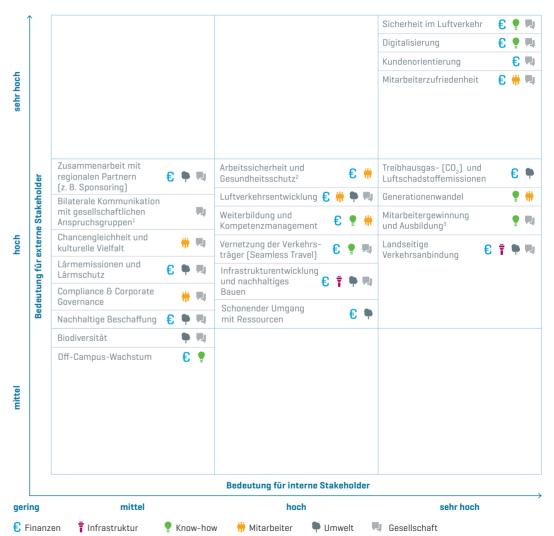
Der Münchner Airport bekennt sich klar zu seinen ökonomischen, ökologischen und sozialen Verpflichtungen, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Nachhaltiges Wirtschaften ist deshalb ein integraler Bestandteil der Konzernstrategie.

WESENTLICHKEITSMATRIX

Wesentlichkeitsprozess: Themen identifizieren und integrieren

Der Flughafen München handelt als »Corporate Citizen« innerhalb der Gesellschaft bewusst verantwortungsvoll und nimmt die Themen und Anliegen 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 in 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.

- ¹ Bis 2018: Kommunikation mit gesellschaftlichen Anspruchsgruppen
- ² Bis 2018: Arbeitssicherheit und Gesundheitsmanagement
- ³ Bis 2018: Ausbildung und Mitarbeitergewinnung



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.

- 1. Identifizierung: Die FMG befragt jährlich mit der Veröffentlichung des integrierten Berichts die zentralen Stakeholder-Gruppen sowie das FMG-Management.
- 2. Priorisierung: Die Ergebnisse dieser Befragung werden in einer Wesentlichkeitsmatrix mit zwei gleichwertigen Achsen dargestellt. Die beiden Achsen bilden die Bedeutung der einzelnen Themen für interne und externe Anspruchsgruppen ab. Diese Themen werden mit den Experten im Unternehmen diskutiert und inhaltlich den strategischen Handlungsfeldern zugeordnet. Zudem finden die Themen Eingang in den Zieleprozess.

Die Befragung der Stakeholder liefert Ansätze für Unternehmensentscheidungen.

- 3. Validierung: Beim jährlichen strategischen Zieleprozess diskutieren Führungskräfte die relevanten Themen. Außerdem liefert die StakeholderBefragung externes Feedback zu den Inhalten
 des integrierten Berichts. Themenfelder und Ziele
 werden angepasst, ergänzt oder neu aufgenom-
- 4. Implementierung: Zu jedem wesentlichen Thema sind im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm konkrete Initiativen und Maßnahmen sowie der Fortschritt bei der Umsetzung für die Erfolgsmessung abgebildet. Führungskräfte des oberen Managements verantworten die Initiativen des Nachhaltigkeitsprogramms, Führungskräfte des mittleren Managements die Umsetzung der zugehörigen Maßnahmen. Abhängig vom Erfolg errechnet sich ihre variable Vergütung. Mit einer internen Managementberichterstattung überprüft die FMG quartalsweise die Zielerreichung und stellt sicher, dass die strategischen Zielsetzungen in der Praxis tatsächlich umgesetzt werden.

2019 wurde zusätzlich zum klassischen Wesentlichkeitsprozess die Bedeutung zentraler Themen der
nachhaltigen Konzernsteuerung aus Endkundensicht
als Teil einer externen Studie erfasst. Neben den
bereits im letzten Jahr als sehr hoch priorisierten
Themen »Kundenorientierung«, »Sicherheit im Luftverkehr« und »Digitalisierung« stieg 2019 die Bedeutung des Themas »Mitarbeiterzufriedenheit« bei den
internen Stakeholdern.

→ Glossar

KONNEKTIVITÄT ZEIGEN

Die wesentlichen Themen der Matrix korrespondieren mit den sechs Kapitalarten.

NURZ NACHGEFRAGT Das Prinzip Nachhaltigkeit

/



DR. MONICA STRECK
Leiterin des strategischen
Nachhaltigkeitsmanagements

Frau Streck, die neue Nachhaltigkeitsstrategie des ACI (Airports Council International) verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz. Was daran ist neu für den Flughafen München?

Der Flughafen München verfolgt seit Jahren eine ganzheitliche Nachhaltigkeitsstrategie. Wir identifizieren
wesentliche Themen einer
nachhaltigen Entwicklung,
nehmen sie im Managementprozess auf und setzen sie
anschließend um. Neu ist nun,
dass auch der Dachverband
der europäischen Flughäfen
den Begriff der Nachhaltigkeit

weiter fasst und zu den ökologischen auch soziale und ökonomische Themen in den Mittelpunkt stellt.

Die neue Nachhaltigkeitsstrategie des ACI bezieht sich ja auch auf die internationalen SDGs der UN. Wie geht denn der Flughafen München damit um?

Auch die Nachhaltigkeitsstrategie des Flughafens den UN-Zielen für eine nachhaltige Entwicklung. Sie adressiert globale Themen wie Menschenrechte oder nachhaltige Lieferketten, zahlt so auf die internationalen Bemühungen für eine nachhaltige Zukunft ein und mündet schließlich in konkreten Maßnahmen zur Förderung dieser Ziele. So ist das Nachhaltigkeitsprogramm eng verzahnt mit der Erfüllung der zwölf SDGs, die für den Flughafen München als relevant gelten.



Ziele für nachhaltige Entwicklung: zwölf aus 17

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.

Konzept des Dialogs für alle zentralen Stakeholder-Gruppen

Die FMG verfolgt ein dreistufiges Konzept des Stakeholder-Dialogs und fördert so Transparenz und gesellschaftliche Akzeptanz. Nur gemeinsam mit allen Anspruchsgruppen kann das Unternehmen kommenden Herausforderungen begegnen.

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

ZENTRALE STAKEHOLDER-GRUPPEN IM UMFELD

Medien, Verbände & Organisationen, Politik & Behörden, Wissenschaft & Forschung, Region

Abb. 15



Informationen auf zielgruppenspezifischen Kanälen

Zur Information der verschiedenen Interessengruppen hat der Flughafen individuelle Kommunikationsinhalte definiert, die er in den jeweils passenden Kanälen platziert.

Wesentliche Instrumente

- Pressemitteilungen und Pressetermine
- · Website und Intranet
- Veranstaltungen und Messen
- Regionalbüro
- Flughafen-Publikationen
- Präsenz im politischen Raum



Austausch mit Stakeholdern

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.

Wesentliche Instrumente

- Passagierbefragung
- Fluglärmkommission und Nachbarschaftsbeirat
- · Fachausschüsse und Verbandsarbeit
- Dialogmanagement
- Social Media
- · »Mitg'redt-Foren« für Mitarbeiter



Ergebnisse des Dialogs fließen in die Geschäftstätigkeit ein

Der Flughafen berücksichtigt die Rückmeldungen der Stakeholder in seiner Geschäftstätigkeit. So können Trends rechtzeitig erkannt, externes Wissen genutzt und Konflikte entschärft werden.

Wesentliche Instrumente

- Mitarbeiterbefragung und Folgeprozess
- Qualitätsmanagement
- Mitgliedschaft in fachbezogenen Netzwerken
- Ideenplattform »InnovationPilot«
- Strategieworkshops, Kennzahlen
- Zieleprozess auf Führungsebene

Zentrale Themen der externen Kommunikation 2019

- · Ausbau Langstreckenangebot
- Erweiterung Terminal 1
- Weiterentwicklung LabCampus
- Klimaschutz und -neutralität
- Qualität und Sicherheit
- Landseitige Verkehrsanbindung
- Recruiting, demografischer Wandel
- Off-Campus-Geschäft
- Veranstaltungskommunikation

Airlines, Passagiere & Besucher, Lieferanten & Geschäftspartner, Mitarbeiter

Qualität macht den Unterschied

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. Das Fünf-Sterne-Niveau zu halten, ist eines der zentralen Unternehmensziele.

Spitzenklasse im weltweiten Vergleich

Der Flughafen München ist der einzige 5-Star-Airport Europas und einer von nur elf Airports weltweit, die dieses Gütesiegel tragen dürfen. Bei den jährlich verliehenen »World Airport Awards« von Skytrax konnte München 2019 erneut den Titel »Bester Flughafen Europas« verteidigen. Er wurde außerdem wiederholt zum besten Flughafen weltweit in der Größenklasse zwischen 40 und 50 Millionen Passagieren gekürt und das Terminal 2 zum drittbesten Terminal

Das »M« ist auch ein Qualitätssiegel.

der Welt. Auch die Hotellerie ist Weltklasse – so sicherte sich das Hilton Munich Airport 2019 bei den »Best Airport Hotels in Europe« den zweiten Platz sowie den vierten Rang unter den »World's Best Airport Hotels«. Knapp 14 Millionen Passagiere aus über 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 Umsteigemöglichkeiten. Der Flughafen München beteiligt sich als einer von weltweit 356 Flughäfen regelmäßig an der vom internationalen Flughafenverband ACI (Airports Council International) initiierten Umfrage zum Thema Servicequalität. Dadurch kann er sich mit den besten Drehkreuzen in Europa vergleichen. Im Jahr 2019 belegte der Flughafen München erneut den dritten Platz unter den zentraleuropäischen Flughäfen mit über 40 Millionen Passagieren.

Die Marke »M«



ANDREAS MAUER Leiter Markenmanagement und Innovation

Herr Mauer, wo steht die Marke »M« in ihrer Entwicklung?

Die Marke definiert unser Selbstverständnis, die Werte, für die wir einstehen, und eine Haltung, an der wir uns, auch von unseren Kunden, messen lassen wollen. Entsprechend steht die Förderung von Identifikation, Kundenorientierung, Austausch und

Wo sehen Sie noch Entwicklungsbedarf?

Eine Marke ist kein starres tungen der Kunden und den weiterentwickeln. Ganz wichtig ist: Das funktioniert nur gemeinsam, mit klarem Fokus und nur wenn wir uns im Unternehmen als ein Team verstehen, wenn wir die Leidenschaft und Begeisterung für den Flughafen spürbar machen und Entscheidungen im Sinne unserer Kunden treffen. »Verbindung leben«, das ist der Kern.

→ Glossar

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 Zielesystem des Flughafens etabliert und dient zur Ableitung von Handlungsfeldern, die das Passagiererlebnis nachhaltig verbessern.

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 Flughafenfamilie. Diese Gemeinschaft umfasst nicht nur den Konzern, sondern auch auf dem Campus ansässige Partner wie beispielsweise die Deutsche Lufthansa AG und am Flughafen tätige Behörden.



→ Konzernlagebericht Siehe Seite 101

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.

Emotionaler Höhepunkt: der beliebte Weihnachtsund Wintermarkt

HERAUSFORDERUNG GENERATIONENWANDEL

WHAT A DIFFERENCE 3 YEARS MAKE

Von 2015 bis 2018 ist die Zahl der Beschäftigten auf dem Flughafen-Campus um durchschnittlich drei pro Tag gestiegen. Viele erfahrene Mitarbeiter werden sich jedoch in den nächsten Jahren in den verdienten Ruhestand verabschieden. Die FMG begegnet dieser Herausforderung mit einer Strategie, die sich an den Werten jüngerer Generationen orientiert und einen strukturierten Wissenstransfer fördert.

Lesen Sie mehr ah Seite 42



Drei Herausforderungen für die Zukunft

/

Drei zentrale Herausforderungen werden in den kommenden Jahren einen ganz wesentlichen Einfluss darauf haben, ob der Flughafen München seine Erfolgsgeschichte weiter fortsetzen kann: der Ausbau der Infrastruktur, der demografische Wandel im Unternehmen und die digitale Transformation. Für den Flughafen bedeuten diese großen Themen vor allem eines: Chancen.



Die Visualisierung zeigt die Bordkartenkontrolle im T1 am Übergang in den neuen Pier.

Ausbau Infrastruktur

Bedarfsgerecht planen und ausbauen

Der Münchner Airport muss analog zur steigenden Mobilitätsnachfrage in der Bevölkerung und der Wirtschaft wachsen. Die FMG baut die Flughafeninfrastruktur deshalb bedarfsgerecht aus, vernetzt Verkehrsträger miteinander und setzt sich aktiv ein für die Erweiterung und Optimierung der landseitigen Verkehrsanbindung – immer mit Fokus auf die Qualität und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kunden. Negative Auswirkungen auf die Natur und das Flughafenumland werden so gering wie möglich gehalten, beispielsweise durch umfangreiche Ausgleichs- und Lärmschutzmaßnahmen. Nachhaltige Baukonzepte und der anschließende Betrieb der Gebäude sollen die Umwelt möglichst wenig durch Schadstoffe oder Ressourcenund Energieverbrauch beeinträchtigen.

Upgrade für Terminal 1

Das Terminal 1 kann die Qualitätsansprüche der Passagiere und die behördlichen Anforderungen an die Kontrollstellen nicht mehr vollumfänglich erfüllen. Das Gebäude wird deshalb um einen Flugsteig mit bedarfsgerechten Passagierabfertigungseinrichtungen erweitert. An dem 350 Meter langen Pier können bis zu zwölf Flugzeuge andocken. Der Umbau schafft auf rund 90.000 Quadratmetern außerdem neue Retail- und Gastronomieflächen sowie zwei große Airline-Lounges, verbessert die Passagierabfertigungsprozesse durch zentralisierte Kontrollbereiche und zielt darauf ab. die Attraktivität für Passagiere und Airlines im Non-Schengen-Bereich deutlich zu steigern. Für das Ausbauvorhaben sind Gesamtkosten von rund 455 Millionen Euro veranschlagt. Seit dem Frühjahr 2019 laufen die Arbeiten auf dem Vorfeld: Der Beton wurde aufgebrochen, die Flugbetriebsstoffleitung in Teilen versetzt und neue Leitungen wurden gezogen. Als erste vorbereitende Maßnahme für den Hochbau startete Ende 2019 der Aushub der Baugrube. Die Inbetriebnahme ist für 2023 geplant.

→ Glossar

Daneben sorgen eine Reihe qualitätssteigernder Maßnahmen dafür, dass das 1992 eröffnete Terminal 1
nach und nach an heutige Anforderungen des Luftverkehrs angepasst wird. Im Modul D auf Ebene 05 gibt es
für wartende Passagiere bereits eine neue RecreationArea und für kleine Gäste sogenannte Motorikwände
mit bewegbaren Spielelementen. Darüber hinaus entstand dort eine neue Sicherheitskontrollstelle. Im
Modul B haben außerdem die Baumaßnahmen für eine
zusätzliche Grenzkontrolle begonnen.

ZIEL 2020

Ausgewählte Gebäude nach den Standards der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifizieren





»T-Stiel« für den Terminal 2-Satelliten

Die Flughafen München GmbH und die Deutsche Lufthansa AG wollen ihre strategische Zusammenarbeit bei der nachhaltigen Weiterentwicklung des Luftverkehrsdrehkreuzes München intensivieren und fortschreiben. Der im April 2016 in Betrieb genommene T2-Satellit markierte die erste Ausbaustufe für dieses überaus erfolgreiche Joint Venture, nachdem mit dem gemeinsamen Bau und Betrieb des 2003 eröffneten Terminals 2 ein in Europa einmaliges Kooperationsmodell auf den Weg gebracht worden war. Als nächster Schritt soll das mit dem Terminal 2 verbundene Satellitengebäude durch einen rechtwinklig nach Osten anschließenden Baukörper, den sogenannten »T-Stiel«, erweitert werden. Dieser Bau soll wie das Satellitengebäude in Einklang mit den Klimazielen der FMG stehen. Mit dem »T-Stiel« erhöht sich die Passagierkapazität des Terminal-2-Systems um bis zu zehn Millionen Fluggäste pro Jahr. Damit werden am Drehkreuz München die Voraussetzungen für die auf lange Sicht wieder steigende Passagiernachfrage bei gleichbleibend höchster Qualität für die Gäste geschaffen.

Mehr Platz auf dem Vorfeld Ost

In 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. Das Vorfeld wird deshalb im östlichen Flughafenbereich in der Nähe des T2-Satellitengebäudes um circa 180.000 Quadratmeter und 23 Abstellpositionen erweitert, sechs Positionen sind für Großraumflugzeuge geeignet. Der neue Bereich verfügt dann über eine moderne Infrastruktur, die eine sichere, effiziente und nachhaltige Verkehrsabwicklung gewährleistet. Beispielsweise werden die Rollwegebefeuerung und die Vorfeldbeleuchtung mit LED-Technik

und flugplanabhängiger Schaltung ausgestattet. Die Installation von Ladesäulen für Abfertigungsgeräte und die stationäre Bodenstromversorgung der Luftfahrzeuge tragen außerdem dazu bei, Emissionen bei der Flugzeugabfertigung zu reduzieren. Im Rahmen der Baumaßnahme entsteht auch ein neues Speicherbecken für Enteisungswasser. Die Fertigstellung der Vorfelderweiterung ist für das Frühjahr 2021 geplant.

»Connect. Create. Collaborate.«

Im Nordwesten des Flughafenareals entsteht mit dem 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 Treffpunkt von Innovatoren unterschiedlichster Prägung wird LabCampus besonders von der weltweiten Anbindung sowie der ständigen Präsenz Tausender internationaler Gäste profitieren. Ende 2019 begann der Bau des ersten neuen Bürogebäudes, das auf 29.400 Quadratmetern Platz für Büros, Showrooms und Prototyping bietet. Die Inbetriebnahme ist für Anfang 2022 vorgesehen. Die Konstruktion folgt dem urbanen Stil und städtebaulichen Konzept von LabCampus. Weitere Gebäude werden sukzessive bedarfsgerecht geplant und entwickelt - darunter auch ein Serviced-Apartment-Haus, das für Kurz- oder Langzeitaufenthalte zur Verfügung stehen und hotelähnliche Annehmlichkeiten bieten wird. Im April 2019 fand das erste LabCampus-Event CONNECT statt, das den Auftakt einer Veranstaltungsreihe für künftige Nutzer und Partner des LabCampus markierte. Im Februar 2020 veranstaltete LabCampus in Zusammenarbeit mit dem Zentrum Digitalisierung Bayern, dem Information Security Hub sowie den beiden Unternehmen IABG und Com-Code im Terminal 2 ein interaktives Testlab. Die Partner aus dem Münchner Großraum zeigten dort Produkte und Lösungen aus dem Bereich »Digital Security«.

29.400

Quadratmeter Platz für Büros und Showrooms wird das erste Gebäude des LabCampus bieten.

↑ munich-airport.de/
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │
 │

ZIEL 2020

Städtebauliches Konzept LabCampus weiterentwickeln und Baumaßnahmen umsetzen



Blick vom Vorfeldtower im Satellitengebäude Richtung Osten über die Baustelle des S-Bahn-Tunnels nach Erding



Anbindung des Airports weiter verbessern

Der Flughafen München arbeitet intensiv an der Verbesserung seiner Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr. Der Baufortschritt der für den Erdinger Ringschluss nötigen Verlängerung des Bahntunnels Richtung Osten ist im Zeitplan. Der Tunnelrohbau wird im Jahr 2021 fertiggestellt und anschließend an die DB Netz AG für die eisenbahntechnische Ausstattung übergeben. Um den Zubringerverkehr zum Flughafen nachhaltig zu stärken, wurde in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr eine Studie beauftragt, um Optionen einer Anbindung des Flughafens an den überregionalen Schienenpersonenverkehr zu untersuchen. Erste Ergebnisse werden 2020 erwartet. Passagiere und Flughafenmitarbeiter nehmen indessen die stündlichen Regionalzüge aus Regensburg über die Ende 2018 in Betrieb genommene »Neufahrner Kurve« sehr aut an. Taktlücken in den Randzeiten wurden mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 geschlossen. Für das Projekt »Walpertskirchener Spange« wurde im März 2019 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Bei den aktuellen Straßenprojekten ist der Neubau der Nordostumfahrung Freising im Zuge der Bundesstraße 301 und der Westtangente Freising weiter fortgeschritten. Die Eröffnung der Nordostumfahrung ist für Herbst 2020 vorgesehen, die Westtangente soll ein Jahr später folgen. Im Bereich des Flughafens baut die FMG bis Ende 2020 außerdem die Verbindung nach Osten über den Südring und die Erdinger Allee leistungsfähig aus.

Dritte Start- und Landebahn bleibt ein zentrales Zukunftsprojekt Politik gibt Zeitplan vor

Die Regierungskoalition aus CSU und Freien Wählern hat sich beim Thema dritte Start- und Landebahn auf ein Moratorium bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode verständigt, sodass das Vorhaben gegenwärtig ausgesetzt ist. Die dritte Bahn bleibt aber ein strategisch wichtiges Ausbauprojekt für die Flughafen München GmbH. Das höchstrichterlich bestätigte und rechtskräftige Baurecht besteht weiterhin.

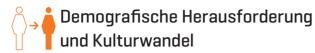
Wichtige Drehkreuzfunktion

Die mit dem Moratorium verbundene Verzögerung der Realisierung des Ausbauvorhabens kann in einer langfristigen Betrachtung dazu führen, dass sich Kapazitätsengpässe im Bahnsystem ergeben. Im schlimmsten Fall könnte München seinen Rang als leistungsfähiges Drehkreuz im internationalen Luftverkehr verlieren. Ohne die dritte Start- und Landebahn wäre damit langfristig auch das bisherige Angebot an attraktiven Verbindungen, die von und nach München angeboten werden, infrage gestellt.

₹
 qutfuerbayern.de

44

Prozent der Passagiere kamen 2019 mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Flughafen.



Bedeutender Arbeitgeber

So viel Airport steckt in der Region

Mit 10.109 Mitarbeitern¹ ist der Flughafen München Konzern nach der Deutschen Lufthansa AG der zweitgrößte Arbeitgeber am Standort. Insgesamt arbeiten mehr als 38.000 Menschen am Airport. Gegenwärtig entstehen statistisch betrachtet täglich drei neue Jobs am Münchner Flughafen.² 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. Dies 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. Das Lohnniveau am Münchner Flughafen liegt zudem über den Durchschnittswerten aus verwandten Branchen im Verkehrs- oder Dienstleistungsbereich.

Flughafen München erstmals unter den Top-3-Arbeitgebern

In einer bundesweiten Untersuchung belegte die FMG im Ranking der 1.000 besten deutschen Arbeitgeber den dritten Platz. Gemeinsam mit dem Bewertungsportal kununu ermittelt Focus-Business alljährlich neben dieser Gesamtsicht auch die Branchenbesten: In der Kategorie »Verkehr, Transport und Logistik« rangiert die FMG bereits zum fünften Mal in Folge auf dem ersten Platz. In die Bewertungen der Arbeitnehmer flossen sowohl objektive Kriterien wie Gehalt, Sozialleistungen und Weiterbildungsangebote als auch subjektive Beurteilungen zu Arbeitsatmosphäre, Work-Life-Balance und anderen Faktoren ein.



518

angesiedelt.

Unternehmen sind am Flughafen München



Drei neue Jobs pro Tag entstanden am Flughafen München seit 2015.

¹ Inklusive Auszubildenden

² Beschäftigtenerhebung 2018

Weitsichtige Personalpolitik

Fünf Handlungsfelder

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. Diese werden jährlich überprüft und bei Bedarf angepasst. Die größten personalpolitischen Herausforderungen für die kommenden Jahre sind die demografische Entwicklung, der Fachkräftemangel auf dem hart umkämpften Arbeitsmarkt sowie die digitale Transformation und der damit verbundene nötige Kulturwandel innerhalb des Konzerns. Die FMG hat fünf Handlungsfelder identifiziert, um diesen Aufgaben zu begegnen:

- Mitarbeitergewinnung
- Mitarbeiterentwicklung
- Mitarbeiterbindung und Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit
- Prozessoptimierung durch Digitalisierung, Automatisierung und Standardisierung
- Überprüfung des Leistungsportfolios im Konzern

KURZ NACHGEFRAGT Mitarbeitergewinnung



DR. ROBERT SCHARPF Leiter des Konzernbereichs Personal und Generalbevollmächtigter

Herr Scharpf, wie charakterisieren Sie den Münchner Airport als Arbeitgeber?

Unser Markenkern ist »Verbindung leben«. Wir gehen mit den Kolleginnen und Kollegen eine verlässliche Verbindung ein, bieten spannende Herausforderungen und einen faszinierenden Arbeitsplatz in der urbanen und innovativen Airport City.

Mit dem demografischen Wandel steigt der Bedarf an neuen Mitarbeitern. Was fordert der Flughafen von potenziellen Kollegen? Das Airport-Business ist eine sehr komplexe Angelegenheit. Die Bereitschaft, bereichsübergreifend zu denken und zu arbeiten, ist unerlässlich. Das erfordert in den meisten Tätigkeiten Soft Skills wie Perspektivwechsel, Kommunikation und Konfliktlösung. Teamspirit ist in der Flughafenfamilie ein maßgeblicher Erfolgsfaktor. Im Idealfall arbeiten verschiedene Mitarbeitergenerationen zusammen und lernen voneinander.

Welche Erwartungen bringen jüngere Generationen zum Bewerbungsgespräch mit? Bewerber kommen heute deutlich selbstbewusster zu uns – nachvollziehbar, denn es herrscht faktisch Vollbeschäftigung in der Region. Flexible Arbeitszeit, Kollegenzusammenhalt, anspruchsvolle und abwechslungsreiche Tätigkeiten und natürlich die Vergütung sind wichtin

- <u>7 munich-airport.de/</u>
 auszubildende
- ★ununu.com/
 flughafen-muenchen
- xing.com/company/ flughafen-muenchen

»Zukunftsprogramm Demografie« bringt Klarheit

Durch rentenbedingte Austritte und spontane Fluktuation entsteht für den Konzern bis 2030 ein Besetzungsbedarf von über 13.000 Mitarbeitern, der angesichts des Fachkräftemangels in der Flughafenregion und im Großraum München kaum zu decken sein wird Deshalb hat die FMG das »Zukunftsprogramm Demografie« ins Leben gerufen. Ziel des Programms ist es, die zu erwartende demografische Entwicklung auf Basis der Altersstruktur zu konkretisieren und geeignete Gegenmaßnahmen abzuleiten - sowohl mit speziellen Initiativen für stark betroffene Bereiche als auch durch übergreifende Maßnahmen mit Strahlkraft in den gesamten Konzern. Die Gewinnung neuer Mitarbeiter durch ein hervorragendes Arbeitgeberimage und zielgruppenspezifische Ansprache am Arbeitsmarkt, die Bindung der aktuellen Belegschaft an das Unternehmen durch attraktive Beschäftigungs-

In den letzten Jahren ist das Thema Vereinbarkeit von Familie und Beruf weiter in den Vordergrund gerückt.

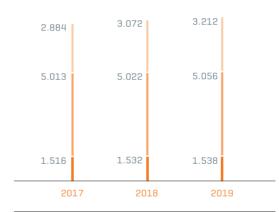
bedingungen oder die Kompetenzentwicklung der einzelnen Berufsgruppen im Unternehmen sind dabei ein Teil der Lösung. Angesichts des angespannten Arbeitsmarkts müssen andere Aktivitäten auch darauf abzielen, trotz weniger verfügbaren Personals effizient und erfolgreich zu bleiben. Die systematische Vor-

gehensweise im »Zukunftsprogramm Demografie« veranschaulicht die personalpolitische Herausforderung für das Unternehmen und macht die Handlungsfelder transparent.

ALTERSSTRUKTUR IM KONZERN¹

Ahh. 16

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



Ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer und ohne Praktikanten

Fachkräftemangel fordert Personalpolitik heraus

Dem kontinuierlichen wirtschaftlichen Wachstum der vergangenen Jahre begegnete das Unternehmen immer auch mit Personalwachstum und war bislang damit erfolgreich. Langfristig muss das Unternehmen jedoch in der Lage sein, weiteres Unternehmenswachstum auch ohne gleichzeitiges Mitarbeiterwachstum abzubilden. In technischen und IT-Berufen sowie im operativen Bereich bei der Passagier- und Flugzeugabfertigung ist der Fachkräftemangel mittlerweile deutlich spürbar.

Personalaufwand

537,2 Mio. €

Gesamtpersonalaufwand Konzern



davnn

317,0 Mio. €

Personalaufwand FMG



davon

253,5 Mio. €

Löhne & Gehälter



ınd

63,5 Mio. €

Sozialabgaben, Aufwendungen für Altersvorsorge und Unterstützung

¹ Inklusive Aufwendungen für Fahrtkostenerstattung und Essensgeldzuschüsse

Aktiver Wissenstransfer



GERHARD HOLUBALeiter Ausbildungsmanagement

Herr Holuba, viele Kollegen verlassen in den nächsten Jahren altersbedingt den Arbeitgeber Flughafen. Welche Herausforderungen kommen mit dem Generationenwandel?

Für uns sind sowohl Erfahrungswissen als auch das Know-how zu neuen Technologien und Arbeitsformen enorm wichtig. Wenn wir den Wissenstransfer in die nächste Generation nicht aktiv angehen, ist all die Erfahrung, die unsere Mitarbeiter über Jahrzehnte erworben haben, auf einen

Schlag weg, sobald die Kolleginnen und Kollegen den Konzern verlassen

Wie kann das Unternehmer den Verlust wertvoller Expertise verhindern?

