

MUC 22

WIR. VERBINDEN



Flughafen München
Integrierter Bericht 2022

M

WIR. VERBINDEN

Der Flughafen München ist zurück. Verbindungen sind wiederhergestellt, neue Ziele definiert. Ideen werden umgesetzt, Entwicklungen vollendet.

Wir verbinden: Herausforderungen von heute mit Lösungen von morgen. Nachhaltige Entwicklung mit den Anforderungen der Zukunft.

→ **München mit der ganzen Welt.**

CI

INHALT

CHECK-IN CI

1

4 CI |
KENNZAHLEN

—

6 CI |
BRIEF DER
GESCHÄFTS-
FÜHRUNG

8

BUSINESS REPORT BR

9

10 BR 01 |
GESCHÄFTS-
MODELL

—

12 BR 02 |
STRATEGIE

24

20 BR 03 |
MANAGEMENT

FINANCIAL REPORT FR

25

26 FR 01 |
KONZERN-
LAGEBERICHT

—

72 FR 02 |
VERKÜRZTER
KONZERN-
ABSCHLUSS

78

77 FR 03 |
HINWEIS ZUM
BESTÄTIGUNGS-
VERMERK

78 FR 04 |
BERICHT DES
AUFSICHTSRATS

IMPACT REPORT IR

79

80 IR 01 |
ÖKONOMISCHE
VERANT-
WORTUNG

—

85 IR 02 |
ÖKOLOGISCHE
VERANT-
WORTUNG

99

93 IR 03 |
SOZIALE
VERANT-
WORTUNG

CHECK-OUT CO

100

100 CO |
IMPRES-
SUM

ONLINE-BERICHT



Zusätzliche Inhalte im Online-Bericht:

- Berichtsprofil
- Finanzbericht mit Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers [PDF]
- GRI-Inhaltsindex
- Nachhaltigkeitskennzahlen
- Nachhaltigkeitsprogramm
- Unabhängige Prüfbescheinigung
- Wesentliche Themen

Den Online-Bericht finden Sie unter:

→ bericht2022.munich-airport.de

Kennzahlen

Ökonomisch

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

MIO. EURO

	2022	2021	2020	2019	Veränderung in % 2022/21
Konzernumsatz	1.188,0	601,3	579,7	1.568,0	97,6
EBITDA	238,7	-45,8	-161,8	554,3	
EBIT	-27,7	-285,7	-403,9	345,5	
Konzernergebnis nach Steuern	-58,8	-261,3	-321,4	177,8	
EBITDA-Marge in %	20,1	-7,6	-27,9	35,4	
EBITDA/Pax [€]	7,5	-3,7	-14,6	11,6	
EBIT-Marge in %	-2,3	-47,5	-69,7	22,0	
ROCE ¹⁾ in %	-0,6	-6,0	-8,4	7,6	
Zahlungsmittelflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit	159,4	-45,8	-116,0	429,1	
Investitionen	177,6	250,0	391,0	319,4	-29,0
Free Cashflow	-15,4	-273,5	-503,8	109,1	
Eigenkapital	1.765,7	1.815,2	2.065,0	2.378,1	0,0
Eigenkapitalquote in %	32,2	33,0	37,4	42,9	
Net Debt/EBITDA	12,7	-64,3	-16,3	3,8	

¹⁾ ROCE = EBIT / (Eigenkapital + Net Debt + Ifr. Leistungen an Arbeitnehmer:innen)

Ökologisch

CO₂-Emissionen

TONNEN

	2022	2021	2020	2019	Veränderung in % 2022/21
Direkte Emissionen Scope 1	81.613	73.075	73.407	88.876	11,7
Indirekte Emissionen Scope 2	8.739	5.265	7.065	12.635	66,0
Zurechenbarer CO ₂ -Ausstoß	90.352	78.340	80.472	101.511	15,3

Spezifische CO₂-Emissionen

KILOGRAMM

	2022	2021	2020	2019	Veränderung in % 2022/21
CO ₂ -Emissionen pro Passagier:in	2,85	6,27	7,24	2,12	-54,5

Trink- und Abwasser

KUBIKMETER

	2022	2021 ¹⁾	2020	2019	Veränderung in % 2022/21
Menge bezogenen Trinkwassers	811.648	562.510	563.789	1.032.239	44,3
Trinkwasserverbrauch pro 1.000 VE ¹⁾	23,7	39,6	44,7	20,1	-40,2
Gesamt-Abwasser- ableitung	2.051.259	1.955.165	1.610.406	2.494.388	4,9
Abwasseranfall pro 1.000 VE ¹⁾	59,8	137,6	127,7	48,5	-56,5

¹⁾ Verkehrseinheiten

Gesellschaftlich

Mitarbeiterstruktur¹⁾

ANZAHL

	2022	2021	2020	2019	Veränderung in % 2022/21
Gesamt	8.610	8.693	9.338	9.806	-1,0
Frauen in %	32,04	32,21	31,92	32,55	-0,5
Männer in %	67,96	67,79	68,08	67,45	0,3
Vollzeit in %	77,53	78,82	78,25	75,79	-1,6
Teilzeit in %	22,47	21,18	21,75	24,21	6,1
<30 Jahre in %	11,58	10,96	13,09	15,68	5,7
30-50 Jahre in %	50,09	51,07	51,40	51,56	-1,9
>50 Jahre in %	38,33	37,97	35,51	32,76	0,9

¹⁾ Stichtag: 31.12.; ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter:innen und ohne Praktikant:innen

Auszubildende

ANZAHL

	2022	2021	2020	2019	Veränderung in % 2022/21
Gesamt	230	247	287	303	-6,9

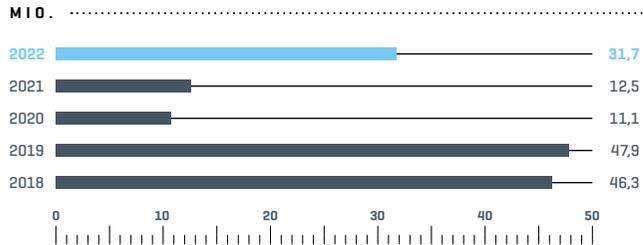
Arbeitssicherheit

ANZAHL

	2022	2021	2020	2019	Veränderung in % 2022/21
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	225	107	94	236	110,3
Dadurch Ausfalltage	4.646	2.264	2.508	6.539	105,2
1.000-Mann-Quote	32,74	13,38	10,85	27	144,7

Operativ

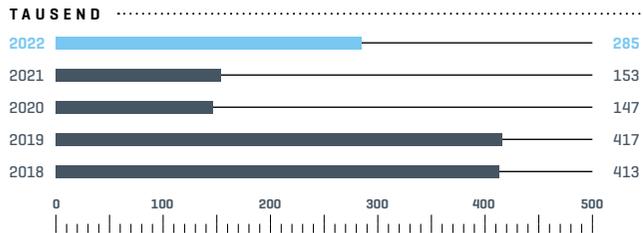
Flugreisende



- Mit 31,7 Millionen Fluggästen wuchs der Flughafen München 2022 im Vergleich zum Vorjahr sehr dynamisch.
- Dennoch lagen die Passagierzahlen bei rund 66 Prozent der Werte des Referenzjahres 2019.

→ Seite 40

Flugbewegungen

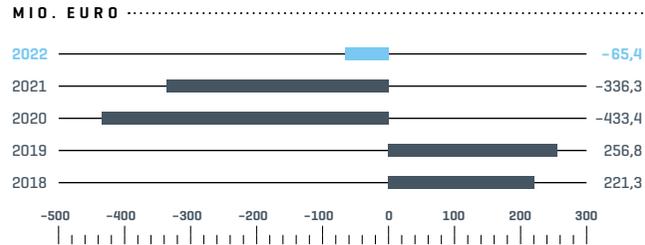


- Auch die Flugbewegungen stiegen 2022 im Vergleich zum Vorjahr stark an.
- Sie lagen jedoch bei circa 68 Prozent der Werte des Referenzjahres 2019.

→ Seite 40

Steuerungsrelevant

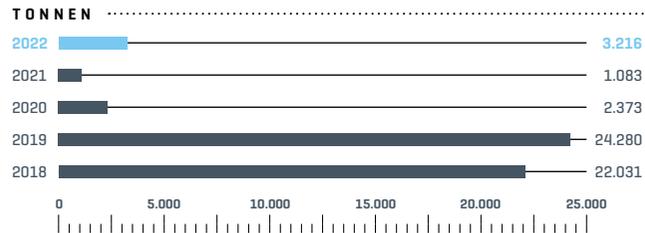
Konzernergebnis vor Steuern (EBT)



- Das EBT des Flughafens München war auch 2022 noch von den Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt.
- Ein striktes Kostenmanagement führte jedoch zu einem besseren EBT als geplant.

→ Seite 49

CO₂-Einsparungen¹⁾

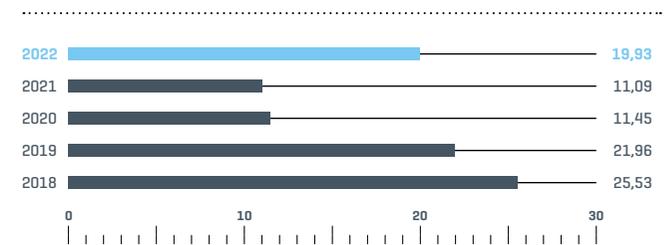


- Für 2022 stellten sich die erwarteten Nachholeffekte ein. Der Vorjahreswert wurde deutlich übertroffen.
- Der starke Anstieg lässt sich mit der Umsetzung verzögerter Maßnahmen aus dem Jahr 2021 und neuen Maßnahmen 2022 begründen.

→ Seite 49

¹⁾ Je nach Datengrundlage werden die Einsparungen auf Basis von Messungen, Produktdatenblättern oder Leistungsangaben auf Typenschildern ermittelt und in der CO₂-Datenbank dokumentiert. In Ausnahmefällen wird auf Erfahrungswerte vergleichbarer, bereits abgeschlossener und verifizierter Maßnahmen zurückgegriffen.

Unfallhäufigkeitsrate [LTIF]¹⁾

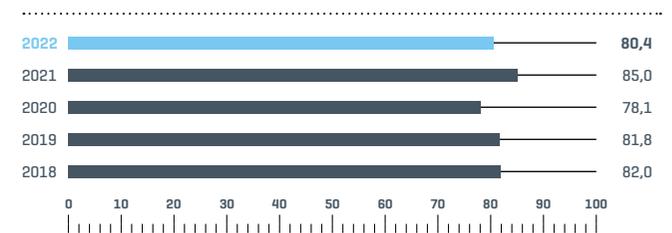


- Die Lost Time Incident Frequency (LTIF) stellt eine benchmarkfähige Unfallhäufigkeitsrate dar.
- 2022 übertraf die LTIF für die FMG und AE München knapp den prognostizierten Wert.

→ Seite 49

¹⁾ Gültig für FMG und AE München; als Vergleichszeitraum wurde 2019 herangezogen.

Passagiererlebnisindex [PEI]



- 2022 verzeichnete der Flughafen München gemessen am PEI bei der Zufriedenheit der Passagier:innen gegenüber 2021 einen leichten Rückgang.
- Der Flughafen München hat auch 2022 wieder Maßnahmen zur Verbesserung des Passagiererlebnisses umgesetzt.

→ Seite 49

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

BRIEF DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

»Aktuell rechnen wir damit, dass wir im laufenden Jahr beim Passagieraufkommen bereits wieder circa 80 Prozent des Vorkrisenniveaus erreichen werden.«

JUST LAMMERS
Vorsitzender der
Geschäftsführung und
Arbeitsdirektor



Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Flughafen München ist zurück! Wir blicken positiv auf das vergangene Geschäftsjahr zurück – und optimistisch in die Zukunft. Wir gehen davon aus, dass wir 2024, spätestens aber 2025, wieder das Vorkrisenniveau erreichen werden. Das Bedürfnis der Menschen, nach der langen Phase der Einschränkungen die Welt zu bereisen, ist groß. Die Buchungszahlen der Airlines für das laufende Jahr sehen sehr vielversprechend aus. Dank der starken Nachfrage sind wir wieder ein bedeutender Hub-Airport mit zahlreichen Top-Destinationen und einer ausgezeichneten Verbindungsqualität.

Dennoch war 2022 von vielen Herausforderungen geprägt. Nach einem verhaltenen Beginn aufgrund der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus stieg die Nachfrage ab Ostern, und vor allem in den Sommermonaten, sprunghaft an. Die Kapazitäten kamen aufgrund von Personalengpässen bei vielen Airlines, Flughäfen und Dienstleistern an ihre Belastungsgrenze. Der noch immer andauernde russische Angriffskrieg in der Ukraine führte außerdem zu einem signifikanten Anstieg der Energiepreise und Inflation.

Die Verkehrszahlen haben sich mit rund 285.000 Starts und Landungen deutlich verbessert. 31,7 Millionen Fluggäste nutzten 2022 den Münchner Airport – dies entspricht einem Zuwachs von 153 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Und auch der Blick auf die Bilanz des Geschäftsjahrs 2022 zeigt, dass die Trendwende vollzogen ist: Der Konzernumsatz lag bei rund 1,2 Milliarden Euro und hat sich damit gegenüber 2021 beinahe verdoppelt. Das Jahresergebnis (EAT) beläuft sich auf ein Minus von 59 Millionen Euro und konnte damit im Vergleich zum Vorjahresverlust, der noch 286 Millionen Euro betragen hatte, deutlich verbessert werden. Die Liquidität des Unternehmens ist gesichert.

Auf die steigende Nachfrage im Luftverkehr wollen wir mit dem bedarfsgerechten Ausbau unserer Infrastruktur reagieren. Das derzeit größte Projekt – die Erweiterung des Terminals 1 – befindet sich nun bereits in der Phase des Innenausbau. Der neue Flugsteig wird die hohe Aufenthalts- und Servicequalität bieten, die unsere Passagiere von einem Premium-Drehkreuz erwarten. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2025 geplant.

NATHALIE LEROY

Geschäftsführerin
Finanzen und Infrastruktur



»Auch 2023 erwarten wir eine
signifikante Steigerung unserer
Umsätze.«

»Die dynamische Verkehrsentwicklung hat dafür gesorgt, dass sich unsere Geschäfte, Restaurants und Parkhäuser wieder mit Leben gefüllt haben.«



JAN-HENRIK ANDERSSON

Geschäftsführer
Commercial und Security

Mit unserem Partner Lufthansa sind wir durch die schwere Zeit der Corona-Pandemie gegangen, und werden zusammen wieder zu alter Stärke zurückkehren. Gleichzeitig stellen wir uns den Herausforderungen der neuen Normalität. Die strategische Partnerschaft soll mit gemeinsamen Zielen bei Nachhaltigkeit, Innovationen, Digitalisierung und der konsequenten Weiterentwicklung des Premium-Hubs München erfolgreich fortgeführt werden. Lufthansa betreibt in München mit dem A350-900 außerdem eine der modernsten Langstreckenflotten – ein klares Zeichen für die Bedeutung des bayerischen Drehkreuzes.

Das Fliegen – und selbstverständlich auch die Luftverkehrsinfrastruktur – müssen nachhaltiger werden. Wir als Flughafen München wollen Klimaneutralität erreichen und darüber hinaus so früh wie möglich unsere Treibhausgasemissionen auf netto null absenken. Große Teile der Beleuchtung sind bereits auf LED umgerüstet. Als nächstes werden alle Passagierbusse auf elektrischen Betrieb umgestellt. Gleichzeitig unterstützen wir unsere Airline-Partner dabei, von München aus möglichst klimaschonend zu fliegen. Ab 2025 gelten in Europa verbindliche Quoten zur Beimischung nachhaltiger Flugkraftstoffe. Unser Tanklager ist bereits für die Nutzung von grünem Kerosin zertifiziert. Darüber hinaus ist sowohl aus ökonomischer, als auch ökologischer Sicht die Fernbahnanbindung des Airports unerlässlich. Die Verknüpfung zum regionalen und überregionalen Bahnverkehr hat für uns größte Priorität. Dafür brauchen wir eine starke politische Unterstützung.

Im Flughafen München Konzern arbeiten rund 8.600 Menschen aus über 100 Nationen. Sie tragen jeden Tag dazu bei, unseren Passagieren das beste Reiseerlebnis an Bayerns Tor zur Welt bieten zu können. Wir bedanken uns bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren Einsatz. Nur mit ihrer Hilfe konnten wir den Krisenmodus beenden und zurück auf die Erfolgsspur gelangen.

Wir verbinden – München mit der ganzen Welt.

Ihr
Jost Lammers

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jost Lammers', written in a cursive style.

BUSINESS REPORT

BR

9 – 24

10 **BR 01 |
Geschäftsmodell**

12 **BR 02 |
Strategie**

13 **Strategie 2030**

14 **Engagement beim Klimaschutz**

14 **Unsere Geschäftsfelder**

16 **Zahlreiche Bauprojekte in Umsetzung**

20 **BR 03 |
Management**

21 **Personalmanagement**

21 **Digitalisierung**

22 **Qualität**

22 **SDGs**

22 **Nachhaltige Unternehmenssteuerung**

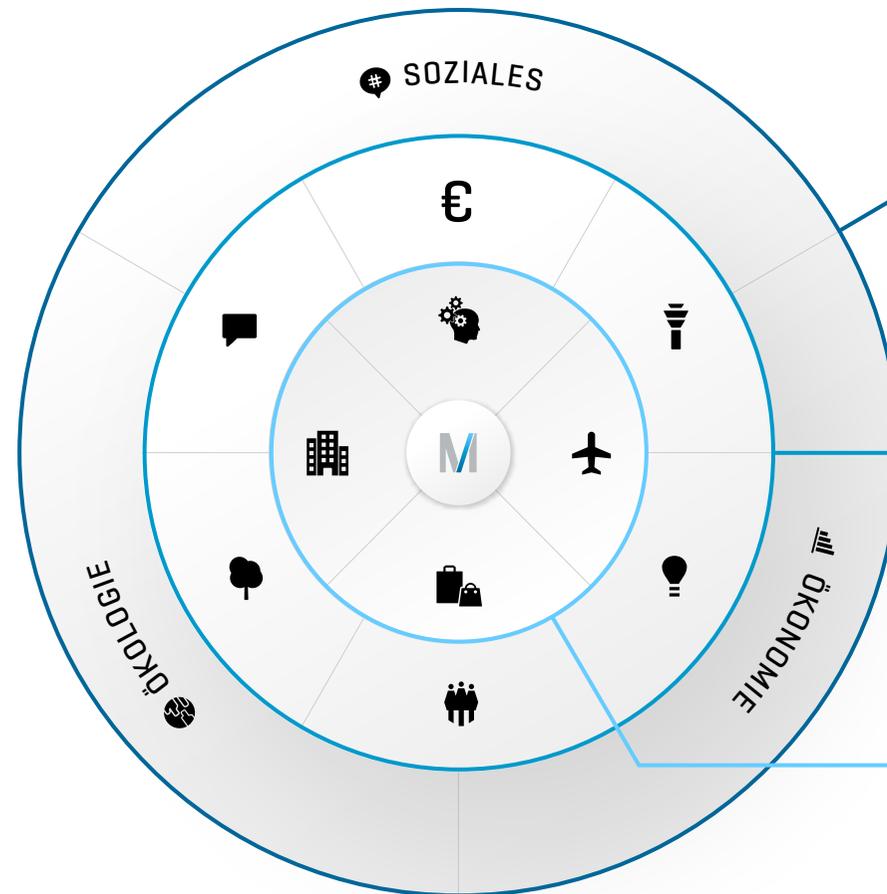
GESCHÄFTS- MODELL

Unsere Strategie

Das Leitbild 2030 gibt den Rahmen für die Strategien der Geschäftsfelder vor. Wir verfolgen ökonomische, ökologische und soziale Ziele, um den Ansprüchen aller Interessengruppen des Flughafens München gerecht zu werden.

Unsere Wirkung

Wir verstehen die Auswirkungen unserer Geschäftsaktivitäten ganzheitlich. Langfristig Werte zu schaffen und gleichzeitig Verantwortung für unser ökologisches und soziales Umfeld zu übernehmen, ist unser Anspruch.



→ bericht2022.munich-airport.de

BR 01

EBENEN

DEFINITION



Unsere Wertschöpfung

Wir investieren in die wichtigsten Ressourcen, um eine nachhaltige Wertsteigerung für unser Unternehmen und unser Umfeld zu erzielen. Qualifizierte und motivierte Mitarbeiter:innen sowie eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Infrastruktur gehören zu den zentralen Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung unseres Standorts.



Die sechs Kapitalarten

Anhand der Veränderung der Kapitalarten können wir wesentliche Ursache-Wirkung-Zusammenhänge aufzeigen. So entsteht ein mehrdimensionales Bild über unsere kurz-, mittel- und langfristige Wertschaffung oder -minderung.



Vier Geschäftsfelder bilden unsere Organisation

Der Flughafen München ist in den Geschäftsfeldern Aviation, Commercial Activities, Real Estate sowie Participations, Services & External Business tätig. Unser Geschäftsmodell deckt nahezu alle am Flughafen-Campus verfügbaren Leistungen ab und stellt verschiedene Angebote und Dienstleistungen bereit.

UNSERE ZIELE

STRATEGIE

BIS 2031

Weiterentwicklung des städtebaulichen Konzepts LabCampus

BIS 2026

Neue Konzepte für überregionale Schienenanbindung

ENDE 2023

Integration von Nachhaltigkeitskriterien in die Auswahl von zukünftigen Mieter:innen

STRATEGIE

Die Flughafen München GmbH zeigt mit ihrem strategischen Leitbild 2030, wie Bayerns Mobilitätsdrehscheibe nachhaltig betrieben und als zukunfts-fähiger Premium-Hub an der europäischen Spitze positioniert wird.

Strategie

Strategie 2030

Als kundenorientiertes Unternehmen bietet die Flughafen München GmbH (FMG) erstklassige Qualität und Services markt- und bedarfsgerecht aus eigener wirtschaftlicher Kraft an und sichert die nachhaltige Wertsteigerung am Drehkreuzstandort München. Wir bauen den Münchner Airport als wettbewerbsfähiges und wirtschaftliches Premiumdrehkreuz aus und stärken damit unsere Position unter den europäischen Spitzenflughäfen. Das intermodale Mobilitätsangebot auf der Land- und Luftseite soll im Sinne einer effizienteren Infrastruktur- und Ressourcennutzung weiterentwickelt werden. Gleichzeitig sind wir uns auch der negativen Auswirkungen des Flughafenbetriebs bewusst und übernehmen gemeinsam mit unseren Partnern ökologische Verantwortung.

Das strategische Leitbild 2030 zeichnet den Weg des Münchner Airports in die Zukunft: Als Betreiber des Premium-Hubs wirtschaftet die FMG effizient und soll branchenweit ein Vorbild für nachhaltigen Luftverkehr werden. So entsteht ein modernes Unternehmen mit zukunfts-fähigen Verbindungen, das als innovativer Wettbewerber und vertrauensvolle Marke im Dialog mit allen Stakeholdern agiert. Hohe Qualität, wirtschaftlicher Erfolg und die Vorbildrolle als grüne Mobilitätsdrehscheibe mit gesellschaftlicher Verantwortung stehen dabei nicht im Widerspruch zueinander.

Effizientes und bedarfsgerechtes Handeln – immer mit Blick auf die Auswirkungen auf den gesamten Konzern – führt das Unternehmen zu langfristigem, werthaltigem Wachstum statt zu kurzfristigen, punktuellen Gewinnen. Unsere Geschäftstätigkeit und strategische Positionierung hat auch Einfluss auf die Wirtschaftsstandorte München, Bayern und Deutschland, die Flughafenregion und ihre Einwohner:innen, die Mitarbeitenden, die Reisenden sowie auf die am Standort und im Umfeld angesiedelten Unternehmen. Die sich daraus ergebenden Marktanforderungen stehen im Mittelpunkt der Geschäftstätigkeit. Dabei bildet die Marke »M« ein gemeinsames Dach, sichert Konsistenz und bietet Orientierung nach innen und außen. »Verbindung leben« heißt Kooperationen fördern und Synergien schaffen. Die Organisation wird dadurch effizienter, schneller und anpassungsfähiger.

Die Konzernstrategie 2030 setzt sowohl ökonomische als auch ökologische und soziale Ziele, um dem Anspruch aller Stakeholder-Gruppen des Flughafens gerecht zu werden. Das Unternehmen muss konsequent unter Berücksichtigung der zentralen Anspruchsgruppen und des Markts agieren und nachhaltig wachsen, um langfristig erfolgreich zu sein: Wirtschaftliche Effizienz ist dabei ebenso maßgeblich wie die soziale und ökologische Verantwortung. Gleichzeitig sind in der Branche wachsender gesellschaftlicher Druck und härtere Wettbewerbsbedingungen spürbar.

Entscheidend zur Erreichung der Zielsetzungen ist eine bedarfsgerechte und moderne Infrastruktur. Der Flughafen wird in den

BR 02

kommenden Jahren daher verstärkt in Instandhaltung und Modernisierung investieren, um das Kerngeschäft Aviation abzusichern und das Immobiliengeschäft sowie die kommerziellen Geschäftsfelder voranzutreiben. Die Weiterentwicklung der Immobilien und der Infrastruktur ist ein zentrales Element, um zielgerichtete Angebote für Kunden und Kundinnen zu schaffen und die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Durch die Anpassung des Produkt- und Dienstleistungsportfolios sowie durch standort- und luftverkehrsabhängigere Diversifikation wie das internationale Geschäft [Munich Airport International] und die Entwicklung des LabCampus wird ein zusätzlicher Wertbeitrag für den Konzern erreicht.