Ich sehe temporäre Doppelbesetzungen als Lösung.
Deshalb haben wir in der
Ausbildungswerkstatt für
technische Berufe ein Modellprojekt angestoßen: Anderthalb Jahre lang arbeitet
dort das Kernteam aus drei
erfahrenen Mechatronikermeistern ihre neue Ausbilderkollegin ein, bevor ein Mitglied des Teams in Rente geht
Im Tandem durchläuft sie alle
Phasen des Ausbildungsjahres
besucht spezielle Kurse für
Ausbilder und hat dabei stets
einen oder mehrere erfahrene
Kollegen an ihrer Seite. So
bleibt wertvolles Know-how
für die nächste Generation Es sind große Anstrengungen im Recruiting und HR-Marketing erforderlich, um neues Personal zu gewinnen. Veränderte Kompetenzanforderungen machen es zudem erforderlich, die Belegschaft mit innovativen Personalentwicklungskonzepten auf die Nutzung neuer Technologien und zukünftige Arbeitsweisen vorzubereiten. Um die Mitarbeiter beschäftigungsfähig zu halten, sind außerdem bedarfsorientierte Präventions- und Gesundheitsmaßnahmen nötig. Neue Generationen wiederum bringen andere Erwartungen an Arbeitsformen, an die Zusammenarbeit und Führung ins Unternehmen, die sich in der Personalpolitik wiederfinden müssen. Technologie und Digitalisierung können, neben den Auswirkungen auf Arbeitsweise und Kultur, auch dazu beitragen, Prozesse noch effizienter zu gestalten.

Aus- und Weiterbildung

Engagement für die nächste Generation

Der Flughafen München Konzern ist einer der größten Ausbildungsbetriebe der Region. Schulabsolventen haben die Wahl zwischen 19 verschiedenen Ausbildungs- und dualen Studienrichtungen. Für den Ausbildungsbeginn im Jahr 2019 gingen bei der FMG 1.279 Bewerbungen ein, die dann ein mehrstufiges Auswahlverfahren durchliefen. Zum 1. September 2019 starteten 116 Auszubildende ihre berufliche Laufbahn beim Flughafen München. Damit befanden sich zum Stichtag 31. Dezember konzernweit 303 Jugendliche in der Ausbildung. Gleichzeitig schlossen 48 junge Menschen ihre Ausbildung bei der FMG ab. Die Flughafen München GmbH bildet bedarfsgerecht aus: Alle Absolventen werden in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Ein Onboarding-Programm ermöglicht es den Azubis gleich zu Beginn, 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 circa 250 nebenamtlich tätigen Ausbildungsbeauftragten.

ZIEL 2020

Weiterbildungsangebote für Beschäftigte mit unterschiedlicher digitaler Affinität schaffen

MIT DER FMG HINAUS IN DIE WELT

2019 besuchten 17 Auszubildende die Partnerflughäfen Athen und Wien.



303 Jugendliche machen gerade ihre Ausbildung im Konzern.

93 Schüler und 112 Hochschulpraktikanten erhielten 2019 einen Einblick in die Flughafenwelt und verfassten 12 projektbezogene Bachelor- und Masterarbeiten. In einem zwölfmonatigen Trainee-programm bereiteten sich Universitätsabsolventen auf das Berufsleben am Airport vor. Das Programm beinhaltet die intensive Vermittlung von Fachwissen und soll darüber hinaus das Verständnis für das komplexe Gesamtsystem Flughafen schärfen. Ein Mentorenprogramm unterstützt die Trainees zudem dabei, ihr eigenes unternehmensweites Netzwerk aufzubauen. Bereits zum elften Mal fand 2019 am Flughafen München außerdem die Orientierungsmesse »Berufsfit« statt, die traditionell vom Arbeitskreis »SchuleWirtschaft«

veranstaltet wird. Zu entdecken waren mehr als 60 verschiedene Studienrichtungen und über 150 Ausbildungsmöglichkeiten.

Ausgezeichnete Ausbildung

Das Wirtschaftsmagazin »Focus-Money« verlieh dem Flughafen München erneut das Siegel »Deutschlands bester Ausbildungsbetrieb« in der Branche »Verkehr und Transport«. Der Flughafen München wurde 2019 vom Wirtschaftsmagazin »Capital« außerdem für sein hervorragendes Ausbildungsangebot ausgezeichnet. Er erhielt Höchstnoten in den Bereichen Betreuung, Erfolgschancen, Lernen im Betrieb, Ausbildungsmarketing, Digitalisierung und Innovation.

Weltweit vernetzt

Die beliebten internationalen Austauschprogramme fördern die persönliche Weiterentwicklung der Mitarbeiter und den unternehmerischen Fortschritt des Flughafens München. 2019 besuchten 17 Auszubildende im Rahmen des europäischen Mobilitätsprogramms »Erasmus+« die Partnerflughäfen in Athen oder Wien. Im Gegenzug waren je fünf Auszubildende vom Flughafen Wien und Winterdienstmitarbeiter vom Flughafen Athen in München zu Gast. Am Flughafen Reykjavík-Keflavík vertieften vier Ausbilder der FMG ihr Know-how. 33 ausgewählte Fachund Führungskräfte knüpften bei einem Aufenthalt an den Airports in Johannesburg sowie Durban (Airports Company South Africa), Denver und am 2019 eröffneten Airport Peking-Daxing Kontakte mit ihren Fachkollegen. Im Gegenzug waren Delegationen anderer Airports, unter anderem aus Bangkok, Singapur und Moskau, in München zu Besuch.

Airport Academy: Expertise für Bildung und Training

Der Flughafen München betreibt ein zertifiziertes, konzerneigenes Bildungszentrum mit knapp 50 Beschäftigten. 16.000 Konzernmitarbeiter und externe Kunden besuchten dort an über 38.000 Teilnehmertagen Seminare, vor allem in den Bereichen Personal, Management, Aviation und Security. 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. Über 100 externe CyberSecurity-Spezialisten bildeten sich in zwei

→ munich-airport.de/
airportacademy-86699

→ Glossar



- <u>munich-airport.de/</u>
 <u>sister-airports</u>
- → Storys über die Partnerflughäfen bei Instauram:

@munich_airport

> Highlights > Sister Airports

unterschiedlichen Seminartypen im Information Security Hub weiter. Im ersten Quartal 2023 soll die Airport Academy auf das Gelände des LabCampus umziehen. Auf einer Bruttogeschossfläche von rund 14.500 Quadratmetern sind großzügige Konferenzbereiche, technisch hochwertig ausgestattete Seminarräume und einige Büroeinheiten geplant. Im Erdgeschoss ist neben flexibel nutzbaren Gastronomiebereichen auch ein zentraler Eventbereich vorgesehen, der Platz für bis zu 500 Gäste bietet.

Mitarbeiterzufriedenheit und Mitbestimmung

Mitarbeiterbefragung trägt zur Veränderung bei

Der Folgeprozess zur konzernweiten Mitarbeiterbefragung 2017 wurde in den Jahren 2018 und 2019 intensiv betrieben, sowohl dezentral von den Führungskräften in ihren jeweiligen Einheiten als

Die nächste Mitarbeiterbefragung ist für das Jahr 2021 geplant.

auch zentral in übergreifenden Handlungsfeldern.
Die Ergebnisse spiegelten die Verbundenheit und
Zufriedenheit der Arbeitnehmer mit dem Flughafen
wider – gleichzeitig wurden die Themen »bereichsübergreifende Zusammenarbeit« und »Wahrnehmung
der oberen Führung« als Handlungsfelder identifiziert.
Nun ermöglichen beispielsweise die gut besuchten
»Mitg'redt-Foren« einen offenen Meinungsaustausch
zwischen Belegschaft und oberem Führungskreis. Ein



»Mitg'redt-Foren« im Jahr 2019 förderten den offenen Diskurs zwischen der Belegschaft und dem oberen Führungskreis.





weiteres neues Format, die Videoreihe »Ausg'fragt«, macht das Topmanagement nahbarer und gibt Einblick in seinen Arbeitsalltag. 2019 fanden außerdem Feedback-Termine zu den Ergebnissen der Mitarbeiterbefragung mit der FMG-Geschäftsführung statt, bei denen alle Führungskräfte der oberen Leitungsebene ihre Maßnahmen und den jeweiligen Stand der Umsetzung im Folgeprozess vorstellen konnten.

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 in der Schwerbehindertenvertretung. Die meisten übergreifenden Regelungen im Unternehmen münden in Betriebsvereinbarungen mit dem Betriebsrat der FMG, 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 Mitarbeiter in der Flughafenregion, Betriebliches Eingliederungsmanagement oder Bereitstellung terminalnaher Parkflächen für Mitarbeiter. Auch das jährliche Mitarbeitergespräch ist in Form einer Betriebsvereinbarung fest in der Unternehmenskultur verankert.

Blick in die Zukunft: So soll die neue Airport Academy aussehen.

Übertarifliche Leistungen

Die Flughafen München GmbH ist als Mitglied im Kommunalen Arbeitgeberverband Bayern e.V. 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. Im April 2019 gab es eine durchschnittliche Tariferhöhung von 3,09 Prozent. Im März 2020 erhielten die Beschäftigten im Schnitt 1.06 Prozent mehr Gehalt. Die Laufzeit des aktuell gültigen Tarifvertrags endet am 31. August 2020. Im Wettbewerb um qualifizierte Arbeitskräfte schafft der Konzern gute Bedingungen für seine Mitarbeiter. Als moderner und familienfreundlicher Arbeitgeber bietet die FMG zahlreiche übertarifliche Zusatzleistungen, beispielweise flexible Arbeitszeiten, Home- und Mobileoffice, eine firmeneigene Kindertagesstätte, einen Fahrtkostenzuschuss. Wohnraum für Mitarbeiter, eine betriebliche Altersvorsorge, eine breite Auswahl an Sport- und Gesundheitsangeboten sowie vielfältige Weiterbildungsmöglichkeiten.

MITARBEITER MIT TARIFVERTRÄGEN Abb. 17 Anteil der Gesamtbelegschaft in %¹ 2019 96,24 2018 95,95 2017 95.93

ZIEL 2020

Wettbewerbsfähige Beschäftigungsbedingungen schaffen, beispielsweise durch Prämien oder die Bereitstellung von Wohnraum

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



Neue Möglichkeiten durch Digitalisierung Mehrwert für Kunden und Mitarbeiter

Mit der gezielten Auswahl und Beherrschung der neuen Technologien, die die digitale Transformation mit sich bringt, schafft der Flughafen München einen Mehrwert für Kunden und Mitarbeiter. Ziel ist es, die Digitalisierung zur Sicherstellung der operativen Leistungsfähigkeit zu nutzen. Dies gelingt nur mit der Etablierung eines kulturellen Rahmens, der den Erwartungen und Anforderungen in Zeiten des demografischen Wandels gerecht wird.

»Seamless Travel«: ein optimales Reiseerlebnis

Der Flughafen München profitiert von der digitalen Transformation und wird sein Geschäftsmodell für die Zukunft entsprechend absichern. Das Unternehmen gestaltet technologische Innovationen mit, um Passagieren eine Vielzahl von digitalen Services bieten zu können, die sie auf ihrer Reise unterstützen. Die Digitalisierung ist der Schlüssel zu einer reibungslosen »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 Reiserlebnis ohne Hindernisse und Verzögerungen, dafür angereichert mit Angeboten, die individuell auf die Bedürfnisse der Passagiere und Kunden abgestimmt sind.

Neue Kontrolltechnik verringert Wartezeit

2019 wurde am Flughafen München eine neue Technik für die Sicherheitskontrollen getestet. Das Handgepäck läuft dabei durch hochmoderne Computertomografen, die dreidimensionale Bilder erstellen und automatisiert Fest- und Flüssigsprengstoffe erkennen können. So müssen Passagiere Laptops, Smartphones und erlaubte Flüssigkeiten gar nicht erst auspacken. Während bislang in einer Kontrollspur



bis zur Gepäckaufbewahrung,

gibt es am Flughafen.

Stressfrei durch die Sicherheitskontrolle dank neuer Technik

80 Services, vom Parken

ZIEL 2020

Strukturen für eine vernetzte Campus-Mobilität aufbauen

Digitaler Service



KONRAD BEST Leiter Konzerneinheit Digital

Herr Best, welches Ziel verfolgen Sie mit Ihrem Team?

die endkundenbezogene anzutreiben. Im Vordergrund stehen bei allen Aktivitäten das reibungslose Reisen und die positive Kundenerfahrung. Oder einfach ausgedrückt: Passagiere und andere Besucher sollen einen angenehmen Aufenthalt am Flughafen haben, indem wir ihnen relevante Informationen und Angebote zum richtigen Zeitpunkt zur Verfügung stellen. Gerade in der digitalen Welt möchte der Mensch persönlich angesprochen werden.

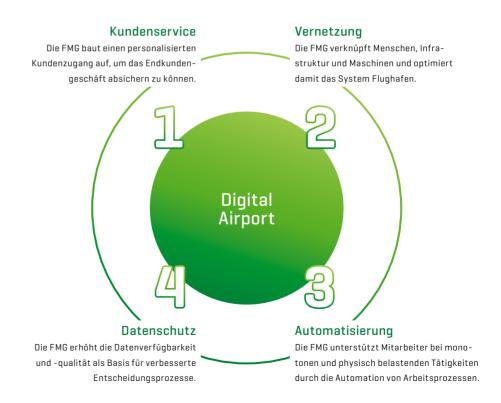
Welchen Mehrwert für Passagiere kann Digitalisierung bieten?

Wir wollen technologische Innovationen mitgestalten, ur unsere Services auch digital verfügbar zu machen. Gleich zeitig ist das Ziel, ein neues Verständnis für den Kunden zu entwickeln und einen personalisierten Kundenzugang zu bekommen.

Wie kommen Ihre Ideen bei den Airport-Mitarbeitern an?

Ich bin davon überzeugt,
dass wir für Veränderung im
Unternehmen zunächst den
kulturellen Rahmen schaffen
müssen. Mit unserer Veranstaltungsreihe »Digital Days«
sind wir nun bereits im dritten
Jahr in unterschiedlichen
Locations unterwegs. Dieses
Format beweist schon jetzt,
wie gewinnbringend es sein
kann, wenn Mitarbeiter in
der Philosophie des Design
Thinking selbst Probleme
untersuchen und Lösungen
erarbeiten.

rund 100 Passagiere pro Stunde kontrolliert werden konnten, schafft die neue Technologie stündlich bis zu 260 Passagiere – eine Steigerung um 160 Prozent pro Spur. Nun wird in die schrittweise Umrüstung investiert: Für das Terminal 1 sind 29 Geräte und 27 neue Kontrollspuren, für das Terminal 2 weitere 32 Geräte und 21 Kontrollspuren geplant.



Keine Veränderung ohne neue Kultur

Auf dem Weg zum »Airport 4.0«

Mit der interdisziplinären Arbeitsgruppe »Airport 4.0« vernetzt der Flughafen die verschiedenen Themenfelder der Digitalisierung innerhalb des Konzerns. Die laufenden Projekte schaffen den kulturellen Rahmen, um die Lern- und Veränderungsfähigkeit als Grundvoraussetzung für die digitale Transformation zu stärken, und zielen dabei auf die verschiedensten prozessualen Ebenen des Flughafens. Im Fokus aller Initiativen stehen die Kunden und Mitarbeiter des Flughafens München.

Ausgewählte Projekte im Rahmen von »Airport 4.0« Mitarbeitermobilität

Das Projekt »Optimized Campus Mobility« konzipiert die Mitarbeitermobilität auf dem Campus neu. Die Grundlage bilden Simulationen, die den Mobilitätsbedarf der Flughafenmitarbeiter abbilden und mit künftigen Infrastrukturentwicklungen am Campus verknüpfen. Auf diese Weise wird der optimale Mobilitätsmix identifiziert.

»ShuttleMe«

»ShuttleMe« ist ein kostenloser Fahrdienst, den alle Mitarbeiter des Konzerns per Smartphone-App bestellen können. Drei Kleinbusse steuern je nach Bedarf mehr als 40 Haltepunkte auf dem Airport-Campus an. Mit der App lässt sich nachverfolgen, wo sich das Shuttle gerade befindet und wie lange es bis zum Abhol- oder Zielort braucht. Dieses flexible und komfortable Mobilitätsangebot steigert die Effizienz und minimiert negative Umwelteinflüsse.

Passagierweg-Analyse

Der Flughafen München arbeitet an Lösungen, die das Passagieraufkommen und die Auslastung in den Terminalbereichen vorhersagen. So können beispielsweise Service-Mitarbeiter vor Ort optimal eingesetzt, Wartezeiten minimiert und die hohe Aufenthalts- und Servicequalität am Münchner Flughafen für Reisende weiter gesteigert werden.

Social Intranet

Mit dem neuen konzernweiten Intranet-Portal soll eine moderne Kommunikationsplattform geschaffen werden. Die Mitarbeiter erhalten dann individualisierte Informationen und nutzen die Vorzüge und neuen Funktionen des Social Intranets. Die bereichsübergreifende Zusammenarbeit und der effiziente Wissenstransfer sind Kernziele bei der Entwicklung der Plattform. Responsives Design wird die vollumfängliche Nutzung an stationären Arbeitsplätzen und mobilen Endgeräten gewährleisten.

Kommunikative Unternehmenszentrale

Mit über 30.000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche soll auf dem westlichen Flughafengelände ein modernes, nachhaltig konzipiertes Bürogebäude entstehen. Die dort umgesetzte agile Arbeitswelt mit zahlreichen Kommunikationszonen wird den Austausch innerhalb der Teams fördern und die bereichsübergreifende Zusammenarbeit am Flughafen München erleichtern.

»Passngr«-App

Mit der »Passngr«-App erhalten Passagiere entlang der gesamten Reisekette individuell zugeschnittene 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 Restaurants und Shops. »Passngr« wurde 2019 um etliche Features erweitert und nutzerfreundlicher gestaltet. Es erfolgte außerdem die Einbindung der Flughäfen Frankfurt, Berlin-Schönefeld und -Tegel sowie Wien. Für das Jahr 2020 ist geplant, »Passngr« mit neuen Services und Flugdaten weiterer Airports zum weltweit nutzbaren Reisebegleiter auszubauen.







Mehrere interne Apps erleichtern bereits den Arbeitsalltag. Extern ist die App für Passagiere erfolgreich.

- **↗** »ShuttleMe«
- → »Airport Community«
- → Passngr«



Die »Passngr«-App hilft bei der Orientierung am Flughafen.

»Airport Community«-App

Vor allem Flughafenmitarbeiter im operativen Bereich profitieren von der neuen »Airport Community«-App: Sämtliche Echtzeitinformationen rund um den Flughafenbetrieb stehen ihnen seit 2019 gebündelt zur Verfügung, darunter Flugdetails, aktuelle Wartezeiten an Kontrollstellen sowie Unregelmäßigkeiten und Störungen des Flugbetriebs. Die App schafft außerdem eine campusübergreifende Kommunikationsplattform – neben der FMG sind auch Airlines, Behörden, Dienstleister und externe Firmen, die auf dem Campus tätig sind, zur Nutzung der App berechtigt.

Robotik

Mit Blick auf den demografischen Wandel und die Gesunderhaltung der Belegschaft investiert der Flughafen München in Technologien zur Entlastung bei körperlich anstrengenden Tätigkeiten. Dazu zählen beispielsweise die Gepäckabfertigungsprozesse. Speziell für diesen Bereich wird in einem organisationsübergreifenden Projekt zusammen mit dem Fraunhofer-Institut an der Realisierung eines vollautomatischen Be- und Entladesystems gearbeitet.

Hochmodernes Zentrum gegen Cyberrisiken

Neben positiven Effekten bringt die voranschreitende Digitalisierung auch eine Reihe von Gefahren für Unternehmen mit sich. Am Münchner Airport gibt es dafür ein Kompetenzzentrum gegen Cyberkriminalität, den Information Security Hub (ISH). Die Trainingsmöglichkeiten dort sind breit gefächert und reichen von der Abwehr einfachen Datendiebstahls bis hin zu Simulationen von Risikoszenarien. Das Angebot umfasst zielgruppenspezifische Trainingsreihen für alle Karriereebenen und richtet sich nicht nur an Mitarbeiter des Flughafens München, sondern auch an Interessierte anderer kritischer Infrastruktureinrichtungen und Unternehmen, die besonderen Wert auf IT-Sicherheit legen. Teil des Information Security Hub ist auch eine fiktive Firma, in der Cyberangriffe und deren Abwehr mit allen beteiligten Akteuren realitätsnah nachgestellt werden können. Durch intensive Zusammenarbeit mit zahlreichen Institutionen - beispielsweise mit dem internationalen Dachverband der Flughafenbetreiber ACI hat sich der ISH inzwischen eine hohe Reputation erarbeitet.

→ Glossar

HERAUSFORDERUNG DIGITALE TRANSFORMATION

WHAT A DIFFERENCE THE FUTURE MAKES

/

Neue technologische Möglichkeiten werden in den kommenden Jahren das Geschäftsmodell des Flughafens München an vielen Stellen verändern. Der Münchner Airport nutzt die Chancen der Digitalisierung vor und hinter den Kulissen, um seinen Fluggästen ein nahtloses, unkompliziertes und sicheres Reiseerlebnis anzubieten.

Lesen Sie mehr ab Seite 50



Verantwortung

/

Eine dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts erreicht der Flughafen München nur durch nachhaltiges Wirtschaften im Einklang mit ökologischen und sozialen Zielsetzungen. Der Konzern übernimmt deshalb bewusst Verantwortung:

Ein ambitioniertes Klimaschutzprogramm und ein schonender Umgang mit natürlichen Ressourcen, breit gefächertes gesellschaftliches Engagement und wirtschaftliches Handeln, das langfristig Werte schafft, machen hier den Unterschied.

Der Flughafen München hat

sich beim Umweltschutz ehrgeizige Ziele gesetzt.

Ökologische Verantwortung

Klimaschutzstrategie

Engagiertes Vorhaben: CO₂-Neutralität bis 2030

Die klimapolitischen Zielvorgaben und Einflüsse entwickeln sich rasant. Gerade im vergangenen Jahr stand der Luftverkehr im Mittelpunkt der öffentlichen Aufmerksamkeit. Der Flughafen München hat bereits im Jahr 2009 seine erste Klimaschutzstrategie -CO₂-neutrales Wachstum - verabschiedet. Sieben Jahre später setzte sich das Unternehmen das noch ambitioniertere Ziel, den Airport ab dem Jahr 2030 CO₂-neutral zu betreiben. Dazu senkt der Flughafen München Konzern die ihm direkt zurechenbaren Treibhausgasemissionen durch technische Maßnahmen um mindestens 60 Prozent. Die restlichen 40 Prozent sollen durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden, vorzugsweise in der Region. Dafür investiert die Flughafen München GmbH mit 150 Millionen Euro bis 2030 quasi einen kompletten Jahresgewinn.

Nächster Schritt: »Net Zero Carbon«

Der Verband der Europäischen Flughäfen (ACI Europe) verfolgt ein neues Klimaschutzziel im Rahmen einer umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie. Über 200 europäische Flughäfen haben sich zur »Net-Zero-Carbon-Initiative« bekannt, der Flughafen München gehört zu den Erstunterzeichnern. Ziel ist



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

↑ munich-airport.de/
 klimaneutral



→ Glossar

es, die selbst beeinflussbaren CO₂-Emissionen beim Betrieb eines Flughafens spätestens bis zum Jahr 2050 auf netto null abzusenken. Dabei liegt der größte Schwerpunkt auf Maßnahmen, die Emissionen erst gar nicht entstehen lassen, also beispielsweise durch Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Energien. Darüber hinaus sollen mit »Removal«-Verfahren nicht vermeidbare restliche CO₂-Emissionen wieder aktiv aus der Atmosphäre entfernt werden.



→ Konzernlagebericht Siehe Seite 101

»A-≪

Die FMG erreichte 2019 bei der internationalen Non-Profit-Organisation CDP (Carbon Disclosure Project) für besonders effektive Klimaschutzleistungen mit der Wertung »A-« erneut das »Leadership Level«.

→ www.cdp.net

CO₂-Ausstoß pro Passagier sinkt weiter

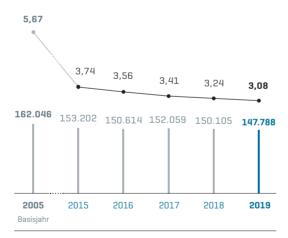
Die FMG hat den $\rm CO_2$ -Ausstoß von etwa 162.000 Tonnen im Bezugsjahr 2005 trotz des Verkehrswachstums bis dato auf rund 148.000 Tonnen gesenkt. Ohne die 274 Einzelmaßnahmen wäre der $\rm CO_2$ -Ausstoß des Münchner Flughafens um mehr als 48.000 Tonnen $\rm CO_2$ pro Jahr höher, als er faktisch ist. 2019 hat die Flughafen München GmbH rund 1,75 Millionen Euro

CO,-EMISSIONEN AM FLUGHAFEN MÜNCHEN

Abb.

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

•• Spezifische CO₂-Emissionen pro Passagier in Kilogramm



investiert, um den Treibhausgas-Ausstoß langfristig um 3.418 Tonnen zu reduzieren. Die verbesserte Energieeffizienz zeigt sich besonders deutlich bei dieser Gegenüberstellung: Während am Flughafen seit 2005 die Passagierzahlen um rund 67 Prozent und die

Seit 2005 reduzierten sich die CO₂-Emissionen pro Fluggast um 46 Prozent.

Gebäudeflächen um etwa 16 Prozent gewachsen sind, ist der CO₂-Ausstoß der Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge um rund neun Prozent gesunken. Pro Fluggast sind die CO₂-Emissionen im gleichen Zeitraum somit um 46 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.

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):

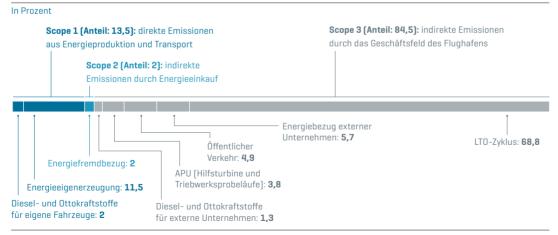
- Flugverkehr im LTO-Zyklus (Landing-and-Take-off-Zyklus): landende und startende Flugzeuge bis zu einer Höhe von 3.000 Fuß (914 Meter)
- Erdgas und Heizöl für Energiezentrale
- Strom-, Fernwärme-, Kälte-, Kraftstoff- und Erdgaslieferungen an externe Unternehmen
- Zubringerverkehr: landseitiger/öffentlicher Kfz-Verkehr (Beschäftigte, Passagiere, Besucher, Fracht)

- Hilfsturbinen (APU) und Triebwerksprobeläufe
- Strom- und Fernwärmefremdbezug für den Konzern
- Luftseitiger/betrieblicher Kfz-Verkehr (zum Beispiel Vorfeldbusse, Gepäckfahrzeuge, Flugzeugschleppfahrzeuge), Stromversorgungsaggregate und andere Service- und Enteisungsgeräte

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).

GREENHOUSE-GAS-EMISSIONEN AM FLUGHAFEN MÜNCHEN 2019

Abb. 19



→ Glossar

→ Glossar

→ Glossar

LEVEL 3 » OPTIMISATION«

Der europäische Dachverband der Flughäfen vergab 2019 zum zehnten Mal in Folge das Gütesiegel »Airport Carbon Accreditation« an den Münchner Flughafen für sein CO₂-Management. Ziel für 2030 ist es, das höchste Level 3+ »Neutrality« zu erreichen.

Entwicklung der CO₂-Emissionen



DR.-ING. KORBINIAN NACHTMANN Referent für Energie- und CO₂-Management

Herr Nachtmann, wie entwickelten sich die Emissionen der FMG in Scope 1 und 2? Der absolute CO₂-Ausstoß fiel 2019 um 874 auf 101.511 Tonnen CO₂. Während der Emissionsfaktor von zugekauftem Strom (Scope 2) sank, was die CO₂-Bilanz verbesserte, führte ein im Vergleich zu 2018 kälterer Winter zu einem Mehrbedarf an Energie. Der Zuwachs an Passagieren, neuen Gebäuden und der benötigte Baustrom schlugen mit etwa 1.909 Tonnen CO₂ zu Buche. Die Einsparmaßnahmen in Höhe von 3.418 Tonnen CO₂ konnten diesen Zuwachs komplett kompensieren.

Was ist für die Zukunft geplant?

Um in den nächsten Jahren den CO₂-Fußabdruck deutlicher als bisher zu senken, ist es wichtig, in die nachhaltige Bereitstellung von Strom, Wärme und Kälte durch den Ausbau erneuerbarer Energien einzusteigen. Mit der Ausarbeitung einer neuen Energiestrategie wurde 2019 begonnen.

Scope 1 und Scope 2

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

AUSZUG AUS DEN 2019 ABGESCHLOSSENEN PROJEKTEN DES STROMSPARPROGRAMMS (SCOPE 1 UND 2)

Abb. 20

pro Jahr
85 t
755 t
n- 585 t
n Ersatz ilität 107 t

<u>7 munich-airport.de/klima-schutz</u>

<u>7 munich-airport.de/</u>
 <u>umweltmanagement</u>

→ klimaschutz-portal.aero

FOTOVOLTAIK ERZEUGT REGENERATIVE ENERGIE

Auf dem Weg zum $\mathrm{CO_2}$ -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 Parkhaus P51 realisiert. Sie erzeugt jährlich etwa 730 Megawattstunden regenerativen Strom und sparte damit 423 Tonnen $\mathrm{CO_2}$ ein. 2019 wurde die Nennleistung bereits auf 1.100 Kilowatt erhöht. Bis zum Jahr 2030 sind Anlagen mit einer Gesamtleistung von bis zu 20 Megawatt geplant.

LED-UMRÜSTUNG GEHT WEITER VORAN

Der Münchner Airport hat bereits die gesamte Vorfeldbeleuchtung auf energiesparende LED-Technik umgerüstet. Mit 185.000 LEDs in rund 1.900 Leuchten auf bis zu 34 Meter hohen Lichtmasten steht dort derzeit die größte LED-Hochmast-Anlage der Welt. Damit spart der Flughafen jährlich rund 16.000 Tonnen CO2 ein. Bis 2022 wird auch die Außenbeleuchtung im öffentlichen Bereich des Airports auf LED-Technik umgestellt. Die gesamte Vorfeld- und Außenbeleuchtung des Flughafens soll künftig außerdem über eine Lichtmanagementsoftware gesteuert und überwacht werden. Daraus ergeben sich weitere Möglichkeiten, den Energieverbrauch zu senken.

FLUGHAFEN SETZT AUF ELEKTROFAHRZEUGE

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

- 23 Pkws fahren mit Biogas.
- 131 Pkws/Kleintransporter und 266 Abfertigungsgeräte werden elektrisch betrieben.

Der Anteil von Elektrofahrzeugen wächst massiv: Bis 2030 sollen sie den Großteil des Fuhrparks ausmachen. 2019 hat der Flughafen München 30 ältere mit Benzin oder Diesel angetriebene Pkws ersetzt. Elektromobile stellen derzeit mehr als 20 Prozent der bestehenden Fahrzeugflotte. Die umweltfreundliche Millioneninvestition wird mit Fördermitteln des Bundesverkehrsministeriums unterstützt. Gegenüber 2018 konnte die lokale Emission von CO_2 um rund 107 Tonnen reduziert werden.

ZIEL 2022

Gesamte Vorfeldbefeuerung und Außenbeleuchtung auf LED-Technik umstellen



Viele Abfertigungsgeräte werden elektrisch betrieben. → Glossai

Scope 3

Ein wichtiger Bestandteil der Klimaschutzstrategie sind die Pre-Conditioned-Air-Anlagen (PCA-Anlagen). Sie versorgen 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. 2019 sind die Einsatzzeiten der 64 PCA-Anlagen weiter gestiegen, was zu einer Vermeidung von 20.851 Tonnen CO₂ führte. Darüber hinaus ist im vergangenen Jahr ein Pilotprojekt gestartet, welches die Implementierung von PCA-Anlagen auf den Außenpositionen im realen Testbetrieb erproben wird. 2019 hat die Flughafen München GmbH gemeinsam mit den Fluggesellschaften und ansässigen Firmen weitere Klimaschutzmaßnahmen wie den umweltschonenden Anfluq (CDO, Continuous Descent Operations) oder das optimierte Rollführungssystem (ACDM, Airport Collaborative Decision Making) zur Reduzierung der Rollzeiten verbessert.

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 $PM_{2,5}$ 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.

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, Xvlol, Staubniederschlag, Feinstaub PM₁₀ und PM_{2 c}. Die geltenden gesetzlichen Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit wurden auch 2019 eingehalten. Bei Feinstaub PM₁₀ und Stickstoffdioxid (NO₂) gab es keine Überschreitungen des gesetzlichen 24-Stunden-Grenzwerts. Die Schlüsselparameter NO, und Feinstaub lagen im Jahresmittel 2019 wie schon in den Vorjahren sogar deutlich unter den Grenzwerten.







Biomonitoring mit Graskulturen

Als erster deutscher Airport ermittelt der Flughafen München seit 2014 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. 2019 fanden die mobilen Messungen am Besucherpark bei der Kindertagesstätte »Airport Hopser« statt. Die im ersten Halbjahr gemessenen Konzentrationen lagen deutlich unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte.

Ultrafeinstaub: kleinste Partikel des Feinstaubs Unter Ultrafeinstaub (UFP) versteht man Partikel, die kleiner als 0,1 Mikrometer sind. Sie entstehen unter anderem bei der Verbrennung fossiler Energieträger zum Beispiel im Auto – aber auch im Flugverkehr. Diese Partikel stehen vor allem deswegen in der Diskussion, weil sie zu einem gewissen Teil über die Lunge direkt ins Blut gelangen können. Die gesundheitlichen Folgen von Ultrafeinstaub sind allerdings noch weitestgehend ungeklärt und derzeit im Fokus toxikologischer und epidemiologischer Studien. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt gibt es keine standardisierten Verfahren zur Messung von UFP, keinen objektiven Maßstab für eine Beurteilung und auch keine Grenzwerte. Der Flughafen München verfolgt jedoch aufmerksam aktuelle Projekte, die sich mit der Ultrafeinstaubbelastung durch den Luftverkehr hefassen. Derzeit finden am und im Umfeld des Flughafens Frankfurt intensive UFP-Messungen statt, die voraussichtlich im Jahr 2020 abgeschlossen sind. Die FMG führt derzeit keine UFP-Messungen durch.

Schadstoffen auf der Spur

Langlebige Schadstoffe können sich in der Umwelt anreichern und so in die Nahrungskette gelangen. Diesen Sachverhalt beobachtet der Flughafen München

SCHADSTOFFKONZENTRATIONEN AN DER MESS-STELLE IM OSTEN DES FLUGHAFENGELÄNDES

Abb. 21

Jahresmittelwerte in µg/m³

2019 — 2

2018 — 2 2017 — 2



PM_{2,5}-Konzentration (Feinstaub)

20.	19	8	
20	18 —		11
2N:	17		11

seit vielen Jahren mit verschiedenen Verfahren. 2019 wurden an acht Messpunkten auf dem Flughafengelände und im Umland Pflanztöpfe mit Welschem Weidelgras und Grünkohl zusammen mit Sammelbechern für Staubniederschlag aufgestellt. Pro Jahr liefern 160 Graskulturen und 24 Grünkohlexponate rund 1.100 Messdaten zu Luftschadstoffen und deren Auswirkungen. Auch das Honigmonitoring wurde 2019 fortgesetzt.

→ Messergebnisse in Echtzeit munich-airport.de/lumo

→ munich-airport.de/luft

- → Glossar
- → Glossar

Umgang mit Ressourcen

Umweltmanagement erfüllt strenge Vorgaben

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); seit 2018 auch nach der verschärften internationalen Umweltnorm DIN EN ISO 14001:2015. Darüber hinaus begleitet die FMG Tochtergesellschaften mit hohen umweltrelevanten Tätigkeiten bei der Einführung eines systematisierten Umweltmanagements. Erfolgreich rezertifiziert sind die Allresto, aerogate und Cargogate. AeroGround und eurotrade haben die Einführung von EMAS und ISO 14001 für 2020 vorgesehen.

Flughafen setzt auf 100 Prozent Altpapier

Seit 2019 produziert der Konzern seine Printprodukte nach einem ökologisch und qualitativ optimierten Standard für den Offset-Druck. Bestandteile dafür sind neben Altpapier zum Beispiel auch mineral-ölfreie Druckfarben, die sich beim Recycling wieder gut vom Papier lösen. Auch Geschäftsbriefe und Umschläge bestehen aus 100 Prozent Recyclingpapier. Das Verbrauchspapier in den Bürodruckern des Konzerns ist bereits seit Jahren komplett auf Recyclingpapier umgestellt.

Weniger Abfall

Die Flughafen München GmbH ist autorisiert, die Abfallwirtschaft auf ihrem Gelände auf Grundlage des Kreislaufwirtschaftsgesetzes eigenverantwortlich durchzuführen. Absolute Priorität hat dabei die Abfallvermeidung. 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 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.

Es gibt am Flughafen verschiedene Entsorgungsmethoden für Abfall.



Die derzeit angespannte Situation am Entsorgungs- und Recyclingmarkt mit einem Überangebot an Wertstoffgemischen gegenüber knappen Kapazitäten in den Verwertungsbetrieben stellt für die Abfallwirtschaft eine neue Herausforderung dar. Während in den vergangenen Jahren Wiederverwertung beziehungsweise Recycling richtungsweisend waren, kristallisieren sich jetzt die Vorstufen zu »Zero Waste« als internationales Zukunftsthema heraus. Mit neuen Herangehensweisen wird die FMG auf diese Zieländerung reagieren und sie unter Einbeziehung ökonomischer, ökologischer sowie sozialer Aspekte angehen.

ENTSORGUNGSMETHODE FÜR ABFALL

Abb. 22

In Tonnen (Vorjahreswerte)



Maßgeblich für den Rückgang des Abfallaufkommens um 1.343 Tonnen waren die geringeren Abfallmengen aus Rückbau- und Gebäudesanierungsarbeiten. Wie im Vorjahr trug der Erdaushub »Oberboden«, der bei Erweiterungs-, Sanierungs- sowie Rückbauarbeiten entsteht und zu 100 Prozent wiederverwertet wird, zum Recyclinganteil bei.

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. Die FMG verfolgt dabei diese Ziele:

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

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.

Brauchwasserbrunnen sparen Trinkwasser

Die Energiezentralen West und Ost werden seit mehreren Jahren mit oberflächennahem quartärem Grundwasser (Brauchwasser) aus eigens gebohrten Brunnen gekühlt – statt mit wertvollem tertiärem Grundwasser (Trinkwasser). Dieses Vorgehen führte 2019 zu einer Einsparung von 256.326 Kubikmetern Trinkwasser, seit Beginn der Brauchwasserförderung im Jahr 2010 waren es insgesamt nahezu 2.000.000 Kubikmeter. Um zusätzlich bis zu 50.000 Kubikmeter Trinkwasser jährlich einsparen zu können, sind weitere Brauchwasserbrunnen in Planung und Bauvorbereitung. Im Jahr 2020 soll ein dritter Brunnen in Betrieb genommen werden, ein vierter befindet sich in Planung. Ziel ist es, dort vermehrt Brauchwasser zu verwenden, wo

8

Prozent beträgt der Rückgang des Abfallaufkommens im Vergleich zum Vorjahr. Verantwortung

keine Trinkwasserqualität erforderlich ist: für Betonarbeiten und zur Baustellenbefeuchtung, zur Reinigung der Bahnen mit Hochdruckgeräten, für Nasskehrmaschinen, zur Kanalspülung und zur Bewässerung von Grünflächen, Sträuchern und Bäumen.

In den vergangenen Jahren pendelte der Trinkwasserverbrauch am Münchner Flughafen trotz Passagierwachstums gleichbleibend um etwa eine Million Kubikmeter. Der spezifische Trinkwasserverbrauch bewegte sich 2019 auf Vorjahresniveau und lag pro Verkehrseinheit (1 VE = 1 Passagier beziehungsweise 100 Kilogramm Luftfracht) bei 20,2 Litern (Vorjahr: 19,8 Liter). Unter diesen Vorzeichen wird der Flughafen München das im Jahr 2011 für den spezifischen Trinkwasserverbrauch 2020 formulierte Ziel in Höhe von 21,6 Litern pro Verkehrseinheit unterschreiten.

Bodenfilter schützen Grundwasser

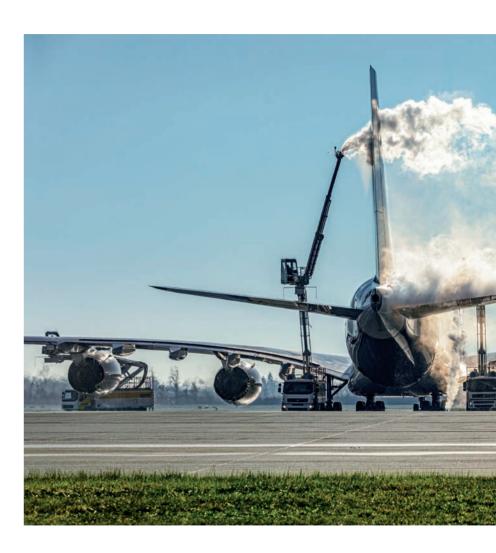
Bodenfilter im Bereich der Startbahnköpfe verhindern, dass Enteisungsmittel ins Grundwasser gelangen. Sie dienen zur Rückhaltung und Reinigung des gesammelten Enteisungsabwassers. Regelmäßige Untersuchungen des Sickerwassers mit einer TOC-Messanlage (TOC = Total Organic Carbon) belegen ihre Reinigungswirkung. Je nach Restbelastung wird das gesammelte Wasser in ein Gewässer oder – bei strengen Wintern mit hohem Enteisungsmitteleinsatz – zur Kläranlage geleitet. Die Filter an den Köpfen der Nordbahn und Südbahn jeweils im Osten und Westen sind bereits in Betrieb.

Kreislauf Flugzeugenteisungsmittel

Enteisungsfahrzeuge befreien die Flugzeuge vor dem Start von Eis und Schnee. Das von den Flugzeugen dabei abtropfende Enteisungsmittel gelangt über Schlitzrinnen und Kanåle in unterirdische Auffangbecken. In der flughafeneigenen Recyclinganlage wird es mechanisch/chemisch behandelt, sein Wassergehalt reduziert und anschließend mit Zusatzstoffen versehen, um die ursprüngliche Zusammensetzung wiederherzustellen. Die Recyclingquote für den im Enteisungsmittel enthaltenen Wirkstoff Glykol lag in der Saison

→ Glossai







Sogenannte Eisbären besprühen das Flugzeug mit Enteisungsmittel.

2018/2019 bei circa 56 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

Lärmschutz ist umfassend geregelt

Die wesentlichen Regeln für den Luftverkehr werden auf internationaler Ebene festgelegt. Unter dem Dach der Vereinten Nationen beschäftigt sich die ICAO (International Civil Aviation Organization) mit der Reduzierung von Fluglärm. Die EU verfolgt ähnliche Ziele: Mit dem »Flightpath 2050« will sie die Lärmemissionen, ausgehend von 2000, bis 2050 um 65 Prozent absenken. Aber auch der Flughafenbetreiber kann regulierend eingreifen. So dürfen am Flughafen München laute Luftfahrzeuge ohne Zertifizierung nach Anhang 16 ICAO weder starten noch landen. Nachts sind die Vorschriften noch strenger: Die Nachtflugregelung am Münchner Airport sieht ein Lärmkontingent vor, das die Anzahl der Bewegungen sowie die Art und Größe der Flugzeuge berücksichtigt. Im Jahr 2019 wurde das zulässige Lärmvolumen am Flughafen München nur zu 71 Prozent ausgenutzt. Der durchschnittliche nächtliche Dauerschallpegel an der Schutzgebietsgrenze lag im Jahr 2019 unter dem erlaubten Wert von 50 dB(A).

Lärmminderungsmaßnahmen 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.

Triebwerke beim Anflug im Leerlauf

Continuous Descent Operations (oder Continuous Descent Approach, CDA) bezeichnet ein Flugverfahren, bei dem das Flugzeug mit minimaler Triebwerksleistung (idealerweise im Leerlauf) sinkt und weitestgehend Horizontalflugphasen vermeidet. Das spart Treibstoff und verringert den Ausstoß von CO₂. In einigen Bereichen kann sich gegebenenfalls auch der Lärm reduzieren. Am Flughafen München wenden zahlreiche Airlines dieses Procedere an.

Neue Triebwerksarchitektur halbiert Lärm

Der Airbus A320neo, von dem die Deutsche Lufthansa derzeit sechs Maschinen in München einsetzt, 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 qilt als das 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-Reihe hat im Vergleich zur A340-Reihe eine um 40 bis 50 Prozent kleinere Lärmkontur und keine Pegel größer als 85 dB(A) außerhalb des Flughafengeländes. Dies

- → Konzernlagebericht Nachtflugregelung Siehe Seite 84
- → Glossar
- > »Fluglärm und Fluglärmschutz« munich-airport.de/ publikationen

→ Glossar

führt zu einer geringeren Fluglärmbelastung im Umfeld weniger CO2 aus. Lufthansa stationiert 15 Langstreckenflugzeuge vom Typ A350-900 an ihrem Münchner Drehkreuz.

Landegebühr: je leiser, desto günstiger

Der Flughafen München nimmt mit lärmdifferenzierten 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.

Engmaschige Fluglärmüberwachung

An 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 Messanlagennetz abgedeckt sind. 2019 wurden bei neun mobilen Fluglärmmessungen an insgesamt 307 Tagen Werte aufgezeichnet - erstmals auch in Kranzberg/Ortsteil Dorfacker, Walpertskirchen und Eching/Berghofen. In Forstinning, Haimhausen, Poing, Kranzberg, Garching und Moosburg-Bonau erfolgten bereits zum wiederholten Mal mobile Messungen.

des Flughafens. Dank modernster Triebwerke und leichtgewichtiger Materialien sowie gebogener Flügelspitzen verbraucht die A350-900-Reihe insgesamt 50 Prozent weniger Kerosin und stößt damit 50 Prozent

DR. FELIX WILL Leiter Lärm und Lärmschutz

Herr Will, warum misst der Flughafen jetzt Lärm mit Sonnenpower?

Unsere neue mobile Messanlage trägt dazu bei, dass wir Fluglärm in der Umgebung des Flughafens noch besser und jetzt an fast jedem beliebigen

hängig von der örtlichen somit auch zur CO2-Gesamtstrategie des Flughafens.

Lärmmessung mit Sonnenpower

Wie oft kam die Anlage bisher zum Einsatz?

2019 kam die Anlage an vier verschiedenen Standorten zum Einsatz. Konkret hat sie jeweils über mehrere Wochen hinweg Fluglärm in Haimhausen, Poing, Kranzberg und Berghofen aufgezeichnet.

→ munich-airport.de/flumo

→ munich-airport.de/mobilemessung

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 im Erdinger und Freisinger Moos ökologisch aufwerteten und vernetzten. Dazu wurde im Rahmen der geltenden Grünordnung ein Drei-Zonen-Konzept umgesetzt:

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

Grünflächen mit derzeit circa 5.000 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 Lebensräume vor allem für seltene Wiesenbrüter.

Zone II: gehölz- und strukturreicher Grüngürtel um das Flughafengelände

Die Flughafenrandzone mit ihren Gehölzen, Entwässerungsgräben und Wiesen übernimmt Lärmschutz- und Pufferfunktionen für Siedlungen und Landwirtschaft. Der Vorflutgraben Nord mit seinem naturnah gestalteten Lauf beherbergt zum Beispiel schutzwürdige Pflanzen, wie Küchenschelle, Ochsenauge, Staudenlein und Glockenblume. Auf der Liste der besonders geschützten Arten stehen die Sumpfgladiole und das Gefärbte Laichkraut.

Zone III: ökologische Ausgleichsmaßnahmen

Mittlerweile hat die FMG circa 470 Hektar Ausgleichsflächen geplant und 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 Kompensationsflächen leisten mit ihrer struktur- und artenreichen Vegetation einen wichtigen Beitrag zur Biodiversität in der Region. Sie liegen verteilt in der landwirtschaftlichen Flur und bilden Rückzugsgebiete und Trittsteine im Biotopverbund. Sie werden weder gedüngt noch mit Pflanzenschutzmitteln behandelt.



Die Wiesen neben den Start- und Landebahnen sind ökologisch sehr wertvoll.

- Nogelwelt und Flugbetrieb« munich-airport.de/ publikationen

Insektenhotels am Flughafen schaffen zusätzliche Brutplätze und Versteckmöglichkeiten, vor allem für Wildbienen.

Vogelschutzgebiet auf dem Flughafengelände

Der Flughafen München ist fester Bestandteil des 4.525 Hektar großen Europäischen Vogelschutzgebiets »Nördliches Erdinger Moos« mit 40 teils stark gefährdeten Vogelarten. Die 658 Hektar großen Wiesenflächen neben den Start- und Landebahnen dienen als Refugium für Wiesenbrüter, seltene Pflanzen, Reptilien, Libellen und Schmetterlinge, wie zum Beispiel Kriechender Sellerie, Zauneidechse, Vogel-Azurjungfer und Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling.

Geschützter Lebensraum für verschiedenste Arten

Das 2016 mit fachlicher Unterstützung des Bayerischen Umweltministeriums gestartete Projekt »Wiesenbrüterschutz im Bereich des Flughafens München« ist weiter vorangeschritten: Auf circa

DATEN UND FAKTEN

Ein Biotop für zahlreiche Arten

/

In den letzten Jahren schuf die FMG auf rund fünf Hektar im Westen des Flughafens Lebensräume für die europarechtlich geschützten Arten Flußregenpfeifer und Rebhuhn sowie für den national als stark gefährdet eingestuften Schmetterling Idas-Bläuling. Deren Ansprüche sind vielfältig: Die neuen Habitate für den Flußregenpfeifer müssen einen großen Abstand zu Straßen und Gehölzen haben

und aus kiesigem Gelände mit Flachgewässern und erhöhten Nistplätzen bestehen. Für das Rebhuhn eignet sich ein Lebensraum mit Krautfluren, Gebüschen und extensiver Ackernutzung ohne Erntetätigkeit. Um den Idas-Bläuling anzusiedeln, wurde Oberboden vorsichtig abgehoben, transportiert und auf der Ausgleichsfläche wieder aufgebracht. Außerdem wurden Futterpflanzen eingesät.

50 Hektar landwirtschaftlich genutzten Flächen entwickelte und testete die FMG in den letzten Jahren kontinuierlich Schutzvorkehrungen und Maßnahmen, zum Beispiel Nesterschutz, extensivere Bewirtschaftung, wiesenbrütergerechte Mahd, Einzäunung als Schutz vor Fraßfeinden und Ausarbeitung von ökologischen Pachtverträgen mit entsprechenden Bewirtschaftungsauflagen. 2020 wird in einem Abschlussbericht Bilanz gezogen.

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, die auf insgesamt fünf Hektar großen Arealen in der Region einen neuen, geschützten Lebensraum vorfinden. Auch 2019 wurden diese Flächen durch eine auf diese Arten abgestimmte Mahd gepflegt, um den Erfolg der bereits ergriffenen Maßnahmen zu sichern. Das naturschutzfachliche Projekt zum Tagfalterschutz läuft zunächst bis einschließlich 2020, dann wird auch dafür ein Endbericht erwartet.

Im Juni 2019 zeichnete das Bayerische Umweltministerium die FMG als eines der ersten Unternehmen als »Blühender Betrieb« aus. Die im Rahmen des »Blühpakts Bayern« verliehene Auszeichnung bestätigt, dass die FMG unter anderem folgende Kriterien erfüllt:

- Gestaltung von mindestens 20 Prozent der Freiflächen auf dem Firmengelände als naturnahe Blühflächen
- Keine flächige Verwendung chemischer Pflanzenschutzmittel

Soziale Verantwortung

Verantwortungsvoller Arbeitgeber Diversity: Vielfalt im Konzern

Der Münchner Airport profitiert von der Vielfalt seiner Mitarbeiter. Das Unternehmen respektiert den kulturellen Hintergrund sowie die sexuelle Orientierung aller Beschäftigten und berücksichtigt deren unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse. Rund 25 Prozent der Konzernmitarbeiter (Gesamtbeschäftigte inkl. Azubis, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer, ohne Praktikanten) kommen aus mehr als 80 verschiedenen Nationen. Die meisten Mitarbeiter mit ausländischer Herkunft sind aus der Türkei, gefolgt von Kroatien und Ungarn. Der Flughafen München Konzern hat sich vorgenommen, den Frauenanteil in Führungspositionen zu erhöhen. Im Herbst 2017 wurden hierfür individuelle Zielgrößen verabschiedet, die alle drei Jahre überprüft werden. Frauen können beispielsweise zu Beginn ihrer Führungstätigkeit am »Cross-Mentoring-Programm« teilnehmen. Für ein Jahr steht ihnen dann eine leitende Angestellte aus einem anderen Unternehmen als Mentorin zur Seite. Um den kontinuierlichen Austausch beruflich erfolgreicher Frauen innerhalb und außerhalb des Unternehmens zu fördern, gibt es das Netzwerk »MStars«. Im Fokus stand 2019 das aktive Networking der »MStars« mit Frauennetzwerken der öffentlichen Verwaltung und anderer Unternehmen aus der Region München. Unter anderem organisierten die »MStars« eine Reihe von Podiumsdiskussionen, die die Herausforderungen weiblicher Führungskräfte in verschiedenen Branchen und Arbeitsbereichen beleuchteten und den Erfahrungsaustausch zwischen den zahlreichen Teilnehmerinnen ermöglichten.

Wohnraum für Mitarbeiter

Die FMG nimmt ihre Verantwortung als Arbeitgeber ernst und engagiert sich, um Wohnraum für Mitarbeiter bereitzustellen. Von voll möblierten Apartments – auch zur temporären Nutzung – bis hin zu Wohnhäusern, in denen einzelne Zimmer mit gemeinschaftlich genutzten Küchen und Bädern vermietet werden, umfasst das Angebot verschiedene Ausstattungen und Preiskategorien. Der Flughafen

München ist von allen Objekten aus gut erreichbar. In Hallbergmoos, einer Nachbargemeinde des Airports, bietet der Konzern seit November 2019 zudem voll ausgestattete »Serviced Apartments« in einem Gebäude an, das zuvor ausschließlich als Büroimmobilie genutzt worden ist. Seit Dezember 2019 stehen sämtliche 132 Wohneinheiten in dem neuen »Mitarbeiterhotel« schlüsselfertig zur Verfügung. Mit der Wohnraumoffensive werden personalstrategische Zwecke verfolgt: Sie trägt zur Deckung des künftigen Personalbedarfs im Konzern bei, indem Bewerber und Beschäftigte bei der Wohnungssuche unterstützt werden.

ZIEL 2025

Bezahlbaren Wohnraum für FMG Mitarbeiter schaffen in Abstimmung mit den Gemeinden der Region

»Verbindung leben«: Mitarbeiter aus allen Bereichen des Konzerns bilden im Terminal 2 ein großes »M«.





900 Mitarbeiter nahmen am Airportlauf 2019 teil.

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 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. Bereits zum sechsten Mal fand 2019

der Konzerngesundheitstag unter dem Motto »Gesund mit allen Sinnen« statt und zum 16. Mal der Airportlauf, an dem 900 Flughafenmitarbeiter teilnahmen.

Mit »BEM« zurück in den Beruf

Der Flughafen München unterstützt alle Beschäftigten nach längeren Krankheitsphasen im Rahmen des Betrieblichen Eingliederungsmanagements (BEM). Dabei handelt es sich um ein freiwilliges und vertrauliches Verfahren zur Wiederherstellung, Förderung und zum Erhalt der Arbeits- und Beschäftigungsfähigkeit. Um leitende Angestellte für das Thema zu sensibilisieren, wurde 2019 das Fortbildungsmodul »BEM und gesundheitsorientiertes Führen« als Pflichtveranstaltung im Rahmen des Leadership-Excellence-Programms für Führungskräfte etabliert.

Inklusion: zentraler Aspekt der Unternehmensphilosophie

Zum 31. Dezember 2019 waren konzernweit knapp 700 schwerbehinderte oder gleichgestellte Mitarbeiter beschäftigt, das entspricht etwa sieben Prozent der Gesamtbelegschaft. Um ihnen einen möglichst normalen Arbeitsalltag zu ermöglichen, gibt es eine ganze Palette von Angeboten. Seit 2019 regelt außerdem eine Betriebsvereinbarung das »Parken für mobilitätseingeschränkte Beschäftigte«: Unabhängig vom Behindertenstatus erhalten Beschäftigte im Fall einer Mobilitätseinschränkung kurzfristig einen arbeitsplatznahen Parkplatz.

»Health Lounge AeroGround«: Training unter realistischen Bedingungen

Für Mitarbeiter in der Flugzeugabfertigung ist die Belastung des Muskel-Skelett-Apparats besonders hoch. Die AeroGround verzeichnet deswegen stetig ansteigende Fehltage. Zur Vorbeugung und Sensibilisierung wurde mit dem Modellprojekt »Health Lounge Aero-Ground« ein arbeitsplatznaher Raum für ein systematisches Kraftund Beweglichkeitstraining nach sportwissenschaftlichen Standards geschaffen. Weiterer Baustein des Projekts ist die Integration des Muskel-Skelett-Programms »Aufwind«, das für alle Mitarbeiter des Konzerns eine physiotherapeutische Beratung sowie eine Simulation

von arbeitsplatzspezifischen Bewegungen und Verladetätigkeiten bietet. Mitarbeiter können auf diese Weise gesundheitsschonende Bewegungsabläufe realitätsnah erlernen.

Arbeitsschutz: fest in der Unternehmenskultur verankert Bestmögliche Arbeitsbedingungen schaffen

Der Flughafen München entwickelt laufend neue Lösungsansätze, um gesundheitlichen Gefährdungen oder Risiken am Arbeitsplatz entgegenzutreten. Durch regelmäßige Informationsveranstaltungen wird das Thema Arbeitssicherheit weiter in der Unternehmenskultur verankert. Zur systematischen Steuerung von Arbeits- und Gesundheitsschutz im Konzern hat der Bereich Arbeitsschutzmanagement Kennzahlen definiert, die er stetig überwacht und analysiert. Ziel ist es, Handlungsfelder zu identifizieren, um die notwendigen Maßnahmen ableiten zu können. Seit 2019 erhalten Führungskräfte regelmäßig Reports mit den Kennzahlen und Empfehlungen für einen optimalen Arbeits- und Gesundheitsschutz.

Fachtreffen zum Wissensaustausch

Im Juli 2019 fand die zweite konzernweite Arbeitsschutzausschusssitzung statt. Diese stand ganz im Zeichen von Kommunikation und positiver Fehlerkultur. Dementsprechend war neben dem Besuch von Vorträgen interner und externer Referenten auch Gelegenheit für einen konzernübergreifenden Austausch. Bei der Arbeitssicherheitstagung im Oktober 2019, an der Führungskräfte, Betriebsräte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Sicherheitsbeauftragte von Bodenverkehrsunternehmen teilnahmen, standen die gemeinsame Kommunikation und Zusammenarbeit auf dem Vorfeld thematisch im Mittelpunkt.

Ergonomieprojekt macht Fortschritte

Flugzeugabfertiger verrichten schwere körperliche Tätigkeiten mit einem nachweisbar erhöhten Risiko für Muskel-Skelett-Erkrankungen. Deshalb hat die FMG 2018 gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut eine Studie zur Entwicklung eines automatischen Gepäckladesystems auf Roboterbasis durchgeführt – mit dem Ziel, die manuellen Tätigkeiten dieser Mitarbeiter deutlich zu reduzieren. 2019 wurde eine Konzeptstudie mit positivem Ausblick abgeschlossen, die unter anderem erste Bewertungen hinsichtlich der technologischen Umsetzbarkeit enthält.

Koordinierungs- und Kontrollstelle eingerichtet

Mit der Lizenzvergabe für Bodenabfertigungsdienste sind Änderungen im Vergabeverfahren einhergegangen. Ein neues Pflichtenheft dokumentiert die Neuerungen beim Arbeits- und Gesundheitsschutz, die die Sicherheit aller Beschäftigten auf dem Vorfeld kontinuierlich verbessern. Außerdem prüft eine Koordinierungs- und Kontrollstelle, ob die im Pflichtenheft festgelegten Standards eingehalten werden. Ein eigens entwickeltes Auditierungsverfahren beschreibt die systematische Durchführung von Audits, Methoden und Verfahrensweisen. Die geplanten Audits wurden 2019 vollständig abgearbeitet.