Engagement beim Klimaschutz

Im Jahr 2019 haben sich im Rahmen des European Green Deal alle 27 EU-Mitgliedstaaten dazu verpflichtet, Europa mit einem Paket politischer Initiativen bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent zu entwickeln. Das verabschiedete Klimaschutzziel sieht vor, die Emissionen in einem ersten Schritt bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Basisjahr 1990 zu senken. Dafür wurden verschiedene Strategien und Aktionspläne entwickelt – so auch das Richtlinienpaket »Fit for 55«. Der Flughafen München sieht sich hinsichtlich der gestiegenen Anforderungen gut vorbereitet. Viele der rechtlich geforderten Maßnahmen implementierten wir bereits vor deren Inkrafttreten. So sparen die im Rahmen des »Fit for 55«-Pakets geforderten »Pre-Conditioned-Air-Anlagen«, die schon 2016 an terminalnahen Parkpositionen installiert wurden, jährlich mehr als 20.000 Tonnen CO₂ ein. Für diese Maßnahme wurden rund 30 Millionen Euro investiert.

Wir wollen den Airport ab dem Jahr 2030 CO₂-neutral betreiben. Dazu senken wir die dem Unternehmen direkt zurechenbaren Treibhausgasemissionen durch technische Maßnahmen um mindestens

60 Prozent. Die restlichen 40 Prozent sollen durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden, vorzugsweise in der Region. Bis 2030 investieren wir dafür 150 Millionen Euro. Für das regionale Klimaschutzprojekt »Klimawald« hat die FMG 2,5 Millionen Euro aufgewendet. Auf rund 2.000 Hektar wird bestehender Wald in Niederbayern und der Oberpfalz so optimiert, dass die Bäume möglichst viel CO₂ speichern können. Über den Projektzeitraum von zunächst 30 Jahren werden das insgesamt rund 90.000 Tonnen CO₂ sein. Gäste der Flughafen-Brauerei Airbräu können einen Beitrag zum »Klimawald« leisten, indem sie den CO₂-Fußabdruck ihrer Speisen kompensieren.

[➔ munich-airport.de/projekt-klimawald-muc-11630392](https://munich-airport.de/projekt-klimawald-muc-11630392)

[➔ munich-airport.de/airbraeu/de/co2-compensation](https://munich-airport.de/airbraeu/de/co2-compensation)

Im Rahmen der »Net-Zero-Carbon-Initiative« hat sich der Münchner Airport zu einem weiteren, ambitionierten Klimaziel verpflichtet: die Absenkung der selbst beeinflussbaren CO₂-Emissionen beim Betrieb des Flughafens spätestens bis zum Jahr 2050 auf netto null. Emissionen sollen also erst gar nicht entstehen, beispielsweise durch die Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Energien. Seit 2021 analysieren wir verschiedene Möglichkeiten und Maßnahmen zur Umsetzung der Vorgaben der »Net-Zero-Carbon-Initiative«.

Die enge Zusammenarbeit verschiedener Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft ist wesentlicher Baustein auf dem Weg zu einem nachhaltigeren Luftverkehr. So leistet auch die enge Kooperation der Flughafen München GmbH und der Deutschen Lufthansa AG einen Beitrag zum Klimaschutz: Beide Partner sehen kontinuierliche Investitionen in neue Flugzeuge und in die Entwicklung nachhaltiger Flugkraftstoffe, sogenannter Sustainable Aviation Fuels (SAF), als essenziell an. Nach eingehender technischer Prüfung wurde bereits im Sommer 2021 das Tanklager am Standort für klimafreundliche Treibstoffe der Zukunft zertifiziert. Damit können am Flughafen München nachhaltige Flugkraftstoffe angeliefert, eingelagert und vertankt werden.

Unsere Geschäftsfelder

Die strategischen Ziele des Leitbilds 2030 wurden auf die Geschäftsfelder des Flughafen München Konzerns übertragen. Für diese Geschäftsfelder gelten außerdem übergeordnete Leitlinien: Kosteneffizienz, Digitalisierung, Fertigungsbreite und -tiefe, Risikodiversifikation sowie Nachhaltigkeit.

GESCHÄFTSFELD AVIATION

Der Münchner Airport sichert die Konnektivität für die hier ansässigen Menschen und Unternehmen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Luftverkehrsnachfrage aufgrund der Wirtschaftskraft und Attraktivität Bayerns und des süddeutschen Raums als Incoming-Destination trotz aktueller Unsicherheiten auch weiterhin positiv entwickeln wird. Dem Flughafen München kommt als Gateway für diese Region eine zentrale Bedeutung zu.

Mit 31,7 Millionen Passagier:innen im Jahr 2022 ist der Standort im bundesdeutschen Vergleich überdurchschnittlich gewachsen. Vor dem Hintergrund der erwarteten schrittweisen Öffnung Chinas als letztem großem Markt wird eine Rückkehr der Passagierzahlen auf das Vorkrisenniveau für 2024, spätestens 2025 erwartet. Ziel ist es auch weiterhin, die Position als eines der führenden Drehkreuze in einem sich weiter konsolidierenden europäischen Luftverkehrsmarkt zu festigen. Deshalb werden mittel- bis langfristig der Langstrecken- und Transitverkehr die wesentlichen Eckpfeiler der Aviation-Strategie darstellen.

Die Entscheidung der Lufthansa Group, ihre reaktivierten Airbus-A380-Flugzeuge ab Sommer 2023 exklusiv am Münchner Airport zu stationieren, ist ein klares Bekenntnis zum bayerischen Drehkreuz innerhalb des Multi-Hub-Systems der Lufthansa. Weitere Destinationen im Punkt-zu-Punkt-Verkehr sollen die Vielfalt und Attraktivität des Angebots steigern. Hierbei ist entscheidend, die Qualität der Infrastruktur und der Prozesse auf hohem Niveau zu halten und somit die Position im Wettbewerb mit anderen Flughäfen zu stärken.

BR 02

Die Luftfracht profitierte ebenfalls vom Verkehrsboom am Münchner Flughafen. Das Frachtaufkommen stieg 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 55 Prozent auf insgesamt rund 259.000 Tonnen. Die Entwicklung des Cargo- und Logistikgeschäfts soll darüber hinaus der zentralen Bedeutung globaler, funktionierender Lieferketten Rechnung tragen.

FMG und Lufthansa: bilaterales Bekenntnis zu langfristiger Partnerschaft

Im Januar 2023 bekannten sich die Flughafen München GmbH und die Deutsche Lufthansa AG in einem Letter of Intent zu einer gemeinsamen Nachhaltigkeitsstrategie, zur Entwicklung des Münchner Airports hin zu einem intermodalen Verkehrsdrehkreuz, zum bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur sowie zur Förderung von Digitalisierung und Innovationen im operativen Betrieb.

Die Partnerschaft mit der Lufthansa begann bereits Ende der Neunzigerjahre. Mit dem gemeinsamen Bau und Betrieb des 2003 eröffneten Terminals 2 haben wir ein in Europa einmaliges Kooperationsmodell auf den Weg gebracht und den Flughafen München als Premium-Hub mit hoher Verbindungsqualität zu attraktiven Destinationen weltweit etabliert. Das im April 2016 in Betrieb genommene Satellitengebäude markierte die erste Ausbaustufe für dieses erfolgreiche Joint Venture. Ab dem Sommer 2023 wird Lufthansa ihre Airbus A380 reaktivieren und vier der größten Passagierflugzeuge der Welt in München stationieren. Bereits im Juni sollen schon drei der Langstreckenflugzeuge, die Platz für über 500 Flugreisende bieten, am Standort einsatzbereit sein, um Ziele in den USA anzusteuern.

Um langfristig im Wettbewerb bestehen zu können, treiben beide Unternehmen die Erreichung ihrer Nachhaltigkeitsziele voran, sodass der gesamte Standort München hiervon profitieren wird. Die Lufthansa Group plant, bis 2030 ihre Netto-CO₂-Emissionen im Vergleich zu 2019 zu halbieren und strebt bis zum Jahr 2050 darüber hinaus eine neutrale CO₂-Bilanz an. Der Konzern setzt dabei auf eine beschleunigte Flottenmodernisierung, die kontinuierliche

Optimierung des Flugbetriebs, den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe und innovative Angebote, um eine Flugreise oder die Beförderung von Fracht CO₂-neutral zu gestalten.

GESCHÄFTSFELD COMMERCIAL ACTIVITIES

Die mit dem Abschwächen der Pandemie eingetretene Erholung der Passagierzahlen belebte unser kommerzielles Geschäft im Jahr 2022: In allen Bereichen dieses Geschäftsfelds stieg die Nachfrage. Im Segment Handel und in der Gastronomie führten wir im Sinne der nachhaltigen Geschäftsbeziehungen und der beidseitigen wirtschaftlichen Situation mit allen Mieter:innen Gespräche zur Sicherung der Vertragsverhältnisse und zur Entwicklung von Perspektiven. Für einzelne der durch die Auswirkungen der Pandemie entstandenen Leerstände – beispielsweise aufgrund von Geschäftsaufgaben oder Auflösungen von Vertragsverhältnissen – fanden sich Nachmieter:innen.

Im Werbebereich lag 2022 ein besonderer Schwerpunkt auf der Akquise von Neukunden in der Automobil- sowie Tourismusbranche. Die Festigung bestehender Markenpartnerschaften wurde insbesondere in diesen Branchen erfolgreich vorangetrieben.

Im Bereich Parken ging mit der Erholung des Luftverkehrs eine Veränderung der Kundenstruktur einher. Einem gestiegenen Anteil des Individualverkehrs, insbesondere durch Urlaubsreisende, stand ein deutlich geringeres Geschäftsreisevolumen gegenüber. Daher haben wir einen Fokus auf die Onlinevermarktung gelegt, die insbesondere für Urlaubsreisende relevant ist. Verschiedene Sanierungsprojekte im Bereich der Parkinfrastruktur verknappen derzeit die Stellplatzkapazität, was bereits im Jahr 2022 zu einer hohen Auslastung führte.

Ziel des Geschäftsfelds Commercial Activities ist es, den Wertbeitrag für die FMG bei einem sich wandelnden Konsumverhalten der Kund:innen zu sichern und auszubauen. Die Optimierung der Flächeneffizienz und des Angebotsportfolios sowie eine Erhöhung der Kaufbereitschaft stehen dabei im Zentrum. Sich verändernde

Einzelhandelsstrukturen und Konsumgewohnheiten erfordern zudem neue Vermarktungs- und Akquisitionskonzepte. Den Kund:innen am Flughafen München ein besonderes Erlebnis zu bieten, gehört ebenfalls zu den Aufgaben in diesem Geschäftsfeld. Inszenierungen in den Terminalbereichen, die Präsentation starker Marken sowie außergewöhnliche Veranstaltungen im Forum des München Airport Centers (MAC) tragen dazu bei.

GESCHÄFTSFELD REAL ESTATE

Das Geschäftsfeld Real Estate sichert die bedarfsgerechte Bereitstellung von Gebäuden und Flächen für die Wertschöpfungsprozesse des Flughafens München. Darüber hinaus wird das Immobilien-geschäft am Drittmarkt positioniert. Die Weiterentwicklung des gesamten Immobilien- und Flächenportfolios und der dazu notwendigen Vernetzung ist für den Standort von großer Bedeutung.

Immobilienwirtschaftliche Absicherung des Kerngeschäfts Luftverkehr

Nachhaltigkeit ist die wesentliche Richtschnur für die Entwicklung und den Betrieb der Immobilien am Airport. Der Bestand an Immobilien und Infrastruktur, der zum Teil aus der Zeit der Inbetriebnahme des Flughafens stammt, wird in den kommenden Jahren sukzessive modernisiert. Dabei sind auch die Erwartungen von Flugreisenden und Besucher:innen an eine hohe Aufenthaltsqualität ausschlaggebend. Der neue Flugsteig am Terminal 1 ist Beispiel einer wegweisenden Zukunftsinvestition. Hiermit wird den Anforderungen an eine moderne Terminalinfrastruktur Rechnung getragen.

Zur weiteren Absicherung des reibungslosen Luftverkehrs am Münchner Hub werden in den nächsten Jahren das Terminal 1, das Zentralgebäude und die vorhandenen Parkhäuser umfangreich saniert und modernisiert. Ein besonderes Augenmerk – neben einer Optimierung der Passagierprozesse – liegt auf dem Kundenerlebnis am Flughafen. Die zentrale Zone mit den beiden Terminals, dem Zentralgebäude und dem MAC bilden das kommerzielle Herzstück des Flughafens München.

BR 02

Erwirtschaftung substanzieller Erlösbeiträge durch Immobilienentwicklung

Mit einer Reihe von Großprojekten will die FMG neue Erlösquellen außerhalb des klassischen Portfolios erschließen. Neben der Fertigstellung der Bürogebäude auf dem LabCampus konnten beispielsweise Flächen für die Erprobung des autonomen Fahrens an die Geschäftspartner übergeben werden. Auf der Agenda steht zudem der Verkauf eines flughafeneigenen Grundstücks zur Realisierung einer Multifunktionsarena durch einen Drittinvestor mit erheblichen Synergiepotenzialen.

Berücksichtigung von Belangen der Region

Sowohl mit Blick auf die Entwicklung des Standorts insgesamt als auch bei den zahlreichen Bauvorhaben berücksichtigen wir die Belange der Flughafenregion im Rahmen der Immobilienstrategie bestmöglich. Dazu pflegen wir einen intensiven Dialog mit der Region. Die Vermarktung von Flughafeneigentümern konzentriert sich auf Zielgruppen und Unternehmen, die die Nähe zum Airport und ein internationales Umfeld bei der Wahl einer möglichen Ansiedelung bevorzugen.

INTERNATIONALES GESCHÄFT EXPANDIERT

In den letzten 30 Jahren hat sich der Flughafen München vom Berater für Flughafenutzungen und -inbetriebnahmen zum Managementdienstleister internationaler Flughafeninfrastruktur entwickelt. Auf diese Weise fördern wir werthaltiges Wachstum über den Münchner Standort hinaus, erschließen neue Geschäftsmodelle und bauen die eigene Expertise als Flughafenbetreiber kontinuierlich aus. Für 2023 ist die weitere Entwicklung des Beratungs- und Managementsegments geplant.

Der Flughafen München vermarktet sein Know-how weltweit über die Konzerntochter Munich Airport International GmbH (MAI). Nicht zuletzt wegen der anerkannten Qualität am Heimatstandort ist die MAI ein geschätzter Partner für strategische Investoren und aufstrebende Luftfahrtunternehmen auf der ganzen Welt. Zusammen mit ihren Tochtergesellschaften hat die MAI auch im

Jahr 2022 trotz andauernder Krisen bestehende Projekte erfolgreich abgeschlossen und neue Kunden akquiriert. So fand beispielsweise die Eröffnung des neuen Terminal A am Newark Liberty International Airport (EWR) nach über drei Jahren intensiver Vorbereitung statt. Auch wurde ein neues Projekt in Thailand akquiriert. Mit der Eröffnung des Regionalbüros in Singapur verstärkt die MAI ihr Engagement auf dem asiatischen Luftverkehrsmarkt. Die Präsenz vor Ort ermöglicht einen noch engeren Kontakt zu unseren Kund:innen und Geschäftspartnern in dieser Region.

Zahlreiche Bauprojekte in Umsetzung

Mit bedarfsgerechten Ausbau- und Modernisierungsprojekten stärken wir unsere Entwicklungsperspektive. Die strategisch wichtigsten Projekte wie die Erweiterung des Terminals 1, die Fertigstellung des Innovationszentrums LabCampus oder die bessere Verkehrsanbindung des Flughafens werden fortgeführt und abgeschlossen – immer mit Fokus auf die Qualität und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kund:innen und Geschäftspartner. Negative Auswirkungen, beispielweise auf die Natur und die Flughafenregion, werden durch Ausgleichs- und Lärmschutzmaßnahmen so gering wie möglich gehalten. Nachhaltige Baukonzepte und der anschließende Betrieb der Gebäude sollen eventuelle Beeinträchtigungen, beispielsweise durch Ressourcen- und Energieverbrauch, minimieren.

LUFTVERKEHR WÄCHST WEITER

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind nach wie vor spürbar, jedoch hat sich der internationale Luftverkehr im Geschäftsjahr 2022 wieder positiv entwickelt. Expert:innen gehen davon aus, dass der langfristige Mobilitätsbedarf und damit auch der weltweite Luftverkehr in Zukunft weiter wachsen werden. Aufgabe des Flughafens München ist es, die Bereitstellung bedarfsgerechter Kapazitäten für den Luftverkehr sicherzustellen.

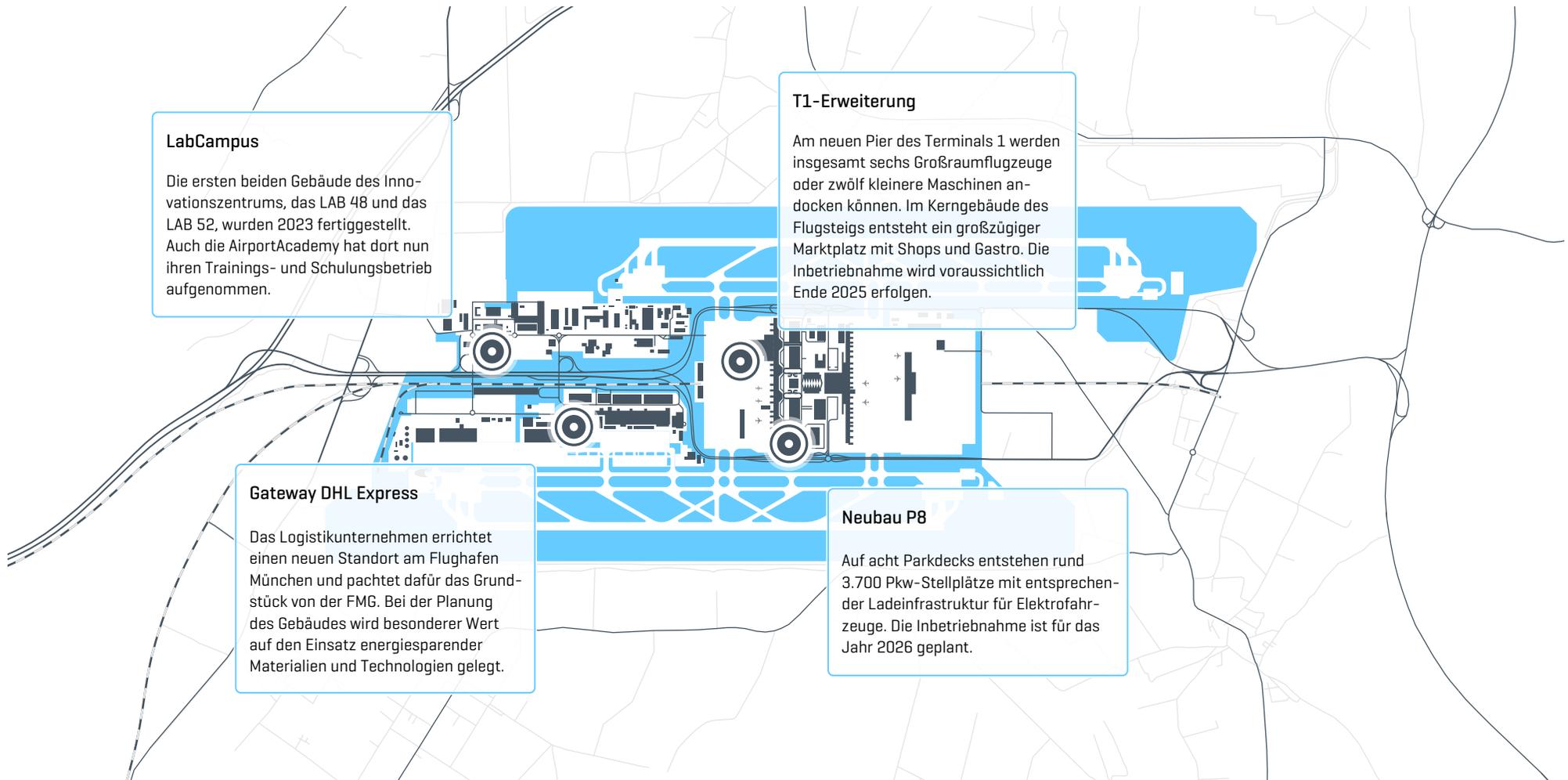
UPGRADE FÜR TERMINAL 1

Die Erweiterung und Modernisierung von Terminal 1 durch den Bau eines neuen Flugsteigs ist ein strategisches Ausbauprojekt, das die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Münchner Airports sichert. 2022 wurden der Rohbau fertiggestellt sowie die Fassade und das Dach der Terminalerweiterung geschlossen. Im Frühjahr 2023 hat der Innenausbau des rund 96.000 Quadratmeter umfassenden Gebäudes begonnen. Wegen der Corona-Krise und ihrer Folgen sowohl für den Luftverkehr als auch für die Lieferketten in der Bauwirtschaft wird die Inbetriebnahme des neuen Terminalbereichs voraussichtlich Ende 2025 erfolgen. Dann erwarten die Reisenden 16 zusätzliche Gates, zwölf hochmoderne Sicherheitskontrollspuren und ein neuer Gepäckausgabebereich mit vier Gepäckkreisläufen. In dem Neubau entstehen außerdem ein großzügiger Marktplatz mit einem umfangreichen Retail- und Gastronomieangebot sowie zwei neue Lounges mit Panoramablick auf das westliche Vorfeld.

INNOVATIONS- UND FORSCHUNGSZENTRUM LABCAMPUS ERÖFFNET

Im Nordwesten des Flughafenareals ist mit dem LabCampus ein branchenübergreifendes Innovationszentrum mit Arbeitsräumen, Showrooms, Projekt- und Konferenzflächen für eine vernetzte Forschungs- und Entwicklungsarbeit eröffnet worden. Internationale Innovatoren profitieren an diesem als Smart City konzipierten Standort besonders von der Lage am Flughafen. Im Oktober 2022 wurde das erste Bürogebäude, das »LAB 48«, fertiggestellt und Anfang Februar 2023 in Betrieb genommen. Mit einer Fläche von etwa 30.000 Quadratmetern bietet das Gebäude auf vier Etagen vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat ihre Büroflächen bereits im November 2022 bezogen. LabCampus punktet auch mit idealen Bedingungen für Lehre und Spitzenforschung: So siedelt die Technische Universität München (TUM) die Fakultät für Luft- und Raumfahrt interimweise dort an. Die erforderlichen Flächen für Büros, Lehre, Werkstätten, Labore sowie studentische Lern- und Arbeitsräume stehen im »LAB 48« und im »LAB 52« zur Verfügung.

Strategische Bauprojekte



BR 02

Die Arbeiten an den Räumlichkeiten der neuen AirportAcademy, die ebenfalls auf dem LabCampus-Areal liegt, wurden planmäßig abgeschlossen. Auf 14.000 Quadratmetern stehen seit Anfang 2023 hochwertig ausgestattete Seminarräume und Ruhezoneen zur Verfügung, ergänzt von einem großzügigen Gastronomiebereich. Im Lauf des Jahres 2023 werden weitere gastronomische Angebote in den beiden Gebäuden entstehen und die Freiflächen vollendet. Ein für LabCampus eigens konzipiertes Licht- und Signaletikkonzept wurde im ersten Quartier bereits umgesetzt.

 labcampus.de

DHL PLANT EXPRESS-CENTER AM AIRPORT

DHL Express Deutschland hat im Sommer 2022 mit einem symbolischen Spatenstich den offiziellen Beginn für den Neubau eines Express-Centers am Flughafen München vollzogen. Die Mengen an DHL Express-Sendungen am Gateway München sind in den letzten Jahren stark gestiegen. Der Neubau wird mit einer Bruttogeschossfläche von mehr als 11.000 Quadratmetern die Produktionsfläche nahezu versiebenfachen. Dieser verfügt dann über zwei sogenannte »PUD-Finger« (Pick-up und Delivery), an denen bis zu 65 Zustellfahrzeuge gleichzeitig abgefertigt werden können. Das Logistikunternehmen errichtet und betreibt den neuen Standort und pachtet dafür das Grundstück von der Flughafen München GmbH. Das Investitionsvolumen des Projekts beträgt rund 104 Millionen Euro. Der Umzug und die Inbetriebnahme sind für 2024 vorgesehen. Bei der Planung wird besonderer Wert auf den Einsatz energieeffizienter Materialien und Technologien gelegt.

Der Neubau am Flughafen München ist Teil eines umfassenden Infrastrukturprogramms, mit dem DHL Express seine Produktionsstätten in Deutschland grundlegend modernisiert und erweitert. Es besteht eine tägliche Flugverbindung zum internationalen DHL Express-Drehkreuz in Leipzig, East Midlands in Großbritannien sowie Mailand-Malpensa in Italien.

P8: MODERNES PARKGEBÄUDE ENTSTEHT

Anfang des Jahres 2023 hat der Rückbau des aus den Anfangstagen des Airports stammenden Parkhauses P8 begonnen. Der Abbruch wird voraussichtlich bis Ende des Jahres andauern, im Anschluss starten die Baumaßnahmen für das neue Parkgebäude. Auf acht Parkdecks entstehen rund 3.700 Pkw-Stellplätze mit entsprechender Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Die Inbetriebnahme des 167 Meter langen und 65 Meter breiten P8 ist für das Jahr 2026 geplant.