Neue Betriebsvereinbarung

Seit Juli 2019 gibt es bei der FMG eine Betriebsvereinbarung zur Ermittlung psychischer Belastungen am Arbeitsplatz. Genaue Ergebnisse wird ein wissenschaftlich validiertes mehrstufiges Screening-Verfahren liefern. Als erster Schritt ist im Herbst 2020 eine Mitarbeiterbefragung geplant, um einen Überblick über die Belastungssituation im Unternehmen zu erhalten. Im zweiten Schritt werden Maßnahmen abgeleitet, um die psychischen Belastungen zu reduzieren. Eine Expertengruppe mit Vertretern der Betriebsparteien sowie aus der Arbeitsmedizin und Arbeitssicherheit steuert den gesamten Prozess.

Sicherheit

In der Luftfahrt ist das Thema Sicherheit von zentraler Bedeutung. Der Bereich Konzernsicherheit ist unter anderem für die Eigensicherungspflichten als Flughafenbetreiber und für die Gefahrenvorsorge zuständig. Er fördert auch die Zusammenarbeit der Sicherheitsorganisationen am Flughafen: Im Arbeitskreis Security, an dem Vertreter von Behörden, der FMG, einzelner Tochtergesellschaften und Airlines teilnehmen, werden beispielsweise die Vermeidung sicherheitsrelevanter Vorfälle und weitere sicherheitsbezogene Themen besprochen.

Jahresbericht Arbeitsschutz munich-airport.de/ publikationen

ZIEL 2020

Entwicklung eines
Konzepts zur roboterbasierten Automatisierung von Prozessen im
Bodenverkehrsdienst

Flughafenfeuerwehr: schneller Einsatz auf dem Campus und darüber hinaus

Die Flughafenfeuerwehr München ist als Teil der Konzernsicherheit auf dem Gelände des Flughafens für den Brandschutz und die technische Hilfeleistung im Flugzeug- und Gebäudebrandschutz verantwortlich. Mit qualifiziertem Rettungsdienstpersonal und eigenen Rettungswagen stellt sie rund um die Uhr die Notfallhilfe für Passagiere, Besucher und Mitarbeiter sicher und führt bei feuergefährlichen Arbeiten und Veranstaltungen Sicherheitswachen durch. Von den zwei Feuerwachen aus erreichen die Einsatzkräfte innerhalb von 180 Sekunden jeden Punkt auf den Flugbetriebsflächen und erfüllen damit die vorgeschriebenen Hilfsfristen für den Flugzeugbrandschutz. Die Löschkapazität für den Flugzeugbrandschutz entspricht für jede Start- und Landebahn den Anforderungen der höchsten Kategorie 10 der International Civil Aviation Organization (ICAO). Doch auch außerhalb des Flughafen-Campus ist die Unterstützung der Feuerwehr des Münchner Airports gefragt. So führte immenser Schneefall dazu, dass im oberbayerischen Traunstein Mitte Januar 2019 der Katastrophenalarm ausgelöst wurde. Acht speziell für Einsätze in der Höhe ausgebildete Mitarbeiter der Flughafenfeuerwehr halfen mit, Dächer und Dachkanten von Schneewehen und Eisschollen zu befreien.

Airport Safety: Management-System eingeführt

Die Airport Safety ist für Flughäfen ebenfalls von zentraler Bedeutung. Dazu zählen der sichere Betrieb von Luftfahrzeugen sowie die Gewährleistung der technischen Betriebsbereitschaft von Infrastruktur und Systemen für die sichere Flugbetriebsabwicklung. Mit Erlass der EU-Verordnung 139/2014 auf Basis der Luftfahrt-Grundverordnung EU 2018/1139 sind gemeinsame Standards für die Planung, den Betrieb und den Erhalt sicherer Flughäfen vorgesehen, die auch die FMG verbindlich umsetzen muss. Die Betriebserlaubnis des Flughafens München ist unmittelbar an die im Dezember 2017 erteilte Zertifizierung der EASA (European Aviation Safety Agency) gekoppelt. Damit verbunden ist der fortwährende Nachweis der Einhaltung einschlägiger Anforderungen gegenüber der zuständigen Aufsichtsbehörde, der Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern. Ein

neues Safety-Management-System gewährleistet bei der FMG die Einhaltung dieser Anforderungen und eine fortlaufende Verbesserung der Safety- und EASA-Compliance. Das zentrale Ziel dieses Systems ist es, potenziellen Unfällen vorzubeugen, indem Gefahren identifiziert, Risiken bewertet und Maßnahmen zur Minderung der Risiken ergriffen werden.

SESAR-Projekt: Flughafen München nutzt Forschungsergebnisse

Die Flughafen München GmbH beteiligt sich im Rahmen des Projekts SESAR (Single European Sky ATM Research) zusammen mit sechs weiteren Großflughäfen an der Weiterentwicklung des europäischen Luftraumsystems. Im Jahr 2018 übernahm die FMG die Führung des

Mit Atemschutzmaske durch die Kriechstrecke im Schulungsneubau der Feuerwehr.



→ Glossai

→ Glossar

Flughafenkonsortiums SEAC2020 – damit ist sie für die Steuerung der Flughafenaktivitäten im Rahmen des SESAR-Projekts verantwortlich, das von der EU-Kommission gefördert wird. Das übergeordnete Ziel der Forschungsarbeit ist es, Luftfahrtprozesse effizienter und sicherer zu gestalten. Dabei wollen die beteiligten Flughäfen eine Steuerungsfunktion über die klassischen Bodenprozesse hinaus übernehmen. Die Beteiligung der FMG an SESAR-Zukunftsprojekten zahlt sich nun aus, denn bei der gegenwärtigen Implementierung eines Ground Coordinators am Flughafen München greift die FMG auf zahlreiche Ergebnisse der Forschungsarbeit zurück.

Niedrige Vogelschlagraten durch ausgeklügeltes Biotopmanagement

Kollisionen von Luftfahrzeugen mit schwergewichtigen 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.
- Das Gelände auf und um den Flughafen ist so gestaltet, dass sich für den Flugverkehr kritische Vogelarten gar nicht erst ansiedeln.
- 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, 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. Sie lagen in den Lufträumen Area 1 und 2 im Jahr 2019 am Flughafen München um rund 49 beziehungsweise 31 Prozent unter dem Bundesschnitt.

Gesellschaftliches Engagement

Vielfältige Förderung von Projekten

Der Flughafen München übernimmt gesellschaftliche Verantwortung in der Region und unterstützte auch 2019 im Rahmen des Regionalsponsorings die Arbeit vieler Vereine und Institutionen mit gemeinnützigem Hintergrund im dafür definierten Betreuungsgebiet. Mit dem Sponsoring von rund 750 Projekten aus den Bereichen Natur, Bildung, Sport, Kultur und Soziales gibt der Flughafen München langfristig Planungssicherheit zum Beispiel für die Jugendförderung in über 120 Sportvereinen in der Region. Zudem ermöglichte er durch eine erste Anschubfinanzierung den Start vieler Initiativen, wie zum

46

Prozent des Sponsorings gingen an den Sport, gefolgt von Sozialem, Bildung, Kultur und Natur.

Infos im Vorbeifahren

-

Besucher erfahren seit
August 2019 Details zur
CO₂-Strategie des Airports,
Wissenswertes über das
Vogelschutzgebiet, den
Lärmschutz, die Luftgütemessungen oder das
Honigmonitoring quasi
im Vorbeifahren. Ein neuer

Umwelt-Radweg verläuft auf einem Rundkurs circa 18 Kilometer entlang der Nordallee und der Vorfelder sowie der südlichen Start- und Landebahn. An 16 Stationen stehen Schilder mit einem QR-Code, der jeweils zu vertiefenden Infos im Internet führt.

Verantwortung

Beispiel des Seniorennetzwerks Freising oder der neuen Bürgerstiftung Erding, bei der der Flughafen München selbst Gründungsmitglied ist. 2019 fand auch das Projekt »NachWuchsWald« seine Fortsetzung: Für jedes neugeborene Mitarbeiterkind im Konzern wurden im Kranzberger Forst bei Freising Magnoliensetzlinge gepflanzt. Diese Aktion trägt zur Verwurzelung des Unternehmens, seiner Mitarbeiter und deren Familien in der Region und zur Stärkung der Mitarbeiterbindung im Konzern bei.

Sponsoring-Aktivitäten in München

Mit dem FC Bayern Basketball, dem EHC Red Bull München, Klassik am Odeonsplatz und dem Sommernachtstraum im Olympiapark unterstützte die FMG 2019 Sportvereine und Veranstaltungen, die weit über die Stadtgrenzen hinaus wahrgenommen werden. Insgesamt sponserte die FMG in der Landeshauptstadt 20 Institutionen und Projekte. Im Förderbereich »Klassik und Münchner Institutionen« profitierten unter anderem die Bayerische Philharmonie, das Münchner Theater für Kinder und der Tierpark Hellabrunn vom Engagement des Flughafens. In der Rubrik »Sport und Mobilität« war es unter anderem der Generali München Marathon. Im Bereich »Freizeit« pflegte die FMG beispielsweise eine aktive Partnerschaft mit dem Olympiapark München, förderte die Umsetzung des Sommerfestivals impark und unterstützte die Initiative »Kauf lokal«. Im Förderbereich »Medien und Networking« engagierte sich die FMG unter anderem beim Queer Film Festival.

Hilfe mit Sorgfalt und Verantwortung

Der Flughafenverein München führt das »DZI Spenden-Siegel« und engagiert sich neben einer Vielzahl von »stillen Hilfen« und der Erfüllung von Herzenswünschen schwer kranker Kinder in der regionalen Jugend-,



Die FMG ist Premiumpartner des FC Bayern Basketball.

Alten- und Flüchtlingshilfe sowie regelmäßig auch im Ausland. Bereits Tradition hat die Hilfsaktion für Lettland: So wurden im Juni 2019 zum elften Mal über 15 Tonnen gespendete Hilfsgüter nach Jēkabpils transportiert. Eine Fortsetzung fand 2019 auch das Hilfsprojekt nahe der türkischen Küstenstadt Ayvalik. Dort leben Familien und Waisenkinder unter schwersten Bedingungen. Der Flughafenverein München half vor Ort mit Lebensmitteln, Hygieneartikeln sowie Schulmaterialien.

30.000

Euro spendete der Flughafen München aus seinem Sozialfonds an verschiedene Einrichtungen in der Region.

Ökonomische Verantwortung

Wertschöpfung - der Flughafen München als Wirtschaftsfaktor Ökonomischer Nutzen

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

Wertschöpfungseffekte durch den Betrieb des Flughafens

Die Wertschöpfungseffekte, die der Betrieb des Airports erzeugt, unterteilen sich in direkte, indirekte und induzierte Effekte. Im Jahr 2018 generierten alle Unternehmen, die auf dem Flughafen-Campus angesiedelt waren, eine direkte Wertschöpfung in Höhe von 3,78 Milliarden Euro. Knapp jeder hundertste Euro, der in Bayern erwirtschaftet wird, ist auf den Flughafen München zurückzuführen.

Effekte durch die Nutzung des Luftverkehrs

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

GESAMTEFFEKT 2018 Flughafen-Campus Der direkte Effekt der Bruttowertschöpfung betrug für den Flughafen-Campus 3.78 Milliarden Euro. in Mrd. € 3,78 ■ Direkter Effekt

- SUMME DER DIREKTEN, INDIREKTEN UND INDUZIERTEN EFFEKTE 2018 Flughafenregion Bayern

Der Gesamteffekt der Bruttowertschöpfung lag für die Flughafenregion bei über 4.5 Milliarden Euro.





Der Freistaat registrierte im gleichen Zeitraum einen Gesamteffekt von mehr als 5.5 Milliarden Euro.





Deutschland

Für ganz Deutschland summierten sich direkter. indirekter und induzierter Wertschöpfungseffekt auf über 6.5 Milliarden Euro.





EFFEKTE

Direkte Effekte Indirekte Effekte Induzierte Effekte **KURZBESCHREIBUNG**

Gesamte Wertschöpfung, erzielt durch alle wirtschaftlichen Aktivitäten am Flughafen München. Aus dieser direkten Wertschöpfung werden Löhne und Gehälter gezahlt.

Alle wirtschaftlichen Wirkungen, die sich durch die Herstellung von Vorleistungen für Unternehmen am Flughafen München ergeben.

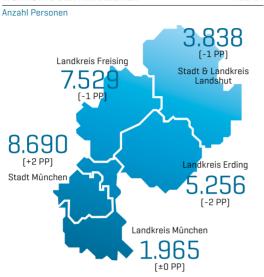
Alle wirtschaftlichen Wirkungen, die durch das Ausgeben der Einnahmen aus den direkten und indirekten Effekten entstehen.

Quelle: Fachqutachten »Wertschöpfungseffekte aus der Angebotserstellung des Flughafens München«

Δhh 23

WOHNORTE DER MITARBEITER

Abb. 24



Quelle: Beschäftigtenerhebung 2018, In Klammern: Veränderung des Anteils gegenüber 2015 in Prozentpunkten

Beschaffung von Leistungen: Nachhaltigkeit immer wichtiger

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 132 Warengruppen reichen von Bürobedarf über Straßenbau bis hin zu Fahrzeugen und Gebäuden. Für 2019 betrug das Beschaffungsvolumen des Flughafen München Konzerns rund 753 Millionen Euro (netto). 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. 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.

Verantwortung in der Lieferkette

Der Flughafen München 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. Um die Beschaffungsprozesse in allen Unternehmensbereichen möglichst nachhaltig zu gestalten, unternimmt der Flughafen München immer größere Anstrengungen. Nachhaltige Beschaffung beginnt dabei nicht erst beim tatsächlichen Einkauf von Waren und Dienstleistungen.

Schon die Bedarfsträger in den Fachabteilungen geben vermehrt ökologische, ökonomische und soziale Standards vor, sowohl in der IT, bei der Instandhaltung von Gebäuden oder beim Bau neuer Gebäude, im Fuhrpark als auch beim Kauf von Werbemitteln. So enthielten beispielsweise die Ausschreibungsunterlagen zur Dienstkleidung den Passus, dass der Auftragnehmer die Einhaltung ethischer Verpflichtungen gewährleisten muss (keine Kinderarbeit, umweltgerechte Herstellung und Verarbeitung der Stoffe und Materialien, gesundheitsgerechte Arbeitsplätze bei den Herstellern). Bei der Beschaffung von Werbemitteln sind die Herkunft des Artikels, eine umweltschonende Produktion und die Recyclingfähigkeit wichtige Kriterien. Bei Fahrzeugen und Geräten für den Fuhrpark der FMG wird darauf geachtet, umweltschonende und insbesondere CO₂-arme Fahrzeuge zu beschaffen.

ZIEL

Transparenz über Liefer- und Leistungsbeziehungen schaffen

Lieferantenstruktur und Lieferantenmanagement

Rund 5.600 Lieferanten sind für den Flughafen München Konzern tätig. Die Lieferantenstruktur ist 2019 im Vergleich zum Vorjahr relativ konstant geblieben. 96 Prozent des Beschaffungsvolumens des Flughafens fließt an Unternehmen, die ihren Sitz in Deutschland haben. Von diesen kommen wiederum 67 Prozent aus Bayern und 40 Prozent aus München und der Flughafenregion. Da der Flughafen München hauptsächlich von Geschäftspartnern aus der Region beliefert wird, sind die Transportwege kurz, und die CO₂-Emissionen werden reduziert. Beispielsweise bezieht die Tochtergesellschaft Allresto das ganze Jahr über größtenteils saisonale Lebensmittel für knapp 20 Millionen Euro – fast alle stammen aus Bayern, gut die Hälfte aus der direkten Flughafenregion. Die Flughafen München GmbH beurteilte 2019 Rahmenvertragspartner nach folgenden Kriterien: Qualität des Produkts oder

Auch bei der Beschaffung hat der Flughafen die Region im Blick.



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.

Prüfung und Dokumentation der Achtung von Menschenrechten

Der Flughafen München Konzern übt seine Geschäftstätigkeit schwerpunktmäßig in Deutschland aus. Der Schutz der Menschenrechte ist hier gesetzlich verankert. Bei der Ausschreibung von internationalen Leistungen wird gewährleistet, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals dokumentiert. Im Rahmen des Nationalen Aktionsplans (NAP) für Wirtschaft und Menschenrechte wurde Ende 2018 eine interne Risikoanalyse durch Einzelgespräche angestoßen. Nach Beendigung dieser Analyse und deren Auswertung 2019 ist eine Prozessfestlegung innerhalb der Flughafen München GmbH im Jahr 2020 geplant. Die Integration der Menschenrechtsrisiken in die allgemeine Chancen-/Risikenanalyse des Flughafens München zeigt den hohen Stellenwert des Themas im Unternehmen.

Strenge Vorgaben zum Ausschluss von Kinderarbeit

Bei Produkten, die diesbezüglich ein erhöhtes Risiko aufweisen, wird im Rahmen der Ausschreibung besonders darauf geachtet, Kinderarbeit auszuschließen. Hersteller von Produkten aus gefährdeten Regionen haben Zertifizierungen unabhängiger Organisationen vorzuweisen, die die Unbedenklichkeit der Produkte belegen. Entsprechende Klauseln werden in die Ausschreibungs- und Vergabeunterlagen integriert.

40 PROZENT

Mit seinem hohen Anteil regional eingekaufter Produkte und Dienstleistungen erzeugt der Flughafen München nicht nur gesellschaftlichen Wert, sondern reduziert auch die Umweltbelastungen.

Inhalt

ghafen München Integrierter Bericht 2019

Finanzbericht

/

81	Konzernlagebericht
81	Grundlagen des Konzerns
88	Wirtschaftsbericht
.02	Nachtragsbericht
.02	Ausblick, Risiken- und Chancenbericht
116	Verkürzter Konzernabschluss
16	Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung
_17	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
18	Konzernbilanz
_20	Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
.21	Konzern-Kapitalflussrechnung
L22	Hinweis zum Bestätigungsvermerk
L23	Bericht des Aufsichtsrats
.24	Organe der Gesellschaft

INFORMATION ZUM KONZERNABSCHLUSS UND ZUM KONZERNLAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2019

Maßgeblich für die Konzernabschlussprüfung ist der vollumfängliche Online-Bericht. Der vollständige Konzernabschluss sowie der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sind neben dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers unter: bericht2019.munich-airport.de allgemein zugänglich. Die dort veröffentlichte Version wurde von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Der hier vorliegende gedruckte Konzernlagebericht 2019 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

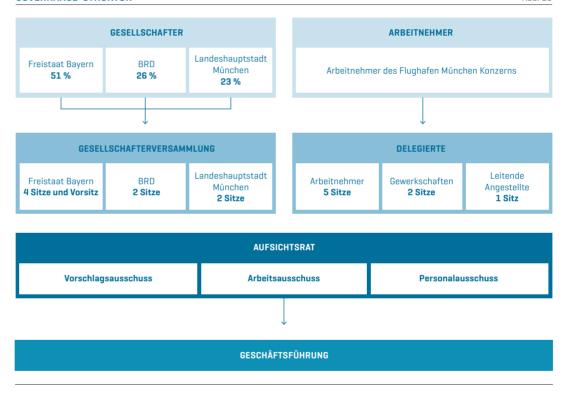
Die Flughafen München GmbH (im Folgenden FMG) hat ihren Sitz in München. Als Muttergesellschaft des Flughafen München Konzerns (im Folgenden Flughafen München) betreibt sie den Verkehrsflughafen München.

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 Akzeptanz des Flughafens und damit die Entwicklungsfähigkeit seines Geschäftsmodells.

Grundzüge der Leitung und Kontrolle Abb. 25 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 GOVERNANCE-STRUKTUR Abb. 25



Entscheidungen über die geschäftlichen Grundlagen des Konzerns, unter anderem den Flughafenausbau und die Aufnahme von Darlehen. Im Übrigen erfolgt die Beschlussfassung mit einfacher Mehrheit.

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

Abb. 26

Geschäfte, die bestimmte Wertgrenzen oder Laufzeiten überschreiten, bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat werden von der Konzernbelegschaft, die Gesellschaftervertreter von der Gesellschafterversammlung gewählt. Die Amtszeit der Aufsichtsratsmitglieder 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. 26

Geschäftsführung

Die Mitglieder der Geschäftsführung der FMG sind in der Regel fünf Jahre im Amt; eine erneute Bestellung oder Amtszeitverlängerung ist zulässig. Die Geschäftsführung 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 FMG Zielgrößen und Fristen für den Frauenanteil in Aufsichtsrat, Geschäftsführung sowie den ersten beiden Leitungsebenen fest.

AUSSCHÜSSE IM AUFSICHTSRAT

Vorschlagsrecht für die Bestellung eines Mitglieds der Geschäftsführung für den Fall, dass die Abstimmung im Aufsichtsrat im ersten Wahlgang nicht die notwendige Zweidrittelmehrheit für das zu bestellende Mitglied der Geschäftsführung erreicht

 Stellungnahme zu den Beschlussvorlagen der Geschäftsführung
 Zustimmung zu bestimmten Rechtsgeschäften, die festgelegte Wertgrenzen oder Laufzeiten überschreiten

Personalausschuss

 Gestaltung der Verträge der Geschäftsführer (mit Ausnahme der Vergütung), Generalhandlungsbevollmächtigten 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

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.

Geschäftstätigkeit

Organisationsstruktur

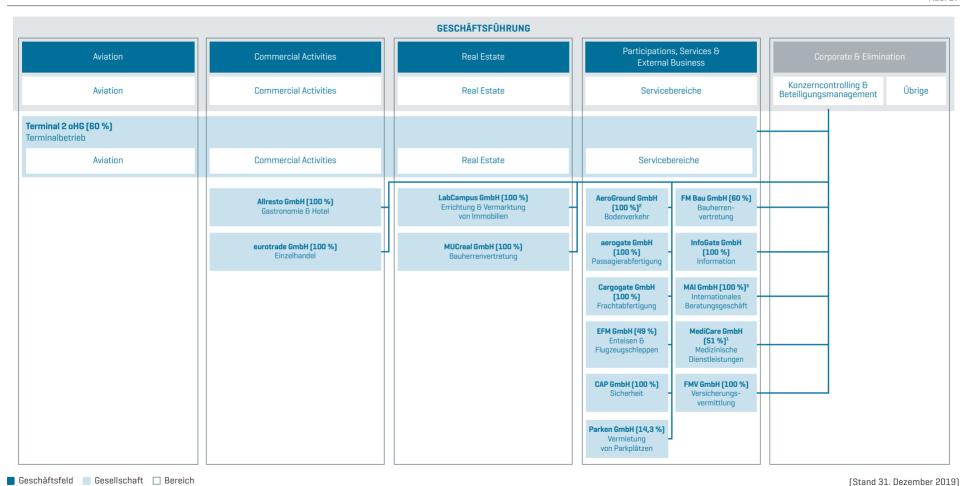
Die Organisationsstruktur des Konzerns gliedert sich in die Geschäfts-, Service- und Konzernbereiche der FMG. Die kaufmännische Steuerung und das interne Berichtswesen erfolgen über die Geschäftsfelder. Die in der Abbildung dargestellten Geschäftsfelder umfassen die Geschäfts- und Servicebereiche der FMG und die in die Geschäftsfelder eingebundenen Konzerngesellschaften. Die Geschäftsfelder werden in den nachfolgenden Kapiteln erläutert. Abb. 27

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2019 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.

Im Geschäftsjahr 2019 gründete die Munich Airport International GmbH (im Folgenden MAI) drei Gesellschaften in den USA, um die internationale Geschäftstätigkeit auszubauen.

Hierbei handelt es sich um die Munich Airport US Holding LLC, Newark/USA (im Folgenden US Holding – Gründung am 14. Januar 2019), die EWR Terminal One LLC, Newark/USA (im Folgenden EWR – Gründung am 15. Januar 2019) und das Joint Venture Reach Airport LLC, Washington/USA (im Folgenden Reach – Gründung am 15. März 2019).

Darüber hinaus erwarb die MAI am 28. November 2019 60% der Anteile an der amd.sigma strategic airport development GmbH, Berlin.



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.

³ Die Munich Airport International GmbH ist mit 100 % an der Munich Airport US Holding LLC und mit 60 % an der amd.sigma strategic airport development GmbH beteiligt. Die Munich Airport US Holding LLC ist wiederum mit 100 % an der EWR Terminal One LLC und mit 51 % an der Reach Airport LLC beteiligt.

Insgesamt gehören dem Konzern 16 vollkonsolidierte Unternehmen, zwei assoziierte Unternehmen und vier nicht konsolidierte Unternehmen an. Diese werden durch das Konzerncontrolling und Beteiligungsmanagement entsprechend der jeweils zugeordneten Geschäftsbereichsstrategie gelenkt.



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. 28

LUFTVERKEHRSENTGELTE

Abb. 28

Bemessungsgrundlage
Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs (Maximum Take- off Mass – MTOM) bei Start und Landung
Festbetrag je Landung in Abhängigkeit von der Lärm- klasse
Ausgestoßenes Stickoxid- äquivalent je Landung
Anzahl der Passagiere beim Start
Anzahl der Verkehrseinheiten bei Start/Landung
Höchstabfluggewicht (je ange- fangene 24 Stunden, ab vier Stunden)
Anzahl der Passagiere und/oder Verkehrseinheiten beim Start
Anzahl der Passagiere beim Start
Anzahl der Passagiere und/oder Verkehrseinheiten beim Start
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 einschließlich des Jahres 2020 festlegt und damit die Refinanzierung der Infrastruktur sicherstellt. Durchschnittlich steigen die Entgelte nominal um rund 2 % pro Jahr.

Gegenwärtig betreibt der Flughafen München zwei Startund Landebahnen mit einer maximalen Kapazität von 90 Flugbewegungen pro Stunde im Tagesbetrieb. Diese Kapazität ist über weite Strecken des Tages ausgeschöpft. Eine marktgerechte Verkehrsentwicklung ist kaum mehr möglich, da weiterhin eine Vielzahl an Anfragen von Fluggesellschaften nicht befriedigt werden kann. Dieser Umstand wurde 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 O 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.

In den letzten Jahren wurden kontinuierliche Optimierungs- und Erweiterungsmaßnahmen an den Terminals vorgenommen. Insbesondere durch den Bau des Satellitengebäudes am Terminal 2 und die Erweiterungen beziehungsweise den Einsatz neuer Technologien an den Personenkontrollen wurde die Effizienz der Abfertigung weiter gesteigert. Im Jahr 2019 begann der Umbau des Terminals 1. Dabei wird das 1992 eröffnete Gebäude im laufenden Betrieb durch einen nach Westen gerichteten Pier ergänzt, um zukünftigen Anforderungen an effiziente Sicherheitskontrollen und die Terminalinfrastruktur gerecht zu werden.

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 Bedeutung aus, sondern auch durch ein stetiges Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten. Auch deshalb ist der Flughafen München unter den großen deutschen Drehkreuzen der Flughafen mit dem höchsten Anteil an Geschäftsreisenden und damit für besonders werthaltige Linienverbindungen prädestiniert. Zugleich führen Bevölkerungswachstum und Wohlstandsmehrung auch zu einer verstärkten 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 eines der dichtesten Netze kontinentaler Verbindungen in Europa. Stark frequentierte Umsteigeverbindungen stellen den optimalen Anschluss Bayerns 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 auch Low-Cost-Fluggesellschaften versuchen, sich in München zu etablieren.

Gehemmt werden die für den Flughafen München erfreulichen Wachstumsszenarien durch den Engpass im Bahnensystem. 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 im weltweiten Vergleich nach wie vor die deutsche Luftverkehrssteuer dar.

Auch das Frachtgeschäft ist stark von der Entwicklung des Passagierverkehrs und den Kapazitäten des Startund Landebahnsystems abhängig. Grund ist, dass der größte Teil der Luftfracht am Standort – über 80 % – als Beiladefracht auf normalen Langstreckenflügen transportiert wird. Reine Frachtflüge sind in ihren Flugzeiten etwas flexibler als Passagierlinien. Frachtairlines sind jedoch verstärkt auf Nachtflüge angewiesen, die in München aufgrund der strikten Nachtflugregelung nur in Ausnahmesituationen möglich sind.

Geschäftsfeld Commercial Activities

Das Geschäftsfeld Commercial Activities ist für die Entwicklung, Vermarktung und Verwaltung der kommerziell nutzbaren Flächen des gesamten Flughafens München verantwortlich. Dies umfasst sowohl die strategische

Planung des Branchenmix in Bezug auf Einzelhandels-, Service- und Gastronomieflächen als auch die Vermietung und Vergabe von Konzessionen an Dritte und Konzerngesellschaften.

Der Flughafen München unterhält wie im Vorjahr rund 21.000 Quadratmeter gastronomische Flächen und etwa 22.800 Quadratmeter Einzelhandels- und Service-flächen (Vorjahr: 25.600 Quadratmeter). Die Veränderung zum Vorjahr ergab sich aufgrund von Schließungen und Neueröffnungen einzelner Einheiten sowie Umbauten bestehender Einheiten. Auf rund 65 % 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 35.400 Stellplätze zur Verfügung, davon sind rund 21.700 terminalnah.

Commercial Activities vermarktet außerdem die Werbeträger und Werbeflächen des Flughafens München. Aufmerksamkeitsstarke 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 dieses Geschäftsfelds.

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 wird durch den Erdinger Ringschluss in Richtung Osten ausgebaut, um eine bessere Erreichbarkeit des Flughafens zu erzielen. Darüber hinaus soll die Fertigstellung der zwei zusätzlichen Spuren des Flughafenzubringers Ost im Jahr 2020 die Straßenverkehrsanbindung weiter optimieren. Insbesondere für die Erschließung der AirSite West und des Parkzentrums West ist der derzeit im Bau befindliche Brückenschlag über die Zentralallee (Knoten West 0) von großer Bedeutung.

Entsprechend den hohen Ansprüchen an das Gesamtareal wird ein städtebauliches Konzept entwickelt, das die Grundlage für eine sehr gute Aufenthaltsqualität und ein erfolgreiches Businessumfeld darstellt.

Geeigneter Wohnraum in der Flughafenregion ist sehr knapp. Um neue Mitarbeiter bei der Wohnungssuche zu unterstützen, bietet der Flughafen München befristete, möblierte Apartments und Unterkünfte zur dauerhaften Nutzung an.

Geschäftsfeld Participations, Services & External Business

Die übrigen Gesellschaften des Konzerns runden das Geschäft des Flughafens ab. Die wesentlichsten Tochtergesellschaften sind: Abb. 29 Neben den Geschäftsbereichen und Tochtergesellschaften sind auch die Servicebereiche des Flughafens München am Außenumsatz beteiligt. Den bedeutendsten Beitrag leisten die folgenden Servicebereiche: Abb. 30

WESENTLICHE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Abb. 29

BEDEUTENDE SERVICEBEREICHE

Abb. 30

AeroGround	Die Gesellschaften erbringen land- und luftseitige Abfertigungsleistungen für Airline-Kunden (darunter Bodenverkehrsdienste und Fluggastbetreuung) an den Standorten München sowie Berlin.	Technik
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.	IT
Cargogate	Als reglementierter Beauftragter verrichtet die Gesellschaft Leistungen in Bezug auf den Umschlag von Luftfracht und die Abwicklung der damit verbundenen Zollformalitäten. Auf circa 20.000 Quadratmetern Hallenfläche erbringt das Unternehmen die Verbauung und die Lagerung der Luftfracht sowie deren dokumentarische Abfertigung. Darüber hinaus bietet Cargogate die Abfertigung aller gängigen Sondergüter wie Gefahr-, Kühl- und Wertgüter an. Cargogate ist seit September 2018 als einziger Luftfrachtabfertiger am Campus zertifiziert nach Pharma Good Distribution Practice (GDP). Als ausgewiesener Spezialist betreibt die Gesellschaft im Namen der FMG die von der EU vorgeschriebene	

Grenzkontrollstelle und das Animal Reception

Das Portfolio der Gesellschaft beinhaltet neben

leistungen auch die Erbringung von Management- und Terminalbetriebsleistungen an Flug-

klassischen Umzugs- und Inbetriebnahmedienst-

Center.

häfen weltweit.

MAI

nik 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 flughafenspezifischen Anlagen sowie das

den und flughafenspezifischen Anlagen sowie das Fahrzeugmanagement für Serienfahrzeuge und Abfertigungsgeräte. Zudem ist dieser Bereich im Rahmen seines Energiemanagements maßgeblich an der Umsetzung der CO₂-Strategie des Flughafens München beteiligt.

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. Dabei gewinnt die Beachtung sicherheitsrelevanter Vorgaben und Aufgabenstellungen zunehmend an Bedeutung.

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. Die Entwicklungen bei den Abfertigungsdienstleistungen im Konzern wurden 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 bedeutsamsten 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 damit zahlreiche Detailinformationen über die Zufriedenheit seiner Fluggäste in elf Kategorien entlang der Passagiererlebniskette. Als Zielwert für das Jahr 2019 wurde die Gesamtzufriedenheit der abfliegenden und ankommenden Passagiere aus dem PEI herangezogen.

Innovations- und Ideenmanagement

Das Innovations- und Ideenmanagement soll mit neuen Dienstleistungen und Produkten die Kundenzufriedenheit und das Kundenerlebnis steigern beziehungsweise Innovationen im Konzern systematisch fördern.

Der Flughafen München nutzt eine bereichsübergreifende Trendscouting-Plattform, über die relevante Trends systematisch aufgespürt und gemeinsam mit Experten aus den Fachbereichen analysiert werden. Hieraus resultiert eine Bewertung hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit des Flughafens München sowie ihres Potenzials für neue Produkte und Services. Aufgrund dieser Bewertung wird entschieden, welche Ideen umgesetzt werden.



Konkrete Ideen, die für den Flughafen München relevante Trends bedienen, münden in Innovationsprojekte, die gemeinsam mit den Fachbereichen und externen Partnern bis zum Proof of Concept umgesetzt werden.









Umfeld

Wirtschaftliches

Wirtschaftsbericht

Wirtschaftliches Umfeld

- · Wirtschaft entwickelt sich langsamer als im Vorjahr
- Deutsche Luftfahrt wächst leicht verliert aber im internationalen Vergleich
- Einzelhandel profitiert von starker Konjunktur
- Gastronomie und Hotelgewerbe Aufschwung setzt sich fort
- Werbewirtschaft Digitalisierung als Wachstumstreiber
- Parkraumbewirtschaftung Abhängigkeit von der Kundenstruktur
- Schlussspurt auf dem stabilen Münchner Büromarkt bleibt aus

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

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

Das Wachstum der Weltwirtschaft blieb im Jahr 2019 hinter den Erwartungen der Vorjahresprognose zurück und wurde bereits im ersten Quartal des Jahres nach unten korrigiert. Nach Berechnungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) belief sich die Zunahme des weltweiten realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Jahr 2019 auf 2,9%. Damit ist das Wachstum auf dem schwächsten Stand seit der globalen Finanzkrise in den Jahren 2008 und 2009.¹

Die Wirtschaft in den Schwellenländern hat sich schwächer als im Vorjahr entwickelt. Insbesondere der erwartete Rückgang in der Volksrepublik China trug dazu einen bedeutenden Anteil bei. Im Zuge des Handelskonflikts mit den USA sind seit September 2019 zwei Drittel der US-amerikanischen Importe aus China von Sonderzöllen betroffen. Die Wachstumsrate in China lag bei 6,1% und

damit 0,5 Prozentpunkte unterhalb des Vorjahreswerts. Die weltweiten Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Coronavirus waren in 2019 noch gering. Auch die Lage in der Türkei war weiterhin angespannt. Die Wachstumsrate des BIP sank von 2,9 % im Vorjahr auf nunmehr 0,4 %, bedingt durch hohe Verbraucherpreise, die um 14,9 % anstiegen.²

In den Industrienationen ist die wirtschaftliche Konjunktur aufgrund der rückläufigen Entwicklung des Welthandels deutlich zurückgegangen. In den USA führte der Handelskonflikt mit China zu einer anhaltenden handelspolitischen Unsicherheit, was sich insbesondere auf die Exporte aus den USA auswirkte. Der private Konsum stieg - nach einer schwächeren Phase um den Jahreswechsel 2018/2019 wieder deutlich an und konnte der rückläufigen Wachstumsrate entgegenwirken. Dies ging mit einer positiven Arbeitsmarktentwicklung einher, die unter anderem durch steigende Löhne und eine niedrige Arbeitslosenquote gekennzeichnet war. Die Wachstumsentwicklung Großbritanniens bezüglich der Exportmöglichkeiten aus Sicht von Deutschland wird durch die anhaltende Unsicherheit hinsichtlich der Auswirkungen des Brexits belastet. Dies zeigte sich in einer schwachen Entwicklung bei den Unternehmensinvestitionen. Das Wachstum des BIP im Jahr 2019 lag wie im Vorjahr bei nur 1,3 %. Der Arbeitsmarkt zeigte sich mit einer Arbeitslosenguote von 3,8 % stabil. Die Investitionsdynamik ist bedingt durch die erhöhte Unsicherheit sowie aufgrund verschlechterter Wachstumserwartungen anhaltend schwach.2 Abb. 31

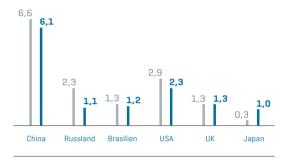
¹ Internationaler Währungsfonds, World Economic Outlook, Oktober 2019 und Januar 2020

WIRTSCHAFTSWACHSTUM AUSGEWÄHLTER ZIELLÄNDER WELTWEIT

Abb. 31

■2018 **■2019**

In %



Wachstum BIP 2018 und 2019³

Im Euroraum lag das BIP-Wachstum für das Jahr 2019 bei 1,2%; dies entspricht 0,7 Prozentpunkten unterhalb des Vorjahreswerts. Neben einer schwächeren Entwicklung der Im- und Exporte hat sich der Arbeitsmarkt positiv entfaltet. Die expansive Geldpolitik der EZB stützte die Wachstumsrate und wirkte der insgesamt verhaltenen Entwicklung entgegen. Auf Mitgliedsstaaten, die vom verarbeitenden Gewerbe abhängig sind, wirkte sich die schwächelnde Konjunktur besonders aus. Der private und staatliche Konsum setzte hingegen positive BIP-Wachstumsimpulse. Der anfängliche Rückgang der Arbeitslosenquote hat sich in der zweiten Jahreshälfte 2019 wieder etwas verlangsamt. Der Anstieg der Exporte aus dem Euroraum ist mit 2,9 % auf einem stabilen Stand. Das Zinsniveau ist aufgrund der expansiven Geldpolitik der EZB historisch niedrig.² Abb. 32

² Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2019/20, Dezember 2019; Internationaler Währungsfonds, World Economic Outlook, Januar 2020

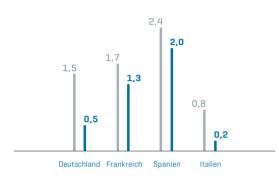
³ Internationaler W\u00e4hrungsfonds, World Economic Outlook, Januar 2020

WIRTSCHAFTSWACHSTUM AUSGEWÄHLTER ZIELLÄNDER EUROPAWEIT

Abb. 32

■2018 **■2019**

In %



Wachstum BIP 2018 und 2019⁶

Die deutsche Wirtschaft ist im Jahr 2019 insgesamt deutlich schwächer gewachsen als noch in den Vorjahren. Das BIP-Wachstum lag bei nur 0,5 %. Vor dem Hintergrund größer werdender globaler Unsicherheiten, wie dem Brexit, den Handelskonflikten mit den USA und einer sich international abkühlenden Konjunktur befindet sich die exportabhängige deutsche Wirtschaft in einem Abschwung. Auch in der Industrieproduktion setzte sich der Abwärtstrend der beiden Vorjahre im Wesentlichen fort. Bis Ende 2019 sank die Produktion im verarbeitenden Gewerbe im Durchschnitt um 3,9 %. Stark rückläufig war zudem die Produktion in der Energieversorgung, da sich die europäischen Emissionszertifikate im Betrachtungszeitraum stark verteuert haben. Auch die Exporte entwickelten sich verhaltener als im Vorjahr (+1,3%). Dagegen stiegen im Jahr 2019 die Bauinvestitionen, die weiterhin vom niedrigen Zinsniveau getrieben werden, an [+3,9 %]. Eine weitere Ausweitung wird durch bereits bestehende Kapazitätsengpässe verhindert. Auch der private Konsum verzeichnete eine Zuwachsrate von 1,5 %. Diese positive Entwicklung der Konsumausgaben wird von der günstigen Lage am Arbeitsmarkt (Arbeitslosenquote bei 5,0 %) und dem steigenden Lohnniveau getragen.⁵

Der Ölpreis (Marke Brent) schwankte in einem Intervall zwischen 53 und 76 US-Dollar je Barrel. Ende April 2019 erreichte er seinen Höchststand und fiel zum Jahresende auf etwa 67 US-Dollar je Barrel ab.⁶

Wirtschaftliches Umfeld Luftverkehr [Aviation]

Nach Analysen der International Air Transport Association (IATA) verzeichnete der weltweite Luftverkehr im Jahr 2019 erneut einen deutlichen Anstieg. Bei den verkauften Passagierkilometern konnte weltweit ein Plus von 4,2% erreicht werden; diese Wachstumsrate lag erstmalig seit der Weltwirtschaftskrise unter dem langjährigen Trend von circa 5,5%.7 Dagegen gingen die Frachttonnenkilometer im Bereich Luftfracht um 3,3% zurück. Gründe sind das schwache Wachstum und die zunehmenden Spannungen im Welthandel.8

Die in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) organisierten Flughäfen erzielten im Jahresdurchschnitt 2019 verhaltene bis rückläufige Wachstums-

- Internationaler W\u00e4hrungsfonds, World Economic Outlook, Januar 2020
- 5 ifo Konjunkturprognose, Dezember 2019; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2019/20, Dezember 2019
- 6 Website onvista, Januar 2020
- ⁷ IATA, Air Passenger Market Analysis, Dezember 2019
- 8 IATA, Air Freight Market Analysis, Dezember 2019
- 9 ADV, ADV-Monatsstatistik 12/2019, Februar 2020
- 10 BDL, Jahresbilanz 2019, Februar 2020

raten. Das gewerbliche Passagieraufkommen (an/ab) stieg insgesamt um 1,5 %. Die Flugbewegungen lagen mit +0,1 % auf Vorjahresniveau. Analog zur weltweiten Frachtentwicklung ging der Cargo-Umschlag (Summe aus Luftpost und Fracht ohne Transit) um 3,2 % zurück. Somit verzeichnete der Flughafen München im Jahr 2019 bei Passagieren und Flugbewegungen überdurchschnittliche Wachstumsraten, dagegen lag die Cargo-Entwicklung unter dem ADV-Schnitt. 9 Weitere Erläuterungen hierzu sind im Abschnitt »Geschäftsverlauf Aviation« zu finden.

Im weltweiten Vergleich, gemessen in verkauften Passagierkilometern, lag die Region Afrika mit einem Wachstum von 4,9 % im Jahr 2019 an erster Stelle, gefolgt von Asien/Pazifik [+4,8 %] und Europa [+4,2 %].

Nach Angaben des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) entwickelten sich die deutschen Fluggesellschaften im europäischen Vergleich unterdurchschnittlich. Während die Verkehrsleistung europäischer Fluggesellschaften (gemessen in verkauften Passagierkilometern) mit einem Plus von 4,2% mit dem globalen Durchschnitt (+4,2%) mithalten konnte, erzielten die deutschen Fluggesellschaften mit +1,3 % ein schwächeres Ergebnis, das auf die Insolvenz der Germania zurückzuführen ist. Ohne diesen Sondereffekt hätten sich die deutschen Fluggesellschaften mit rund +4% auf europäischem Niveau entwickelt. Das Wachstum in Europa reduzierte sich im Jahresverlauf von 7,4 % auf 2,5%. Der Marktanteil deutscher Fluggesellschaften in ihrem Heimatmarkt sank von 67 % im Jahr 2012 auf 55 % im Jahr 2019. Neben Airline-Insolvenzen führt der BDL als Gründe die ungünstigen Kostenstrukturen deutscher Fluggesellschaften sowie die Belastung durch die deutsche Luftverkehrssteuer an.10

→ Glossar

Nach den Rekordverspätungen im Vorjahr zeigte sich laut IATA im Jahr 2019 eine Zunahme der Pünktlichkeit im europäischen Luftraum um 5,7 %. Allerdings wurden weiterhin die hohen Infrastrukturkosten bemängelt. Positiv wurde die Entwicklung der Treibstoffpreise gesehen, diese gingen um 10,6 % zurück.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in seinem aktuellen Luftverkehrskonzept 20 Maßnahmen zur Bewältigung der Anforderungen untersucht. Es kam zu dem Schluss, dass das Ziel (Teilhabe am weltweiten Wachstum) trotz Umsetzung aller Vorschläge aus dem Portfolio nur zum Teil erreicht wird. Somit würde ein weiterer Zeitverzug bei der Realisierung dieser Maßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft elementar gefährden. Das Hauptproblem des deutschen Luftverkehrs liegt somit nicht an einer mangelnden Nachfrage, sondern daran, die Nachfrage nicht durch ein entsprechendes Angebot befriedigen zu können.¹²

Wirtschaftliches Umfeld Commercial Activities

Dank höherer Einkommen und Rekordbeschäftigung verzeichneten die deutschen Einzelhändler nach Angaben des Statistischen Bundesamtes auch 2019 insgesamt einen Umsatzanstieg von 3,2 % auf rund 544 Milliarden Euro. Der Online-Handel wuchs deutlich überproportional (2019: +8,5 %), jedoch haben vor allem kleinere Unternehmen Schwierigkeiten, die Herausforderungen der Digitalisierung zu meistern.¹³

Der Handelsverband Deutschland (HDE) sieht den Handel trotz der Eintrübung der gesamtwirtschaftlichen Lage 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. 14 Diese Entwicklung steht jedoch im Gegensatz zum ifo Geschäftsklimaindex, der 2019 um 4,7 Prozentpunkte gefallen ist: Die Mehrheit der befragten Einzelhandelsunternehmen bewerten die Geschäftslage für die nächsten sechs Monate aber positiv. 15

Laut Deutschem Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA) konnte das Gastgewerbe im Jahr 2019 zum zehnten Mal in Folge wieder mit einem Plus abschließen und setzte damit seinen Aufwärtstrend fort. Auch im Bereich der Beherbergung von Gästen konnte ein Umsatzanstieg von 2,5% erreicht werden, was preisbereinigt eine Wachstumsrate von 0,5% darstellt. Mit einem nominalen Umsatzplus von 3,3% (real 0,6%) entwickelte sich auch die Gastronomie positiv. Der Cateringbereich konnte ebenfalls um 4,0% (real 1,9%) zulegen. 16

Im Geschäftsjahr 2019 lagen die Bruttowerbeaufwendungen der werbungtreibenden Unternehmen mit 32.593 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 13,1 % gestiegen.

Verschiebungen im Modal Split, der das Anreiseverhalten 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 Carsharing) profitierte vom erhöhten Passagieraufkommen. Verlagerungseffekte auf andere Anreisemittel konnten umsatzseitig durch Preissteigerungen, Parkvorgänge in höherwertigen Produktkategorien sowie höhere Erlöse bei anderen Verkehrsträgern kompensiert werden.

Wirtschaftliches Umfeld Immobilienvermarktung (Real Estate)

Die Landeshauptstadt München ist trotz eines Rückgangs von 21% im Flächenumsatz weiterhin ein attraktiver Markt für die Bürovermietung. Insgesamt konnte

¹¹ BDL, Jahresbilanz 2019, Februar 2020

Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Mai 2017

¹³ HDE, Pressemitteilung, November 2019

¹⁴ HDE, Pressemitteilung, September 2019

¹⁵ ifo Institut, Geschäftsklima Deutschland, Dezember 2019

DEHOGA, Pressemitteilung Jahresbilanz 2019, Februar 2020

im Jahr 2019 ein Flächenumsatz von 770.400 Quadratmetern (2018: 979.300 Quadratmeter) erzielt werden. Der Rückgang war in allen Größensegmenten zu spüren.¹⁷

Das Marktgeschehen ist weiterhin vom geringen Flächenangebot geprägt. Der Leerstand stieg im Vergleich zum Vorjahr von 410.600 Quadratmetern auf 489.400 Quadratmeter, was jedoch nichts an der grundlegenden Situation der Flächenknappheit ändert. Das Stadtgebiet München wies mit 218.100 Quadratmetern verfügbarer Fläche nur noch eine Leerstandsquote von 1.3 % auf.¹⁷

Die Durchschnittsmiete für Büroimmobilien in München lag mit 20,10 Euro/m² erstmals über der 20-Euro-Schwelle. Dies bedeutete einen Anstieg von 6 %, wohingegen im Umland ein Rückgang um 4 % auf 12,30 Euro/m² zu verzeichnen war. Mittlerweile ist auch die Spitzenmiete von der Aufwärtsbewegung erfasst worden. Sie machte einen Sprung um 10 % auf 39,50 Euro/m².17

Im Immobilienmarkt zeigt sich, dass moderne Büroflächen in guten Lagen weiterhin knapp sind und Mietinteressenten Schwierigkeiten haben, geeignete Räumlichkeiten zu finden. Weiter steigende Mietpreise sind die logische Folge. Von den 415.500 Quadratmetern Bürofläche, die 2019 fertiggestellt wurden, waren Ende des Jahres über 97% bereits belegt. Auch von den knapp über 300.000 Quadratmetern, die voraussichtlich 2020 fertiggestellt werden, sind rund 77% bereits vermietet oder eigengenutzt. Damit ist kein Leerstandsanstieg zu erwarten, der die Marktbedingungen grundlegend verändern würde.¹⁷

Geschäftsverlauf

- Markteintritt in den USA
- Weitere Meilensteine im Projekt »LabCampus«
- Baufortschritte bei Infrastrukturmaßnahmen
- Erweiterung des Terminals 1
- Zuschlag für Bodenabfertigungsleistungen am Flughafen Hamburg
- Passagierrekord und Zunahme der Flugbewegungen
- Bodenabfertigungsdienstleistungen in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld
- Einzelhandel Umsatzentwicklung nicht im Einklang mit den Passagierzahlen
- Gastronomie und Hotel auf Erfolgskurs
- Parken Nachfrage wächst mit Passagieraufkommen
- Werbung herausforderndes Marktumfeld
- Impulse f\u00fcr die weitere Standortund Immobilienentwicklung

Wichtige Ereignisse im abgelaufenen Geschäftsjahr

Anfang 2019 gründete die Tochtergesellschaft Munich Airport International GmbH [MAI] drei Gesellschaften in den USA, um die internationale Geschäftstätigkeit weiter auszubauen. In den USA bietet sie nun Beratungsleistungen sowie Serviceleistungen am Terminal A des Newark Liberty Airport, New Jersey/USA, an. Darüber hinaus erwarb die MAI Ende November 2019 Anteile an der amd. sigma strategic airport development GmbH, Berlin, die internationale Beratungsleistungen anbietet und damit das Portfolio der MAI-Gruppe ergänzt.

Alle Gesellschaften, außer der Reach, werden in den Konsolidierungskreis als vollkonsolidierte Tochtergesellschaften einbezogen. Die Reach wird nach dem Equity-Ansatz bewertet. Im Vorjahr 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 AirSite 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. In diesem Zusammenhang wurde im April 2019 ein Generalübernehmervertrag zur Planung und zum Bau des ersten Bürogebäudes mit rund 30.000 Quadratmetern Fläche geschlossen. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme ist für Anfang 2022 geplant. Insgesamt wurden hierfür im Geschäftsjahr 2019 TEUR 9.323 als Anlagen in Bau aktiviert.

Ein weiterer Meilenstein für den Innovationsstandort »LabCampus« war Ende 2019 der Abschluss des General-übernehmervertrags über den Neubau der Airport Academy auf einer Fläche von rund 14.400 Quadratmetern. Der Neubau soll mit einer konzeptionellen Erweiterung des Trainingsprogramms verbunden werden, die auch anderen Nutzern des LabCampus zugutekommen wird. Die Inbetriebnahme ist für das erste Quartal 2022 geplant.

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



Colliers International, Pressemitteilung, Januar 2020

Seit dem Vorjahr laufen zur Verbesserung der östlichen Straßenanbindung des Flughafens München die Bauarbeiten für den mehrspurigen Ausbau des Südrings und dessen Verlängerung nach Osten Richtung Flughafentangente Ost. Insgesamt wurden bis zum 31. Dezember 2019 TEUR 5.190 investiert und als Anlagen in Bau aktiviert.

Für das Terminal 2 wird das östliche Vorfeld derzeit um eine Fläche von insgesamt 180.000 Quadratmetern erweitert. Dies bringt 23 neue, dringend benötigte Abstellpositionen. Hierfür wurden im Jahr 2019 TEUR 30.944 als Anlagen in Bau aktiviert.

Die Regierung von Oberbayern hat im November 2018 den Planfeststellungsbeschluss für die Erweiterung des Terminals 1 um einen Flugsteig erlassen. Zentrale Ziele dieser Ausbaumaßnahme sind 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 Ausbauvorhaben veranschlagten Gesamtkosten wird der Flughafen München voraussichtlich aus eigenen Mitteln aufbringen. Bis Ende 2019 wurden im Zusammenhang mit dieser Baumaßnahme TEUR 50.193 als Anlagen in Bau aktiviert.

Im Dezember 2019 hat die AeroGround Flughafen München GmbH den Zuschlag für die Lizenz zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen Hamburg erhalten. Die Lizenz umfasst die vorfeldseitigen Leistungen im Bodenverkehrsdienst wie Flugzeug- und Gepäckabfertigung, Gepäckinnendienst, Gepäck- und Frachttransport, Frischwasser-/Toilettenservice sowie Pushback und auch die Bustransporte auf dem Vorfeld. Beginn der Lizenz ist am 1. August 2020, sie hat eine Laufzeit von sieben Jahren.

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

			Zu-/Abnahme		
	2019	2018	Absolut	Relativ in %	
Flugbewegungen	417.138	413.469	3.669	0,9	
Passagiere (in Millionen)	48,0	46,3	1,7	3,6	
Cargo² (in Tonnen)	356.970	375.247	-18.277	-4,9	

Abb. 33

- ¹ Rundungsbedingte Abweichungen möglich
- ² Zur besseren Vergleichbarkeit mit anderen Verkehrsflughäfen wird der Cargo-Umschlag inklusive der Frachtmengen angegeben, die am Flughafen München im Transit an Bord des Flugzeugs verbleiben. Die Werte können sich daher unterscheiden, wenn nur Fracht- bzw. Cargo-Umschlag (ohne Transit) betrachtet wird.

Mit einem absoluten Anstieg von rund 1,7 Millionen Passagieren erzielte der Flughafen München erneut ein erfreuliches Wachstum und erreichte im Geschäftsjahr 2019 mit insgesamt 48,0 Millionen Passagieren (+3,6%) ein neues Rekordergebnis. Auch bei den Flugbewegungen wurde ein Plus (+0,9%) verzeichnet. Mit insgesamt 417.138 Flugbewegungen (Starts und Landungen) näherte sich der Flughafen München weiter seinem historischen Bewegungshöchststand und dem Kapazitätslimit an. Dagegen ist die Cargo-Tonnage (Ergebnis aus Luftfracht und Luftpost inklusive Transit) aufgrund der rückläufigen Entwicklung bei der Luftfracht im Vergleich zum Vorjahr um 4,9 % auf rund 356.970 Tonnen gesunken. Abb. 33

2019 war die Verkehrsentwicklung am Flughafen München von mehreren Insolvenzen in der Airline-Branche geprägt. Betroffen waren im Februar Germania und BMI Regional sowie im September Adria Airways. Diese Auswirkungen wurden durch die Wachstumsnachfrage und die damit verbundene Angebotserweiterung seitens der Fluggesellschaften im Sommerflugplan 2019 kompensiert. Ein ausgedünnter Winterflugplan 2019/2020 führte im weiteren Jahresverlauf jedoch zu einem Rückgang der Flugbewegungen, der durch die Streiks bei der Deutschen Lufthansa verstärkt wurde. Bremsend wirkte neben der weltweiten wirtschaftlichen Eintrübung auch die Entscheidung der Bundesregierung, die Luftverkehrssteuer nicht abzuschaffen, sondern ab April 2020 sogar zu erhöhen. Abb. 34

Treiber des Passagierwachstums war die Angebotserweiterung im Rahmen des Sommerflugplans; die Auslastung der Flugzeuge ging dabei geringfügig um 0,3 Prozentpunkte auf 77,2 % zurück. Nach einem nur leichten Anstieg im Vorjahr erhöhte sich die durchschnittliche Anzahl der angebotenen Sitzplätze im Jahr 2019 deutlich um vier auf 158 Sitze pro Flug. Ebenso stieg das durchschnittliche maximale Abfluggewicht (MTOM) um 3,1 auf 87,5 Tonnen. Der entscheidende Auslöser dieser Entwicklung war der Rückzug der BMI Regional, die mit der Embraer 135/145 kleine und leichte Regionalflugzeuge einsetzte.

 \rightarrow Glossar

FLUGBEWEGUNGEN AM FLUGHAFEN MÜNCHEN Abb. 34

In Tausend



PASSAGIERENTWICKLUNG AM FLUGHAFEN MÜNCHEN

In Millionen

Abb. 35

■ National	■ Kontinental	Interkontinental

2019			
9,6		29,9	8,5
2018			
2010	9,7	28,8	7,8
2017			
LUI/	9,8	27,4	7,3

LUFTFRACHT UND LUFTPOST (INKLUSIVE TRANSIT) AM FLUGHAFEN MÜNCHEN

Abb. 36

าไ			

2019	356.970
2018 —	375.247
2017 —	388.517

Eine bedeutende 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.

Primärer Wachstumstreiber war der Anteil der Umsteiger, der sich um einen Prozentpunkt auf 38% erhöhte. Die Anzahl der Originärpassagiere (Passagiere, die nicht umsteigen) blieb stabil auf hohem Niveau.

9,6 Millionen Passagiere fragten innerdeutsche Flüge nach. Dies bedeutete ein Minus von rund 85.000 Passagieren. Das Segment lag im kumulierten Jahresergebnis somit knapp unter dem Vorjahreswert [-0,9%]. Die Flugstrecke nach Berlin-Tegel bewegte sich mit einem leichten Rückgang von 52.000 Passagieren nahezu auf Vorjahresniveau, signifikante Abzugseffekte durch die neue ICE-Strecke zwischen Berlin und München waren nicht zu beobachten. Die Zahl der innerdeutschen Flugbewegungen stieg dagegen um 4,6% auf rund 95.000 Starts und Landungen. Die unterschiedliche Entwicklung von Flugbewegungen und Passagieren im innerdeutschen Luftverkehr begründet sich mit den Anlaufschwierigkeiten bei der Vermarktung neuer Flüge und einer im Jahres-

verlauf sehr uneinheitlichen Angebotsentwicklung, vor allem im Low-Cost-Segment auf der Verbindung Berlin-Tegel durch die dort herrschende Konkurrenzsituation.

Der kontinentale Verkehr verzeichnete weitere Zuwächse: Im Vergleich zum Vorjahr wurden rund eine Million mehr Passagiere (insgesamt 29,9 Millionen) befördert. Dies entspricht einem Anstieg von etwa 3,7 %. Die Flugbewegungen in diesem Bereich sind um etwa 2.300 (-0,9 %) auf rund 263.000 Flüge leicht gesunken. Die Bewegungszahlen gerieten durch die Insolvenzen der Germania, von BMI Regional und Adria Airways unter Druck, während die hohe Passagiernachfrage teilweise durch andere Fluggesellschaften aufgefangen wurde.