ANBINDUNG DES AIRPORTS WEITERHIN TOPTHEMA

Für den Flughafen München ist eine bessere Erreichbarkeit über die Schiene von übergeordneter Bedeutung. Damit kann die An- und Abreise nachhaltiger erfolgen und gleichzeitig der Einzugsbereich für Reisende und Besucher:innen erweitert werden. Im Frühjahr 2022 wurde das gemeinsam mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr erarbeitete Vier-Stufen-Konzept für die Verbesserung der Schienenanbindung im Nah-, Regional- und Fernverkehr fertiggestellt. Weitere Regionalzugverbindungen vom und zum Airport – beispielsweise aus Richtung Norden – sind in die Überlegungen einbezogen. Und ein weiterer Meilenstein ist erreicht: Mit der Unterzeichnung eines Realisierungs- und Finanzierungsvertrags sind die Weichen für den Bau des Gesamtprojekts »Überwerfungsbauwerk Flughafen München West« gestellt. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe der FMG und der Deutschen Lufthansa AG befasst sich zudem mit dem übergreifenden Thema Intermodalität am Münchner Airport. Beide Partner sehen dringenden Handlungsbedarf, den Flughafen München an das Fernverkehrs- und ICE-Netz anzubinden.

BR 02

Facts & Figures

STRATEGIE

RÜCKKEHR DER LH-A380

4 × A380



stationiert die Lufthansa
in München

KLIMASCHUTZPROJEKT

2.000

HEKTAR

Klimawald als regionales
Kompensationsprojekt

ERWEITERUNG TERMINAL 1

12

Abstellpositionen entstehen
am neuen T1-Flugsteig

FLUGGASTAUFKOMMEN 2022

31,7 MIO.

PASSAGIER:INNEN

(+153%)

UNSERE ZIELE

MANAGEMENT

BIS 2026

**Digitalisierung und Personalisierung
der Customer Experience**

ENDE 2025

Stärkung des Arbeitgeberimages

MANAGEMENT

Wir entwickeln den Flughafen München zu einem flexiblen, leistungsorientierten und modernen Unternehmen mit wirtschaftlichen, digitalen und werthaltigen Strukturen sowie vielseitigen Perspektiven und Weiterentwicklungsmöglichkeiten für alle Mitarbeiter:innen.

Management

Erholung des Flugverkehrs erfordert Anpassung des Personalmanagements

Auf die drastischen Verkehrseinbrüche während der Corona-Pandemie reagierte der Flughafen München Konzern unter anderem mit einem restriktiven Sparkurs, einem Einstellungsstopp und Kurzarbeit. Im Frühjahr und Sommer 2022 musste dann mit Abschwächen der pandemischen Ausnahmesituation von zeitweisem Stillstand auf einen sprunghaften Anstieg bei den Passagier- und Abfertigungsprozessen reagiert werden. Mit der für spätestens 2025 prognostizierten Rückkehr zum Vorkrisenniveau spitzt sich gleichzeitig die Lage im branchenspezifischen und allgemeinen deutschen Arbeitsmarkt weiter zu. Daher sind gezielte und wirksame Investitionen in die Belegschaft nötig, um neues Personal für alle Bereiche des Konzerns zu gewinnen

sowie bestehende Arbeitskräfte an das Unternehmen zu binden und wertschöpfend einsetzen zu können.

Um die FMG langfristig anpassungsfähiger gegenüber äußeren Einflüssen zu machen, sind in der Personalstrategie Zielbilder mit vielfältigen Anforderungen an das Personalmanagement – beispielsweise die demografische Entwicklung und gesellschaftliche Trends wie die digitale Transformation – festgelegt. Das Personalkonzept orientiert sich an der aktuellen und prognostizierten Geschäftssituation sowie an unserer Unternehmensstrategie. Sie soll die Wahrnehmung als attraktiver Arbeitgeber sowohl auf dem Personalmarkt, als auch innerhalb des Unternehmens stärken. Gleichzeitig tragen Berufseinsteiger:innen ihre individuellen Erwartungen in das Unternehmen – beispielsweise favorisieren sie flache Hierarchien und nachhaltiges unternehmerisches Handeln des Arbeitgebers. Diese Bedürfnisse spiegeln sich in der ständigen Weiterentwicklung unserer Personalpolitik wider. Die Flughafen München GmbH etabliert eine moderne Arbeitswelt.

Mit der Einführung der Betriebsvereinbarung zum Mobile Office haben FMG und AeroGround bereits eine ausgezeichnete Grundlage für die Umsetzung zeitgemäßer Regelungen zu hybridem Arbeiten geschaffen.

Digital Airport: optimierte Prozesse für Reisende und Mitarbeiter:innen

Wir messen der digitalen Transformation unserer Prozesse und Dienstleistungen hohe strategische Priorität bei. Mit der Gründung einer Plattform für Digitalisierungs- und Innovationsvorhaben arbeiten nun fach- und bereichsübergreifend Expert:innen in Schwerpunktbereichen zusammen, um einen messbaren Mehrwert für Reisende, Geschäftspartner und Mitarbeitende zu schaffen.

ZUKUNFTSWEISENDE SICHERHEITSTECHNIK FÜR PASSAGIERKONTROLLEN

Im Terminal 2 hat ab Anfang 2023 die serienmäßige Ausstattung der Handgepäckkontrollen mit hochmoderner Sicherheitstechnik begonnen. Alle Kontrollstellen sollen im Lauf der kommenden Jahre sukzessive mit 60 Computertomographen und 48 neu konzipierten Kontrollspuren ausgestattet werden. Unsere Passagier:innen profitieren durch die neue Technik von einer erhöhten Sicherheit, einer Steigerung der Effizienz und einem verbesserten Komfort. So müssen keine elektrischen Geräte oder Flüssigkeiten mehr gesondert vorgezeigt werden. Mit der neuen Technik können auch die Flüssigkeitsbeschränkungen zukünftig entfallen. Der Münchner Airport wird damit der erste Flughafen in Deutschland sein, der vollständig mit der neuen Sicherheitstechnik und den komfortablen Kontrollspuren ausgestattet ist.

Premium Hub: München behauptet Spitzenplatz

Bei den jährlich verliehenen »World Airport Awards« des Londoner Luftfahrtforschungsinstituts Skytrax wurde der Flughafen München auf Basis einer weltweiten Passagierumfrage im Frühjahr 2023 abermals mit dem Titel »Best Airport in Central Europe« ausgezeichnet. Darüber hinaus sicherte sich das Flughafenpersonal den Award zum »Best Airport Staff in Europe«.

Die Zufriedenheit der Reisenden nahm gegenüber dem Vorjahr leicht ab. Hauptgrund für diese Entwicklung, die anhand des Passenger Experience Index (PEI) gemessen wird, ist im Wesentlichen die nicht planbare, sprunghafte Zunahme der Reisenden nach der Aufhebung fast aller Reiserestriktionen im Frühjahr und Sommer 2022. Die Aufenthaltsqualität wurde im vergangenen Jahr durch verschiedene innovative Maßnahmen weiter verbessert: Beispielsweise haben

Familien mit Kindern die Möglichkeit, sich via Hörbuch auf einen »Audio Walk« durch das Terminal 2 zu geben.

→ **Konzernlagebericht: PEI (Seite 49)**

SICHERHEIT UND GESUNDHEIT AN ERSTER STELLE

Der Flughafen München erhielt im Jahr 2022 erneut das Zertifikat »ACI Airport Health Accreditation« vom internationalen Dachverband der Flughäfen (ACI). Es bescheinigt neben dem guten Gesundheitsschutz des Flughafenpersonals auch die erfolgreiche Umsetzung von Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen. Die Desinfektion und Reinigung, die Einhaltung der Hygieneregeln in den Passagierbereichen, die Wegeführung, sowie die Bereitstellung von relevanten Informationen für Flugreisende waren Gegenstand der Untersuchung. Der Münchner Airport folgt den Empfehlungen der Council Aviation Recovery Task Force der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und dem EASA/ECDC-Luftfahrtsicherheitsprotokoll. Darüber hinaus setzen wir die Richtlinien des ACI Europe für sichere und gesunde Flugreisen konsequent um.

UN-Ziele: Flughafen leistet Beitrag

Der Flughafen München unterstützt die 2030-Agenda der Vereinten Nationen mit ihren Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDGs): Wir haben zwölf für den Airport relevante und beeinflussbare SDGs identifiziert, deren Erreichung wir mit strategischen Projekten vorantreiben wollen. Konkrete Ziele und Maßnahmen des Flughafens, die auf die Erreichung der SDGs einzahlen, werden im Nachhaltigkeitsprogramm präsentiert.

↗ sustainabledevelopment.un.org

Nachhaltige Unternehmenssteuerung

Mit unserer Nachhaltigkeitsstrategie verfolgen wir das Ziel, Wertschöpfung für das Unternehmen und die Region zu generieren, einen umweltbewussten Betrieb sicherzustellen und soziale Verantwortung zu übernehmen. Die Nachhaltigkeitsstrategie berücksichtigt die wesentlichen Themen und beinhaltet die zugehörigen Maßnahmen zu deren Umsetzung sowie die definierten Ziele im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm. Themen sind dann wesentlich, wenn sie die nachhaltige Entwicklung des ökonomischen, ökologischen oder sozialen Umfelds des Flughafens beeinflussen.

Die externen Stakeholder des Flughafens München und das FMG-Management bewerten regelmäßig die Relevanz der als wesentlich definierten Themen. Die Ergebnisse der Befragung fließen in eine Wesentlichkeitsmatrix ein. Die Themen mit der höchsten Relevanz werden innerhalb der Nachhaltigkeitsstrategie in den Fokus gerückt.

Weiterhin werden Kennzahlen definiert, die die Erreichung der strategischen Ziele beziehungsweise die Effektivität der Maßnahmen messbar machen. Neben der ökonomischen Perspektive, dem EBT (Gewinn vor Steuern), und dem PEI (Passagiererlebnisindex) als Messgröße der Kundenzufriedenheit werden auch die CO₂-Einsparung als ökologische und die Unfallhäufigkeitskennzahl LTIF (Lost Time Incident Frequency) als soziale Steuerungskennzahl herangezogen.

BR 03

WESENTLICHKEITSPROZESS: THEMEN IDENTIFIZIEREN UND INTEGRIEREN

In einem Wesentlichkeitsprozess identifiziert und priorisiert die FMG jährlich die relevanten Themen aus externer und interner Perspektive. Dabei berichtet die FMG in Übereinstimmung mit den Standards der Global Reporting Initiative (GRI-Standards).

2022 wurden bestehende Themen aktualisiert, erweitert und teilweise zusammengefasst. Im Geschäftsjahr 2023 sind elf wesentliche Themen zentraler Bestandteil der Nachhaltigkeitsaktivitäten des Flughafens. Die Anpassung der wesentlichen Themen ist das Ergebnis einer strategischen Neubewertung. Die Veränderungen können dem GRI Content Index entnommen werden.

1. Identifizierung

Neben der Befragung der zentralen Stakeholder-Gruppen werden die wesentlichen Themen mit gesellschaftlichen Trends und den Entwicklungen der Luftverkehrsbranche abgeglichen und durch einen KI-basierten Benchmark validiert. Themen werden nach Bedarf angepasst, ergänzt oder neu aufgenommen.

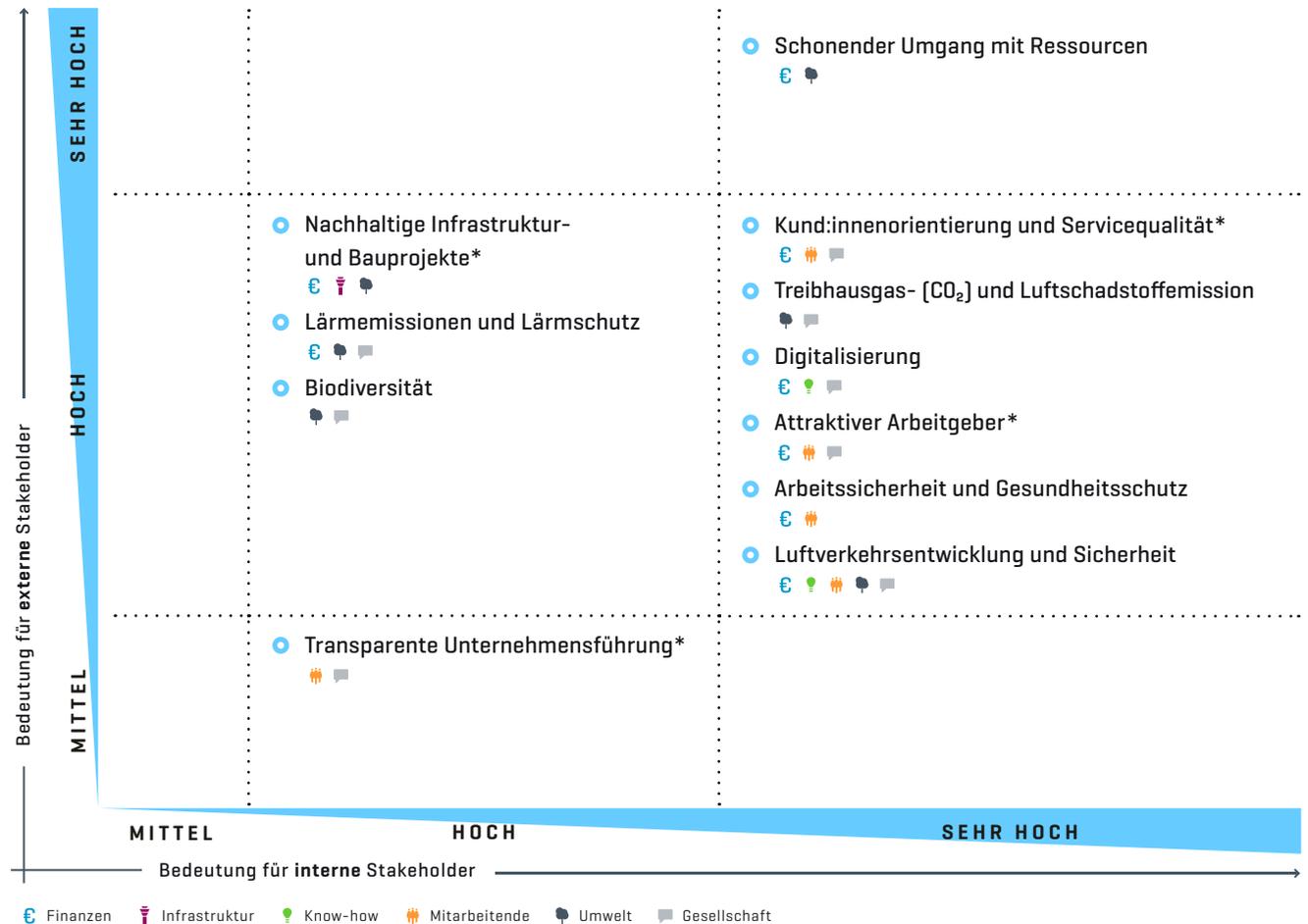
2. Priorisierung

Zentrale Aspekte der nachhaltigen Entwicklung werden regelmäßig in einem internen Nachhaltigkeitsgremium diskutiert. Die Geschäftsführung tauscht sich hierbei mit Fachexpert:innen und Mitgliedern des obersten Führungskreises aus und entscheidet über strategische Weichenstellungen für die nachhaltige Entwicklung des Konzerns.

3. Implementierung

Zu jedem wesentlichen Thema sind im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm konkrete Ziele und Maßnahmen sowie der Fortschritt bei deren Umsetzung abgebildet. Nach der Entscheidung und Freigabe der Geschäftsführung verantworten die jeweiligen Führungskräfte die Umsetzung der zugehörigen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele.

Wesentlichkeitsmatrix



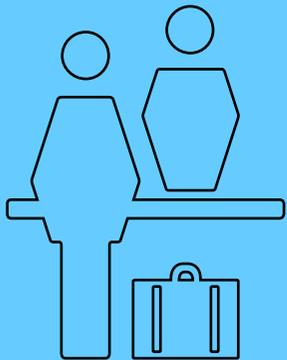
* Thema angepasst/zusammengefasst

BR 03

Facts & Figures

MANAGEMENT

ZUKUNFTSWEISENDE SICHERHEITSTECHNIK



60

Computertomografen für mehr Sicherheit und Komfort

48

neu konzipierte Kontrollspuren

AUSZEICHNUNG

BEST!

→ Airport in Central Europe

→ Airport Staff in Europe

UN-ZIELE

3	4	5	6
7	8	9	11
12	13	15	17

12

für den Airport relevante und beeinflussbare SDGs

FINANCIAL REPORT

FR

25 – 78

INFORMATION ZUM KONZERNABSCHLUSS UND ZUM KONZERNLAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022

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 2022 sind neben dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers allgemein zugänglich unter: bericht2022.munich-airport.de. Die dort veröffentlichte Version wurde von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Der hier vorliegende gedruckte Konzernlagebericht 2022 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.

26	FR 01 Konzernlagebericht	75	Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
26	Grundlagen des Konzerns	76	Konzern-Kapitalflussrechnung
35	Wirtschaftsbericht	77	FR 03 Hinweis zum Bestätigungsvermerk
50	Nachtragsbericht	78	FR 04 Bericht des Aufsichtsrats
51	Ausblick, Chancen- und Risikobericht		
72	FR 02 Verkürzter Konzernabschluss		
72	Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung		
73	Konzern-Gesamtergebnisrechnung		
74	Konzernbilanz		

KONZERN- LAGEBERICHT

Ein dynamischer Zuwachs bei den Passagier:innen und Flugbewegungen hat das Wirtschaftsergebnis des Münchner Flughafens im Geschäftsjahr 2022 deutlich verbessert. Die Umsatzerlöse konnten mit rund 1,2 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahr fast verdoppelt werden. Ein Jahresergebnis [EAT] von –59 Millionen Euro bedeutete eine deutliche Reduzierung des Vorjahresverlusts.*

* Diese Einleitung ist nicht Bestandteil des geprüften Konzernlageberichts.

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

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

Gemäß § 5 des Gesellschaftsvertrages der FMG sind deren Organe die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung.

Geschäftsführung

Die Mitglieder der Geschäftsführung der FMG sind in der Regel für fünf Jahre bestellt. Eine erneute Bestellung ist zulässig. Die Geschäftsführung besteht aus drei Mitgliedern (einschließlich des Vorsitzenden der Geschäftsführung), vertritt die FMG nach außen und trägt die Verantwortung für die Unternehmenspolitik und die strategische Ausrichtung des Flughafen München Konzerns.

Die Geschäftsführer:innen der FMG erhalten eine erfolgsunabhängige (Festgehalt) und eine erfolgsabhängige Vergütung mit kurz- und mittelfristiger Anreizsetzung (Tantieme). Die Tantieme ist vor allem an das Ergebnis vor Ertragsteuern gebunden.

Aufsichtsrat

Die FMG verfügt über einen Aufsichtsrat nach § 1 Abs. 1 und § 6 des Mitbestimmungsgesetzes. Der Aufsichtsrat übt Kontroll- und Mitbestimmungsrechte aus. Er bestellt die Mitglieder der Geschäftsführung und legt deren Vergütung fest. Auch Geschäfte, die bestimmte Wertgrenzen oder Laufzeiten überschreiten, bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Die Arbeitnehmervertreter:innen im Aufsichtsrat werden von der Belegschaft des Flughafen München Konzerns gewählt. Die Gesellschaftervertreter:innen werden durch

FR 01

die Gesellschafterversammlung ernannt. Die Amtszeit der Aufsichtsratsmitglieder endet mit der Gesellschafterversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach Amtszeitbeginn beschließt.

Der Aufsichtsrat hat einen Vorschlags-, einen Arbeits- und einen Personalausschuss bestellt und ist unter anderem mit den folgenden Aufgaben betraut:

Ausschüsse im Aufsichtsrat

Vorschlagsausschuss	Wahrnehmung der Aufgaben gemäß § 31 Abs. 3 des Mitbestimmungsgesetzes
Arbeitsausschuss	Stellungnahme zu Beschlussvorlagen, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen; Zustimmung anstelle des Aufsichtsrats zu bestimmten Rechtsgeschäften, die festgelegte Wertgrenzen oder Laufzeiten überschreiten
Personalausschuss	Gestaltung der Verträge der Geschäftsführung mit Ausnahme der Vergütung, der Generalbevollmächtigten und der Prokurist:innen; Zustimmung zur Festlegung und Änderung der Vergütungsregeln im außertariflichen Bereich, zur Einstellung oder Änderung der Gehaltsstufe bestimmter Angestellter sowie zur Einführung oder Änderung betrieblicher Vorsorgeleistungen

Gesellschafterversammlung

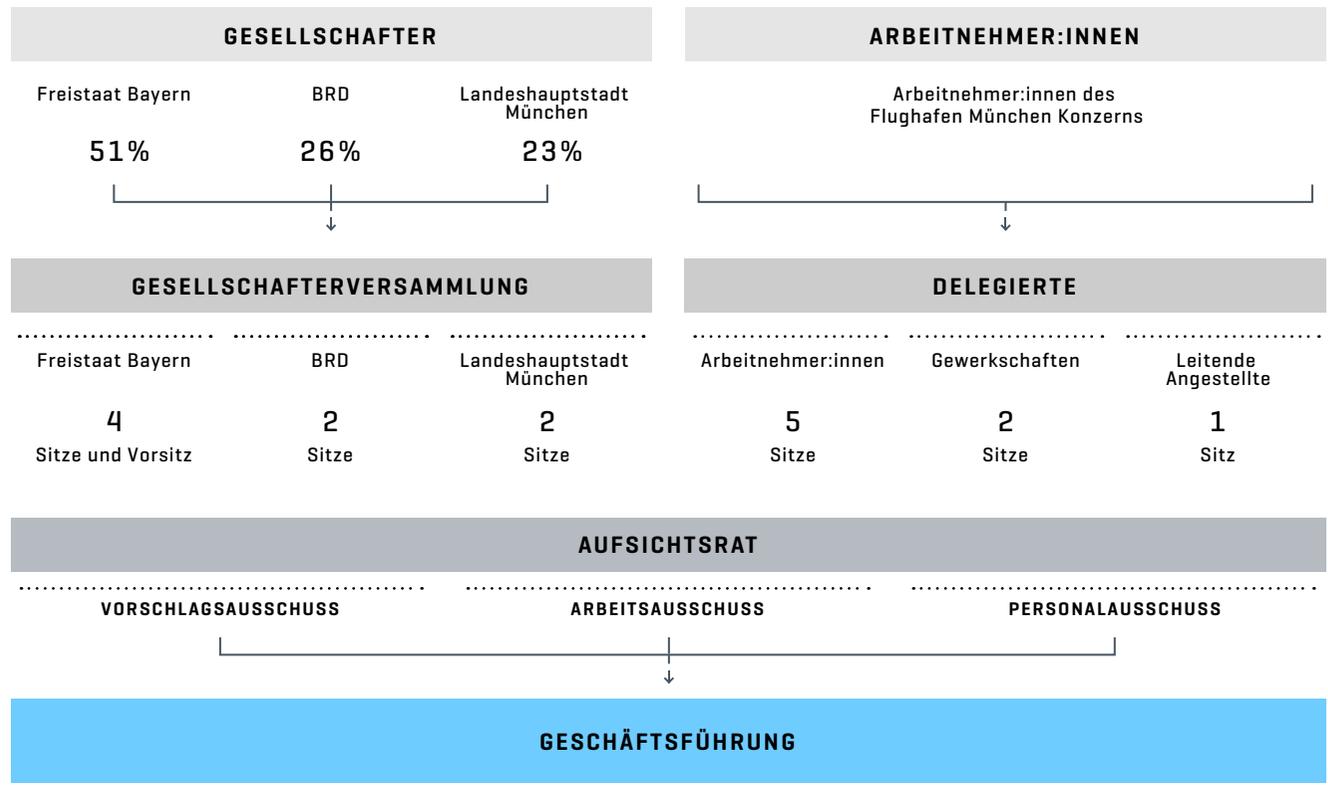
Oberstes Kontroll- und Entscheidungsgremium ist die Gesellschafterversammlung. Zentrale Entscheidungen über die geschäftlichen und wirtschaftlichen Grundlagen des Konzerns (unter anderem Flughafenausbau, Aufnahme von Darlehen) bedürfen einer einstimmigen Beschlussfassung.

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.

Für den Aufsichtsrat wurde als Zielgröße bis zum 30. Juni 2024 ein Frauenanteil von 25 % festgelegt. Die Arbeitnehmervertreter:innen im Aufsichtsrat werden gewählt, die Vertreter:innen der Anteilseigner vorwiegend funktionsgebunden besetzt. Insofern ist die Möglichkeit, den Frauenanteil im Aufsichtsrat direkt zu beeinflussen, eingeschränkt.

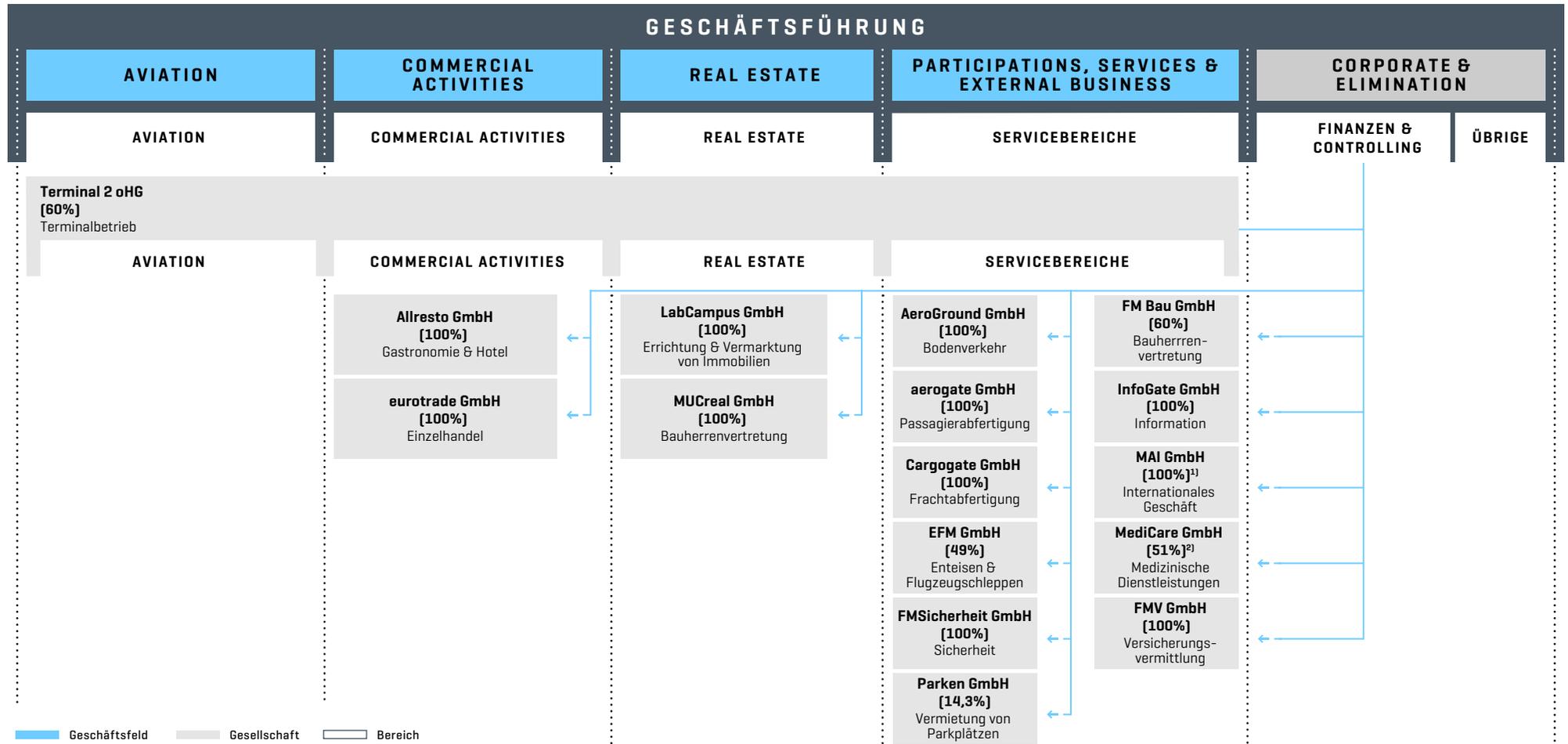
Governance-Struktur



FR 01

Organisationsstruktur des Flughafens München

GESCHÄFTS-, SERVICE- UND KONZERNBEREICHE (STAND 31. DEZEMBER 2022)



¹⁾ Die Munich Airport International GmbH ist mit 100% an der Munich Airport US Holding LLC, mit 100% an der amd.sigma strategic airport development GmbH und mit 50% an der ORAT AMS Group V.O.F. beteiligt. Die Munich Airport US Holding LLC ist wiederum mit 100% an der Munich Airport NJ LLC beteiligt.

²⁾ Die MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH ist mit 100% an der Munich AirportClinic GmbH beteiligt.

FR 01

Der derzeitige Frauenanteil in der Geschäftsführung von 33 % soll bis zum 30. Juni 2024 beibehalten werden.

Für die erste Leitungsebene ist ein Zielwert für einen Anteil an Frauen zum 30. Juni 2024 auf 25 % und für die zweithöchste Führungsebene auf 30 % festgelegt.

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Organisationsstruktur

Die Organisationsstruktur des Konzerns gliedert sich in die Geschäfts-, Service- und Konzernbereiche der FMG. Die Steuerung sowie das interne Berichtswesen der Geschäftsfelder erfolgt in erster Linie über die Konzernsteuerung der FMG. 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.

Der Konzern hat seine Aktivitäten am Flughafen Berlin durch den Verkauf der 100 Prozent-Beteiligung an der AAS Berlin GmbH [vormals AeroGround Berlin GmbH] mit Wirkung zum 31. Dezember 2022 aufgegeben. Darüber hinaus hat die Munich Airport US Holding LLC im Geschäftsjahr ihre 51 Prozent-Beteiligung an der Reach Airport LLC veräußert.

Im Übrigen haben sich im Geschäftsjahr 2022 keine weiteren Änderungen in der organisatorischen Struktur ergeben. Eine detaillierte Übersicht der Anteilsverhältnisse ist im Konzernanhang dargestellt.

Zum 31. Dezember 2022 gehören dem Konzern nun insgesamt 15 vollkonsolidierte Unternehmen, ein assoziiertes Unternehmen, eine Joint Operation und vier nicht-konsolidierte Unternehmen an. Diese werden durch das operative und strategische Konzerncontrolling und Beteiligungsmanagement entsprechend der jeweils zugeordneten Geschäftsbereichsstrategie gelenkt.

Geschäftsfeld Aviation

INFRASTRUKTUR FÜR AIRLINES UND PASSAGIER:INNEN

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

Der Flughafen München betreibt zwei Start- und Landebahnen mit einer maximalen Kapazität von 90 Flugbewegungen pro Stunde im Tagesbetrieb bei Normalauslastung. Diese Kapazität war in den Jahren vor der Corona-Pandemie im Normalbetrieb über weite Strecken ausgeschöpft. Zwischen 22 und 6 Uhr ist der Flugbetrieb nur in stark eingeschränktem Umfang und nur mit besonders lärmarmem Fluggerät zulässig. In der Zeit von 0 bis 5 Uhr sind außer Not- und Hilfeleistungsflügen, aus Flugsicherheitsgründen sowie in begründeten Ausnahmefällen, die das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr als zuständige Behörde bewilligt, keine Flüge möglich.

Der Aviation-Bereich der Flughafen München GmbH verantwortet den Betrieb des Terminals 1 am Flughafen München, während das Terminal 2 von der Terminal 2 Gesellschaft – einer Partnerschaft zwischen der Flughafen München GmbH und der Deutschen Lufthansa – betrieben wird. In beiden Terminals wird die Ausstattung nach Bedarf kontinuierlich optimiert und erweitert. Der im Bau befindliche Flugsteig am Terminal 1 soll zukünftige Anforderungen an effiziente Sicherheitskontrollen und Terminalinfrastruktur erfüllen, um den Status als Premium-Hub und die entsprechende Aufenthaltsqualität weiter sicherzustellen.

Für die Bereitstellung und den Betrieb dieser Luftverkehrsanlagen werden diverse Entgelte erhoben. Die im Geschäftsjahr 2021 in Kraft getretene Entgeltrahmenvereinbarung (ERV) regelt grundsätzlich die Entwicklung der Luftverkehrsentgelte bis einschließlich 2030 und stellt die Refinanzierung der Infrastruktur in einem festgelegten Umfang sicher. Für das Jahr 2022 wurde gemäß ERV eine durchschnittliche Entgelterhöhung von +2,8 % umgesetzt.

Durch seine zentrale Lage in Europa inmitten der Metropolregion München, die sich als Innovations-, Wissens- und Wirtschaftsstandort mit einer breit aufgestellten Wirtschaftsstruktur auszeichnet, ist der Flughafen München strategisch bestens positioniert. Das Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten in der wirtschaftlich bedeutenden Flughafenregion hat sich durch die Corona-Pandemie allerdings verlangsamt.¹⁾ Die durch die Pandemie und deren Reisebeschränkungen veränderten Verkehrsstrukturen näherten sich im Jahresverlauf immer mehr dem Stand von vor der Pandemie an. Der internationale Drehkreuzverkehr kehrte ab dem Sommerflugplan 2022 zurück, und auch der Geschäftsreiseverkehr erholte sich. Die demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Bayern und vor allem im Flughafeneinzugsgebiet lassen trotz Einbrüchen mittel- bis langfristig eine weitere Zunahme der Verkehrsnachfrage am Flughafen München erwarten. Weitere Erläuterungen hierzu sind im Abschnitt »Wirtschaftliches Umfeld« zu finden.

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa AG [im Folgenden Deutsche Lufthansa] hat sich der Flughafen München über die Jahre zu einem bedeutenden internationalen Luftverkehrsdrehkreuz entwickelt. Gemeinschaftlich getragene Ausbaumaßnahmen wie das Terminal 2 und das Satellitengebäude sowie die Zusage der Lufthansa zur Stationierung der Airbus A350-Langstreckenflotte in München sind Fundamente einer nachhaltigen Partnerschaft, die für langfristiges Wachstum steht. Beleg für die stabile Nachfrage am Standort ist auch die Rückkehr der Airbus A380-Flugzeuge.

Aufgrund seiner vielversprechenden Marktposition und der erfolgreichen Kooperation mit der Lufthansa verfügte der Flughafen München, gemessen an der Zahl der Flugziele, vor der Corona-Krise über eines der dichtesten Netze kontinentaler Verbindungen in Europa. Diese Verbindungen kehrten zum Sommerflugplan 2022 weitestgehend wieder zurück. Die Kombination aus einem dichten Netz an innerdeutschen sowie innereuropäischen Zubringern und

¹⁾ Prognos Zukunftsatlas 2022

FR 01

einer starken lokalen Nachfrage ermöglicht es dem Flughafen inzwischen wieder, ein attraktives Portfolio an Langstreckenflügen ab München anzubieten. Lediglich einige der früheren Asienverbindungen fehlen noch. Aufgrund der touristischen Attraktivität des Standorts sowie des wachsenden Einzugsgebiets mit einer wohlhabenden Bevölkerung ist der Flughafen München auch für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen interessant. Mit einer Rückkehr auf das Verkehrsniveau des Jahres 2019 ist nach derzeitiger Prognose der International Air Transport Association (IATA) allerdings erst im Jahr 2024 zu rechnen.²⁾ Die Lufthansa geht davon aus, dann wieder ein Drehkreuz am Münchner Flughafen mit rund 30 stationierten Langstreckenmaschinen zu betreiben.

Das Frachtgeschäft am Flughafen München ist stark von der Entwicklung des Passagierverkehrs abhängig. Grund ist, dass im Regelfall am Flughafen München der größte Teil der Luftfracht – über 80 % – als Beiladefracht auf normalen Langstreckenflügen transportiert wird. Weltweit liegt der Anteil der Beiladefracht am Luftfrachtaufkommen dagegen nur bei gut 50 %.³⁾

Die deutsche Luftverkehrssteuer und protektionistische Maßnahmen – allen voran fehlende Verkehrsrechte – hemmen das zukünftige marktgerechte Wachstum am Flughafen München. Die in China bis November 2022 betriebene Zero-Covid-Strategie limitierte die Reisetätigkeit zusätzlich, obwohl in weiten Teilen Asiens die Öffnung voranschritt.

Geschäftsfeld Commercial Activities

ERSTKLASSIGER SERVICE UND ANGEBOTE ENTLANG DES PASSAGIERWEGS

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

Der Flughafen München unterhält rund 18.750 Quadratmeter gastronomische Flächen (Vorjahr: 18.500) und etwa 20.500 Quadratmeter Einzelhandels- und Serviceflächen. Veränderungen zum Vorjahr ergaben sich meist aufgrund pandemiebedingter Kündigungen bzw. Flächenaufgaben. Auf rund 71 % 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 550 Zimmer und 30 Tagungsräume.

Das Geschäftsfeld entwickelt und vermarktet auch nachfrageorientierte Parkraumkapazitäten. Derzeit stehen rund 33.500 Stellplätze zur Verfügung, davon sind rund 20.350 terminalnah.

Commercial Activities vermarktet ebenfalls 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.

Zum Leistungsportfolio des Geschäftsfelds zählt außerdem das Eventgeschäft.

Geschäftsfeld Real Estate

IMMOBILIENSTANDORT MIT HOHER ATTRAKTIVITÄT

Das Geschäftsfeld Real Estate entwickelt, betreibt und vermarktet alle Immobilien und Grundstücke des Flughafens München, sowohl on- als auch off-Campus. Der Immobilienstandort ist in lage-spezifische Areale aufgeteilt, die unter dem Begriff AirSite vermarktet werden. Als Immobilienstandort bietet der Flughafen München ein attraktives Umfeld, eine gute Straßenverkehrsanbindung, sehr gute Parkmöglichkeiten und ein umfassendes Angebot an Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs. Durch den Erdinger Ringschluss, die Errichtung zusätzlicher Fahrspuren sowie Brückenbauten wurde die Anbindung des Flughafens weiter optimiert.

Entsprechend den hohen Ansprüchen an das Gesamtareal wurde ein städtebauliches Konzept entwickelt, das kontinuierlich fortgeschrieben und bereits mit ersten Hochbauten in der Umsetzung sichtbar wird.

²⁾ The ATW 2023 Forecast Special Report

³⁾ Air cargo traffic by type – belly cargo & main cargo 2019 – Statista

FR 01

Geschäftsfeld Participations, Services & External Business**PARTICIPATIONS & EXTERNAL BUSINESS:****FULL-SERVICE-PROVIDER**

Die übrigen Gesellschaften des Konzerns runden das Angebot des Flughafens ab. Die wesentlichsten Tochtergesellschaften sind:

Wesentliche Tochtergesellschaften

AeroGround	Die AeroGround Flughafen München GmbH (AE München) erbringt land- und luftseitige Abfertigungsleistungen für Airline-Kunden am Standort. Zu den wesentlichen Geschäftsfeldern zählen vor allem die klassischen Bodenverkehrsdienstleistungen der Flugzeugbe- und -entladung (Ramp and Baggage Handling), die Transportleistungen von Passagier:innen und Crews sowie vorfeldseitige Frachttransporte.	Cargogate	Als reglementierter Beauftragter erbringt die Cargogate Munich Airport GmbH Leistungen in Bezug auf den Umschlag von Luftfracht und die Abwicklung der damit verbundenen Zollformalitäten. Darüber hinaus bietet Cargogate die Abfertigung aller gängigen Sondergüter wie Gefahr-, Kühl- und Wertgüter an. Cargogate ist zertifizierter Luftfrachtabfertiger für Pharmaceuticals. Als ausgewiesener Spezialist betreibt die Gesellschaft im Namen des Flughafens München die von der EU vorgeschriebene Grenzkontrollstelle sowie das flughafenweite Animal Reception Center und stellt seit September 2022 den die Tierschutzbeauftragte:n.
aerogate	Die aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH 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 diverse Konzerndienstleistungen sowie Leistungen in den Bereichen allgemeine Luftfahrt, Beratung und Training.	MAI	Die Munich Airport International GmbH (MAI) und deren Beteiligungen bieten weltweit Management-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die Luftfahrtbranche an.

FR 01

SERVICES: ENERGIE, IT UND DIGITALES FÜR ALLE MIETER:INNEN AM FLUGHAFEN

Neben den Geschäftsbereichen und Tochtergesellschaften sind auch die Servicebereiche des Flughafens München am Außenumsatz beteiligt. Den bedeutendsten Beitrag leisten die folgenden Servicebereiche:

Bedeutende Servicebereiche

Technik	Der Servicebereich ist für den sicheren und wirtschaftlichen technischen Betrieb der Flughafeninfrastruktur verantwortlich. Dazu zählen unter anderem die Energieversorgung, die Instandhaltung von Gebäuden und flughafenspezifischen Anlagen sowie das Fahrzeugmanagement. Zudem ist dieser Bereich mit der Energieversorgung, Energieeinsparmaßnahmen und dem Energiemanagement maßgeblich an der Umsetzung der CO ₂ -Strategie des Flughafens München beteiligt.	IT	Der Servicebereich IT ist der zentrale IT-Provider des Flughafen München Konzerns. Er bietet seinen Kunden:innen moderne, zuverlässige und integrierte Lösungen für einen zunehmend stärker prozess- und datengestützten Flughafenbetrieb an. Das IT-Serviceportfolio umfasst verschiedene Dienstleistungen aus den Feldern der Medien- und Kommunikationstechnik, der IT-Arbeitsplatzausstattung sowie der Server-, Datenbank- und Speicher-Systemtechnik. Die Kernkompetenzen des Bereichs liegen in der Integration unterschiedlicher, technischer IT-Plattformen, sowie in der Vorhaltung maßgeschneiderter systemtechnischer Lösungen zur Unterstützung logistischer Prozesse am Flughafen München. Im Rahmen der digitalen Transformation unterstützt der Servicebereich IT aktiv Veränderungsprozesse zur Fort- oder Neuentwicklung digitaler Geschäftsmodelle und zur Verknüpfung von Wertschöpfungsketten zu Wertschöpfungsnetzwerken. An immer größerer Bedeutung gewinnen dabei die Beachtung sicherheits- und datenschutzrechtlicher Vorgaben sowie die Einhaltung konzernweiter, einheitlicher Standards.
---------	---	----	--

Die Aktivitäten im Geschäftsfeld Participations, Services & External Business (ohne Abfertigungsdienste) tragen einen geringen Anteil zum Außenumsatz des Konzerns bei, daher wird auf eine ausführliche Erläuterung im Abschnitt »Wirtschaftliches Umfeld« verzichtet. Die Entwicklungen zu den Abfertigungsdienstleistungen im Konzern wurden in den Passagen zum »Geschäftsverlauf Aviation« aufgenommen.

FR 01

Steuerungssystem und Wertemanagement

Der Flughafen München misst die Leistung seiner Führungskräfte mithilfe finanzieller und nicht-finanzieller Kennzahlen. Die bedeutendsten sind die Kennzahlen zur unternehmerischen Nachhaltigkeit und zur Qualität. Das Ergebnis vor Steuern (EBT) deckt die ökonomische Perspektive ab, während der Passagiererlebnisindex (PEI) über die Erreichung der Qualitätsziele, die als strategische Stoßrichtung die Steigerung der Kundenzufriedenheit vorsehen, den Kunden in den Mittelpunkt stellt. Die CO₂-Einsparungen decken die ökologische Perspektive ab. Mit der Aufnahme der Unfallhäufigkeitsrate (Lost Time Incident Frequency = LTIF) als soziale Kennzahl in das Steuerungssystem verwendet der Konzern Kennzahlen aus allen drei Perspektiven des klassischen Nachhaltigkeitsmanagements (Ökonomie, Ökologie und Soziales).

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.

PASSAGIERERLEBNISINDEX (PEI)

Der PEI ist ein Messmodell für die 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 Reisenden. Auf Quartalsbasis und am Jahresende erhält der Flughafen München so zahlreiche Detailinformationen über die Zufriedenheit seiner Flugreisenden in acht Kategorien entlang der Passagiererlebniskette. Eine zentrale Kennzahl resultiert aus der Frage zur Gesamtzufriedenheit, die sowohl bei abfliegenden als auch ankommenden Passagier:innen ermittelt wird und die Grundlage für die Zieldefinition bildet.

CO₂-EINSPARUNGEN

Ende des Jahres 2016 hat sich der Flughafen München das Klimaziel gesetzt, den Betrieb ab dem Jahr 2030 CO₂-neutral abzuwickeln. 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. Mit der Kennzahl »CO₂-Einsparungen« wird die Reduktion der Emissionen durch die gezielte Umsetzung von CO₂-Einsparmaßnahmen in Tonnen gemessen. Jedes Jahr werden Maßnahmen (zum Beispiel der Wechsel auf LED-Beleuchtung) zur jährlich wiederkehrenden Einsparung von Energie (Strom, Wärme, Kälte, Kraftstoff) umgesetzt. Aus dieser eingesparten Menge an Energie resultiert eine Minderung der CO₂-Emissionen für die darauf folgenden Jahre. Faktoren wie die Schonung von Ressourcen oder der effiziente Einsatz von Energie lassen sich damit ebenfalls berücksichtigen.

Um die Prognose- und die erreichten Zielwerten besser vergleichen zu können, wird der Emissionsfaktor vom Umweltbundesamt (UBA) verwendet, der zu Beginn des Berichtsjahres verfügbar ist.

UNFALLHÄUFIGKEITSRATE (LTIF)

Die LTIF stellt eine benchmarkfähige Unfallhäufigkeitsrate dar. Sie setzt die Anzahl der Arbeitsunfälle in Relation zu den geleisteten Arbeitsstunden. Zur Ermittlung der LTIF zählen ausschließlich Arbeitsunfälle mit einer Ausfallzeit ab einem Tag. Wegeunfälle werden nicht berücksichtigt. Die Kennzahl wird für die beiden größten Konzernunternehmen (FMG und AE München) erhoben. Zukünftig werden weitere Gesellschaften einbezogen.

Die Steuerungsintention ist die Reduktion der Häufigkeit von Arbeitsunfällen, unfallbedingten Ausfallzeiten und damit verbundenen Unfallkosten sowie die Sensibilisierung zur Unfallthematik insgesamt.

Digitale Transformation und Innovation

Die digitale Transformation ist für den Flughafen München ein strategisches Top-Thema, das es in den kommenden Jahren aktiv zu gestalten gilt. Mit der Gründung einer bereichsübergreifenden Plattform zur Förderung von Austausch und Transparenz über Digital- und Innovationsvorhaben arbeiten fach- und bereichsübergreifend Expert:innen seit 2022 deutlich vernetzter in fünf Schwerpunktbereichen zusammen, um einen messbaren Mehrwert für Passagier:innen, Geschäftspartner:innen und Mitarbeitende zu schaffen. Beispielsweise wurde gemeinsam mit dem Partner Star Alliance eine biometrische Gesichtserkennungstechnik eingeführt, um Passagier:innen berührungslos ausgewählte Sicherheits- und Boarding-Gates zugänglich zu machen. Die Kernthemen der aktualisierten Digitalstrategie umfassen:

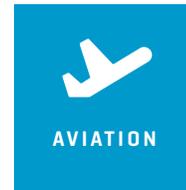
Das Innovationsmanagement soll systematisch die Innovationskultur im Unternehmen fördern und die Umsetzung entsprechender Projekte unterstützen. Im Fokus stehen dabei neue Dienstleistungen und Produkte, die zum wirtschaftlichen Erfolg sowie zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens beitragen.

Der Flughafen München nutzt hierfür eine digitale bereichsübergreifende Trendscouting-Plattform, über die relevante Markt- und Technologie-Trends aufgespürt und gemeinsam mit Expert:innen aus den Fachbereichen analysiert werden. Ziel ist es, frühzeitig Trends mit Wandelungspotenzial für den Flughafen München zu erkennen sowie Entwicklungsmöglichkeiten für neue Produkte und Services zu identifizieren. Des Weiteren soll das Trendmanagement einen Fokus und eine Orientierung sowie wesentliche Inputs für die Strategiearbeit des Konzerns geben.