Gemessen an der Anzahl der Passagiere zeigte der Langstreckenverkehr die höchsten Wachstumsraten. Interkontinental waren knapp 8,5 Millionen Passagiere unterwegs, rund 690.000 mehr als im Vorjahr (+8,9%). Auch die Langstreckenbewegungen erhöhten sich um 6,4% auf rund 34.000 Langstreckenflüge. Abb. 35

Die Luftfracht konnte im Geschäftsjahr 2019 nicht an den Erfolg der vergangenen Jahre anknüpfen – das Volumen ist um etwa 5,6 % auf rund 338.517 Tonnen zurückgegangen. Diverse Sondereffekte wirkten sich auf die Frachtentwicklung am Flughafen München aus: Generell zeigte sich ein konjunkturbedingter Nachfragerückgang. Mit Air Bridge Cargo stellte zudem ein großer Anbieter von Nurfrachtdiensten aufgrund wirtschaftlicher Probleme ihrer Muttergesellschaft die Flüge in München komplett ein. Darüber hinaus waren wie im Vorjahr rückläufige Frachtkapazitäten durch geänderte Flugzeugtypen beziehungsweise Ladebeschränkungen auf der Boeing B787 zu verzeichnen. Auch das starke interkontinentale Wachstum am Flughafen München konnte die Effekte nicht vollständig ausgleichen.

Mit einem Anteil von über 80 % ist die auf Passagiermaschinen aus- und zugeladene Frachtmenge, die sogenannte Beiladefracht, das wichtigste Verkehrssegment. Die Beiladefracht ging im Vergleichszeitraum um etwa 2,7 % auf rund 286.000 Tonnen zurück. Die auf reinen Frachtflügen transportierte Menge sank aufgrund der Betriebseinstellung der Air Bridge Cargo deutlich um etwa 20,5 % auf rund 46.000 Tonnen.

→ Glossar

→ Glossai

Der Luftpostumschlag erhöhte sich auf rund 18.400 Tonnen [+9,6 %].

Im Vergleich mit den Verkehrsergebnissen der in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) vertretenen Flughäfen entwickelte sich der Flughafen München äußerst positiv. Bei den Flugbewegungen und Passagieren lag der Flughafen München deutlich über dem Durchschnitt der deutschen Vergleichsflughäfen. Der Cargo-Umschlag ist ADV-weit gesunken, wobei der Rückgang in München durch diverse Sondereffekte leicht über dem ADV-Schnitt lag. Mit einem Plus von rund 1,7 Millionen Passagieren verzeichnete der Flughafen München das absolut stärkste Passagierwachstum aller ADV-Standorte (Entwicklung in Berlin-Tegel und -Schönefeld zusammengefasst). Abb. 37

VERKEHRSERGEBNISSE 2019 IM VERGLEICH1

in %	ADV	München
Bewegungen (gesamter Verkehr)	-0,9	0,9
Passagiere (gewerblicher Verkehr)	1,5	3,6
Cargo (Luftfracht und Luftpost inklusive Transit)	-3,2	-4,9

Abb. 37

Trotz überdurchschnittlicher Zuwächse fiel München laut dem Airports Council International [ACI] im europäischen Ranking der verkehrsstärksten Flughäfen nach Passagieren im Jahresverlauf 2019 auf den neunten Rang zurück. 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. 2019 hat die AE München einen Abfertigungsmengenanstieg von 1,7% verzeichnet. Der Marktanteil stieg um 0,4 Prozentpunkte und lag damit im Jahresdurchschnitt 2019 bei 54,9%. Diese positive Veränderung ist maßgeblich das Resultat des anhaltenden Wachstums der Deutschen Lufthansa.

Im Terminal 1 verzeichnete die AE München einen rückläufigen Marktanteil, der unter anderem auf die Insolvenzen der Germania, von Sky Work und Small Planet zurückzuführen war, die ausschließlich zu Lasten der AE München gingen. Auch der Umzug der Eurowings in das Terminal 1 im 2. Quartal 2019 leistete dazu einen Beitrag.

Die AeroGround Berlin GmbH (AE Berlin) hält Bodenabfertigungslizenzen an den beiden Berliner Flughäfen. Im Geschäftsjahr 2019 sanken die Marktanteile an beiden Standorten aufgrund der Insolvenz der Germania. Am Standort Berlin-Tegel konnte ein Marktanteil von 23,0% [Vorjahr: 24,0%] und am Standort Berlin-Schönefeld von 14,0% [Vorjahr: 17,0%] erreicht werden. Am Gesamtmarkt Berlin hatte die AE Berlin einen Anteil von 20,0%. Trotz der Insolvenz der Germania konnte der Geschäftsbetrieb der AE Berlin 2019 weiter stabilisiert werden.

Geschäftsverlauf Commercial Activities

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

Trotz steigender Passagierzahlen verzeichnete der Einzelhandel des Flughafens München im Geschäftsjahr 2019 stagnierende Umsätze, sodass der Umsatz je Passagier das Vorjahresniveau nicht erreichte. Einen großen Einfluss hatte die Verlagerung von Passagierströmen aus dem Terminal 2 in das Terminal 1, wo Vielfalt und Umfang des Angebots geringer sind. Weitere Faktoren waren längere Prozesszeiten an den Sicherheitskontrollen und somit eine kürzere Aufenthaltsdauer potenzieller Kunden im nicht öffentlichen Bereich.

Wie auch im Vorjahr ging trotz des gestiegenen Passagieraufkommens der Umsatz mit der Destination Russland deutlich zurück. Dahingegen entwickelte sich der Umsatz aus dem Passagieraufkommen der stärker nachgefragten 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. Bei steigenden Passagierzahlen stiegen die Umsatzerlöse mit dieser Kundengruppe unterproportional.

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 2019 erneut gestiegen. Der Trend der

¹ ADV-Monatsstatistik 12/2019, Februar 2020

Airports Council International Stand: Dezember 2019

Airlines zu weniger Verpflegung an Bord setzte sich fort und führte dazu, dass die Passagiere das Angebot am Flughafen München stärker nutzten oder als Take-away mitnahmen. Neu eröffnete beziehungsweise erweiterte Einheiten trugen darüber hinaus zum Wachstum der qastronomischen Umsätze am Flughafen München bei.

Im Bereich Hotel fragten Gäste beziehungsweise Konferenzteilnehmer die Zimmer sowie das Konferenzzentrum stark nach. Bei den Skytrax Awards 2019 wurde das 5-Sterne-Hotel im Zentralbereich des Flughafens München als zweitbestes Flughafenhotel in Europa ausgezeichnet. 19

Vom Wachstum der Passagierzahlen im Originäraufkommen profitierte die Parkraumbewirtschaftung nur bedingt. Bei einem geringen Wachstum der Nachfrage nach Parkflächen konnte der Umsatz in den stark ausgelasteten Parkkapazitäten bei geändertem Parkverhalten, unter anderem durch die Weiterentwicklung der Produktkategorien, ein stetig optimiertes Yield- und Kapazitätsmanagement sowie das anziehende Wachstum des Segments »Shared Mobility« [Mietwägen und Carsharing], insgesamt gesteigert werden.

Im Geschäftsjahr 2019 konnten die Umsätze in der Werbegattung » Out-of-Home« erstmals wieder gesteigert werden. Die gesamten Werbeeinnahmen bewegten sich dabei unter Vorjahresniveau, was unter anderem auf Sonder- beziehungsweise Einmaleffekte aus dem Vorjahr zurückzuführen ist. In den beiden Terminals entwickelten sich die Werbeeinnahmen weiterhin heterogen. Im Terminal 2 und dem Satellitengebäude konnte aufgrund der höheren Attraktivität der Werbeflächen ein

Geschäftsverlauf Real Estate

Das Immobiliengeschäft des Flughafens München entwickelte sich auf bestehendem hohen Niveau leicht weiter. Vornehmlich aufgrund der angespannten Wettbewerbssituation der Airlines waren bei den Bestandsimmobilien keine Mieterlössteigerungen über die Indexierung hinaus möglich.

Die Entwicklung des Zukunftsprojekts LabCampus auf dem Areal AirSite West nimmt weiter Fahrt auf. Mit der Freigabe für die Errichtung der ersten beiden Gebäude kann im Jahr 2020 der Baubeginn der modernen Bauten des neuen Innovationszentrums erfolgen.

Zur besseren Anbindung der AirSite West sind weitreichende Erschließungsmaßnahmen erforderlich. So entsteht ein Brückenbauwerk über die Zentralallee (Verkehrsknoten West 0) und verbindet das westliche Ende der Nordallee über die Zentralallee und die Bahngleise mit dem Wartungsbereich des Flughafens. Des Weiteren setzt der Flughafen München in diesem Bereich die Erschließung der Fernmeldetechnik sowie der Wasserversorgung fort.

Im Zusammenhang mit dem Erdinger Ringschluss wurden im östlichen Areal des Flughafens die Tunnelbauarbeiten fortgesetzt, um die Erreichbarkeit des Flughafens auf der Schiene zu verbessern. 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 laufen seit dem Vorjahr zur Verbesserung der östlichen Straßenanbindung des Flughafens München die Bauarbeiten für den mehrspurigen Ausbau des Südrings und dessen Verlängerung nach Osten Richtung Flughafentangente Ost. Mit einer Fertigstellung dieser Maßnahmen ist Ende 2020 zu rechnen.

Der Flughafen München befindet sich derzeit in der Realisierungsphase des Großprojekts Flugsteig Terminal 1, um dieses zu modernisieren und kapazitativ zu erweitern. Die Erweiterung dient einerseits der Verbesserung der Abfertigungsqualität von Großraumflugzeugen und Non-Schengen-Passagieren, die durch eine veränderte Verkehrsstruktur dringend erforderlich wurde. Zudem ergab sich aufgrund wesentlich gestiegener Anforderungen an die Sicherheitskontrollen seit der Eröffnung des Terminals 1 im Jahr 1992 die Notwendigkeit, Personen- und Warenkontrollen auszubauen. Nur mit der Erweiterung um diesen Flugsteig kann die vom Flughafen München definierte Abfertigungsqualität im Terminal 1 den Ansprüchen der Passagiere, Airlines und Behörden wieder gerecht werden.

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

→ Glossar

Skytrax, World's Best Airport Hotels 2019, Dezember 2019

deutliches Wachstum verzeichnet werden. Vor allem im Terminal 1 bleibt die Vermarktungssituation aufgrund der dort größtenteils analogen Werbeinszenierungen sowie der divergierenden Kundenstrukturen und Frequenzen jedoch weiterhin herausfordernd.

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 2019 konnte der Flughafen München den Abriss des Vorfelds, der Halle West sowie der Rampengerätestation 1 umsetzen und die Baugenehmigung avisieren. Mit dem Ausheben der Baugrube erfolgte Ende 2019 der Baubeginn.

Um sowohl den bereits am Flughafen München tätigen als auch neuen Mitarbeitern geeigneten Wohnraum zur Verfügung stellen zu können, wurden im vergangenen Jahr Wohnobjekte unterschiedlichster Beschaffenheit angemietet. Ein Wohnheim liegt beispielsweise in München-Bogenhausen: hochwertig möbliert und mit zeitlicher Befristung untervermietet. Darüber hinaus stehen seit Anfang 2019 verschiedene Objekte in der Flughafenregion zur Verfügung, darunter auch Reihen- und Mehrfamilienhäuser, sodass auch Mitarbeitern mit Familien ein dauerhaftes Wohnen ermöglicht wird. Zusätzlich sind Wohnhäuser, die dem Flughafen gehören, renoviert und zu Wohnheimen umgebaut worden. Ende 2019 eröffnete in Hallbergmoos ein modernes Mitarbeiterhotel. Das Angebot von 196 Betten, die befristet für ein halbes Jahr angemietet werden können, soll es neuen Mitarbeitern erleichtern, in der Flughafenregion Fuß zu fassen.

Der Bedarf an Büro- und Logistikflächen innerhalb des Konzerns steigt weiter an. Aus diesem Grund wird seit Beginn des Geschäftsjahres 2019 im Bereich der AirSite West ein zentrales Logistikzentrum gebaut, das durch die Tochtergesellschaft eurotrade betrieben werden wird. Ebenfalls nördlich des vom Geschäftsbereich Real Estate genutzten Bürogebäudes entsteht derzeit ein

Handwerkergebäude, das bis zur geplanten Fertigstellung der FMG-Zentrale für die Nutzung durch diverse FMG-Bereiche vorgesehen ist. Sowohl das Logistikzentrum als auch das Handwerkergebäude sollen bis 2021 in Betrieb genommen werden.

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

- Ergebnis nach Steuern gestiegen
- Vermögen der Flughafen München baut Liquiditätsreserven ab

Ertragslage Abb. 38

Im Geschäftsjahr 2019 ist das Ergebnis nach Steuern [EAT] des Flughafens München um TEUR 28.220 auf TEUR 177.847 gestiegen. Nachfolgend werden die Ursachen für diesen Anstieg im Einzelnen erläutert.

Im Geschäftsjahr 2019 stiegen die Umsatzerlöse des Flughafens München um TEUR 59.150 beziehungsweise 3,9% auf TEUR 1.567.967.

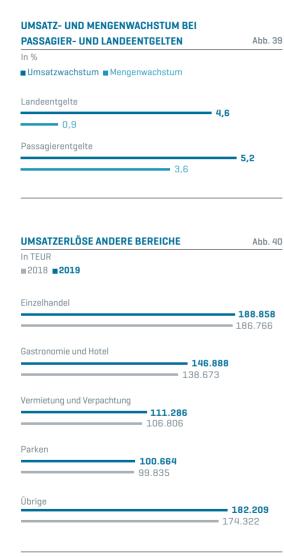
Bei den Umsatzerlösen aus Flughafenentgelten (TEUR 655.189; 2018: TEUR 626.726) leisteten die Passagier- und Landeentgelte den größten Beitrag zum Umsatzwachstum.

Im Vergleich zum Wachstum des MTOM (Maximum Take-Off Mass) und der Passagierzahlen stiegen die Umsätze aus Lande- und Passagierentgelten preisbedingt überproportional. Abb. 39

ERTRAGSLAGE Abb. 38

			Zu-/Abnahme	
TEUR	2019	2018	Absolut	Relativ in %
Umsatzerlöse	1.567.967	1.508.817	59.150	3,9
Sonstige Erträge	43.165	44.894	-1.729	-3,9
Gesamtleistung	1.611.132	1.553.711	57.421	3,7
Materialaufwand	-413.210	-393.602	-19.608	5,0
Personalaufwand	-537.239	-507.713	-29.526	5,8
Sonstige Aufwendungen	-106.369	-114.318	7.949	-7,0
EBITDA	554.314	538.078	16.236	3,0
Abschreibungen	-208.835	-214.578	5.743	-2,7
EBIT	345.479	323.500	21.979	6,8
Finanzergebnis ¹	-88.657	-100.978	12.321	-12,2
EBT	256.822	222.522	34.300	15,4
Ertragsteuern	-78.975	-72.895	-6.080	8,3
EAT	177.847	149.627	28.220	18,9

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



Der Anstieg der Umsatzerlöse aus Abfertigungsdiensten von insgesamt TEUR 7.184 (+4,1%) resultierte vor allem im Bereich der Dienstleistungen für Bodenabfertigung aus dem anhaltenden Wachstum der Deutschen Lufthansa.

Die Umsatzerlöse in den anderen Bereichen entwickelten sich wie folgt. Abb. 40

Nach mehr als 25 Jahren Betriebszeit nimmt der Sanierungsbedarf der Bauten aus der ersten Ausbaustufe des Flughafens München weiter zu. Dementsprechend steigen die Aufwendungen für Sanierungs-, Optimierungs- und Umbaumaßnahmen stetig an. Insgesamt erhöhte sich der Materialaufwand um TEUR 19.608 beziehungsweise 5,0%.

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. April 2019 um 3,09 % erhöht. Zudem hat der Konzern im Geschäftsjahr erneut zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter hat sich gegenüber dem Vorjahr von 9.521 auf 9.678 erhöht. Insgesamt stieg der Personalaufwand um 5,8 % auf TEUR 537.239.

Der Rückgang der sonstigen Aufwendungen um 7,0 % auf TEUR 106.369 ist vor allem auf die Einführung des IFRS 16 zum 1. Januar 2019 zurückzuführen. In diesem Zusammenhang reduzierten sich die Miet- und Leasingaufwendungen um TEUR 7.403 auf TEUR 4.139.

In den Abschreibungen (TEUR 208.835; 2018: TEUR 214.578) sind wie im Vorjahr Wertminderungen von TEUR 6.126 (2018: TEUR 16.408) enthalten. Diese beziehen sich im Wesentlichen auf getätigte Planungsleistungen und Bauzeitzinsen für Bauprojekte, die so nicht umgesetzt wurden. Im Vorjahr resultierten die Wertminderungen aus getätigten Planungsleistungen, die durch die Verzögerung des Baus der dritten Startund Landebahn, zuletzt durch die Verschiebung der Entscheidung im Rahmen des Moratoriums, voraussichtlich neu zu erbringen sind. Insgesamt erhöhten sich die planmäßigen Abschreibungen um TEUR 4.539 beziehungsweise 2,3 % vor allem durch die Einführung des IFRS 16 zum 1. Januar 2019. Hieraus resultierten erstmals planmäßige Abschreibungen von TEUR 6.248.

Das Finanzergebnis (inklusive Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen) verbesserte sich um TEUR 12.321 auf TEUR -88.657. Ursächlich hierfür waren vor allem die geringeren zahlungsunwirksamen Neubewertungsverluste aus der Bewertung der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften im sonstigen Finanzergebnis sowie die geringeren Zinsaufwendungen aus Darlehen und Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften.

Im Steueraufwand sind tatsächliche Steuern in Höhe von TEUR 85.258 (Vorjahr: TEUR 83.975) sowie latente Steuererträge von TEUR 6.283 (Vorjahr: TEUR 11.080) enthalten. Die Ertragsteuerquote reduzierte sich von 32,8 % im Vorjahr auf 30,8 % im Geschäftsjahr 2019.

Vermögens- und Finanzlage Abb. 41

VERMÖGENSLAGE Abb. 41

			Zu-/Abnahme	
TEUR	31.12.2019	31.12.2018	Absolut	Relativ in %
Langfristige Aktiva	5.151.911	5.010.340	141.571	2,8
Kurzfristige Aktiva ¹	390.112	357.327	32.785	9,2
davon Zahlungsmittelbestand	39.576	12.377	27.199	> 100,0
Aktiva	5.542.023	5.367.667	174.356	3,2
Eigenkapital	2.378.139	2.224.996	153.143	6,9
Übrige langfristige Passiva ²	2.072.660	2.222.901	-150.241	-6,8
Übrige kurzfristige Passiva ²	1.091.224	919.770	171.454	18,6
Passiva	5.542.023	5.367.667	174.356	3,2

¹ Einschließlich Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht

Der Anstieg der langfristigen Aktiva (TEUR +141.571) betraf mit TEUR 130.951 vor allem die selbstgenutzten Sachanlagen. Durch viele Bauprojekte, die im Vorjahr starteten, erhöhten sich die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau um insgesamt TEUR 214.744 auf TEUR 488.152. Darüber hinaus wurden erstmals Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16 aktiviert.

Im Geschäftsjahr 2019 reduzierten sich die Liquiditätsreserven des Flughafens München aufgrund von zahlreichen Investitionen in Bauprojekte von TEUR 210.000 auf TEUR 169.000. Die Barmittel wurden bei einer Vielzahl von Banken als Termingeldanlagen und Geldmarktgeschäfte mit einer Laufzeit von unter einem Jahr angelegt. Sie sind in den kurzfristigen Aktiva enthalten. Dagegen erhöhten sich die kurzfristigen Forderungen (TEUR +18.172), die sonstigen Vermögenswerte (TEUR +26.630) sowie der Zahlungsmittelbestand (TEUR +27.199).

Der Konzernjahresüberschuss des Vorjahres (TEUR 149.627) wurde durch die Ausschüttung an die Gesellschafter in Höhe von TEUR 30.000 gemindert. Der verbleibende Betrag wurde im Geschäftsjahr 2019 thesauriert.

Im Geschäftsjahr 2020 werden weitere Tilgungen von Darlehen fällig. Aufgrund dessen ist es zu einer Verschiebung von Finanzschulden aus dem langfristigen in den kurzfristigen Bereich gekommen. Insgesamt lagen die übrigen Passiva nur leicht mit 0,7 % beziehungsweise TEUR 21.213 über dem Vorjahresniveau. Darin sind erstmals Finanzschulden aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16 in Höhe von TEUR 24.987 enthalten.

² Einschließlich Finanzschulden aus Personengesellschaften

KAPITALSTRUKTUR

Abb. 42

			Zu-/Abnahme	
TEUR	31.12.2019	31.12.2018	Absolut	Relativ in %
Gezeichnetes Kapital	306.776	306.776	0	0,0
Rücklagen	147.490	151.353	-3.863	-2,6
Übriges Eigenkapital	1.923.854	1.766.853	157.001	8,9
davon Jahresüberschuss	177.847	149.627	28.220	18,9
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	19	14	5	35,7
davon Jahresüberschuss	5	1	4	>100,0
Eigenkapital	2.378.139	2.224.996	153.143	6,9
Finanzschulden aus Anteilen an				
Personengesellschaften	354.047	346.058	7.989	2,3
Gesellschafterdarlehen	491.913	491.913	0	0,0
Darlehen mit fester Zinsbindung	722.576	682.314	40.262	5,9
Darlehen mit variabler Zinsbindung	683.616	730.286	-46.670	-6,4
Darlehen	1.406.192	1.412.600	-6.408	-0,5
Derivate	28.918	40.207	-11.289	-28,1
Sonstige Schulden	882.814	851.893	30.921	3,6
Fremdkapital	3.163.884	3.142.671	21.213	0,7
Eigenkapitalquote	43 %	41 %		

Die Eigenkapitalquote hat sich vor allem aufgrund des Ergebnisses des Geschäftsjahres erhöht. Abb. 42

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten des Flughafens München können der nachfolgenden Übersicht entnommen werden. Abb. 43

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. 44

KONDITIONEN LANGFRISTIGER DARLEHEN

A			

				Zinssatz in %		
Finanzierungsart	Währung	Zinsbindung	Restschuld in TEUR	von	bis	
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	EUR	ergebnis- abhängig	354.047	-	-	
Gesellschafterdarlehen	EUR	variabel/ ergebnis- abhängig	491.913	Basiszi zzgl. Ma		
Darlehen	EUR	variabel	686.967	3M- und 6M- zzgl. Ma		
Darlehen	EUR	fest	724.292	0,48	3,47	

(Stand 31.12.2019)

KONDITIONEN DER SICHERUNGSGESCHÄFTE

h		Ш

			Fixzins in %		Terminkurs in EUR/USD		
Sicherungsgeschäfte	Nominal	Währung	von	bis	von	bis	Grund- geschäfte
Zinspayerswaps	586.000	TEUR	0,60	2,33	_	_	Konsortial- kredite
Devisentermingeschäfte ¹	2.280	TEUR			1,14	1,21	erwartete Trans- aktionen

¹ Diese Sicherungsbeziehungen werden nicht bilanziert.

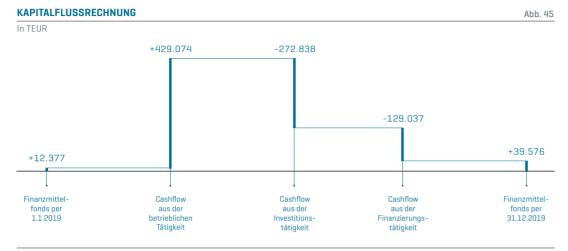
Liquidität

Aus dem Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit standen im Geschäftsjahr 2019 ausreichend Finanzmittel zur Verfügung, um die Liquidität der Gesellschaft im operativen Geschäftsbetrieb sicherzustellen. Zahlungsmittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit ergaben sich vor allem aus den Investitionen in Bauprojekte. Aufgrund von Ausschüttungen an die Gesellschafter, Tilgungen von Finanzschulden und Zinszahlungen ergab sich ein negativer Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit.

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2019 lagen die Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen am Flughafen München insgesamt bei TEUR 306.980. Dem standen planmäßige Abschreibungen in Höhe von TEUR 192.851 gegenüber.

In diesen Investitionen sind vor allem Kosten für Bauprojekte enthalten, die im Geschäftsjahr 2019 noch nicht abgeschlossen waren. Hierzu zählten unter anderem Investitionen im Zusammenhang mit der Erschließung der AirSite West, der Erweiterung und der Modernisierung des Terminals 1 sowie dem Ausbau des Bahntunnels für den Erdinger Ringschluss. Weitere Erläuterungen hierzu sind im Abschnitt »Wichtige Ereignisse im abgelaufenen Geschäftsjahr« zu finden.



Zielerreichung und Gesamtaussage

Im Vergleich zum Vorjahr und zur prognostizierten Entwicklung haben sich diese Leistungsindikatoren wie folgt entwickelt: Abb. 46

PROGNOSE-IST-VERGLEICH

	2018		2019		2019	
	Ist		Prognose		Ist	
			von	bis		
			%	%		
EBT (in TEUR)	222.522	Anstieg	11,0	17,0	256.822	erreicht
CO ₂ -Einsparungen (in Tonnen)	22.031	Rückgang	-17,8	-12,8	24.280	übertroffen
Passagiererlebnisindex	82,01	Unverändert	0,0	0,0	81,84	erreicht ¹

Die gemessenen Passagiererlebniswerte wurden im Rahmen einer stichprobenbasierten Befragung erhoben. Mit 95-prozentiger Sicherheit (Signifikanzniveau = 5%) liegt der wahre Jahresendwert dieser Kennzahl in einem Intervall zwischen 81,65 und 82,03. Somit kann unter Berücksichtigung dieser Schwankungsbreite das Ziel als erreicht betrachtet werden.

Ergebnis vor Steuern (EBT)

Mit TEUR 34.300 ist das EBT des Flughafens München im Geschäftsjahr 2019 um 15,4% gestiegen. Das erwartete Ergebnis wurde damit erreicht.

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 $\rm CO_2$ -mindernder Techniken. Ein Beispiel hierfür ist die erste durch den Flughafen München betriebene Fotovoltaikanlage auf dem 2019 fertiggestellten Parkhaus P51 mit einer Leistung von mehr als einem Megawatt peak. Mit einer Summe von insgesamt 24.280 Tonnen eingesparten $\rm CO_2$ -Emissionen aus Effizienz- und Sonderzielen konnte das Ziel für das Jahr 2019 erfüllt werden.

Passagiererlebnisindex (PEI)

Abb. 46

Im Geschäftsjahr 2019 konnte der Flughafen München gegenüber 2018 gemessen am PEI die Zufriedenheit der Passagiere auf ähnlichem Niveau halten. Der geringe Rückgang der Zufriedenheit resultierte vor allem aus einer signifikanten Verlagerung von Verkehrsanteilen vom Terminal 2 in das Terminal 1 (unter anderem bedingt durch den Umzug der Fluggesellschaft Eurowings), in dem das Passagierzufriedenheitsniveau aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten aus den 90er Jahren niedriger ist. Verantwortlich für das gegenüber 2018 minimal gesunkene Zufriedenheitsniveau waren vor allem die in München ankommenden Passagiere. Dies hat eine insgesamte Verbesserung des Zufriedenheitsniveaus verhindert. Die campusweite Zufriedenheit der abfliegenden und umsteigenden Passagiere ist hingegen - wie prognostiziert - nahezu gleichgeblieben.







Nachtragsbericht

Nachtragsbericht

Die zunehmende Ausbreitung des Coronavirus hat zu einer deutlichen Reduzierung der Nachfrage nach Flugreisen geführt. Viele Länder wie die USA haben Einreisebeschränkungen für Reisende aus Deutschland verhängt. Der Flughafen München geht infolge der Coronakrise von einem deutlichen Rückgang des EBT im Geschäftsjahr 2020 gegenüber dem Vorjahr aus. Weitere Erläuterungen in den Kapiteln »Prognostizierter Geschäftsverlauf« und »Risiko«.

Ausblick, Risiken- und Chancenbericht

Aushlick

Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

In den nachfolgenden Erläuterungen zum Ausblick auf 2020 sind die Auswirkungen des Coronavirus nur insofern enthalten, soweit die entsprechenden Informationen beziehungsweise Prognosen bis zum Erstellungszeitpunkt veröffentlicht waren. Die Auswirkungen auf die internationale und deutsche Wirtschaft sind schwerwiegend, aber nach bisherigen Erkenntnissen immer noch nicht präzise abzuschätzen.

Im Februar 2020 ist der Internationale Währungsfonds (IWF) noch davon ausgegangen, dass die Weltwirtschaft unter Berücksichtigung des Coronavirus ein gesundes Wachstum von über 3 % aufweisen wird.²⁰ Diese optimistische Prognose ist nun überholt. Um die Ausbreitung des Coronavirus zu verlangsamen, haben viele Länder auf der Welt seit März 2020 schwere Eingriffe in die Bewegungs- und Handlungsfreiheit umgesetzt.