Digitalstrategie



Schaffung einer ganzheitlichen Datenbasis, um datengetriebene Vorhaben zu realisieren



Positionierung als Premium Innovation Hub



360°-Customer Insights & passgenaue Angebote/Produkte/Kampagnen



Optimierung der Employee Experience mithilfe von digitalen Tools



Transformation der analogen Infrastruktur in eine Smart City

Wirtschaftsbericht

Wirtschaftliches Umfeld

GESAMTWIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Die Wirtschaft erholt sich vom krisenbedingten Einbruch

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

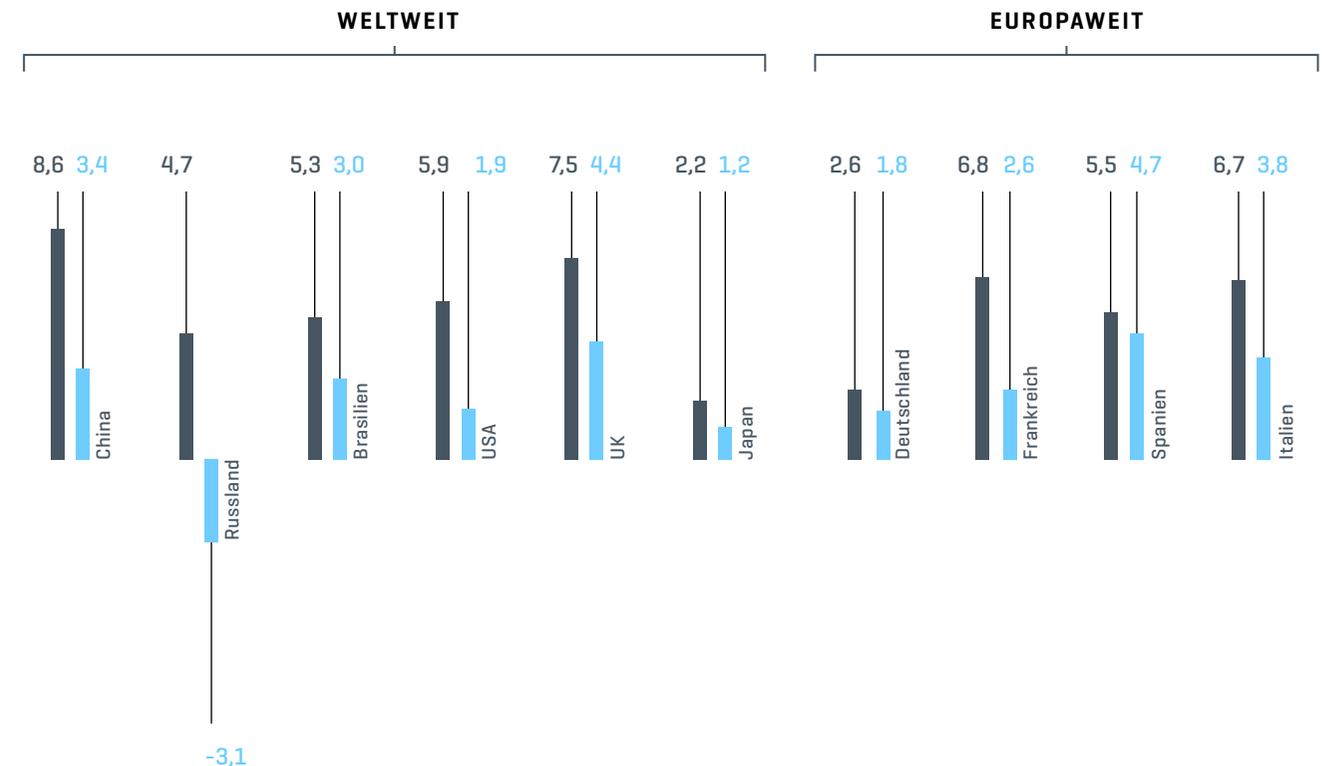
Die Weltwirtschaft wurde 2022 vor allem durch die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs und die strikte Null-Covid-Politik der Volksrepublik China belastet. Lieferengpässe und hohe Energiepreise trieben die Produktionskosten und Inflationsraten in die Höhe. Die Industrie sowie der private Konsum wurden dadurch negativ beeinflusst und die krisenbedingte ökonomische Unsicherheit nahm zu. Das weltweite reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) wuchs 2022 um 2,8% [2021: 6,2%] und lag damit 1,6% Prozentpunkte unterhalb der Vorjahresprognose.⁴⁾

In den Schwellenländern wuchs die Wirtschaft mit einer Rate von insgesamt 3,4% [Vorjahr: 8,0%]. Die Wirtschaft der Volksrepublik China wurde durch die strikten Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie und die andauernde Immobilienkrise belastet und expandierte 2022 dementsprechend mit einer vergleichsweise schwachen Wachstumsrate von 3,4% [2021: 8,6%]. In Indien hemmte zu Jahresbeginn 2022 eine erneute Covid-Welle den privaten Konsum und führte zu einer schwachen Entwicklung des BIP im ersten Halbjahr. Insgesamt ergab sich für 2022 dennoch eine vergleichsweise solide BIP-Wachstumsrate von 6,1%.⁴⁾

Wirtschaftswachstum ausgewählter Zielländer

WACHSTUM BIP 2021 UND 2022¹⁾ [IN %]

■ 2021 ■ 2022



¹⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2022, Dezember 2022

⁴⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2022, Dezember 2022; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2022/23, November 2022

FR 01

Hohe Inflationsraten, der starke Anstieg bei den Energiepreisen, eine große ökonomische Unsicherheit und anhaltende Störungen der Lieferketten dämpften 2022 das Wirtschaftswachstum der Industrienationen. Vor allem der starke Anstieg bei den Energiepreisen stellte die fortgeschrittenen Volkswirtschaften vor große Herausforderungen. Das Wirtschaftswachstum verlangsamte sich im Vergleich zu 2021 dementsprechend deutlich. Insgesamt verzeichneten die führenden Volkswirtschaften 2022 eine Zunahme des BIP um 2,5 % [2021: 5,3 %]. Die US-Wirtschaft legte um 1,9 % zu. Eine hohe Inflationsrate und gestiegene Zinssätze belasteten die Verbrauchernachfrage und Investitionen. Die britische Wirtschaft expandierte dank einem Aufschwung im Dienstleistungsbereich und Baugewerbe mit einer Rate von 4,4 %. Die Industrieproduktion und der Einzelhandel entwickelten sich dagegen deutlich weniger positiv.⁴⁾

Im Euroraum stieg die Wirtschaftsleistung um 3,4 %. Die Aufhebung eines Großteils der Pandemie-Maßnahmen im Frühjahr 2022 beflügelte zunächst den Dienstleistungsbereich. Der private Konsum wurde jedoch im Jahresverlauf zunehmend von der stark angestiegenen Inflation belastet. Engpässe bei der Versorgung mit Energie, Rohstoffen und Vorprodukten hemmten die Industrieproduktion. Die Europäische Zentralbank (EZB) ging aufgrund der hohen Inflation zu einer deutlich restriktiveren Geldpolitik über. Die Investitionstätigkeit wurde durch die gestiegenen Zinsen dementsprechend eingeschränkt. Der Arbeitsmarkt im Euroraum zeigte sich weiterhin robust. Im langjährigen Vergleich waren die Arbeitslosenquoten der Mitgliedsstaaten entsprechend niedrig.⁴⁾

Vielfältige Angebotsschocks prägten 2022 die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland, Engpässe bei Energie, Vorprodukten und Arbeitskräften belasteten die Produktion. Dies führte zu einem deutlichen Anstieg der Inflationsrate auf 7,8 % im Jahresdurchschnitt. Der private Konsum legte infolge des Auslaufens der meisten Corona-Maßnahmen und der während der Pandemiezeit angehäuften Übersparnis trotz der hohen Inflation deutlich zu (+4,6 %). Im- und Exporte stiegen um 5,8 beziehungsweise 2,8 %. Die Bruttoanlage-

investitionen zeigten dagegen aufgrund des schwächelnden Baugewerbes nur ein verhaltenes Wachstum [+0,1 %]. Die Arbeitslosenquote sank im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte auf 5,3 %. Insgesamt wuchs das deutsche BIP 2022 mit einer Rate von 1,8 %.⁵⁾

Der Ölpreis (Marke Brent) schwankte 2022 in einem Intervall zwischen 74 und 133 US-Dollar je Barrel. Der Höchststand wurde Anfang März verzeichnet, der Tiefststand Anfang Dezember. Zum Jahresende lag der Ölpreis bei rund 84 US-Dollar je Barrel.⁶⁾

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD LUFTVERKEHR (AVIATION)

Verkehr erholt sich mit weitgehender Rücknahme der Corona-Maßnahmen

Das Ende der meisten Corona-Maßnahmen ermöglichte mit Beginn des Sommerflugplans 2022 eine deutliche Erholung des Flugverkehrs. Der Personalmangel an europäischen Flughäfen führte jedoch zu teils erheblichen Serviceeinschränkungen. Seitens der Fluggesellschaften kam hinzu, dass die während der Pandemie stillgelegten Flugzeuge nicht schnell genug zur Verfügung standen.⁷⁾

2022 erreichte die Passagierluftfahrt gemäß Daten der IATA (International Air Transport Association) nach verkauften Personenkilometern (RPK) 68,5 % des Vorkrisen-Niveaus [2019]. Im Vergleich zum Vorjahr ist das ein Anstieg um 64,4 %. Die Auslastung der Flugzeuge lag weltweit bei 78,7 %. Erfreulich war die Entwicklung in Europa mit +100,2 % RPK bei 81,2 % Auslastung.⁸⁾

Weltweit setzte sich der Anstieg der Luftfracht aus dem Jahr 2021 nach Analysen der IATA 2022 nicht fort. Teurer Treibstoff, eine hohe Inflation, eine schwächelnde Wirtschaft und der Ukraine-Krieg waren Gründe dafür. Die weltweit geflogenen »Cargo Tonne-Kilometers« gingen um 8 % zurück und blieben mit -1,6 % auf hohem Niveau jedoch knapp unter dem Vergleichszeitraum 2019.⁹⁾

Der europäische Flugsicherungsdienstleister Eurocontrol analysierte für Juni bis September die Luftverkehrsentwicklung einzelner europäischer Staaten im Vergleich zum Basisjahr 2019. Dabei zeigte sich, dass 2022 nur noch ein Minus von -13,1 % an Flügen bestand, wobei die Entwicklung in Deutschland im europäischen Vergleich hinten lag.¹⁰⁾

Die in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) organisierten Flughäfen verzeichneten im Jahr 2022 deutlich bessere Verkehrszahlen als im Vorjahr. Insgesamt wurden 165,3 Millionen Passagier:innen [+110 %] abgefertigt, ein Wert, der noch um -34,1 % unter dem Ergebnis des Jahres 2019 lag. Das Cargo-Aufkommen [Luftfracht- und Luftpostumschlag] erreichte mit 5.051.672 Tonnen oder -6,6 % nicht mehr den Vorjahreshöchststand, übertraf das Jahr 2019 aber dennoch um 5,2 %.¹¹⁾

Der Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) bestätigte die Erholung des deutschen Luftverkehrsmarktes nach Aufhebung der Reisebeschränkungen. So legte das Sitzangebot in Deutschland gegenüber dem Vorjahr um 80 % zu. Am schwächsten entwickelte sich der innerdeutsche Luftverkehr, der im Berichtsjahr nur 29 % des Niveaus des Jahres 2019 erzielte. Besser schnitten der Interkontinentalverkehr mit 62 % und der Kontinentalverkehr mit 69 % des Aufkommens aus dem Jahre 2019 ab.¹²⁾

Presseberichte zum Luftverkehrsreport der ACI Europe zeigten für das Jahr 2022 ebenfalls eine deutliche Erholung von +98 % im

⁴⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2022, Dezember 2022; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2022/23, November 2022

⁵⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2022, Dezember 2022

⁶⁾ www.onvista.de

⁷⁾ Abfertigungsprobleme, Münchner Merkur 13.11.2022 / Chaos an Flughäfen, aber nicht in München, Abendzeitung 13.06.2022

⁸⁾ IATA-Air Passenger Market Analysis December 2022

⁹⁾ IATA-Air Cargo Market Analysis December 2022

¹⁰⁾ Eurocontrol-road-to-recovery-data-snapshot-36 / Eurocontrol-Path-to-recovery-data-snapshot-38

¹¹⁾ ADV, ADV-Monatsstatistik 12/2022

¹²⁾ BDL_Präsentation Jahreszahlen 2022.pdf

FR 01

Vergleich zum Vorjahr. Allerdings fehlten immer noch 500 Millionen Passagier:innen bis zum Vorkrisenniveau 2019. Unter den größeren europäischen Märkten zeigte Deutschland mit –34,9 % im Vergleich zum Jahr 2019 die schlechteste Entwicklung, besser schnitten Spanien mit –11,4 %, Italien mit –17,9 %, Frankreich mit –18,8 % und Großbritannien mit –24,8 % ab. Die starke Entwicklung in einigen Märkten ist auf das hohe Reiseaufkommen im Privat-/Urlaubsverkehr und die starke Erholung des Low-Cost-Verkehrs zurückzuführen. Durch diesen Effekt lag der Verkehr unter anderem in Albanien bei +55,7 %, im Kosovo bei +26,1 % oder in Bosnien-Herzegowina bei +20,4 % im Vergleich zum Vorkrisenniveau 2019.¹³⁾

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD COMMERCIAL ACTIVITIES

Einzelhandel wächst vor allem stationär

Trotz der Corona-Pandemie und der Neigung zu vermehrten Sparen und weniger Konsum erzielten die Einzelhändler gemäß dem Handelsverband Deutscher Einzelhändler ein Umsatzwachstum von 7,2 % auf 631,9 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahr, was einem realen Wachstum von –0,8 % entspricht. Das nominale Wachstum entstand größtenteils im stationären Handel (gegenüber 2021: +8,8 %).¹⁴⁾

Im Handel ist der Geschäftsklimaindex deutlich gesunken; im Dezember 2022 gegenüber dem Vorjahr um 20 Punkte.¹⁵⁾

Gastronomie und Hotelgewerbe – Umsatzentwicklung sehr positiv

Der Umsatz im Gastgewerbe ist gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegen, nominal um 55,7 %, preisbereinigt um 45,4 %.¹⁶⁾

In den einzelnen Wirtschaftsbereichen zeigten sich folgende Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr: Bei den Hotels und sonstigen Beherbergungsunternehmen stieg der Umsatz um 76,7 %, was preisbereinigt einem Plus von 63,8 % entspricht. Die Gastronomie verzeichnete einen realen Umsatzanstieg in Höhe von 48,3 % [real 38,7 %] und der Catering-Bereich in Höhe von 41,8 % [real 32,4 %].¹⁶⁾

Werbewirtschaft – Außenwerbung erreicht neue Bestmarke

In der für den Flughafen relevanten Werbegattung Out-of-Home wurde ein Umsatzrekord von 2,6 Milliarden Euro erzielt. Der Umsatz ist im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 % gestiegen. Somit wurde sogar das bisher beste Jahr 2019 übertroffen.¹⁷⁾

Parken – Abhängigkeit vom Passagieraufkommen und dem Passagiermix

Die Parknachfrage ist aufgrund des höheren Passagieraufkommens gestiegen. Das umsatzstarke Segment der Business-Passagiere ist jedoch im Vergleich zum Jahr 2019 deutlich geringer vertreten. Dies konnte jedoch zum Großteil durch einen Anstieg der Individualanreisenden kompensiert werden.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD IMMOBILIENVERMARKTUNG (REAL ESTATE) Münchener Bürovermietungsmarkt mit stärkstem Ergebnis seit vier Jahren

Der Münchener Bürovermietungsmarkt konnte im Jahr 2022 die durch die Pandemie verursachte Krise überwinden und erzielte einen Flächenumsatz von 754.400 m² [2021: 567.800 m²]. Der Vermietungsumsatz ohne Eigennutzer lag mit 671.700 m² 10 % über dem Vorjahreswert. Neubauprojekte standen mit 51 % des Flächenumsatzes weiterhin hoch im Kurs.¹⁸⁾

Ende 2022 standen rund 175.000 m² mehr als vor Jahresfrist zur kurzfristigen Anmietung zur Verfügung. Bei insgesamt 1,23 Mio. m² verfügbarer Fläche [31.12.2021: 1,05 Mio. m²] bedeutete das eine Leerstandsquote von 5,4 % im Jahr 2022 im Vergleich zu 4,7 % im Jahr 2021.¹⁸⁾

Angesichts der Konzentration von Mietern auf Neubauf Flächen und zentrale Lagen setzte sich die Aufwärtsbewegung der Mieten fort. Die Durchschnittsmiete stieg um 3 % auf 24,20 €/m² [2021: 23,50 €/m²], die Spitzenmiete um 5 % auf 43,50 €/m² [2021: 41,50 €/m²]. Neubauten im Stadtgebiet erzielten im Schnitt 30,50 €/m². Die Angebotsmieten liegen in Summe auf Vorjahres-

niveau. Der letzte veröffentlichte Wert für die Durchschnittsmiete im Umland lag bei 13,70 €/m². Der gestiegene Leerstand machte sich darüber hinaus in Form höherer Anreize – vor allem abseits der Zentrumslagen – bemerkbar.¹⁸⁾

Im Bau befanden sich zum Stichtag rund 1,1 Millionen m² Bürofläche, davon 61 % bereits vermietet oder eigengenutzt. Unternehmen ziehen zunehmend Neubauf Flächen, freien Bestandsflächen vor. Da momentan noch zahlreiche Projekte in der Entwicklung sind, kann auch bei Neubauprojekten nicht davon ausgegangen werden, dass sie bei Fertigstellung vollvermietet sind. Hier ist eine Vermarktungsdauer bis einige Quartale nach Fertigstellung üblich.¹⁸⁾

Aufgrund der schwierigen gesamtwirtschaftlichen Lage, die sich auf dem Bürovermietungsmarkt mit einem Zeitversatz von drei bis vier Quartalen bemerkbar macht, ist im Jahr 2023 wieder mit einem Rückgang der Nachfrage zu rechnen. Man geht von einem Flächenumsatz im Bereich von 650.000 m² aus. Das würde einem Rückgang von etwa 14 % entsprechen. 2022 ist weniger spekulative Fläche in Bau gegangen als in den drei Jahren zuvor. Bei den Mieten ist eine Fortsetzung des Aufwärtstrends möglich, da der Fokus auf hochwertigen Flächen und zentrale Lagen nicht nachlassen wird.¹⁸⁾

¹³⁾ International-Airport-Review-ACI-Europe-2022.pdf

¹⁴⁾ HDE, Jahrespressekonferenz Januar 2023

¹⁵⁾ ifo Geschäftsklima Deutschland nach Wirtschaftsbereichen

¹⁶⁾ Pressemitteilung Nr. 066 vom 17. Februar 2023 – Statistisches Bundesamt

¹⁷⁾ Nielsen Werbetrend Dezember 2022, Februar 2023

¹⁸⁾ Colliers: Münchener Bürovermietungsmarkt mit stärkstem Ergebnis seit vier Jahren – Pressemitteilung vom 10. Januar 2023

FR 01

Geschäftsverlauf

WICHTIGE EREIGNISSE IM ABGELAUFENEN GESCHÄFTSJAHR

Aufwärtstrend trotz geopolitischer und wirtschaftlicher Turbulenzen

Das Geschäftsjahr war durch geopolitische und wirtschaftliche Turbulenzen gekennzeichnet, insbesondere durch den Ukraine-Krieg und seine weltweiten Auswirkungen, Trotz intensiver Bemühungen zur Bekämpfung von Corona belastete die Pandemie weiterhin die wirtschaftliche Entwicklung weltweit.

Trotz der noch vorhandenen Reiseeinschränkungen und der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zeigte sich 2022 eine deutliche Erholung des Verkehrsaufkommens mit einem massiven Zuwachs in allen Bereichen. Nichtsdestotrotz konnte noch nicht an das Jahr 2019 angeknüpft werden.

Um den weiterhin geringeren Ergebniszahlen entgegenzuwirken und die Liquidität zu sichern, wurden die 2020 eingeleiteten Gegensteuerungsmaßnahmen im Konzern sowohl im Aufwands- als auch im investiven Bereich fortgeführt. Mit einem strikten Kostenmanagement konnte der operative Verlust 2022 weiter reduziert werden.

Erdinger Ringschluss rückt näher

Für die Schienenverbindung Freising-Flughafen-Erding hat die Deutsche Bahn im November 2022 den Bau der Strecke vom Flughafen nach Schwaigerloh begonnen. Die neue zweigleisige und elektrifizierte Strecke, die 2025 in Betrieb gehen soll, schließt östlich an einen rund 1,8 Kilometer langen Tunnel an, den der Flughafen München bereits auf eigene Kosten realisiert hat.

LabCampus Inbetriebnahme des ersten Bürogebäudes

Mit dem LabCampus im Westen des Flughafengeländes entsteht auf 500.000 Quadratmeter Fläche ein Innovationszentrum, das als internationaler Treffpunkt von Unternehmen, Start-ups und Forschungseinrichtungen branchenübergreifende technologische Entwicklungen anstoßen soll. Das erste Bürogebäude wurde Ende Oktober 2022 fertiggestellt.

Volle Konzentration auf den Standort München

Der Flughafen München hat seine Geschäftsaktivitäten auf den Standort München konzentriert und der strategischen Neuausrichtung entsprechend die Aktivitäten in Berlin und Hamburg zum Jahresende 2022 aufgegeben. Lediglich in den Schwerpunktbereichen Flughafenmanagement, Beratung und Training wird das »Off-Campus«-Geschäft fortgeführt.

Verkehrszahlen Flughafen München¹⁾

	2022	2021	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Flugbewegungen	285.028	153.097	131.931	86,2
Passagier:innen (in Millionen)	31,7	12,5	19,2	153,2
Luftfrachturnschlag (in Tonnen)	258.857	166.713	92.144	55,3
Luftpostumschlag (in Tonnen)	7.921	6.594	1.327	20,1

¹⁾ rundungsbedingte Abweichungen möglich

FR 01

GESCHÄFTSVERLAUF AVIATION

Erholung der Verkehrszahlen nach dem zweiten Corona-Jahr

Mit 31,7 Millionen Fluggästen (+153,2%) und 285.028 Flugbewegungen (+86,2%) wuchs der Flughafen München im Vergleich zum Vorjahr teils im dreistelligen Bereich. Trotzdem lagen die Passagierzahlen bei rund 66% und die Bewegungen bei circa 68% der Werte des Referenzjahres 2019.

Der Flughafen München startete auf deutlich höherem Niveau in das Jahr 2022 als im Vorjahr. In den Osterferien zeichneten sich bereits Erholungstendenzen ab, die sich ab Pfingsten erheblich verstärkten. Extreme Auslastungsraten bei hohen Preisen zeigten, dass die Nachfrage zeitweise kaum befriedigt werden konnte.

Dank der weitgehenden Lockerungen der weltweiten Reisebeschränkungen kehrte der Langstreckenverkehr mit Beginn des Sommerflugplanes zurück. Manche Destinationen wie die USA lagen ab dem zweiten Quartal sogar über den Werten des Vergleichszeitraums 2019, während der Asienverkehr aufgrund der chinesischen Zero-Covid-Politik noch deutlich zurückblieb. Im Jahr 2022 wurden knapp 5,4 Millionen gewerbliche Passagier:innen in der Langstrecke befördert, ein Plus von 368% im Vergleich zum Vorjahr, jedoch ein Minus von 36% im Vergleich zu 2019.

2022 wurden gut 4,8 Millionen gewerbliche Reisende innerdeutsch befördert, ein Plus von 110% im Vergleich zum Vorjahr, jedoch ein Minus von 50% im Vergleich zu 2019. Im Jahresverlauf erholte sich der Deutschlandverkehr immer mehr, was bei hohen Ticketpreisen vor allem auf eine wachsende Nachfrage im Geschäftsreiseverkehr zurückzuführen war.

Auch im Kontinentalverkehr wirkte sich die Rücknahme von Reisebeschränkungen umgehend positiv auf das Verkehrsaufkommen aus. Rund 21,4 Millionen gewerbliche Flugreisende nutzten den Flughafen München, ein Zuwachs von +137% im Vergleich zum Vorjahr. Allerdings blieb das Passagieraufkommen rund -28% unter den Werten des Jahres 2019.

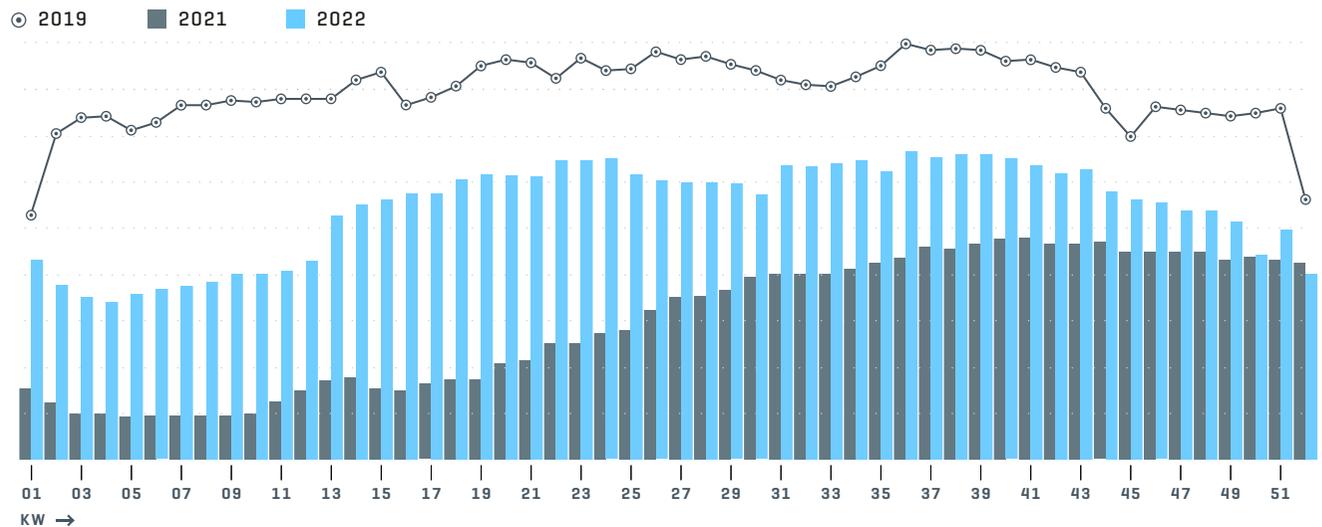
Mit dem Start des Sommerflugplans 2022 erholte sich der Verkehr in München deutlich. Die Passagiernachfrage zeigte sich nach zwei Corona-Jahren und großer wirtschaftlicher Unsicherheit resilient. Stütze der Entwicklung war der Wiederaufbau des Drehkreuzverkehrs durch die Deutsche Lufthansa. Der Umsteigeranteil in München erreichte 43% [2021: 36%, 2019: 38%], bei einer hohen Auslastung von 77,5% [2021: 65%, 2019: 77,5%]. Damit wurde der Rekord des Jahres 2018 eingestellt. Bemerkenswert war die Performance von Juni bis September 2022 im Vergleich zum Referenzzeitraum 2019: Der Umsteigeranteil lag bei 47% [2019: 33%] und die Auslastung bei 76% [2019: 73%].

Bezogen auf die Wachstumsraten blieb die Luftfracht zwar leicht zurück, verbesserte ihr Ergebnis aber trotzdem deutlich um 55% auf 258.857 Tonnen gewerblichen Luftfrachturnschlag. Durch die Erholung der Passagierlangstrecke verdoppelte sich die in München umgeschlagene Beiladefracht gegenüber 2021 um +107% auf 195.557 Tonnen [-32% im Vergleich zum Jahr 2019]. Der Anteil der Beiladefracht am Frachtaufkommen stieg dabei auf 75% und erreichte damit fast wieder das in der Vorkrisenzeit übliche Niveau von gut 80%.

Der Luftpostumschlag wuchs auf rund 7.921 Tonnen [+20%], lag aber weiterhin 57% unter dem Niveau des Jahres 2019.

Flugbewegungen am Flughafen München im Jahresverlauf [gewerblicher Verkehr]

FLUGBEWEGUNGEN NACH KALENDERWOCHEN



FR 01

Im Vergleich mit den in der ADV organisierten Flughäfen entwickelte sich der Flughafen München 2022 im Vorjahresvergleich, unter anderem aufgrund der Wiederaufnahme des Drehkreuzverkehrs – sowohl im Passagier- als auch im Bewegungs- und Luftfrachtaufkommen, überdurchschnittlich. Insbesondere bei der Luftfracht zeigten sich deutliche Nachholeffekte und eine Stärkung des Standorts. Durch das wiedererstarke Passagierdrehkreuz wuchs die Beiladefracht bei weiterhin hohem Nurfracht-Aufkommen.

Verkehr 2022¹⁾

IN %	ADV	München
Bewegungen (gesamter Verkehr)	+41,2	+86,2
Flugreisende (gewerblicher Verkehr)	+110,0	+153,2
Cargo (Luftfracht und Luftpost inklusive Transit)	-6,6	+51,0

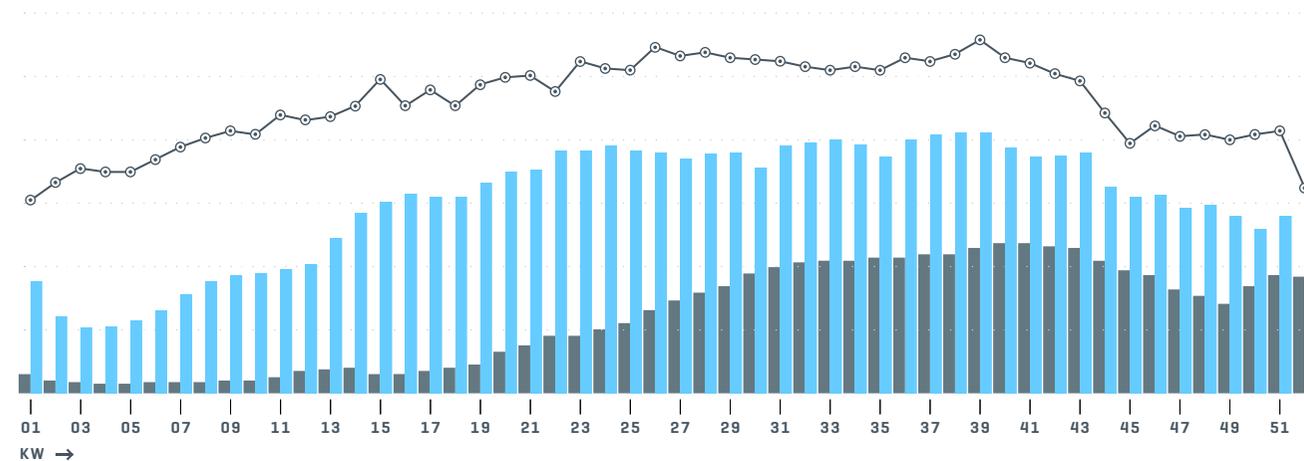
¹⁾ ADV, ADV-Monatsstatistik 12/2022

Die Rangfolge der passagierreichsten europäischen Flughäfen ist seit Pandemiebeginn von extremen Verwerfungen gekennzeichnet und leidet zusätzlich unter den Folgen des russischen Angriffs auf die Ukraine. Mit dem Wegfall der Corona-Reisebeschränkungen normalisierte sich das Ergebnis der ACI-Analyse jedoch zusehends. Gemessen am Passagiervolumen rangierte München im Jahr 2022 auf Rang 9 und nach Flugbewegungen auf Platz 8 im Ranking der verkehrsreichsten europäischen Flughäfen. Sämtliche russischen Airports, die im Vorjahr noch eine wichtige Rolle spielten, fielen in beiden Statistiken aus den Top Ten.¹⁹⁾

Passagierentwicklung am Flughafen München im Jahresverlauf (gewerblicher Verkehr)

PASSAGIER:INNEN NACH KALENDERWOCHE

2019 2021 2022



Bodenabfertigungsleistungen trotz Erholung in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld

Die beiden Tochtergesellschaften AE München und AE Berlin (Veräußerung zum 31. Dezember 2022) steigerten insgesamt die Abfertigungszahlen 2022. Verantwortlich dafür ist vor allem die weitere Erholung des Flugverkehrs. Gegenläufig wirkte sich jedoch der Krieg zwischen Russland und der Ukraine aus.

Am Flughafen München gibt es zwei Bodenabfertigungslizenzen. Eine davon ist fest an die AE München vergeben. 2022 verzeichnete die AE München einen Abfertigungsmengenanstieg von 116,4%. Der Marktanteil stieg um 5,6 Prozentpunkte und lag damit im Jahresdurchschnitt 2022 bei 60,7%.

Die AE Berlin fertigte im Berichtsjahr 26.642 Turnarounds ab (2021: 17.661 Turnarounds). Der Marktanteil am Standort Berlin sank im Vergleich zum Vorjahr im Passagierverkehr auf 39% (2021: 43%), dagegen konnte im Frachtverkehr ein Anstieg auf 22% (2021: 18%) erreicht werden. Der Rückgang des Marktanteils im Passagierverkehr ist im Wesentlichen auf die Kundenabwanderungen zu anderen Bodenverkehrsdienstleistern zurückzuführen. Ein weiterer Grund ist die Einstellung der Flugverbindungen der russischen Airlines nach Berlin.

¹⁹⁾ ACI-2022-Munich Airport Ranking in Europe.pdf

FR 01

GESCHÄFTSVERLAUF COMMERCIAL ACTIVITIES

Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Commercial Activities aufgrund der Erholung des Passagieraufkommens. Bis Ende Februar war der Satellit des Terminals 2 wegen geringer Passagierzahlen nur für die USA-Verbindungen geöffnet. Am 1. März erfolgte die komplette Öffnung, jedoch mit einer Betriebspflicht der Einzelhandels- und Gastronomieeinheiten erst ab Mitte des Jahres.

Restriktionen aufgrund der Corona-Pandemie zum Beispiel angeordnete Schließungen gab es für die Einzelhandels- und Gastronomieeinheiten im Geschäftsjahr 2022 nicht mehr. Im ersten Halbjahr galt eine eingeschränkte Betriebspflicht in den Kernbereichen von 7:30 bis 16 Uhr, welche zum 1. August wieder auf die vertragliche Betriebspflicht, also den Zustand vor der Corona-Krise ausgeweitet wurde.

Um die Belastung für die Mieter zu reduzieren und diese langfristig am Standort München zu halten, erfolgten in Einzelfällen Anpassungen der Mieten beziehungsweise der Mietverträge analog 2020 und 2021 – primär für den passagierabhängigen Einzelhandel beziehungsweise die Gastronomie und differenziert nach Art und Umfang der Einschränkungen, soweit rechtlich zulässig und geboten.

Einzelhandel – Umsatzentwicklung steigt unterproportional zur Passagierentwicklung

Die Umsatzerlöse im Einzelhandel stiegen absolut pro Einsteiger/PAX, dennoch unterproportional zur Entwicklung der Passagierzahlen. Dies ist unter anderem eine Folge der Kündigungen beziehungsweise Insolvenzen von Einheiten wie auch des Fehlens besonders kaufkräftiger, internationaler Passagier:innen aus Destinationen wie China und Russland.

Umsätze in Gastronomie und Hotel steigen unterproportional zur Passagierentwicklung

Die Umsätze in den Restaurants und Bars sind gegenüber dem Vorjahr absolut betrachtet deutlich und pro Passagier:in gestiegen. Grund hierfür ist unter anderem die längere Verweildauer an dem Flughafen.

Das Hotel verzeichnete wegen der gestiegenen Nachfrage nach Übernachtungen und Konferenzen einen Umsatzanstieg. Die Modernisierungsmaßnahmen konnten Ende 2022 weitestgehend abgeschlossen werden. Bei den Skytrax Awards 2022 wurde das 5-Sterne-Hotel im Zentralbereich des Flughafens München als bestes Flughafenhotel in Europa ausgezeichnet.²⁰⁾

Parken – Nachfrage steigt unterproportional zu lokalem Passagieraufkommen

Die Passagierentwicklung am Flughafen München hat einen starken Einfluss auf das Parkgeschäft. Der höhere Umsteigeranteil bedeutet, dass die lokalen Flugreisenden nicht so stark angestiegen sind wie die Gesamtpassagier:innen. Zusätzlich ist der Anteil an Anreisen mit Auto oder über Carsharing gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Da jedoch das Parkplatzangebot durch die Schließung des terminalnahen Parkhauses P8 zurückgegangen ist, gab es in den verkehrstarken Monaten eine hohe Auslastung. Dies führte zu einem hohen Durchschnittserlös. Der Umsatz des verkehrabhängigen Parkgeschäfts ist insgesamt unterproportional zum lokalen Passagieraufkommen gestiegen. Das Mietwagengeschäft erlebte aufgrund der Knappheit an Fahrzeugen und den damit verbundenen stark gestiegenen Mietwagenpreisen einen Umsatzzuwachs.

Das nicht direkt passagierabhängige Geschäftsfeld Mieterparken blieb nahezu unverändert.

Werbung – herausforderndes Marktumfeld

Analog dem Branchentrend und der Erholung der Passagierzahlen im Jahr 2022 sind die Werbeumsätze am Flughafen gestiegen. Dies ist vor allem auf die stark nachgefragten digitalen Werbeflächen im T1 zurückzuführen, welche 2021 zum Teil erst ab September zur Verfügung standen. Im T2 ist der Anstieg durch die Wiedereröffnung des Satelliten und den damit verbundenen Werbeerlösen sowie die erneut hohe Belegung der Westfassade am T2 zurückzuführen. Die stärksten Branchen im Jahr 2022 waren Automobil, Airlines und Technologie.

²⁰⁾ SKYTRAX, World's Best Airport Hotels 2022, November 2022

FR 01

GESCHÄFTSVERLAUF REAL ESTATE

Fortlaufende Standort- und Immobilienentwicklung

Insgesamt hat sich das Ergebnis im Bereich Real Estate stabilisiert. Sowohl die Mieterlöse als auch die laufenden Kosten lagen in etwa auf Vorjahresniveau. Die Entwicklung des innovativen Projekts LabCampus schreitet voran. Trotz einiger coronabedingter Verzögerungen verlief die Realisierung der beiden im Bau befindlichen Gebäude, der Airport Academy und des Bürogebäudes »LAB 48«, weitestgehend nach Plan. So konnte Ende Oktober 2022 das »LAB 48« von dem Generalübernehmer übernommen werden.

Der Flughafen München baut derzeit einen neuen Flugsteig am Terminal 1. Die Erweiterung, die durch eine veränderte Verkehrsstruktur dringend erforderlich wurde, dient einerseits der Verbesserung der Abfertigungsqualität bei Großraumflugzeugen und andererseits dem Komfort für Non-Schengen-Passagier:innen. Mit dem neuen Flugsteig kann die Abfertigungsqualität im Terminal 1 den Ansprüchen der Passagier:innen, Airlines und Behörden wieder gerecht werden.

Das Gesamtkonzept 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 rund 320 Meter in das westliche Vorfeld des Flughafens München hineinreichen. An dem Flugsteig können dann bis zu zwölf Flugzeuge andocken. Die Gesamtfläche der Erweiterung inklusive der Umbauten im bestehenden Ankunftsbereich B beträgt rund 95.000 Quadratmeter. Da der Fortgang der Planung sowie der Bauarbeiten im Wesentlichen reibungslos verläuft, besteht weiterhin das Ziel, den neuen Flugsteig spätestens bis Mitte 2026 zu eröffnen. Das Einhängen der Verbindungsbrücken wurde im Sommer 2022 erfolgreich abgeschlossen, derzeit erfolgt die Fertigstellung der Fassade inklusive Sonnenschutz sowie des Dachs. Aktuell laufen die Vergebungsverfahren für den kompletten Innenausbau, der im Laufe des Jahres 2023 beginnen soll. Das heutige Ankunftsmodul B wird voraussichtlich ab dem zweiten Quartal 2023 umgebaut.

Das Projekt »FMG und Wohnen« als Instrument des HR-Marketings wird langfristig weiter fortgeführt, kurzfristig erfolgt jedoch zur Minimierung des Defizits wegen zu geringer Nachfrage von Mitarbeitenden eine Vermarktung der Wohnungen und Zimmer an Externe.

Die Modernisierungsmaßnahmen im Hotel Hilton gehen voran: 2022 wurden die Umbauten des Restaurants, des Bettenhauses Ost sowie der Atriumzugänge abgeschlossen, Anfang 2023 erfolgte noch die Modernisierung des Bettenhauses West.

Um zukünftigen Anforderungen wie dem »Internet der Dinge«, der Gebäudeautomation sowie dem Housing und Hosting der IT-Governance gerecht zu werden, ist die Errichtung eines Technology Hubs erforderlich. Der Baubeginn für dieses Gebäude in der AirSite West erfolgte im September 2022, die Inbetriebnahme ist für August 2023 geplant.

Die Parkraumstrategie zeigt die dringende Notwendigkeit auf, Parkraum auf dem Areal des Flughafens zu schaffen. Um die Nachfrage nach Parkplätzen in der zentralen Zone zu decken, wird derzeit das Parkhaus P8 mit einer Kapazität von circa 3.700 Stellplätzen geplant. Der Baubeginn soll in 2023, die Inbetriebnahme in 2026 erfolgen. Mit diesem Parkhaus wird darüber hinaus ein optimales Zusammenwirken mit dem ebenfalls geplanten Mobilitätszentrum erreicht.

Des Weiteren werden die Parkkapazitäten im Bereich der AirSite West an den Bedarf angepasst. Während das Parkhaus P44 mit 2.000 Stellplätzen bereits 2021 eröffnet wurde, ist das unmittelbar daneben liegende Parkhaus P43 mit 1.800 Stellplätzen derzeit im Bau. Die Inbetriebnahme ist für das erste Quartal 2024 vorgesehen.

Um seinen Standort am Verkehrsflughafen München zu erweitern, errichtet das Logistikunternehmen DHL im Bereich der bisherigen Parkplätze P80 und P80 West auf eigene Kosten ein neues Express-Center. Die FMG vermietet dazu eine Grundstücksfläche von circa 19.000 m² und übernimmt die Erschließungsleistungen sowie die Abstimmungen bezüglich der Critical Part-Schnittstelle. Baubeginn war im August 2022, die Fertigstellung ist für das zweite Quartal 2024 geplant.

FR 01

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

ERTRAGSLAGE

Ergebnis nach Steuern – Aufschwung ersichtlich

Im Geschäftsjahr 2022 konnte das Ergebnis nach Steuern (EAT) des Flughafens München um TEUR 202.501 auf –TEUR 58.794 verbessert werden. Nachfolgend werden die Entwicklungen im Einzelnen erläutert.

Ertragslage

	2022	2021	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Umsatzerlöse	1.187.988	601.276	586.712	97,6
sonstige Erträge	45.337	79.206	-33.869	-42,8
Gesamtleistung	1.233.325	680.482	552.843	81,2
Materialaufwand	-421.965	-249.702	-172.263	69,0
Personalaufwand	-500.035	-419.095	-80.940	19,3
sonstige Aufwendungen	-72.672	-57.501	-15.171	26,4
EBITDA	238.653	-45.816	284.469	>100,0
Abschreibungen	-266.400	-239.851	-26.549	11,1
EBIT	-27.747	-285.667	257.920	-90,3
Finanzergebnis¹⁾	-37.611	-50.590	12.979	-25,7
EBT	-65.358	-336.257	270.899	-80,6
Ertragsteuern	6.564	74.961	-68.397	-91,2
EAT	-58.794	-261.296	202.502	-77,5

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

Die deutliche Verkehrserholung im Jahr 2022 führte zu einem Anstieg der Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten von TEUR 187.437 auf TEUR 445.565 (+137,7%). Nichtsdestotrotz liegen die Umsatz-

erlöse unter dem Vorkrisenjahr 2019 und sind von den Auswirkungen der Corona-Pandemie und des Ukraine-Kriegs geprägt.

Auch die Umsatzerlöse aus Abfertigungsdiensten erhöhten sich aufgrund der gestiegenen Flugbewegungen und Fluggästen insgesamt um TEUR 68.229 auf TEUR 142.174.

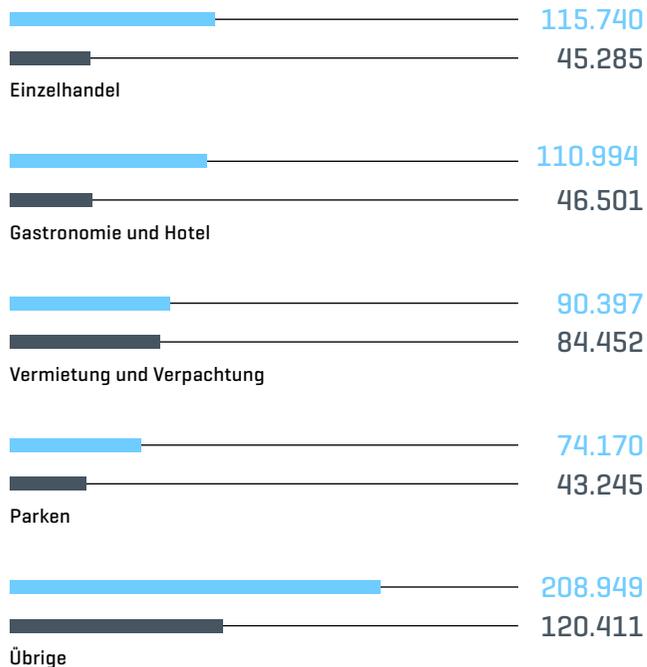
FR 01

Die Umsatzerlöse in den anderen Bereichen entwickelten sich wie folgt:

Umsatzerlöse andere Bereiche

IN TEUR

■ 2021 ■ 2022



In den übrigen Umsatzerlösen sind weltweite Management-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die Luftfahrtbranche in Höhe von TEUR 67.196 (2021: TEUR 26.747) enthalten.

Nach fast 30 Jahren Betriebszeit nimmt der Sanierungsbedarf der Bauten aus der ersten Ausbaustufe des Flughafens München weiter zu. Dementsprechend stiegen die Aufwendungen für Sanierungs-, Optimierungs- und Umbaumaßnahmen (um TEUR 19.572 auf TEUR 117.161), vor allem im Zuge der 2022 durchgeführten Modernisierung im Hotel. Im Zusammenhang mit dem Ukraine-Krieg und dessen weltweiten Auswirkungen erhöhten sich die Aufwendungen für Energie und Versorgungsleistungen (+TEUR 25.976) überproportional. Die restlichen Kosten im Materialaufwand erhöhten sich vor allem bedingt durch den deutlichen Anstieg des Flugverkehrs. Insgesamt stieg der Materialaufwand um TEUR 172.263 beziehungsweise 69,0 %.

Der Personalaufwand des Flughafens München erhöhte sich insbesondere durch individuelle kurzfristige Entlastungsprogramme für die Beschäftigten wie zum Beispiel vorgezogene Tarif- oder Fahrtkostenzuschusserhöhungen. Zudem wurde die Kurzarbeit nur noch Anfang 2022 eingesetzt. Insgesamt reduzierte sich der Mitarbeitendenbestand von durchschnittlich 8.569 auf 8.329 Personen.

Die sonstigen Aufwendungen lagen mit TEUR 72.672 über dem Vorjahr. Dies ist vor allem auf höhere Beratungs- und Projektkosten sowie Aufwendungen für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit zurückzuführen. Im Gegenzug reduzierten sich unter anderem die sonstigen Steuern.

In den Abschreibungen (TEUR 266.400; 2021: TEUR 239.851) sind Wertminderungen von Vermögenswerten in Höhe von TEUR 59.715 (2021: TEUR 31.081) enthalten. Diese beziehen sich im Geschäftsjahr 2022 mit TEUR 42.889 vor allem auf Vermögenswerte, die wegen des Wegfalls von Mietern sowie dem Anstieg der Zinsen einer Bewertung unterzogen wurden. Im Vorjahr waren in den Wertminderungen mit TEUR 26.300 vor allem Vermögenswerte enthalten, die durch neu abgeschlossene Mietverträge bewertet wurden.

Das Finanzergebnis (inklusive Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen) verbesserte sich um TEUR 12.979 auf –TEUR 37.611. Ursächlich hierfür waren vor allem der Anstieg der Zinsen und die damit einhergehende deutliche Abzinsung von langfristigen Rückstellungen.

In den Ertragsteuern sind tatsächliche Steueraufwendungen in Höhe von TEUR 1.309 (2021: TEUR 2.587) sowie latente Steuererträge von TEUR 7.873 (2021: TEUR 77.548) enthalten. Die latenten Steuererträge sind im Wesentlichen auf den Ansatz von steuerlichen Verlustvorträgen zurückzuführen, da die Konzerngesellschaften davon ausgehen, in den nächsten Jahren wieder positive Ergebnisse zu erwirtschaften.

FR 01

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Vermögen – der Flughafen München sichert weiterhin seine Liquidität

Vermögenslage

			Zu-/Abnahme	
	31.12.2022	31.12.2021	Absolut	Relativ in %
Langfristige Aktiva	5.264.038	5.328.662	-64.624	-1,2
Kurzfristige Aktiva ¹⁾	213.036	164.483	48.553	29,5
davon Zahlungsmittelbestand	30.811	16.963	13.848	81,6
Aktiva	5.477.074	5.493.145	-16.071	-0,3
Eigenkapital	1.765.672	1.815.132	-49.460	-2,7
Übrige langfristige Passiva ²⁾	2.566.391	2.754.453	-188.062	-6,8
Übrige kurzfristige Passiva ²⁾	1.145.011	923.560	221.451	24,0
Passiva	5.477.074	5.493.145	-16.071	-0,3

¹⁾ einschließlich Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht

²⁾ einschließlich Finanzschulden aus Personengesellschaften

Der Rückgang der langfristigen Aktiva [-TEUR 64.624] resultiert im Wesentlichen aus der Abnahme der selbstgenutzten Sachanlagen [-TEUR 140.936], denen eine Zunahme bei den als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien [+TEUR 53.800] und den vertraglichen Vermögenswerten [+TEUR 32.786] gegenübersteht.

Im Geschäftsjahr 2022 blieben die Liquiditätsreserven des Flughafens München auf dem Niveau des Vorjahres (TEUR 31.983; Vorjahr: TEUR 34.984). Bedingt durch die Verkehrserholung erhöhten sich zudem die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf TEUR 80.101 (Vorjahr: TEUR 42.794).

Die Veränderung des Eigenkapitals auf TEUR 1.765.672 ist im Wesentlichen zurückzuführen auf den Konzernjahresfehlbetrag des laufenden Geschäftsjahres von TEUR 58.794.

Im Geschäftsjahr 2023 werden weitere Tilgungen von Darlehen fällig. Deshalb ist es zu einer Verschiebung von Finanzschulden aus dem langfristigen in den kurzfristigen Bereich gekommen. Insgesamt beträgt der Saldo von kurzfristigen Schulden zum Stichtag TEUR 399.899 (Vorjahr: TEUR 172.673).

FR 01

Kapitalstruktur

Kapitalstruktur

IN TEUR	31.12.2022	31.12.2021	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Gezeichnetes Kapital	306.776	306.776	0	0,0
Rücklagen	113.819	90.083	23.736	26,3
übriges Eigenkapital	1.345.057	1.418.253	-73.196	-5,2
davon Jahresergebnis	-58.794	-261.296	202.502	-77,5
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	20	20	0	0,0
Eigenkapital	1.765.672	1.815.132	-49.460	-2,7
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	382.357	348.177	34.180	9,8
Gesellschafterdarlehen¹⁾	512.794	523.255	-10.461	-2,0
Darlehen mit fester Zinsbindung	1.707.533	1.591.512	116.021	7,3
Darlehen mit variabler Zinsbindung	464.692	514.238	-49.546	-9,6
Darlehen	2.172.225	2.105.750	66.475	3,2
Derivate	438	1.297	-859	-66,2
Sonstige Schulden	643.588	699.534	-55.946	-8,0
Fremdkapital	3.711.402	3.678.013	33.389	0,9
Eigenkapitalquote	32,2%	33,0%		

¹⁾ inklusive gestundete Zinsen

Die Eigenkapitalquote sank vor allem aufgrund des Ergebnisses des Geschäftsjahres.

FR 01

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

Konditionen langfristiger Darlehen

STAND 31.12.2022

Finanzierungsart	Währung	Zinsbindung	Restschuld in TEUR	Zinssatz in %	
				von	bis
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	EUR	ergebnisabhängig	382.357	-	-
Gesellschafterdarlehen	EUR	variabel/ergebnisabhängig	491.913	Basiszins zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	variabel	466.080	3M und 6M-EURIBOR zzgl. Marge	
Darlehen	EUR/USD	fest	1.708.732	0,16	2,7

Die Gesellschafterdarlehen stehen unbefristet zur Verfügung und werden anhand des Basiszinssatzes zuzüglich einer Marge verzinst.

Die Darlehen sind mit üblichen nicht-finanziellen Covenants, unter anderem Pari-Passu-Erklärungen, ausgestattet. Darüber hinaus bestehen weitere allgemein übliche Vereinbarungen zur Rückzahlung bei Veränderungen in der Gesellschafterstruktur. Finanzielle Covenants wurden nicht vereinbart.