Eine globale Rezession scheint nun unabwendbar. In zahlreichen Ländern wird derzeit davon ausgegangen, dass sich das jeweilige BIP mindestens vier bis fünf Prozentpunkte unterhalb der ursprünglich erwarteten Prognose entwickeln wird.²¹

Auch für die führenden Industrienationen wurden infolge der Coronakrise sämtliche Wirtschaftswachstumsprognosen deutlich nach unten korrigiert. Laut dem International Monetary Fund (IMF) sind China (+1,2%) und Indien (+1,9%) nunmehr die einzigen großen Volkswirtschaften, bei denen noch eine Rezession vermeidbar scheint. Dagegen erwarten die USA einen Rückgang von -5,9%. Kanada und Japan weisen vergleichbare Prognosen aus. Auch wurde die wirtschaftliche Entwicklung in Großbritannien auf -6,5% nach unten korrigiert. Diese Effekte im Zusammenhang mit dem Coronavirus überlagern jegliche anderen Entwicklungen, wie etwa die Austrittsverhandlungen Großbritanniens aus der Europäischen Union (Brexit).²¹

Die allgemeine wirtschaftliche Lage in der Eurozone wird im Jahr 2020 die wohl schwerste Rezession seit der

- Internationaler Währungsfonds, World Economic Outlook, Januar 2020; Manager Magazin, IWF senkt Wachstumsprognose für China. 23.02.2020
- ²¹ International Monetary Fund, April 2020: The Great Lockdown: Worst Economic Downturn Since the Great Depression. 14.04.2020
- ²² ifo Institut, April 2020: ifo Schnelldienst, 15.04.2020
- ²³ Website onvista, Januar 2020
- ²⁴ Website onvista, April 2020, Stand 15.04.2020
- ²⁵ Bayerisches Landesamt für Statistik, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2037. Dezember 2018
- ²⁶ Prognos Zukunftsatlas 2019, Juli 2019

Großen Depression 1929 erfahren. Der IMF rechnet für die Eurozone im Durchschnitt mit einem Rückgang der Wirtschaft von -7,5 %. Für die vier wichtigsten europäischen Volkswirtschaften werden deutliche Rückgänge von -7,0 % [Bundesrepublik Deutschland], von -7,2 % [Frankreich], von -9,1 % [Italien] und von -8,0 % [Spanien] erwartet.²¹

Das ifo Institut hat für die Bundesrepublik Deutschland verschiedene Szenarien errechnet. Es zeigt sich unter anderem, dass eine einzige Woche Verlängerung des »Shutdowns« einen Rückgang des BIP-Wachstums um 0,7 bis 1,6 Prozentpunkten verursacht. Ob und wie stark die Erholung im Folgejahr 2021 ausfallen wird, ist unklar. Es scheint jedoch wahrscheinlich, dass mehr als ein Jahr benötigt wird, um das alte BIP-Level wieder zu erreichen.²²

Im Jahr 2019 bewegte sich der Ölpreis zwischen 53 und 76 US-Dollar je Barrel. ²³ 2020 ist der Ölpreis in den ersten Monaten aufgrund der wegfallenden Nachfrage um rund 70 % eingebrochen und bewegt sich auf einem historisch niedrigen Niveau von unter 30 US-Dollar je Barrel. ²⁴

Die demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Bayern und vor allem im Flughafeneinzugsgebiet lassen trotz kurzfristiger Einbrüche mittel- bis langfristig 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%. ²⁵ Im Prognos Zukunftsatlas 2019 führen die Landeshauptstadt München und der Landkreis München gefolgt von der Region Ingolstadt die Regionen mit den besten Zukunftsaussichten an. ²⁶ Getrieben vom wachsenden Wohlstand

und von einer zunehmenden Bevölkerung entwickelte sich in den vergangenen Jahren vor allem das Aufkommen aus dem Kerneinzugsgebiet des Flughafens München positiv. Dieser Trend wird sich in Zukunft fortsetzen. Gestützt werden diese Aussagen durch den Teilhabeatlas des Berlin-Instituts und der Wüstenrot Stiftung. In dieser Untersuchung ist München als Top-Standort und als eine der reichsten Großstädte Deutschlands enthalten.²⁷

Der weltweite Luftverkehrsmarkt wird voraussichtlich durch die Auswirkungen der zahlreichen Reisebeschränkungen die größte Krise erleben, die die Branche jemals getroffen hat. Nach anfänglichem Optimismus haben sämtliche Branchen- und Interessenverbände im Wochenrhythmus ihre Prognosen abgesenkt. Mittlerweile scheinen deutliche zweistellige Verluste im globalen Luftverkehr unvermeidlich. Die International Air Transport Association (IATA) hat zum Beispiel im April 2020 die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate für 2020 der weltweit verkauften Passagierkilometer von ursprünglich 4,1% auf -48,0% gesenkt. Eine präzise und abschließende Abschätzung ist nicht möglich, da die tatsächliche Entwicklung unvorhersehbar bleibt: wie sich Neuinfektionen verhalten, welche Länder wann Reisebeschränkungen aufheben, welche Fluglinien das weitgehende Grounding überleben und wie schwer die unvermeidbare Rezession das Reiseverhalten beeinflusst.28

Prognostizierter Geschäftsverlauf

Die Luftfahrtindustrie ist stärker und unmittelbarer als andere Branchen von den Folgen der weltweiten Ausbreitung des Coronavirus betroffen. Das Coronavirus hat weltweit zu einer Vielzahl von Reisebeschränkungen bei Unternehmen, zur Absage von größeren Veranstaltungen und zu einer starken Verunsicherung bei Konsumenten geführt. Viele Länder wie die USA haben Einreisebeschränkungen für Reisende aus Deutschland verhängt.

Die Auswirkungen auf die Nachfrage nach Flugreisen und den Services am Flughafen München sind damit erheblich.

Der Flughafen München geht davon aus, dass die Folgen der Krise die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns im Jahr 2020 in allen Geschäftsfeldern stark beeinflussen wird. Die Dauer der Belastungen ist aktuell nicht abschätzbar, da dies maßgeblich vom konkreten Verlauf der Krise und der Angebots- beziehungsweise Konsumentenreaktion auf die Verbreitung des Virus abhängt. Darüber hinaus ist zurzeit nicht prognostizierbar, welche Auswirkungen die Krise auf die Folgejahre haben wird.

Aktuell rechnet die Geschäftsführung in den Monaten April und Mai 2020 mit Verkehrsrückgängen von über 90%. Danach wird von einer sukzessiven Erholung auf ein gegenüber dem Vorjahr um rund die Hälfte reduziertes Niveau ausgegangen.

Neben der deutlich negativen Auswirkung der Coronakrise auf die Verkehrsentwicklung wird mit einer Reduzierung der Preise der Flughafenentgelte für 2020 kalkuliert. Die Absenkung der Entgelte ist durch die vorzeitige Schlussabrechnung der über mehrere Jahre abgeschlossenen Entgeltrahmenvereinbarung begründet.

Von den starken Rückgängen sind alle Geschäftsfelder betroffen. Im Geschäftsfeld Aviation kommt es infolge des Passagiereinbruchs zu drastischen Rückgängen bei den Luftverkehrsentgelten. Auch im Geschäftsfeld Commercial Activities sind die Auswirkungen dramatisch, vor allem aufgrund der behördlich angeordneten

Schließung der Einzelhandelseinheiten. Im Geschäftsfeld Real Estate fallen die Rückgänge aufgrund der in der Regel langfristigen Mietverhältnisse verglichen mit den anderen Geschäftsfeldern geringer aus.

Vor dem Hintergrund der eingetretenen Verkehrssituation und der damit erheblich rückläufigen Umsatzerlöse geht der Konzern davon aus, dass sich im Geschäftsjahr 2020 auch nach Umsetzung von umfangreichen Gegenmaßnahmen das Ergebnis vor Steuern (EBT) gegenüber dem Vorjahr deutlich verringern wird.

Die Geschäftsführung unternimmt massive Anstrengungen, die Liquidität zu sichern. Dies erfolgt über Einsparungen bei sämtlichen Kosten und Investitionen. So werden zum Beispiel verschiebbare Bauprojekte, welche nicht betriebsnotwendig oder von großer strategischer Relevanz sind, in die Zukunft verlegt. Zum anderen wird ein breites Kostensenkungsprogramm initiiert, das auch Maßnahmen im personellen Bereich, inklusive liquiditätssichernder Instrumente wie Kurzarbeit, beinhaltet.

Der Konzern ist in der Lage, auch weiterhin betrieblich notwendige und strategisch relevante Investitionen zu tätigen. Gegenüber dem Vorjahr wird sich das Gesamtinvestitionsvolumen, trotz der Verschiebung mehrerer Bauvorhaben, auf dem Niveau des Vorjahres bewegen, aber damit deutlich unter dem in der ursprünglichen Planung vorgesehenen Volumen liegen. Für eine sich gegen Jahresende abzeichnende Liquiditätslücke steht der Flughafen München in Verhandlungen mit seinen Hausbanken. Zu den vorliegenden Angeboten sollen die Gespräche in den nächsten Wochen abgeschlossen werden. Im Lauf des Jahres 2020 werden die Verkehrs-, Ergebnis- sowie Liquiditätsprognosen kontinuierlich aktualisiert und es wird in Abhängigkeit von der weiteren Krisenentwicklung

Berlin-Institut/Wüstenrot Stiftung, Teilhabeatlas Deutschland, August 2019

²⁸ IATA, Economics COVID-19, 14. April 2020

Der erläuterte Liquiditätsverbrauch setzt voraus, dass die Gegenmaßnahmen bei den Kosten, Investitionen und im personellen Bereich realisiert werden, sich das Verkehrsszenario voraussichtlich ab Juni 2020 wieder langsam erholt und auf das Gesamtjahr gesehen in etwa der Hälfte des Vorjahres entspricht. Treten diese Prämissen nicht in der dargestellten Form ein, kann dies zu einem höheren Liquiditätsbedarf und infolgedessen zu einem früheren Verbrauch der bestehenden Liquiditätsreserven führen. Dieser gegebenenfalls höhere Liquiditätsbedarf kann durch die FMG auf dem Banken- und Kapitalmarkt gedeckt werden.

Prognostizierte bedeutsamste finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren: Abb. 47

Insgesamt rechnet der Flughafen München mit einem deutlichen Rückgang des EBT. Das genaue Ausmaß des Rückgangs ist vor allem von der Dauer der Coronakrise abhängig und derzeit schwer abzuschätzen.

Bei den CO₂-Einsparungen wird ein leichter Rückgang des Zielwerts für 2020 gegenüber den 2019 erreichten Einsparungen erwartet. Die am Flughafen München installierten PCA-Anlagen (Pre-Conditioned-Air-Anlagen) wurden sukzessive in den Normalbetrieb übernommen. Deren Nutzungsrate wird auf hohem Niveau verbleiben. Für das Jahr 2020 werden zusätzliche Einsparungen aus Effizienzmaßnahmen von über 2.300 Tonnen CO2 angestrebt. Die geplanten Maßnahmen sollen vor allem den Energiebedarf bei Beleuchtung und Raumlufttechnik verringern.

Der Flughafen München wird im Jahr 2020 die kontinuierlichen Verbesserungsmaßnahmen in puncto Passagierzufriedenheit weiter intensivieren. So ist beispielsweise geplant, die Betreuung der Passagiere vor Ort mittels sogenannter Terminalmanager im Terminal 1 zu erweitern. Außerdem soll der Passagierkomfort in der Halle C-West weiter verbessert und zusätzliche Grenzkontrollstellen in Modul B errichtet werden, um die Ausreise für die Passagiere zu optimieren. Darüber hinaus wird in Modul D auf der Ebene 05 eine moderne Sicherheitskontrolle mit erhöhtem Komfort für die Passagiere entstehen. Im Terminal 2 sind Optimierungen für Reisende mit Kleinkindern geplant. Dies erfolgt beispielsweise durch einen umfangreichen Testlauf zur Bereitstellung von kostenlosen Buggys oder auch durch die Verbesserung der WLAN-Verfügbarkeit im Terminal, die für die Passagiere sehr wichtig ist. Weitere Verbesserungen in Bezug auf die Gepäckankunftszeiten strebt der Flughafen München für 2020 an, um die 2019 gesunkene Passagierzufriedenheit in diesem Bereich aufzufangen. Zudem wird die 2019 erfolgreich implementierte PAKS (Alternative Kontrollspur) weiter optimiert und in enger Zusammenarbeit mit der Regierung von Oberbayern um eine Doppelspur erweitert.

Risikomanagementsystem

Risiken- und Chancenbericht

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.

Flughafen München Integrierter Bericht 2019

Mit dem Risikomanagementsystem sollen Ereignisse und Entwicklungen, die sich negativ auf die strategische und







PROGNOSTIZIERTE FINANZIELLE UND NICHT-FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Abb. 47

	2019		2020		
	lst Prognose				
			von	bis	
			%	%	
EBT (in TEUR)	256.822	Rückgang	deutlich	1	
CO ₂ -Einsparungen (in Tonnen)	24.280	Rückgang	-12,3	-7,3	
Passagiererlebnisindex Gesamtzufriedenheit	81,84	unverändert	0,0	0,0	

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 Organisations of the Treadway Commission – Enterprise Risk Management) ausgerichtet.

Als zusätzliche unterstützende Steuerungs-, Kontroll- und Überwachungsinstanz innerhalb des Risikomanagementsystems dient der Risikomanagementausschuss. Als ranghöchstes Organ des Risikomanagements ist er direkt der Geschäftsführung untergeordnet und besteht aus dem Geschäftsführer Finanzen und Infrastruktur, den Leitern der Geschäftsbereiche Aviation, Commercial Activities und Real Estate, den Leitern der Konzernbereiche Recht. Gremien, Compliance und Umwelt, Konzernentwicklung, Konzerncontrolling und Beteiligungsmanagement, Konzernsicherheit 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 aus-

wirken 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 der FMG 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 2019 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 betriebsinterner Vorgaben wie beispielsweise die Einhaltung des öffentlichen Vergaberechts bei Beschaffungs- und Vergabevorgängen, die Datenschutzorganisation oder die Informationssicherheit. Dadurch werden Prozessabläufe intern und extern transparent und nachvollziehbar. Bei Vergaben und Ausschreibungsverfahren fordert der Flughafen München von Bietern eine Verpflichtungserklärung, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um Korruption zu vermeiden. Bei Verstößen sind Sanktionen vorgesehen, zum Beispiel der Ausschluss von der Auftragsvergabe.

Die Position des Antikorruptionsbeauftragten wird durch die Leitung der Konzerneinheit Compliance wahrgenommen. Für das Jahr 2019 sind keine bestätigten Korruptionsfälle im Konzern bekannt.

Kommunikation und Schulung

Eine Kernaufgabe der Konzerneinheit Compliance ist die Schulung und Beratung der Beschäftigten, der Führungskräfte und der Geschäftsführung der FMG 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 2019 nahmen im Rahmen des Leadership-Excellence-Programms 56 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 568 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. Die Konzernunternehmen haben Datenschutzbeauftragte benannt, die die Beratungs- und Überwachungsaufgaben gemäß DSGVO wahrnehmen. Der Datenschutzbeauftragte der FMG ist für die Beratung und Unterstützung der Konzernbereiche zuständig und hat in den meisten Tochterunternehmen selbst die Funktion des Datenschutzbeauftragten inne. Er ist disziplinarisch der Konzerneinheit Compliance unterstellt und hat eine unmittelbare, unabhängige Berichtslinie zur Geschäftsführung. Die Verantwortung für die Einhaltung des Datenschutzes im Einzelnen liegt dezentral bei den einzelnen Fachbereichen der FMG beziehungsweise bei den Tochterunternehmen für ihre jeweiligen Verarbeitungsprozesse.

Nach der intensiven Awareness-Kampagne 2018 mit Präsenz- und Online-Schulungen haben auch im Jahr 2019 fortlaufende Schulungsmaßnahmen für Konzernmitarbeiter und Führungskräfte zur weiteren Sensibilisierung in Bezug auf Datenschutz und Datensicherheit beigetragen. Darüber hinaus ist in Einzelfällen eine fachliche und individuelle Beratung gewährleistet, die die Sicherheit im Umgang mit personenbezogenen Daten unterstützt.

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 2019 wurden für den Flughafen München folgende wesentliche Brutto-Risiken identifiziert: Abb. 48-52

ÜBERSICHT BRUTTO-RISIKEN

Abb. 48

sehr hoch ab 150 Mio. €	Anschlag auf den Luftverkehr Großbrand		• Dritte Start- und Landebahn	Markteinbruch durch Seuche/Krankheit Konjunktur
hoch ab 30 Mio. €	Terror am Standort Flugunfall Naturkatastrophen Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben Flächenenteisungsmittel Verlust/Beeinträchtigung Hub	• Ånderung von nationalen und EU-weiten Sicherheitsvorgaben	Sanierung Ground Handling Nichtbestehen einer EU-Sicherheitsinspektion	
mittel ab 6 Mio. €		Wasserschaden IT-Ausfall Personalbeschaffung/ Rekrutierung	Ver- und Entsorgungs- einrichtungen Drohnen	
gering ab1 Mio. €				
	sehr gering (5-10 %) Nicht 1x in 3 Jahren	gering (>10-25 %) 1x in 3 Jahren	mittel (>25-50 %) 1x in 2 Jahren	hoch (>50 %) 1x innerhalb eines Jahre

Der Flughafen München hat die wirtschaftlichen Folgen der Ausbreitung des Coronavirus in den Risiken »Konjunktur« und »Markteinbruch durch Seuche/ Krankheit« abgebildet und damit beide Risiken nach dem 31. Dezember 2019 auf »sehr hoch« gesetzt.

Eintrittswahrscheinlichkeit/-häufigkeit

RISIKEN AUS DEM EINTRITT VON EREIGNISSEN HÖHERER GEWALT

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Naturkatastrophen	Langanhaltende und intensive Niederschläge verbunden mit Schneeschmelze und wasser- gesättigten Böden südlich von München bis zu den Alpen können entsprechende Hochwasser- abflüsse in der Isar verursachen. Hierdurch könnte ein bedingter Bruch der Isardämme sowie der Hochwasserschutzdeiche bei Freising zu einer Überflutung der Terminals führen.	Sukzessive Erneuerung der Isardämme durch das Wasserwirtschaftsamt. In Teilen sind diese bereits saniert. Darüber hinaus plant der Freistaat Bayern, die Hochwasserschutzdeiche zurückzuverlegen. Zusätzlich überwacht der Flughafen München dauerhaft das Abwasserabflussgeschehen und führt Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen durch. Durch ein Krisen- und Risikomanagement am Flughafen München werden die Gegenmaßnahmen auf operativer Ebene verstärkt. Die Ereignisse Erdbeben, Sturm, Hagel und Hochwasser sind versichert.
Anschlag auf den Luftverkehr	Die Gefahr terroristischer Anschläge auf den Luftverkehr besteht unveråndert 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 dedurch 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 Flughafen München ist Ein-, Aus- und Umsteigeplatz für Millionen von Fluggåsten und somit ein möglicher Einfallsort von Bakterien und Viren aus aller Welt. Der Ausbruch von Epidemien/Krankheiten kann zu Markteinbrüchen mit reduzierten Flugbewegungen und Passagierzahlen führen. Dies ist in Form des Coronavirus eingetreten. Aktuell ist es nicht seriös abschätzbar, welche wirtschaftlichen Belastungen hieraus für den Flughafen München entstehen werden.	Der Flughafen München unterliegt dem Gesetz zur Durchführung der Internationalen Gesundheitsvorschriften (IGV-DG) und bedient sich einer Tochtergesellschaft zur Erfüllung der notwendigen Funktionen. Ebenso werden die von der EASA vorgegebenen Regeln zum Thema »Notfallplan« erfüllt. Dazu gehören unter anderem die Wahrnehmung der Einsatzleitung durch den medizinischen Dienst und die Berücksichtigung von Gesetzen und Vorgaben (zum Beispiel Infektionsschutzgesetz). Im Zuge der 2016 bestandenen EASA-Zertifizierung wurde gezeigt, dass der Flughafen München einen Notfallplan besitzt und bindende Anforderungen erfüllt. Zur Erhaltung des Zertifikats wird der Flughafen München regelmäßig durch die Aufsichtsbehörden (Regierung von Oberbayern) überprüft.
Großbrand	Im Falle einer Beschädigung oder Zerstörung von Terminals oder Infrastrukturanlagen durch einen Großbrand ist mit Sach- und Personenschäden sowie bedeutenden und langfristigen Betriebs- unterbrechungen 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 Abb. 50

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme[n]
	Ändert die Deutsche Lufthansa ihre Strategie, den Flughafen München als Hub zu betreiben, hätte dies enorme Rückgånge in der Fluggast- und der Flugbewegungsentwicklung zur Folge. Nachdem die Deutsche Lufthansa 2019 ihr Flugangebot in München weiter ausgebaut hatte, plante sie vor der Coronakrise, 2020 zwei weitere Maschinen des Typs Airbus A380 und eine Interkontmaschine (A340) am Flughafen München zu stationieren. Damit sollte das Drehkreuz weiter ausgebaut und die Hub-Qualität des Flughafens München gestärkt werden. Trotz der aktuellen Coronakrise gibt es keine Unterbrechung in der Zusammenarbeit zwischen dem Flughafen München und der Deutschen Lufthansa. Die Coronakrise führt zwangsweise jedoch zu gravierenden Angebots- (Strecken, Frequenzen, Fluggerät) und Nachfragereduzierungen. Das Risiko für einen kurzfristigen Verlust des Hubs wird daher durch den Flughafen München als sehr gering eingestuft.	Die Zusammenarbeit des Flughafens München mit der Deutschen Lufthansa beruht auf gemeinschaftlichen Investitionen und langfristigen Kooperationsabkommen. In diesem Zusammenhang wurde am 16. Dezember 2019 eine Absichtserklärung (Letter of Intent) zwischen beiden Parteien unterzeichnet. Es besteht das gemeinsame Bestreben, die Kapazitäten im Terminal-2-System zu erweitern.
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 wird weiterhin beobachtet. 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. Zusätzlich zu den oben genannten Erläuterungen besteht durch den Ausbruch des Coronavirus eine starke Belastung der weltweiten Konjunktur. Aktuell ist es nicht seriös abschätzbar, welche wirtschaftlichen Belastungen hieraus für den Flughafen München entstehen werden.	Die Reduzierung der Ausgaben mittels Kostenmonitoring, gegebenenfalls sozial verträglicher Personalabbau, Kurzarbeit sowie eine kurzfristige Kürzung des Investitionsbudgets in nicht kritischen Bereichen sollen die Folgen von Konjunktureinbrüchen mindern. Zur Sicherung der Zahlungsfähigkeit bestehen revolvierende Kreditlinien. Großbritannien hat zum 31. Januar 2020 die EU formell verlassen. Es gibt eine elfmonatige Übergangsperiode die dazu genutzt werden soll, die künftigen Beziehungen zwischen Großbritannien und der EU auszuhandeln. Bis zum Ende der Übergangsphase am 31. Dezember 2020 bleiben die Luftverkehrsrechte unverändert, danac sollte ein neu ausgearbeitetes Luftverkehrsabkommen in Kraft treten.

BETRIEBLICHE RISIKEN
Abb. 51

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
IT-Ausfall	Aufgrund von Brand, Wassereinbruch und Sabotage kann ein Schaden am IT-System entstehen. Ständige neue technologische Entwicklungen und die weltweit zunehmende Gefahr von Cyberangriffen führen zudem zu Risiken in Bezug auf die Sicherheit von IT-Systemen und Netzwerken sowie die Datensicherheit. Im Bereich Cyberkriminalität 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 gibt es ein zentrales Informationssicherheitsmanagement, das strategische, technische und organisatorische Maßnahmen zur Abwehr von Cyberattacken vorgibt und kontrolliert. Das Bewusstsein für Cyberrisiken wird durch Trainings bei Führungskräften und Mitarbeitern verstärkt. Zudem hat der Flughafen München 2019 ein Kompetenzzentrum gegen Cyberkriminalität (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 Cyberkriminalität. Zusätzlich erarbeitet der Flughafen München gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung und anderen Flughäfen Maßnahmen zur Abwehr von Cyberattacken. Das Risiko ist durch eine Versicherung minimiert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)				
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 natio- nalen und 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.					
Nichtbestehen einer EU-Sicherheitsins- pektion	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, eine erhebliche Behinderung in den betrieblichen Prozessen, Wettbewerbsnachteile sowie ein Imageverlust.	Der Flughafen München führt ein durchgångiges und strenges Qualitätsmanagement zur Steuerung der Qualität aller Sicherheitsaspekte am Flughafen München durch.				
Ver- und Entsorgungs- einrichtungen		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.				
Personalbeschaffung/ Rekrutierung	Die Personalbeschaffung gestaltete sich bisher in den unterschiedlichen Berufsgruppen zunehmend schwierig. Ursachen hierfür waren 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. Vor dem Hintergrund der aktuellen Coronakrise hat das Risiko der »Personalbeschaffung/Rekrutierung« aktuell an Bedeutung verloren.	Um auch langfristig auf mögliche Risiken der Personalbeschaffung/Rekrutierung zu reagieren, wurden weitere Maßnahmen bezüglich der Intensivierung der Ausbildungsaktivitäten, die Forcierung des Hochschulmarketings sowie die Präsenz auf Messen und Jobbörsen ergriffen. Der Flughafen München erhielt im Jahr 2019 die Auszeichnung »Top nationaler Arbeitgeber« im Rahmen der Untersuchung der Zeitschrift Focus-Business in Zusammenarbeit mit dem Online-Netzwerk Xing und dem Arbeitgeber-Bewertungsportal kununu. Zudem wurden im Jahr 2019 Projekte realisiert, um bezahlbaren Wohnraum für Konzernbeschäftigte zu schaffen. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko zum 31. Dezember 2019 unter der Risikotoleranzgrenze.				
Drohnen	Mit zunehmender Anzahl von Drohnen im Luftraum besteht 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 EU-Kommission am 24. Mai 2019 eine Vorschrift erlassen, um den zunehmenden Drohnenverkehr für die Menschen am Boden und in der Luft sicherer zu machen. Auf nationaler Ebene wurde Mitte des Jahres die rechtliche Zuständigkeit für die Umsetzung der Drohnendetektion, -identifikation und -verifikation geregelt. An allen deutschen Verkehrsflughäfen ist die Deutsche Flugsicherung hierfür zuständig.	Obwohl die nationalen Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten in Bezug auf Detektion und Abwehr von Drohnen nicht beim Flughafenbetreiber liegen, hat in einem von der FMG initiierten Expertengespräch ein Austausch relevanter Stakeholder zum aktuellen Stand der Detektions- und Abwehrtechnik stattgefunden. 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 Drohnendetektionssystemen zu erhalten. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.				

RECHTLICHE RISIKEN Abb. 52

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)		
Dritte Start- und Landebahn	Bedingt durch die Verschiebung der Entscheidung zur Realisierung des Projekts der dritten Start- und Landebahn, sind alle bisher angefallenen Planungs- und Grunderwerbskosten auf ihre Werthaltigkeit hin zu überprüfen und gegebenenfalls abzuschreiben. Auswirkungen aus dem Moratorium wurden bereits im Geschäftsjahr 2018 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 einen Rückgang des Verkehrsaufkommens 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.	im Hinblick auf die Begrenzung der rechtlichen Risiken für die Projektumsetzung. Als weitere Gegenmaßnahmen waren die Diversifikation der Produktpalette und die Ausweitung des Auslandsgeschäfts geplant. Im Vorjahr startete das Projekt »LabCampus«, mit dem der Flughafen München plant, einer einzigartigen Standort für Innovation und branchenübergreifende Kooperation zu schaffen. Die Expansion in die USA begann im Jahr 2019 und wird weiterhin umgesetzt. Trotz des Moratoriums hält der Flughafen München an dem Zukunftsprojekt fest.		
Flächenenteisungs- mittel	Es wird vermutet, dass die Formiate des gegenwärtig verwendeten Flächenenteisungsmittels die Oxidation von Flugzeugbremsen beschleunigen. Im internationalen Normungsgremium SAE (Society of Automobile Engineers) wird über ein Verbot von Formiatenteisungsmitteln 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 Formiatenteisungsmitteln 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 und es wird dem weiter nachgegangen. 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, Schadensersatzklagen, 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 dem 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 Schadensersatz oder im Rahmen von Bauprojekten zu Änderungen der Leistungsvergütung führen. Ferner können weitere Rechtsstreitigkeiten eingeleitet oder bestehende Rechtsstreitigkeiten ausgeweitet werden. Neben den Sachverhalten, für die bereits bilanzielle Vorsorge getroffen wurde, erwartet der Flughafen München aus weiteren bekannten Fällen zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage.

Im Zuge der 2019 stattgefundenen 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 vor allem Haftungsrisiken zu begegnen, wurden im Jahr 2019 lokale Gesellschaften gegründet. Im Zusammenhang mit Flughafenbetreiberprojekten, die in der Regel lange Laufzeiten vorweisen, ergeben sich insbesondere aus der Einschätzung der zukünftigen Luftverkehrsentwicklung und des Konsumverhaltens der Passagiere Risiken.

Ein mögliches Ausbleiben des Wachstums und/oder ein möglicherweise rückläufiger Luftverkehr könnten die Ertragsentwicklung der Projektgesellschaft wesentlich nachteilig beeinflussen, woraus sich folglich Risiken für das investierte Kapital ergäben. Ebenso können Risiken durch unvorhergesehene behördliche Eingriffe in die Tarif-, Steuer- und Abgabenstruktur der Flughäfen zum Nachteil der Flughafenbetreiber entstehen.