FR 01

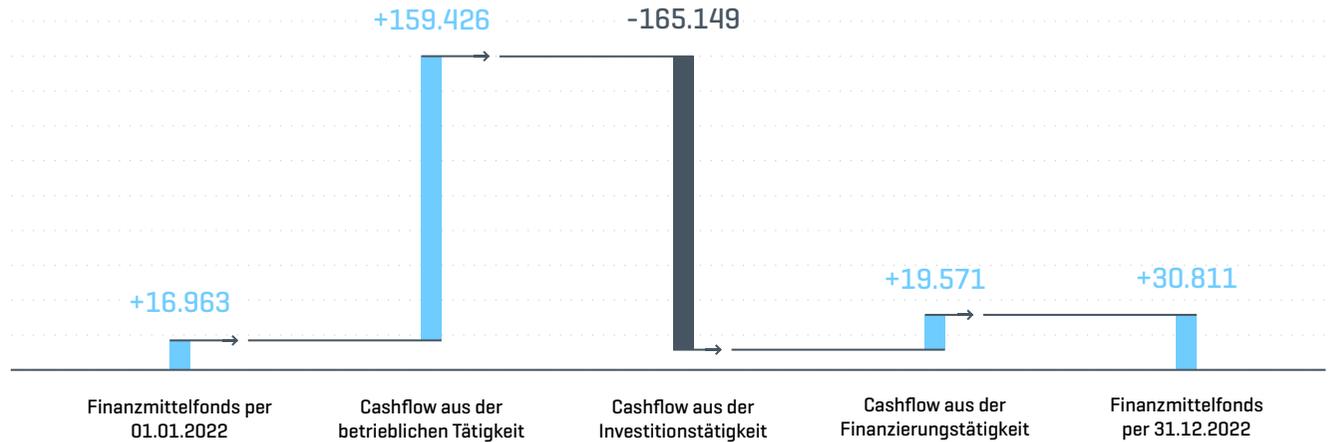
Liquidität

Aufgrund der besseren Verkehrsentwicklung sowie des strikten Kostenmanagements konnte im Geschäftsjahr 2022 nach einem Mittelabfluss im Vorjahr wieder ein Mittelzufluss aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit erzielt werden (Vorjahr: –TEUR 45.819).

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit ergab sich vor allem aus den Investitionen in Bauprojekte. Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 229.094 auf TEUR 19.571 insbesondere aufgrund der geringeren Aufnahme von langfristigen Finanzschulden zur Sicherung der Liquidität.

Kapitalflussrechnung

IN TEUR



FR 01

Zielerreichung und Gesamtaussage

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

Prognose-Ist-Vergleich

	2021	2022		2022		
	Ist	Prognose		Ist		
		von	bis			
		in %	in %			
EBT [in TEUR]	-336.257	Anstieg	50,0	90,0	-65.358	übertraffen
CO ₂ -Einsparungen [in Tonnen] ¹⁾	1.083	Anstieg	88,0	93,0	3.216	übertraffen
Passagiererlebnisindex	85,0	gleichbleibend			80,4	nicht erreicht
Unfallhäufigkeitsrate [LTIF] ²⁾		Rückgang	-3,0	19,9	19,9	übertraffen

¹⁾ Je nach Datengrundlage werden die Einsparungen auf Basis von Messungen, Produktdatenblättern oder Leistungsangaben auf Typenschildern ermittelt und in der CO₂-Datenbank dokumentiert. In Ausnahmefällen wird auf Erfahrungswerte vergleichbarer, bereits abgeschlossener und verifizierter Maßnahmen zurückgegriffen.

²⁾ Gültig für FMG und AE München; als Vergleichszeitraum wurde 2019 (LTIF: 21,96) herangezogen.

ERGEBNIS VOR STEUERN (EBT)

Das EBT des Flughafens München im Geschäftsjahr 2022 ist weiterhin von den Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Trotz drastischer Gegenmaßnahmen sowohl im Aufwands- als auch im investiven Bereich konnten die rückläufigen Ergebniszahlen nicht vollständig kompensiert werden. Nichtsdestotrotz führte ein striktes Kostenmanagement zu einem besseren EBT als geplant.

CO₂-EINSPARUNGEN

Zur Erreichung der langfristigen Klimaschutzziele werden jährlich verbindliche Zielvorgaben vereinbart. Sie beinhalten Vorgaben zur Umsetzung und Anrechnung von Effizienzmaßnahmen sowie Sonderziele zum Aufbau CO₂-mindernder Techniken. Beispiel hierfür ist der Umstieg auf energieeffiziente LED-Beleuchtung in allen Gebäudekategorien (Terminal, Hotel, Büro, Parkhaus etc.).

Für 2022 stellten sich die erwarteten Nachholeffekte ein. So wurde nicht nur der Vorjahreswert deutlich übertraffen, sondern auch das für 2022 gesetzte Ziel mit einer realisierten CO₂-Einsparung von 3216 Tonnen übererfüllt, dies sogar bei einem nochmals um circa 11 % gesunkenen Emissionsfaktor von 0,380 kg/kWh im Vergleich zum Jahr 2021 (location based). Der starke Anstieg lässt sich mit der Umsetzung verzögerter Maßnahmen aus dem Jahr 2021 und neuen Maßnahmen 2022 begründen – beispielsweise dem Austausch von Lüftungsanlagen in den Terminals.

FR 01

PASSAGIERERLEBNISINDEX (PEI)

Im Geschäftsjahr 2022 verzeichnete der Flughafen München gemessen am PEI bei der Zufriedenheit der Passagier:innen gegenüber 2021 einen leichten Rückgang. Während das Jahr 2021 pandemiebedingt noch weniger Verkehr und damit stabilere Prozesse zu verzeichnen hatte, sind 2022 die Anzahl der Flugreisenden um das Zweieinhalbfache und die Flugbewegungen um das Doppelte angestiegen. Das hatte zusammen mit der angespannten Personalsituation (unter anderem im Bodenverkehrsdienst) eine geringere Stabilität im gesamten Passagierprozess zur Folge, was sich auf die Zufriedenheit der Passagier:innen auswirkte.

Um den Anforderungen eines 5-Star-Airports gerecht zu werden, hat der Flughafen München auch 2022 wieder Maßnahmen zur Verbesserung des Passagiererlebnisses umgesetzt. Diesbezüglich wurde beispielsweise ein Audio Walk durch das Terminal 2 angeboten, um Familien mit Kindern die Wartezeit am Flughafen zu verkürzen. Zudem wurde im Terminal 1 testweise eine Express Queue bei der Sicherheitskontrolle eingeführt. Passagier:innen hatten die Möglichkeit, einen Zeitslot bei der Sicherheitskontrolle zu reservieren, um auch dort Wartezeiten zu reduzieren.

UNFALLHÄUFIGKEITSRATE (LTIF)

2022 betrug die Lost Time Incident Frequency für die FMG und AE München 19,93 und übertraf somit knapp den prognostizierten Wert von 20,73. 2021 lag der Wert bei 11,09. Damit ist eine Erhöhung der LTIF gegenüber 2021 um 44 % festzustellen. Dieser Anstieg ergibt sich insbesondere aus der bereits im letzten Bericht prognostizierten Zunahme der geleisteten Stunden (+40 %) und damit auch der Unfälle (+68 %) bei der AE München und FMG (geleistete Stunden: 8 %; Unfälle: 19 %) im Jahr 2022. Das stark erhöhte Verkehrsaufkommen war maßgeblich für den Anstieg der geleisteten Stunden verantwortlich. Vergleicht man die LTIF des Jahres 2022 mit dem Jahr 2019 vor Beginn der Corona-Pandemie (21,67), lässt sich eine Reduktion der Unfallhäufigkeit feststellen.

Nachtragsbericht

Nach Abschluss des Geschäftsjahres 2022 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

Ausblick, Chancen- und Risikobericht

Ausblick

WIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die weltwirtschaftliche Entwicklung wird aktuell durch die Folgen des Ukraine-Krieges und die Auswirkungen der abklingenden Corona-Pandemie belastet. Die Konjunktur schwächt sich weltweit sowohl in den Industrie- als auch in den Schwellenländern ab. Hohe Energie- und Rohstoffpreise und gestörte internationale Lieferketten behindern die Produktion und treiben die Inflationsraten in die Höhe. Die real verfügbaren Einkommen nehmen dadurch ab. Eine große ökonomische Unsicherheit und ein in weiten Teilen der Welt steigendes Zinsniveau führen zu verhaltenen Investitionen. Der Ausblick auf die weltwirtschaftliche Entwicklung ist dementsprechend eingetrübt. Das ifo Institut prognostiziert für 2023 und 2024 ein Wirtschaftswachstum von 1,6 % beziehungsweise 2,6 %.²¹⁾

Die Wirtschaftsleistung der Industrienationen dürfte laut Prognose des ifo Instituts 2023 mit einer Rate von 0,7 % expandieren. Für die USA wird ein schwaches Wachstum des BIP von 0,9 % erwartet. In Großbritannien dürfte die Wirtschaft 2023 sogar um 0,9 % schrumpfen. Beide Länder haben mit einer hohen Inflation zu kämpfen. Der private Konsum wird dadurch belastet und gestiegene Zinssätze hemmen die Unternehmensinvestitionen.²¹⁾

Die Gruppe der Schwellenländer wird 2023 laut Prognose insgesamt ein Wirtschaftswachstum von 3,5 % erzielen. Die chinesische Volkswirtschaft dürfte 2023 lediglich mit einer Rate von 4,5 % zulegen. Die strikte Null-Covid-Politik Chinas stellte lange eine konjunkturelle Belastung dar. Nachdem die chinesische Regierung im Dezember 2022 einen Großteil der Pandemie-Maßnahmen beendet hatte, wurde die wirtschaftliche Entwicklung durch hohe Krankenstände

gehemmt. Zudem bleibt die Lage auf dem chinesischen Immobilienmarkt weiter angespannt und das Exportgeschäft lässt nach. Die indische Wirtschaft ist von einer relativ hohen Inflation und einer schwächelnden Industrieproduktion gekennzeichnet. Für 2023 wird daher eine im Jahresvergleich leicht unterdurchschnittliche Wachstumsrate von 4,9 % prognostiziert.²²⁾

In der Eurozone wird die Wirtschaftsleistung 2023 um voraussichtlich 0,6 % zulegen. Die Konjunktur wird durch Lieferengpässe, gestiegene Energiepreise und eine ausgeprägte ökonomische Unsicherheit gehemmt. Hohe Inflationsraten und Erzeugerpreise belasten den privaten Konsum und die Industrie. Darüber hinaus sorgt die abkühlende Weltwirtschaft für eine sinkende Auslandsnachfrage. Die Staaten der Eurozone sind aufgrund der individuellen Abhängigkeit von russischen Energielieferungen und volkswirtschaftlichen Strukturen in unterschiedlichem Ausmaß betroffen. Das ifo Institut rechnet in Frankreich für 2023 mit einer Wachstumsrate des BIP von 0,6 %. Für Italien und Spanien werden Wachstumsraten von 0,4 % beziehungsweise 1,7 % prognostiziert.²³⁾

Die deutsche Volkswirtschaft wird 2023 laut Prognose um 0,1 % wachsen. Der hohe Industrieanteil macht die konjunkturelle Lage in der Bundesrepublik besonders anfällig für Lieferengpässe und gestiegene Energiepreise. Die Bundesregierung hat mit der Strom- und Gaspreisbremse bereits staatliche Maßnahmen ergriffen, um Privathaushalte und Unternehmen von den Energiekosten zu entlasten. Darüber hinaus leidet die deutsche Volkswirtschaft unter einem sich verschärfenden Fachkräftemangel. Die Inflation liegt aktuell auf einem historisch hohen Niveau und für 2023 wird eine Inflationsrate von 6,4 % prognostiziert [2022: 7,8 %]. 2024 dürfte sich dann bei einer Inflationsrate von 2,8 % der Anstieg der Verbraucherpreise normalisieren. Die mit der Inflation verbundenen Verluste bei den verfügbaren Realeinkommen werden den privaten Konsum vor allem im Winterhalbjahr 2022/2023 deutlich bremsen. Auch die Baukonjunktur dürfte sich aufgrund steigender Zinsen und hoher Baupreise weiter abkühlen. Die Industrie wird dank der hohen Auftragsbestände ihre Produktion weiter moderat ausweiten.

Mit dem allmählichen Auslaufen der Lieferengpässe dürfte es dann zu einer deutlichen Expansion kommen. Für die Arbeitslosenquote wird ein moderater Anstieg um 0,2 % Punkte auf 5,5 % prognostiziert.²³⁾

Der Ölpreis [Marke Brent] stieg 2022 im Vergleich zum Vorjahr deutlich an. Er lag 2022 im Jahresdurchschnitt bei 99,1 US-Dollar je Barrel [2021: 70,7 US-Dollar je Barrel]. Das ifo Institut geht davon aus, dass der Ölpreis 2023 auf 85,5 USD je Barrel sinken wird.²³⁾

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 Bevölkerungsvoraberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik wird die Einwohnerzahl Bayerns bis zum Jahr 2041 gegenüber 2021 um 5,4 % wachsen. Insbesondere in der Region München wird mit einer starken bis sehr starken Bevölkerungszunahme gerechnet. In der Landeshauptstadt München wird von einem Zuwachs um 7,3 % ausgegangen; der Landkreis München dürfte um 6,1 % zulegen. Vier der am stärksten wachsenden Landkreise befinden sich zudem im nahen Einzugsgebiet des Flughafens München. Für die Landkreise Ebersberg und Dachau wird ein Wachstum von 12,2 % beziehungsweise 11,5 % prognostiziert, für die Landkreise Pfaffenhofen a. d. Ilm und Landshut 12,4 % beziehungsweise 13,2 %.²⁴⁾

Der weltweite Luftverkehrsmarkt leidet stärker unter den Folgen der Coronavirus-Pandemie als andere Branchen. Ein Großteil der globalen Reisebeschränkungen ist allerdings mittlerweile aufgehoben worden.

²¹⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2022, Dezember 2022; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2022/23, November 2022

²²⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2022, Dezember 2022; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2022/23, November 2022; <https://www.dw.com/de/bremst-china-die-weltwirtschaft-aus/a-64183206>; 22. Dezember 2022

²³⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2022, Dezember 2022

²⁴⁾ Bayerisches Landesamt für Statistik, regionalisierte Bevölkerungsvoraberechnung für Bayern bis 2041, Januar 2023

FR 01

2023 dürfte es daher zu einer weitgehenden Erholung kommen. Die IATA geht davon aus, dass 2023 die weltweite Passagiernachfrage 85,5% des Wertes aus dem Jahr 2019 erreicht. Für den Airline-Umsatz wird sogar ein Anstieg auf 93% des vorpandemischen Niveaus prognostiziert.²⁵⁾

PROGNOSTIZIERTER GESCHÄFTSVERLAUF

Die Luftfahrtindustrie ist noch immer von den Folgen der Corona-Pandemie und des Ukraine-Krieges betroffen. Nichtsdestotrotz geht der Flughafen München für das Jahr 2023 weiterhin von einer kontinuierlichen Erholung aus, nachdem sich die Reisenachfrage 2021 und 2022 bereits positiv entwickelte. Aktuell rechnet der Konzern für das Jahr 2023 mit Passagierzahlen, die im Vergleich zum Vorjahr um rund ein Drittel steigen. Das erwartete Passagieraufkommen liegt damit bei über 80% des Vorkrisenniveaus 2019. Diese Annahme ist jedoch weiterhin mit großer Unsicherheit verbunden und hängt im Wesentlichen davon ab, ob die Corona-Pandemie weiter abklingt beziehungsweise wieder aufflammt und wie sich der Ukraine-Konflikt entwickelt. Sollten sich die Krisen erneut verschärfen, würde dies negative Auswirkung auf den Geschäftsverlauf, die Ertragslage und alle finanziellen Kennzahlen im Konzern implizieren.

Der Flughafen München geht davon aus, dass die Folgen der Corona-Pandemie und des Ukraine-Konflikts die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns auch 2023 noch in allen Geschäftsfeldern beeinflusst. Neben einem im Vergleich zum Vorkrisenniveau geringeren Passagiervolumen wirkt sich vor allem eine Reihe makroökonomischer Entwicklungen aus. Gestörte Lieferketten, die anhaltend hohe Inflation und steigende Zinssätze, hohe Energiekosten im Zuge der Energiekrise sowie die angespannte Situation auf dem Arbeitsmarkt beeinflussen die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage.

In Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung der Krisen und deren Folgen sind Abweichungen von der nachfolgend gegebenen Prognose möglich.

Bezüglich der Erlöse aus Flughafenentgelten geht die Geschäftsführung von einer Steigerung analog zur Verkehrsentwicklung aus.

Es wird erwartet, dass die Umsätze im Einzelhandel sich aufgrund der weiteren Rückkehr kaufkräftiger Kund:innen überproportional zur Erholung des Verkehrs entwickeln werden.

Für die Umsätze aus Gastronomie und Hotel sowie aus Abfertigungsdiensten, Parken und Werbung wird ein im Vergleich zur Verkehrsentwicklung leicht unterproportionales Wachstum angenommen.

Bei den Umsätzen aus Vermietung und Verpachtung wird im Vergleich zum Jahr 2022 eine leicht positive Entwicklung erwartet.

Die übrigen Umsätze, zu denen unter anderem Durchsatzentgelte für die Flugbetriebsstoffversorgung, Umsätze für Versorgungsleistungen und Treibstoffe sowie Erlöse aus Management-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die Luftfahrtbranche gehören, entwickeln sich deutlich unterproportional zum Verkehrswachstum, hängen von diesem aber auch nur bedingt ab. Eine Ausnahme hiervon bilden die Umsätze für Versorgungsleistungen und Treibstoffe, die sich aufgrund des anziehenden Betriebs am Flughafen und positiver Preiseffekte nahezu verdoppeln.

In Summe rechnet die Geschäftsführung in etwa mit einem Umsatzwachstum um ein Viertel gegenüber dem Jahr 2022.

Der Materialaufwand dürfte im Vergleich zu den Umsätzen in Summe leicht überproportional steigen. Dies lässt sich im Wesentlichen auf eine deutlich höhere Aufwendung für Energie- und Versorgungsleistungen sowie Treibstoffe zurückführen. Ebenso nimmt der Wareneinsatz in den Bereichen Gastronomie und Einzelhandel infolge des wieder anziehenden Passagiervolumens zu. Die im Materialaufwand enthaltenen Instandhaltungs- und Umbaumaßnahmen werden bedingt durch entsprechende Nachholeffekte aus den Krisenjahren ebenfalls zunehmen.

Der Personalaufwand im Konzern wird moderat steigen. Hauptgrund dafür ist neben Tarif- und Vergütungserhöhungen der Anstieg der Anzahl der Beschäftigten. Zudem wirkt sich im Vergleich zum Jahr 2022 der Wegfall der Kurzarbeit 2023 aus.

Auch die sonstigen Aufwendungen werden im Zuge der geschäftlichen Belebung voraussichtlich steigen.

Die Abschreibungen werden sich aufgrund von 2022 vorgenommenen Wertminderungen auf Vermögenswerte verringern.

Beim Finanzergebnis wird eine Verschlechterung aufgrund der jährlichen Aufzinsungseffekte im Zusammenhang mit den Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften erwartet. Darüber hinaus wirken sich zunehmend steigende Zinssätze für Neuaufnahmen beziehungsweise variabel verzinsten Darlehen aus.

Trotz der deutlich höheren Umsatzerlöse geht der Flughafen München aufgrund von deutlichen Steigerungen auf der Aufwandsseite und nur bedingt möglichen Gegenmaßnahmen, auch im Geschäftsjahr 2023 von einem weiterhin negativen Ergebnis vor Steuern (EBT) aus.

Die Geschäftsführung unternimmt signifikante Anstrengungen, um die Liquidität des Konzerns zu sichern beziehungsweise zusätzliche finanzielle Flexibilität zu schaffen. Dies erfolgt über Einsparungen bei sämtlichen operativen Ausgaben und Investitionen. So werden Bauprojekte, welche nicht betriebsnotwendig oder von strategischer Relevanz sind, in die Zukunft verschoben. An strategischen Projekten wie dem Flugsteig am Terminal 1 und dem LabCampus hält die Geschäftsführung jedoch weiterhin fest.

Bezüglich sich abzeichnender Liquiditätsbedarfe steht der Flughafen München in ständigem Austausch mit seinen Hausbanken. Im Laufe

²⁵⁾ IATA, 2023 to bring further pax recovery but softer cargo, 16. Dezember 2022; IATA, Press Release No. 56, 6. Dezember 2022

FR 01

des Jahres 2023 wird die Verkehrs-, Ergebnis- sowie Liquiditätsprognose kontinuierlich aktualisiert und der Finanzierungsbedarf abgeleitet werden. Damit ist sichergestellt, dass der Konzern jederzeit über die notwendige Liquidität verfügt.

Der angenommene Liquiditätsverbrauch setzt voraus, dass die implementierten Maßnahmen bei den Aufwendungen, Investitionen und im personellen Bereich realisiert werden, der Verkehr sich weiterholt und das erwartete Niveau erreicht. 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 den Flughafen München aus heutiger Sicht auf dem Kapitalmarkt gedeckt werden.

Prognostizierte bedeutsamste finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren:

Prognostizierte bedeutsamste finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

	2022		2023	
	Ist		Prognose	
			von	bis
			in %	in %
EBT (in TEUR)	-65.358	Anstieg	10,0	30,0
CO ₂ -Einsparungen (in Tonnen) ¹⁾	3.216	Rückgang	-38,0	-33,0
Passagiererlebnisindex Gesamtzufriedenheit	80,4	unverändert		
Unfallhäufigkeitsrate (LTIF) ²⁾	19,9	Rückgang	0,0	2,0

¹⁾ Je nach Datengrundlage werden die Einsparungen auf Basis von Messungen, Produktdatenblättern oder Leistungsangaben auf Typenschildern ermittelt und in der CO₂-Datenbank dokumentiert.

In Ausnahmefällen wird auf Erfahrungswerte vergleichbarer, bereits abgeschlossener und verifizierter Maßnahmen zurückgegriffen.

²⁾ Gültig für FMG und AE; als Vergleichszeitraum wurde 2019 (LTIF: 21,96) herangezogen.

Ergebnis vor Steuern (EBT)

Insgesamt rechnet der Flughafen München 2023 mit einem verbesserten EBT, welches aber immer noch negativ sein wird. Die genaue Entwicklung ist vor allem von dem weiteren Verlauf sowie den Folgen der Corona-Pandemie und des Ukraine-Krieges abhängig und derzeit nur schwer abzuschätzen. Der Flughafen München bleibt damit auch 2023 hinter dem Vorkrisen-Niveau zurück.

CO₂-Einsparungen

Für das Geschäftsjahr 2023 wird im Vergleich zum Berichtsjahr ein Rückgang der CO₂-Einsparungen auf circa 2000 Tonnen erwartet. Die geplanten Maßnahmen sollen vor allem den Energiebedarf bei Beleuchtung und Raumlufttechnik verringern.

Passagiererlebnisindex (PEI)

Der Prognosewert beim Passagiererlebnisindex (PEI) für das Jahr 2023 wird auf dem Niveau des Jahres 2022 von über 80 angesetzt, da die Auswirkungen der anhaltenden Corona-Pandemie auf den PEI derzeit nicht eingeschätzt werden können.

FR 01

Unfallhäufigkeitsrate (LTIF)

Aufgrund der derzeitigen Corona-Lage und deren Auswirkungen auf den Flugverkehr, ist die aktuelle Entwicklung bei der Unfallhäufigkeitsrate (LTIF) schwer vorhersehbar. Die Prognose der Unfallzahlen für das Jahr 2023 orientiert sich an den voraussichtlich geleisteten Arbeitsstunden 2023. Dabei wird eine Verbesserung der LTIF in Höhe von 2% angenommen.

Um dieses Ziel zu erreichen, sind Maßnahmen geplant, die die möglichen Auswirkungen auf das Unfallgeschehen minimieren. Das Projekt zur Stärkung der Arbeitssicherheitskultur bei der AE München wird so bald wie möglich weitergeführt. Ziel ist es die Zahl der Arbeitsunfälle durch ein sicheres Verhalten am Arbeitsplatz zu reduzieren. Außerdem wird im Dialog mit den Führungskräften die Arbeitsorganisation in der FMG und AE München mit dem Fokus auf das Unfallgeschehen, die Reduzierung von Unfällen und Gefährdungsbeurteilungen analysiert und bei Bedarf optimiert.

Chancen- und Risikobericht

CHANCEN

Der Flughafen München steht als internationales Luftverkehrsdrehkreuz im Wettbewerb mit anderen großen Verkehrsflughäfen. Für den Erhalt und Ausbau der Marktposition des Flughafens ist ein funktionelles und zielgerichtetes Chancenmanagement von zentraler Bedeutung. Dies ist am Flughafen München integraler Bestandteil der Strategie- und Planungsprozesse. Als Chancen werden künftige Entwicklungen und Ereignisse gesehen, die zu einer positiven Planungs- oder strategischen Zielabweichung führen können. Dabei werden sowohl externe (zum Beispiel Veränderungen im Marktumfeld) als auch interne Chancen (zum Beispiel Programme zur Effizienzsteigerung) betrachtet.

Alle Bereichsleiter:innen und Geschäftsführer:innen der Tochter- und Beteiligungsunternehmen sind dafür verantwortlich, Maßnahmen zur Chancennutzung abzuleiten und umzusetzen. Der Konzernbereich Finanzen und Controlling unterstützt sie dabei. Darüber hinaus sind prinzipiell alle Mitarbeitenden der Flughafen München GmbH in den Geschäftsfeldern und ihren Tochtergesellschaften dazu angehalten, im Rahmen ihrer täglichen Arbeit Chancen zu identifizieren und an ihre Vorgesetzten zu melden.

Grundsätzlich strebt der Flughafen München ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Chancen und Risiken an. Sofern es zum Zeitpunkt der Planung wahrscheinlich war, dass eine Chance eintreten wird, wurde diese bereits in die Prognose 2023 beziehungsweise die mittel- und langfristige Planung aufgenommen. Die dargestellten Chancen konzentrieren sich deshalb auf künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für den Flughafen München positiven Abweichung von der Prognose und der mittel- und langfristigen Planung führen können.