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

Für die nachfolgend aufgeführten Brutto-Finanzrisiken lag die erwartete wirtschaftliche Belastung zum 31. Dezember 2019 unter der Meldegrenze. Sie gingen daher nicht in die Risikoberichterstattung ein. Abb. 53

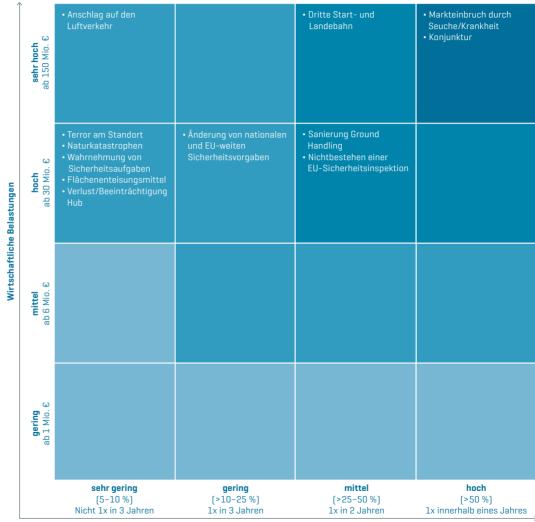
FINANZRISIKEN Abb. 53

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 Bonitäts- risiken	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 Einlagen- sicherung unterliegen. Zum Management von Bonitätsrisiken gehören eine Bonitätsprüfung der Kunden, eine stetige Über- wachung 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.		
Zinsånderungsrisiko 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. 54

ÜBERSICHT NETTO-RISIKEN

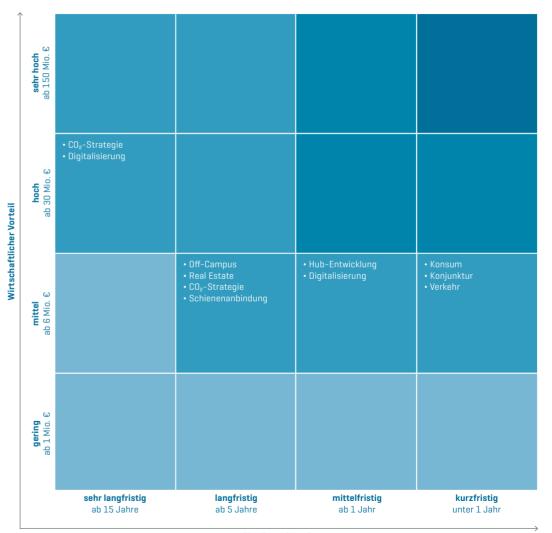
Abb. 54



Eintrittswahrscheinlichkeit/-häufigkeit

Im Folgenden werden Entwicklungen und Ereignisse aufgezeigt, die zu einer positiven Abweichung von der Planung führen könnten. Die Darstellung zum 31. Dezember 2019 orientiert sich am Risikobericht, mit dem Unterschied, dass die horizontale Achse den Eintrittszeitpunkt – also den Erwartungshorizont zum Eintrittszeitpunkt von Chancen – und nicht die Eintrittshäufigkeit 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. 55/56

ÜBERSICHT CHANCEN Abb. 55



115

Chance	Beschreibung und Analyse		
Konsum	Die Bewältigung bestehender geopolitischer und finanzwirtschaftlicher Krisen könnte zu einer Steigerung der Konsumneigung der Fluggäste aus Regionen außerhalb Europas über das berücksichtigte Niveau hinaus führen.		
Konjunktur	Eine Steigerung des Wirtschaftswachstums über das berücksichtigte Niveau hinaus könnte zu einer höheren Zunahme der Umsatzerlöse führen.		
Verkehr	Eine Steigerung des Luftverkehrswachstums über das erwartete Niveau hinaus könnte zu Umsatzsteigerungen in allen Unternehmensbereichen führen.		
Hub-Entwicklung	Die wichtige Partner-Airline Deutsche Lufthansa könnte aufgrund einer weiteren Verbesserung ihrer Markt- position den Ausbau des Drehkreuzes am Standort Flughafen München verstärken, was zu einer Passagier- entwicklung über Plan führen würde.		
Digitalisierung	Der Flughafen München verfolgt die Strategie, das Geschäftsmodell des Flughafens besser an den Strukturwandel infolge der Digitalisierung anzupassen. Aus dieser Strategie könnten mittel- bis sehr langfristig Wachstumseffekte entstehen, die in der bisherigen Planung nicht vollständig berücksichtigt sind.		
Off-Campus	Das Off-Campus-Geschäft des Flughafens München (Dienstleistungen und Handel) könnte sich besser entwickeln als erwartet, mit entsprechendem Wachstum des 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 Umsatz- steigerung 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.		
Schienenanbindung	Eine Verbesserung der Schienenanbindung über das erwartete Maß hinaus könnte zu einer Erweiterung des Passagiereinzugsgebiets und damit zu einer Steigerung des Umsatzes in allen Geschäftsfeldern führen.		

Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation

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

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

Die Ausbreitung des Coronavirus und seine Auswirkungen auf den globalen Flugverkehr haben die Risikosituation des Flughafens München gegenüber dem Vorjahr verändert. Unter Berücksichtigung dieser aktuellen Situation wurden die Risiken »Konjunktur« und »Markteinbruch durch Seuche/Krankheit« auf »sehr hoch« gesetzt. Die Geschäftsführung geht davon aus, dass die wirtschaftlichen Folgen der Coronakrise sich erheblich auf das Ergebnis auswirken werden. Allerdings ist der weitere Fortgang der Coronakrise nicht absehbar, sodass eine abschließende Risikoeinschätzung zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich ist.

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 unbekannte 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 17. April 2020

Jost Lammers Andrea Gebbeken Thomas Weyer

VERKÜRZTER KONZERNABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN-UND-VERLUSTRECHNUNG

Abb. 57

TEUR	Angabe	2019	2018¹
+ Umsatzerlöse	VI.1	1.567.967	1.508.817
+/- Bestandsveränderung		40	-672
+ Aktivierte Eigenleistungen	VI.2	16.689	15.835
+ Sonstige Erträge	VI.3	26.436	29.731
Gesamtleistung		1.611.132	1.553.711
- Materialaufwand	VI.4	-413.210	-393.602
- Personalaufwand	VI.5	-537.239	-507.713
- Sonstige Aufwendungen ²	VI.6	-106.369	-114.318
Betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)		554.314	538.078
- Abschreibungen	VI.7	-208.835	-214.578
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		345.479	323.500
+ Zinsergebnis	VI.8	-78.233	-84.338
+/- Sonstiges Finanzergebnis	VI.8	-11.812	-17.813
Finanzergebnis		-90.045	-102.151
+ Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen	VII.4	1.388	1.173
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		256.822	222.522
+/- Ertragsteuern	VI.9	-78.975	-72.895
Konzernjahresergebnis (EAT)		177.847	149.627
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		177.842	149.626
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		5	1

¹ Berichtigt. Nähere Erläuterungen dazu finden sich im Konzernanhang im Abschnitt II.3: Anpassungen nach IAS 8.

² Die Vorjahreszahlen sind aufgrund der Anwendung der modifiziert retrospektiven Methode im Rahmen der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 nicht angepasst worden.

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

TEUR Angabe	2019	2018¹
Konzernjahresergebnis	177.847	149.627
+/- Absicherung von Zahlungsströmen VII.16	11.406	10.742
+/- Ergebnisneutrale latente Steuern VII.6	-2.281	-2.149
Posten, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	9.125	8.593
+/- Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste VII.17	-5.351	811
+/- Ergebnisneutrale latente Steuern VII.6	1.488	-225
+/- Effekte aus der Währungsumrechnung	3	0
Posten, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-3.860	586
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	5.265	9.179
Gesamtergebnis	183.112	158.806
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend	183.107	158.805
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend	5	1

¹ Berichtigt. Nähere Erläuterungen dazu finden sich im Konzernanhang im Abschnitt II.3: Anpassungen nach IAS 8.

Aktiva	_			
TEUR	Angabe	31.12.2019	31.12.2018 ¹	01.01.2018²
Immaterielle Vermögenswerte	VII.1	21.162	19.572	17.477
Selbstgenutzte Sachanlagen³	VII.2	4.951.956	4.821.005	4.836.610
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	VII.3	155.358	150.889	151.872
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	VII.4	4.138	3.657	4.116
Forderungen	VII.5	5.201	3.539	53
Vertragliche Vermögenswerte	VII.23	2.232	0	-
Sonstiges Finanzvermögen		214	183	290
Aktive latente Steuern	VII.6	5.497	4.864	4.148
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	6.153	6.631	774
Langfristige Vermögenswerte		5.151.911	5.010.340	5.015.340
Vorräte	VII.7	37.483	39.193	41.567
Forderungen	VII.8	94.229	76.057	86.545
Vertragliche Vermögenswerte	VII.23	7.315	4.617	-
Sonstiges Finanzvermögen	VII.8	1	0	202
Tatsächliche Ertragsteueransprüche		5.123	4.899	5.496
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	35.872	9.243	7.066
Kurzfristige Geldanlagen	VII.10	168.767	209.446	158.000
Zahlungsmittelbestand	VII.10	39.576	12.377	6.625
Kurzfristige Vermögenswerte		388.366	355.832	305.501
Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht	VII.11	1.746	1.495	1.015
Aktiva		5.542.023	5.367.667	5.321.856

¹ Berichtigt. Nähere Erläuterungen dazu finden sich im Konzernanhang im Abschnitt II.3: Anpassungen nach IAS 8.

² Berichtigt. Nähere Erläuterungen dazu finden sich im Konzernanhang im Abschnitt II.3: Anpassungen nach IAS 8. Die berichtigten Zahlen zum 1.1.2018 enthalten nicht die erstmalige Anwendung des IFRS 15.

³ Die Vorjahreszahlen sind aufgrund der Anwendung der modifiziert retrospektiven Methode im Rahmen der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 nicht angepasst worden.

Abb. 59

Passiva				
TEUR	Angabe	31.12.2019	31.12.20181	01.01.2018 ²
Gezeichnetes Kapital	VII.12	306.776	306.776	306.776
Rücklagen	VII.12	147.490	151.353	150.767
Übriges Eigenkapital	VII.12	1.923.854	1.766.853	1.640.269
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter		19	14	13
Eigenkapital		2.378.139	2.224.996	2.097.825
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	VII.14	354.047	346.058	315.375
Verbindlichkeiten	VII.15	14.211	12.365	12.498
Sonstige Finanzschulden ³	VII.15	1.148.779	1.314.692	1.393.047
Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	61.965	50.864	50.163
Sonstige Rückstellungen	VII.18	91.984	89.769	91.300
Passive latente Steuern	VII.6	424.400	429.186	437.608
Sonstige Schulden	VII.20	15.807	16.886	17.305
Langfristige Schulden		1.757.146	1.913.762	2.001.921
Verbindlichkeiten	VII.19	151.620	162.502	159.303
Vertragliche Verbindlichkeiten	VII.23	2.244	2.045	-
Sonstige Finanzschulden ²	VII.19	813.645	640.442	677.649
Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	47.587	43.485	40.887
Sonstige Rückstellungen	VII.18	11.445	14.363	10.074
Tatsächliche Ertragsteuerschulden		8.209	7.339	7.406
Sonstige Schulden	VII.20	17.941	12.675	11.416
Kurzfristige Schulden		1.052.691	882.851	906.735
Passiva		5.542.023	5.367.667	5.321.856

¹ Berichtigt. Nåhere Erläuterungen dazu finden sich im Konzernanhang im Abschnitt II.3: Anpassungen nach IAS 8.

² Berichtigt. Nähere Erläuterungen dazu finden sich im Konzernanhang im Abschnitt II.3: Anpassungen nach IAS 8. Die berichtigten Zahlen zum 1.1.2018 enthalten nicht die erstmalige Anwendung des IFRS 15.

³ Die Vorjahreszahlen sind aufgrund der Anwendung der modifiziert retrospektiven Methode im Rahmen der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 nicht angepasst worden.

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

Abb. 60

		Gezeichnetes			Übriges	Nicht beherrschender	
	Angabe	Kapital	Rückla	gen		Gesellschafter	Eigenkapital
TEUR			Kapitalrücklage G	Sewinnrücklage			
Stand 31.12.2017	VII.12	306.776	102.258	48.509	1.628.698	13	2.086.254
Änderungen infolge IAS 8		0	0	0	11.571		11.571
Stand 01.01.2018 (angepasst)		306.776	102.258	48.509	1.640.269	13	2.097.825
Auswirkung aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 9		0	0	0	-1.635	0	-1.635
Stand 01.01.2018		306.776	102.258	48.509	1.638.634	13	2.096.190
Jahresergebnis		0	0	0	149.626	1	149.627
Sonstiges Ergebnis		0	0	586	8.593	0	9.179
Gesamtergebnis		0	0	586	158.219	1	158.806
Ausschüttungen		0	0	0	-30.000	0	-30.000
Transaktionen mit Gesellschaftern		0	0	0	-30.000	0	-30.000
Stand 31.12.2018 ¹	VII.12	306.776	102.258	49.095	1.766.853	14	2.224.996
Jahresergebnis		0	0	0	177.842	5	177.847
Sonstiges Ergebnis		0	0	-3.863	9.128	0	5.265
Gesamtergebnis		0	0	-3.863	186.970	5	183.112
Ausschüttungen		0		0	-30.000		-30.000
Transaktionen mit Gesellschaftern		0	0	0	-30.000	0	-30.000
Effekte aus der Währungsumrechnung		0	0	0	31	0	31
Stand 31.12.2019	VII.12	306.776	102.258	45.232	1.923.854	19	2.378.139

¹ Berichtigt. Nåhere Erläuterungen dazu finden sich im Konzernanhang im Abschnitt II.3: Anpassungen nach IAS 8.

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG Abb. 61 Abb. 61

TE	UR Angabe	2019	2018¹
	Gesamtergebnis	183.112	158.806
+	Ergebnisneutrale latente Steuern	793	2.374
+	Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	5.351	-811
+	Absicherung von Zahlungsmittelströmen	-11.406	-10.742
	Veränderungen aus der Währungsumrechnung	-3	0
	Jahresergebnis (EAT)	177.847	149.627
	Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	-1.388	-1.173
	Ertragsteuern	78.975	72.895
	Finanzergebnis	90.045	102.151
	Betriebliches Ergebnis (EBIT)	345.479	323.500
	Abschreibungen	208.835	214.578
	Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen	2.481	3.104
	Zu-/Abnahme der Vorräte	1.710	2.374
	Zu-/Abnahme der kurzfristigen Forderungen	-18.172	10.487
	Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten	-8.932	3.234
	Zu-/Abnahme der Leistungen an Arbeitnehmer	9.031	3.393
	Zu-/Abnahme der Rückstellungen	-3.573	4.451
	Zu-/Abnahme der anderen Aktiva und Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-23.243	-12.950
_	Bruttozahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	513.616	552.171
_	Saldo aus gezahlten und erhaltenen Ertragsteuern	-84.542	-83.875
_	Zahlungsmittelflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit	429.074	468.296
	Einzahlungen aus der Veräußerung von selbstgenutzten Sachanlagen	5.138	5.853
	Einzahlungen aus der Veräußerung von immateriellen Vermögenswerten	707	404
	Einzahlungen aus der Veräußerung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	0	117

TEUR	Angabe	2019	20181
Einzahlungen von assoziierten Unternehmen			
aufgrund von Ausschüttungen		1.173	1.632
Auszahlungen für Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen		-306.980	-191.146
Auszahlungen für Investitionen in			
immaterielle Vermögenswerte		-6.870	-8.328
Auszahlungen für Investitionen in als			
Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-5.592	-5.174
Auszahlungen aus dem Erwerb von Tochtergesellschaften		-1.200	0
Erhaltene Zinsen		382	275
Veränderungen in Verbindung mit nicht			
vollkonsolidierten Unternehmen		-275	96
Veränderungen von Geldanlagen		40.679	-52.000
+ Zahlungsmittelflüsse aus der Investitionstätigkeit		-272.838	-248.271
Auszahlungen für Ausschüttungen an Gesellschafter	IX	-30.000	-30.000
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen	IX	71.111	13.200
Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen bei Kreditinstituten	IX	-79.406	-125.713
Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten		-4.903	-
Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	IX	-36.919	-22.330
Zahlungsmittelflüsse aus dem konzernwei- ten Cashmanagement mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen	IX	-4.460	-572
Gezahlte Zinsen (ohne Bauzeitzinsen)	IX	-39.743	-43.942
Auszahlungen aus Bauzeitzinsen	IX	-4.717	-4.916
+ Zahlungsmittelflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	IX	-129.037	-214.273
Veränderung des Zahlungsmittelbestands		27.199	5.752
Zahlungsmittelbestand zum Periodenbeginn		12.377	6.625
Zahlungsmittelbestand zum Periodenende		39.576	12.377

¹ Berichtigt. Nähere Erläuterungen dazu finden sich im Konzernanhang im Abschnitt II.3: Anpassungen nach IAS 8.

HINWEIS ZUM BESTÄTIGUNGSVERMERK

Angaben zum Ergebnis der Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts für das Geschäftsjahr 2019

In dem vorstehenden, zur Einbindung in den gedruckten integrierten Bericht bestimmten - gekürzten - Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2019 ist der Konzernanhang nicht enthalten. Der vollständige Konzernabschluss - einschließlich Konzernanhang - sowie der Konzernlagebericht jeweils für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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 2019 sind neben dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers hierzu auf der Internetseite der Flughafen München GmbH allgemein zugänglich.

Bericht des Aufsichtsrats

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 sieben Sitzungen zusammen. Der Arbeitsausschuss hat vier Sitzungen durchgeführt. Der Personalausschuss hat sechsmal getagt.

Zum 31. Dezember 2019 ist der Vorsitzende der Geschäftsführung, Dr. Michael Kerkloh, nach mehr als siebzehnjähriger Tätigkeit an der Spitze des Flughafen München Konzerns altersbedingt aus dem Unternehmen ausgeschieden. Herrn Dr. Kerkloh dankt der Aufsichtsrat für seine hervorragenden Verdienste um den Flughafen München. Als Nachfolger hat der Aufsichtsrat Herrn Jost Lammers bestellt. Für seine Tätigkeit wünscht der Aufsichtsrat ihm viel Erfolg.

Der von der Geschäftsführung vorgelegte Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 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 2019 geleistete erfolgreiche Arbeit aus.

München, den 24. Juni 2020

Für den Aufsichtsrat

Staatsminister Albert Füracker

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Flughafen München GmbH

Organe der Gesellschaft

ORGANE DER GESELLSCHAFT

Geschäftsführung

	Zeitraum
Dr. Michael Kerkloh Vorsitzender der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor	September 2002 bis Jahresende 2019
Andrea Gebbeken Geschäftsführerin Commercial und Security	Seit Oktober 2016
Thomas Weyer Geschäftsführer Finanzen und Infrastruktur	Seit September 2008

Generalbevollmächtigte

	Zeitraum
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

Freistaat Bayern	Zusätzliche Mandate
Albert Füracker (Vorsitzender) Staatsminister Bayerisches Staatsministerium der Finanzen und für Heimat	Flughafen Nürnberg GmbH (Vorsitzender des Aufsichtsrats) Messe München GmbH (Mitglied des Aufsichtsrats) NürnbergMesse GmbH (Vorsitzender des Aufsichtsrats) Bayerische Landesstiftung (stv. Vorsitzender des Stiftungsrats) Bayerische Forschungsstiftung (Mitglied des Stiftungsrats) Stiftung Bayerische Gedenkstätten (Mitglied des Stiftungsrats) Deutsches Museum (Mitglied im Kuratorium) Dokumentationsstelle Obersalzberg (Mitglied im Kuratorium) Dokumentationszentrum Reichsparteitagsgelände Nürnberg (Mitglied im Kuratorium) ifo Institut – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e.V. (Mitglied im Kuratorium) RCI Regensburger Centrum für Interventionelle Immunologie (Mitglied im Kuratorium)

Aufsichtsrat

Freistaat Bayern	Zusätzliche Mandate
Hubert Aiwanger [seit 13.2.2019] Staatsminister Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landes- entwicklung und Energie	LfA Förderbank Bayern [Vorsitzender des Verwaltungsrats] Messe München GmbH [Mitglied des Aufsichtsrats] Bundesnetzagentur [Mitglied des Beirats] Bayern Tourismus Marketing GmbH (Vorsitzender des Aufsichtsrats) Bayern Innovativ – Bayerische Gesellschaft für Innovation und Wissenstransfer mbH (Vorsitzender des Aufsichtsrats) Bayerische Forschungsstiftung [1. stv. Vorsitzender des Stiftungsrats seit 1.7.2019, zuvor 2. stv. Vorsitzender des Stiftungsrats] DZT – Deutsche Zentrale für Tourismus e.V. [Vizepräsident des Verwaltungsrats seit 1.4.2019]
Harald Hübner Ministerialdirektor Bayerisches Staatsministerium der Finanzen und für Heimat	 Bayerische Landesbank [Mitglied des Aufsichtsrats] BayernLB Holding AG [stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats] Wittelsbacher Ausgleichsfonds [Staatskommissar]
Helmut Schütz Ministerialdirektor Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr	 Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) [stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats] Rhein-Main-Donau Wasserstraßen GmbH (RMD Wasserstraßen GmbH) [Mitglied des Aufsichtsrats] Deutsches Museum (Mitglied im Kuratorium)
Ernst Weidenbusch (bis 30.1.2019) Beauftragter der Bayerischen Staatsregierung für staatliche Beteiligungen a.D.	 Kreissparkasse München Starnberg Ebersberg [Mitglied des Verwaltungsrats] businessforce AG [Mitglied des Aufsichtsrats]
Bundesrepublik Deutschland	Zusätzliche Mandate
Guido Beermann (bis 19.11.2019) Staatssekretär Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	Deutsche Bahn AG (Mitglied des Aufsichtsrats)
Christiane Wietgrefe- Peckmann Regierungsdirektorin Bundesministerium der Finanzen	keine

Aufsichtsrat

Landeshauptstadt München	Zusätzliche Mandate
Dieter Reiter Oberbürgermeister	 Stadtsparkasse München (Vorsitzender des Verwaltungsrats) Stadtwerke München GmbH (Vorsitzender des Aufsichtsrats) SWM Services GmbH (Vorsitzender des Aufsichtsrats) Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (Vorsitzender des Aufsichtsrats) Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (Vorsitzender des Aufsichtsrats) Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (Vorsitzender des Aufsichtsrats) 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) Mathias-Pschorr-Stiftung, Hackerbräu (Vorsitz im Stiftungsbeirat) Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, Körperschaft des öffentlichen Rechts (Vertretung in der Verbandsversammlung und im Verbandsausschuss, 2. stv. Vorsitzender) Meisterschulen am Ostbahnhof, Zweckverband der LHM und der Handwerkskammer für München und Oberbayern (1. Vorsitzender des Verbands) Regionaler Planungsverband, Körperschaft des öffentlichen Rechts (1. stv. Verbandsvorsitzender) Zweckverband Freiham (Verbandsvorsitzender) Europäische Metropolregion München (EMM) (Vorstandsvorsitzender) FC Bayern München (Mitglied des Verwaltungsbeirats)
Josef Schmid (bis 28.2.2019) Zweiter Bürgermeister a. D.	 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]

Aufsichtsrat

Landeshauptstadt München	Zusätzliche Mandate	
Clemens Baumgärtner (seit 1.3.2019) Referent für Arbeit und Wirtschaft	 MGH-Münchner Gewerbehof- und Technologiezentrumsgesellschaft mbH [Vorsitzender des Aufsichtsrats] München Ticket GmbH [Mitglied des Aufsichtsrats] Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH [Mitglied des Verbundrats] Agentur für Arbeit München [Mitglied des Verwaltungsausschusses] 	
Gewerkschaften	Zusätzliche Mandate	
Thomas Bihler (stv. Vorsitzender seit 6.6.2019) Kaufmännischer Angestellter	Stiftung Ambulantes Kinderhospiz München (AKM) [Mitglied des Kuratoriums]	
Heinrich Birner (stv. Vorsitzender bis 6.6.2019) Geschäftsführer ver.di Bezirk München	Stadtwerke München GmbH (Mitglie SWM Services GmbH (Mitglied des A Stadtsparkasse München (Mitglied	ufsichtsrats)
Arbeitnehmer (keine zusätzlichen Mandate)		
Johann Bachmayer (seit 6.6.2019) Hauptbrandmeister, freigestellter Betriebsrats- vorsitzender	Hans-Joachim Bues (bis 6.6.2019) Leiter des Konzernbereichs Unternehmenskommunikation, Vertreter der leitenden Angestellten	Irena Castello (bis 6.6.2019) Sachbearbeiterin, Ersatzbetriebsrätin
Orhan Kurtulan Geprüfter Flugzeugabfertiger, freigestellter Betriebsrat	Anna Müller Kaufmännische Angestellte, freigestellte Betriebsrätin	Roy Panten (seit 6.6.2019) Luftsicherheitskontrollkraft, Betriebsrat
Bernhard Plath Betriebswirt, freigestellter Betriebsrat	Renate Siedentopf (bis 6.6.2019) Versicherungskauffrau, freigestellte Betriebsråtin	
Arbeitnehmer	Zusätzliche Mandate	
Michael Roth (seit 6.6.2019) Leiter des Servicebereichs Corporate Services, Vertreter der leitenden Angestellten	 Agentur für Arbeit Freising (Mitglied AOK-Direktion Freising (Mitglied des 	

Glossar

GLOSSAR

Airports Council International (ACI)

Internationale Vereinigung der Flughafenbetreiber mit Sitz in Montreal. Mitglied des ACI sind mehr als 1.900 Flughäfen in fast allen Ländern weltweit – darunter über 500 Flughäfen in 46 europäischen Ländern im Rahmen des ACI Europe.

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V. (ADV)

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

Dauerschallpegel Leg3

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

DIN EN ISO 14001

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

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 Umweltleistung verbessern wollen. EMAS erweitert die Forderungen der DIN EN ISO 14001 in strengerem Umfang, beispielsweise hinsichtlich der externen Umweltbetriebsprüfung, der kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung 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 PM_{10} (Particulate Matter < 10 μ m) wird die Feinstaubfraktion mit einem oberen Partikeldurchmesser von bis zu 10 μ m verstanden. $PM_{2,5}$ enthält als Teilmenge von PM_{10} 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)

Weltweitanerkanntes 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 193 Vertragsstaaten an. Die ICAO hat sich zum Ziel gesetzt, in Zusammenarbeit mit ihren Mitgliedsstaaten eine sichere und nachhaltige Entwicklung der zivilen Luftfahrt zu gewährleisten.

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.

Schengen/Non-Schengen

Abflug- und Ankunftsbereiche 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).

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abschnitt	Nummer	Titel	Seite
Kennzahlen	Abb. O1	Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage	6
	Abb. 02	CO ₂ -Emissionen	6
	Abb. 03	Spezifische CO ₂ -Emissionen	6
	Abb. 04	Trink- und Abwasser	6
	Abb. 05	Mitarbeiterstruktur	6
	Abb. 06	Auszubildende	6
	Abb. 07	Arbeitssicherheit	6
	Abb. 08	Passagiere	7
	Abb. 09	Flugbewegungen	7
	Abb. 10	CO ₂ -Einsparungen	7
	Abb. 11	Konzernergebnis vor Steuern (EBT)	7
	Abb. 12	Passagiererlebnisindex (PEI)	7
Strategie	Abb. 13	Strategie 2025	21
und Manage-	Abb. 14	Wesentlichkeitsmatrix	28
ment	Abb. 15	Dialog mit zentralen Stakeholder-Gruppen	31
Heraus-	Abb. 16	Altersstruktur im Konzern	44
forderungen	Abb. 17	Mitarbeiter mit Tarifverträgen	49
Verant-	Abb. 18	CO₂-Emissionen am Flughafen München	58
wortung	Abb. 19	Greenhouse-Gas-Emissionen am Fughafen München 2019	59
	Abb. 20	Auszug aus den 2019 abgeschlossenen Projekten des Stromsparprogramms [Scope 1 und 2]	60
	Abb. 21	Schadstoffkonzentrationen an der Mess- stelle im Osten des Flughafengeländes	63
	Abb. 22	Entsorgungsmethode für Abfall	65
	Abb. 23	Wertschöpfungseffekte 2018	77
	Abb. 24	Wohnorte der Mitarbeiter	78

Abschnitt	Nummer	Titel	Seite
Konzern-	Abb. 25	Governance-Struktur	81
lagebericht	Abb. 26	Ausschüsse im Aufsichtsrat	82
	Abb. 27	Organisationsstruktur des Flughafens München	83
	Abb. 28	Luftverkehrsentgelte	84
	Abb. 29	Wesentliche Tochtergesellschaften	86
	Abb. 30	Bedeutende Servicebereiche	86
	Abb. 31	Wirtschaftswachstum ausgewählter Zielländer weltweit	88
	Abb. 32	Wirtschaftswachstum ausgewählter Zielländer europaweit	89
	Abb. 33	Verkehrszahlen Flughafen München	92
	Abb. 34	Flugbewegungen am Flughafen München	93
	Abb. 35	Passagierentwicklung am Flughafen München	93
	Abb. 36	Luftfracht und Luftpost (inklusive Transit) am Flughafen München	93
	Abb. 37	Verkehrsergebnisse 2019 im Vergleich	94
	Abb. 38	Ertragslage	96
	Abb. 39	Umsatz- und Mengenwachstum bei Passagier- und Landeentgelten	97
	Abb. 40	Umsatzerlöse andere Bereiche	97
	Abb. 41	Vermögenslage	98
	Abb. 42	Kapitalstruktur	99
	Abb. 43	Konditionen langfristiger Darlehen	100
	Abb. 44	Konditionen der Sicherungsgeschäfte	100
	Abb. 45	Kapitalflussrechnung	101
	Abb. 46	Prognose-Ist-Vergleich	101

Abschnitt	Nummer	Titel	Seite	
	Abb. 47	Prognostizierte finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren	104	
	Abb. 48	Übersicht Brutto-Risiken	107	
	Abb. 49	Risiken aus dem Eintritt von Ereignissen höherer Gewalt	108	
	Abb. 50	Marktrisiken	109	
	Abb. 51	Betriebliche Risiken	109/	
	Abb. 52	Rechtliche Risiken	111	
Abb. 53		Finanzrisiken	112	
	Abb. 54	Übersicht Netto-Risiken	113	
	Abb. 55	Übersicht Chancen	114	
	Abb. 56	Chancen	115	
Verkürzter Konzern- abschluss	Abb. 57	Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung	116	
	Abb. 58	Konzern-Gesamtergebnisrechnung	117	
	Abb. 59	Konzernbilanz	118/	
	Abb. 60	Konzern-Eigenkapital- veränderungsrechnung	120	
	Abb. 61	Konzern-Kapitalflussrechnung	121	

IMPRESSUM

Herausgeber

Flughafen München GmbH Postfach 23 17 55 85326 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

Grafiken

Flughafen München GmbH

Beratung und Design

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

Druck

Kösel GmbH & Co. KG, Altusried

Papier

Inhalt: Enviro Top [zertifiziert nach dem Blauen Engel]

Produktion

Der Flughafen München möchte seine Auswirkungen auf die Umwelt so gering wie möglich halten – das gilt auch für seine Printprodukte. Diese Publikation ist nach einem ökoeffizienten Standard gedruckt. Umweltverträgliche Farben, Zusätze und Papiere sowie eine optimale Recycelbarkeit bei gleichzeitig höchster Qualität sind Bestandteile der individuellen »Rezeptur« dieses Flughafen-Druckstandards.

Weiterführende Links

Den Online-Bericht mit zusätzlichen Inhalten finden Sie unter:

→ bericht2019.munich-airport.de

Mehr Informationen zum Unternehmen sind auf der Website abrufbar:

munich-airport.de/unternehmen

Facebook: <u>facebook.com/flughafenmuenchen</u>

Twitter: twitter.com/muc_airport

WHAT A DIFFERENCE

bericht2019.munich-airport.de