Die Bewertung der Chancen orientiert sich an der Systematik der Risikobewertung. Der aus den Chancen resultierende wirtschaftliche Vorteil und die Eintrittswahrscheinlichkeit werden analog zu den betrachteten Risiken in die folgenden Kategorien eingeteilt:

Wirtschaftlicher Vorteil	Betrag in €
gering	1 bis 5 Mio.
mittel	5 bis 30 Mio.
hoch	30 bis 150 Mio.
sehr hoch	größer 150 Mio.

Eintrittswahrscheinlichkeit	Prozentuale Intervalle
sehr gering	5 – 10 %
gering	10 – 25 %
mittel	25 – 50 %
hoch	> 50 %

Die Eintrittswahrscheinlichkeit und finanziellen Auswirkungen, also der wirtschaftlicher Vorteil werden, anders als bei den Risiken, nicht separat ausgewiesen, sondern in den Chancenkategorien »hohe Relevanz« und »geringe Relevanz« zusammengefasst.

Da der Flughafen München mit teils sehr langen Planungszeiträumen konfrontiert ist, erfolgt für die Chancen zusätzlich eine Angabe des Eintrittszeitpunkts in kurz-, mittel- oder langfristig.

Fristigkeit	Zeitraum
kurzfristig	< 2 Jahre
mittelfristig	2 – 5 Jahre
langfristig	> 5 Jahre

FR 01

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich zum 31. Dezember 2022 keine Änderungen an der Strukturierung der identifizierten Chancen ergeben. Die inhaltliche Beschreibung der Chancen sowie deren Bewertung wurden allerdings grundsätzlich überarbeitet.

Übersicht Chancen am Flughafen München

Chancen	Bewertung	Eintrittszeitpunkt	Zusammenfassung der Maßnahmen
Entwicklung der Corona-Pandemie	hohe Relevanz	kurz- und mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> systematische Beobachtung der Pandemieentwicklung und Maßnahmenableitung enge Zusammenarbeit mit relevanten Stakeholdern (vor allem Airlines) Anpassung des Produktportfolios im Einzelhandelsbereich
Marktentwicklung	hohe Relevanz	kurz-, mittel- und langfristig	<ul style="list-style-type: none"> intensive Airline-Akquise Qualitätsmanagement enge Zusammenarbeit mit Systempartner DLH
Schieneanbindung	hohe Relevanz	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> intensiver Kontakt mit politischen Entscheidungsträgern und der Deutschen Bahn eigene Expertise im Bereich Schieneanbindung
Zins- und Wechselkursentwicklung	hohe Relevanz	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> Anpassung Produkt- und Service-Portfolio im Einzelhandelsbereich
Volkswirtschaftliche Entwicklung	geringe Relevanz	kurz- und mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> fortlaufende Beobachtung der globalen Wirtschaftsentwicklung Ableitung von Maßnahmen zur Chancennutzung in allen relevanten Geschäftsfeldern
Regulierung und Gesetzgebung	geringe Relevanz	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> Verbandsarbeit Nutzung der Expertise im Bereich Corporate Communication & Politics
Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen (CO ₂ -Strategie)	geringe Relevanz	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> Fokussierung auf regionale, regenerative Energieversorgung und Einführung emissionsreduzierender Technologien
Interne Prozess- und Effizienzverbesserungen	geringe Relevanz	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> intensive Nutzung der im Unternehmen vorhandenen Expertise effiziente Ausrichtung sowie organisatorische Veränderungen
Internationales Geschäft	geringe Relevanz	mittel- bis langfristig	<ul style="list-style-type: none"> intensive Beobachtung relevanter Märkte professionelle Kundenakquise laufende Anpassung Produkt- und Dienstleistungsportfolio
Real Estate	geringe Relevanz	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> intensive Beobachtung relevanter Märkte professionelle Kundenakquise

FR 01

Entwicklung der Corona-Pandemie

Die Reise- und Tourismusindustrie war aufgrund der weltweit stark eingeschränkten Mobilität besonders von der Corona-Pandemie betroffen. Die größtenteils zurückgenommenen Maßnahmen ermöglichten eine deutliche Erholung des Flugverkehrs ab dem Sommerflugplan. Das vorpandemische Niveau wurde allerdings noch nicht wieder erreicht. Im Geschäftsjahr 2022 waren noch einige Reisebeschränkungen in Kraft. Vor allem die Volksrepublik China war bis Ende 2022 aufgrund ihrer Null-Covid-Strategie nahezu vollständig vom internationalen Reiseverkehr abgeschnitten. Die Beschränkungen sowie die Unsicherheit über eine mögliche Wiedereinführung stellen immer noch einen Unsicherheitsfaktor für Reisende und damit ein Nachfragehemmnis dar. Werden die noch verbleibenden Reisebeschränkungen schneller als erwartet aufgehoben, kann dies zu einer überplanmäßigen Ergebnisentwicklung am Flughafen München führen. Der Konzern beobachtet die weitere Entwicklung systematisch und steht im Rahmen seiner Akquisetätigkeit in engem Kontakt mit Fluggesellschaften. Zudem wird eine professionelle Kundengruppenanalyse im Einzelhandelsbereich betrieben und das Produktportfolio fortlaufend an die Kundenpräferenzen angepasst. Ziel ist es, überdurchschnittlich an einer Erholung zu partizipieren.

Die chinesische Regierung hat ihre strikte Null-Covid-Politik im Dezember 2022 gelockert und einen Großteil der Pandemie-Maßnahmen aufgegeben. Die schrittweise Aufhebung der Reisebeschränkungen fand ab Januar 2023 statt. Es erscheint zudem plausibel, dass auch die noch gültigen Reisebeschränkungen anderer Länder 2023 fallen werden. Es besteht dementsprechend eine vergleichsweise hohe Wahrscheinlichkeit für die beschriebene Entwicklung. Die daraus resultierende Chance wird daher mit »hoher Relevanz« bewertet.

Marktentwicklung

Entwicklungen bei den Fluggesellschaften sind von besonderer Bedeutung für das Verkehrsaufkommen an Flughäfen. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie stellten die Airlines vor historisch

beispiellose Herausforderungen. Personal wurde während der Krise abgebaut und Flugzeugflotten wurden verkleinert. Seit Sommer 2022 ist jedoch eine deutliche Erholung zu beobachten. Zu wenige eingesetzte Flugzeuge sowie Personalengpässe und damit einhergehende Probleme bei der Abfertigung an den Flughäfen führen jedoch dazu, dass die wiedererstarke Nachfrage angebotsseitig noch nicht in vollem Umfang befriedigt werden kann. Dabei dürfte die Qualität der Abfertigungsprozesse vor allem kurzfristig eine wichtige Rolle für den Unternehmenserfolg spielen. Sollte es dem Flughafen München gelingen, Abfertigungsprobleme besser in den Griff zu bekommen als andere europäische Flughäfen, könnte er überproportional an der weiteren Erholung partizipieren. Die Deutsche Lufthansa reaktiviert aktuell weite Teile ihrer stillgelegten Flotte und plant ab dem Sommer 2023 wieder einige A380 ab München in Betrieb zu nehmen. Sollte sich die Lufthansa entscheiden, ihre gesamte verbliebene A380-Flotte am Flughafen München einzusetzen und die entsprechenden Verkehre hier zu bündeln, hätte dies einen überplanmäßig positiven Einfluss auf die Passagierzahlen und damit auf das Unternehmensergebnis.

Noch liegt die Nachfrage im Punkt-zu-Punkt-Verkehr, insbesondere innerdeutsch, und im Geschäftsreiseverkehr noch deutlich unterhalb des Vorkrisenniveaus. Hohe Ticketpreise dämpfen die Nachfrage. Der Ölpreis ist jedoch in den letzten Monaten wieder deutlich gesunken. Flugtickets könnten im Verlauf des Planungshorizonts dementsprechend preiswerter sein, als zunächst angenommen. Damit einhergehend könnte sich die Passagierzahl ebenfalls merklich positiver entwickeln. Eine überplanmäßige Passagier- und damit Ergebnisentwicklung des Flughafens München wären die Folge.

Der Flughafen München betreibt seit Längerem ein intensives Qualitätsmanagement und hat als einer von wenigen Flughäfen weltweit den Status eines 5-Star-Airports. Ebenso verfügt er über ein äußerst attraktives Einzugsgebiet, sowohl hinsichtlich geschäftlicher als auch privater Reisen und betreibt seit Jahren eine professionelle Airline-Akquise. Mit der Deutschen Lufthansa hat der Flughafen München einen wichtigen Kunden, der am

Standort München ein Drehkreuz betreibt und auch zukünftig daran festhalten möchte. Darüber hinaus beruht die Zusammenarbeit auf gemeinschaftlichen Investitionen und langfristigen Kooperationsabkommen.

Sollte sich der Airline-Markt stärker erholen als erwartet beziehungsweise der Flughafen München seine Teilhabe an der Erholung ausbauen können, hätte dies kurz- und mittelfristig überplanmäßige Ergebnisentwicklungen zur Folge. Obwohl ein solches Szenario aufgrund der aktuellen Situation unsicher ist, ist die daraus resultierende Chance aufgrund ihres Einflusses auf die weitere Unternehmensentwicklung mit »hoher Relevanz« zu bewerten.

Schiienenanbindung

Insbesondere die EU fordert seit Längerem eine möglichst effiziente und damit ressourcenschonende Vernetzung der verschiedenen Verkehrssträger. Zu diesem Zweck ist es sinnvoll, vor allem die großen europäischen Drehkreuzflughäfen optimal an die Schieneninfrastruktur anzubinden. Im Zusammenhang mit der intensiv geführten Klimaschutzdebatte hat dieses Thema in den letzten Jahren an Fahrt aufgenommen.

Hinsichtlich der Schienenanbindung des Münchner Flughafens sind mit dem Erdinger Ringschluss, der Walpertskirchener Spange, der zweiten Stammstrecke in München sowie der Ausbaustrecke 38 München-Mühldorf-Freilassing/Salzburg mehrere Projekte in der konkreten Planung beziehungsweise Umsetzung. Sollte darüber hinaus eine adäquate Anbindung an das Fernbahnnetz erfolgen, könnte der Flughafen München effizient in ein künftiges multimodales Verkehrssystem integriert werden. Das Passagiereinzugsgebiet würde sich dadurch erweitern und damit eine überplanmäßige Ergebnisentwicklung ermöglichen.

Der Flughafen München verfügt über die nötige Expertise zu diesem Thema und steht in intensivem Kontakt mit regionalen und überregionalen Behörden sowie mit der Deutschen Bahn. Ziel ist es dabei, eine optimale Anbindung des Flughafens an das Fernbahnnetz zu

FR 01

realisieren, was einen erheblichen wirtschaftlichen Vorteil mit sich bringen würde. Die resultierende Chance ist langfristig mit »hoher Relevanz« zu bewerten.

Zins- und Wechselkursentwicklung

Günstige Zins- und Wechselkursentwicklungen können sich positiv auf das Finanzergebnis des Konzerns auswirken. Dementsprechend können Währungseffekte aus der Umrechnung von Ergebnissen, die nicht auf Euro lauten, in die funktionale Währung des Konzerns (Euro) die Finanzergebnisse positiv beeinflussen.

Im Einzelhandelsgeschäft am Flughafen München spielen internationale Kunden (außerhalb der Eurozone) aufgrund teilweise deutlich überdurchschnittlicher Retail-Ausgaben eine besondere Rolle. Interne Analysen haben ergeben, dass sich Schwankungen der Wechselkurse signifikant auf die Einzelhandelserlöse auswirken. Ein anhaltend niedriger Euro-Kurs gegenüber den relevanten Fremdwährungen bietet daher das Potenzial einer überplanmäßigen Ergebnisentwicklung.

Das Zinsniveau ist gegenüber dem Vorjahr deutlich angestiegen und der Flughafen München geht in seiner Planung von anhaltend hohen Zinssätzen für Darlehen mit variabler Verzinsung aus. Sollte sich das Zinsniveau im Planungszeitraum allerdings wieder rückläufig entwickeln, hätte dies einen positiven Effekt auf das EBT des Konzerns.

Insgesamt ist die aus Zins- und Wechselkursentwicklungen entstehende Chance aufgrund der aktuellen Krisensituation kurz- und mittelfristig betrachtet mit »hoher Relevanz« zu bewerten.

Volkswirtschaftliche Entwicklung

Es gibt eine enge Korrelation zwischen dem Wachstum des nationalen sowie globalen Wirtschaftsaufkommens und des Luftverkehrs. Die Weltwirtschaft erholte sich 2021 zügig vom coronabedingten Einbruch im Jahr 2020. Die weltweit gesetzten Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie störten jedoch bis zuletzt die globalen Lieferketten und führten so zu Engpässen bei wichtigen Vorproduk-

ten. Der Ausbruch des Ukraine-Kriegs im ersten Quartal 2022 verstärkte diese Entwicklung und trieb insbesondere die Energiepreise und Produktionskosten in die Höhe. Die ökonomische Unsicherheit nahm zu und die wirtschaftliche Erholungsphase kam zum Erliegen. Versorgungsengpässe bei Energie, Rohstoffen und Vorprodukten belasten aktuell die globale Wirtschaftslage und treiben die Inflationsraten in die Höhe. Steigende Zinssätze hemmen zudem die Investitionstätigkeit. Der private Konsum nimmt entsprechend ab, was auch die Nachfrage nach Urlaubsreisen negativ beeinflussen dürfte. Die schwierige Lage der Unternehmen stellt darüber hinaus ein Hemmnis für die Entwicklung des Geschäftsreiseverkehrs dar. Zuletzt sind die Energiepreise jedoch wieder deutlich gesunken. Einige Länder, darunter auch Deutschland, haben außerdem fiskalische Maßnahmen ergriffen, um der historisch hohen Inflation entgegenzuwirken.

Auch die Abkehr von der strikten Null-Covid-Politik kann zu einer zeitnahen Entspannung der Lieferketten beitragen. Die Inflationsprognosen haben sich zuletzt entsprechend verbessert. Der IWF geht davon aus, dass die Weltwirtschaft die Folgen des Kriegs in der Ukraine und die weiterhin hohe Inflation etwas besser verkraftet als zunächst befürchtet. Sollten sich die Lieferschwierigkeiten zügig auflösen und die Inflation weniger ausgeprägt sein als bisher erwartet, besteht die Chance auf eine schnellere Erholung der Wirtschaft und ein damit einhergehendes Wachstum des Luftverkehrs.

In den vergangenen Jahren konnten in verschiedenen Ländern protektionistische handelspolitische Tendenzen beobachtet werden. Da das Luftverkehrsaufkommen stark vom Grad der Globalisierung der Weltwirtschaft abhängt, haben protektionistische Maßnahmen grundsätzlich einen bremsenden Effekt auf den weltweiten Luftverkehr. Sollten sich diese Tendenzen in den Folgejahren umkehren und politisch wieder verstärkt auf die globale Arbeitsteilung gesetzt werden, könnte dies das Wirtschafts- und Luftverkehrswachstum fördern.

Unterschiedliche Unternehmensbereiche des Flughafens München beobachten intensiv alle weltweit relevanten Volkswirtschaften. So werden Potenziale für die verschiedenen Geschäftsfelder (zum Beispiel Aviation und Commercial Activities) erkannt und entsprechende Maßnahmen zur Chancennutzung dezentral eingeleitet.

Obwohl die volkswirtschaftliche Entwicklung einer der zentralen Einflussfaktoren für den Luftverkehr ist, ist kurzfristig nicht mit einem Wirtschaftswachstum zu rechnen, das die aktuellen Prognosen deutlich übertrifft. Die daraus resultierende Chance ist daher mit »geringer Relevanz« zu bewerten.

Regulierung und Gesetzgebung

Der Luftverkehr ist ein historisch stark regulierter Markt. Dementsprechend stellen Gesetze, Verordnungen und internationale Abkommen auch in der heutigen Zeit noch einen entscheidenden Einflussfaktor für den Luftverkehr dar. Die Einführung neuer und die Änderung bestehender Regulierungen kann Risiken, aber auch Chancen für die Marktteilnehmer mit sich bringen.

2011 führte die Bundesregierung mit der deutschen Luftverkehrsabgabe eine Ticketsteuer ein, die am 1. April 2020 erhöht wurde. Die Abgabe dient der Umsetzung von klimapolitischen Zielen. Die Luftverkehrsabgabe hat aufgrund ihres nationalen Charakters wettbewerbsverzerrende Effekte im europäischen Luftverkehrsmarkt zur Folge. Dies führt dazu, dass Flugreisende aus grenznahen Gebieten vermehrt Flughäfen im Ausland als Abflugort wählen. Sollte die Luftverkehrssteuer durch effektivere internationale klimapolitische Instrumente abgelöst werden, könnten dadurch wettbewerbsverzerrende Effekte abgebaut werden. Dies könnte in der Folge das Verkehrsaufkommen am Flughafen München erhöhen.

Im Zuge der aktuellen Krise nahm die Diskussion über die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky) an Fahrt auf. Neben der Einführung einheitlich hoher Sicherheitsstandards ist sein Ziel, die Luftraumkapazität zu erweitern und eine ökonomischere länderübergreifende Kooperation der nationalen

FR 01

Flugsicherungsorganisationen zu erreichen. Konkret geht es unter anderem darum, den Airlines wirtschaftlichere Flugrouten mit direkter Luftlinie zu ermöglichen. Durch effizientere Flugrouten könnten signifikant Kerosin eingespart und damit bis zu 10 % CO₂-Emissionen vermieden werden. Während Letzteres einen positiven Imagegewinn für den Luftverkehr als Ganzes mit sich bringen könnte, würde sich Ersteres aufgrund der niedrigeren Kosten positiv auf die Nachfrage nach Flugreisen auswirken. Es handelt sich bei Single European Sky allerdings um eine überaus komplexe Thematik, da sie Fragen nationaler Souveränität der einzelnen europäischen Staaten berührt. Mögliche Lösungsansätze müssen dementsprechend alle nationalen und europäischen Akteure in der Zusammenarbeit und im Dialog mit der Industrie erarbeiten.

Um Chancen aus Regulierung und Gesetzgebung adäquat zu nutzen, hat der Flughafen München die Abteilung Corporate Communication & Politics und engagiert sich in verschiedenen Luftverkehrsverbänden, wie etwa dem BDL. Zentrales Ziel ist es dabei, wichtige Regulierungen für den Luftverkehrssektor mitzugestalten und wettbewerbsverzerrenden Effekten entgegenzuwirken.

Zusammenfassend betrachtet sind die Chancen aus Regulierung und Gesetzgebung aufgrund der geringen Eintrittswahrscheinlichkeit aktuell mit »geringer Relevanz« zu bewerten.

Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen

Der Flughafen München verfolgt das Klimaziel »CO₂-Neutralität bis 2030«. Er wird den von ihm beeinflussbaren CO₂-Footprint durch eine Kombination von Reduktions- und Offsetting-Maßnahmen auf null senken. Die Umsetzung dieser CO₂-Strategie ist mit Kosten verbunden. Im Bereich der Energieerzeugung und -einsparung sowie der erneuerbaren Energien ist allgemein eine fortschreitende Effizienzsteigerung zu beobachten. Sollte sich diese Entwicklung beschleunigen, so könnten die Kosten für die CO₂-Neutralität des Flughafens München das erwartete Niveau unterschreiten. Die Bereiche Umwelt, Technik sowie das strategische Nachhaltigkeitsmanagement des Flughafens beobachten diesbezügliche Trends.

Langfristig könnte eine überplanmäßige Ergebnisentwicklung damit einhergehen. Trotz sich ändernder politischer Anreiz- beziehungsweise Sanktionsmechanismen ist die daraus resultierende Chance aufgrund des vergleichsweise geringen Ergebniseffekts mit »geringer Relevanz« zu bewerten.

Interne Prozess- und Effizienzverbesserungen

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben den Flughafen München dazu veranlasst, das Veränderungsprogramm »Restart« aufzusetzen. Das Programm diente dazu, das Unternehmen zukunftsfähig und effizient aufzustellen. Die Maßnahmen des Programms wurden im Laufe des Jahres 2021 umgesetzt. Da seine wirtschaftlichen Effekte bereits in der mittelfristigen Planung des Flughafens München berücksichtigt und dabei ambitionierte Zielsetzungen unterstellt wurden, ist die Wahrscheinlichkeit einer deutlich überplanmäßigen Entwicklung als gering einzustufen. Die daraus resultierende Chance wird demnach mit »geringer Relevanz« bewertet.

Internationales Geschäft

Das internationale Geschäft des Flughafens München könnte sich besser entwickeln als erwartet.

Nach der Pandemie wird sich das gesamtwirtschaftliche Umfeld erholen und die Nachfrage nach Beratungs- und Managementleistungen wieder steigern. Mittelfristig könnten auch der weitere Zukauf von flughafenaffinen Beratungsfirmen sowie neue strategischen Partnerschaften die lokale Marktposition des internationalen Geschäfts in wichtigen Zielmärkten stärken. Damit könnten einerseits ein schnellerer Markteintritt gewährleistet, lokale Netzwerke übernommen und lokale Personalkostenstrukturen aufgebaut werden. Andererseits kann durch Zukäufe das Produktportfolio komplexer erweitert und so die Wettbewerbsfähigkeit gestärkt werden.

Aktuelle Entwicklungen zeigen zudem, dass weltweit eine Tendenz besteht, private Unternehmen verstärkt in das Management und den Betrieb von bisher durch die öffentliche Hand bewirtschafteten

Flughäfen einzubinden. Diese Entwicklung bedeutet für das internationale Geschäft eine Zunahme von wirtschaftlich vorteilhaften Projektchancen, die im Rahmen der geltenden gesellschaftsrechtlichen und strategischen Vorgaben realisiert werden könnten.

Der Konzern beobachtet hierzu intensiv alle relevanten Märkte und Entwicklungen, betreibt eine professionelle Kundenakquise und passt das Produkt- und Dienstleistungsportfolio laufend den marktseitigen Anforderungen an. Sich ergebende Chancen können so optimal genutzt werden.

Mittel- und langfristig könnte eine damit verbundene überplanmäßige Ergebnisentwicklung einhergehen. Die daraus resultierende Chance ist allerdings aufgrund des vergleichsweise geringen Ergebniseffekts mit »geringer Relevanz« zu bewerten.

Real Estate

Die aktuell großen ökonomischen und ökologischen Herausforderungen setzen Unternehmen in der Bundesrepublik Deutschland unter einen hohen Innovations- und Kollaborationsdruck. Zudem ergeben sich aktuell große Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt, die ein Umdenken hinsichtlich der künftigen Ausgestaltung von Arbeitsstätten erfordern. Dies könnte zu einem erweiterten Bedarf an Kooperationsstandorten und Testflächen führen.

Der Flughafen München schafft mit seinem Projekt »LabCampus« ein neuartiges Innovationszentrum, das entsprechende Mietflächen bereitstellt und konzeptuell auf branchenübergreifende Zusammenarbeit, gemeinsames Entwickeln, Testen, Präsentieren und Realisieren ausgerichtet ist. Bei einer schnelleren Umsetzung des LabCampus zusätzliche Gebäude und weitere Cluster mit entsprechenden Ertragsströmen früher zu realisieren besteht das Potenzial, die prognostizierte Ergebnisentwicklung zu übertreffen.

Der Konzern beobachtet intensiv alle relevanten Märkte und betreibt eine professionelle Kunden-Akquise, um sich am Markt ergebende Chancen optimal zu nutzen. Die resultierende Chance aufgrund des

FR 01

langfristigen Wirkungshorizonts ist aktuell mit »geringer Relevanz« zu bewerten.

RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

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

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

Die allgemeinen Grundsätze des Risikomanagements im Konzern sowie die Aufgaben und Verantwortlichkeiten der beteiligten Funktionsträger:innen regelt die Risikomanagementrichtlinie auf Basis des international anerkannten Rahmenmodells »COSO ERM« [Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission – Enterprise Risk Management].

Als zusätzliche unterstützende Steuerungs-, Kontroll- und Überwachungsinstanz dient der Risikomanagementausschuss, der direkt der Geschäftsführung unterstellt ist. Er besteht aus der Gesamtgeschäftsführung, der Leitung der Geschäftsbereiche Aviation, Commercial Activities und Real Estate sowie den Leiter:innen der Bereiche Recht, Gremien, Compliance und Umwelt, Finanzen & Controlling, Konzernsicherheit, Konzernentwicklung, Corporate Communication und Politics, der IT sowie dem:er Risikomanager:in. Die Leitung Compliance sowie der oder die Business Continuity Management (BCM)-Beauftragte nehmen ebenfalls teil.

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 für die Gesellschafter.

Der Risikomanagementprozess umfasst die nachfolgenden Schritte. Zur Unterstützung dieses Prozesses ist eine digitale Koordinations- und Kommunikationsplattform eingerichtet.

Identifikation und Kommunikation von Risiken

Alle Bereichsleiter:innen und Geschäftsführer:innen der Tochter- und Beteiligungsunternehmen sind für die Identifikation und Bewertung von Risiken verantwortlich. Dort erfolgt die Koordination, Verwaltung, Dokumentation und Weitergabe aller risikorelevanten Informationen. Der:die Risikomanager:in prüft die Risikomeldungen der Bereiche auf Plausibilität und Einhaltung der konzernweiten Standards zur Risikobewertung. Er:sie fasst die Einzelmeldungen in einem Risikobericht, unter Berücksichtigung der Wesentlichkeit für den Konzern, zusammen und berichtet vierteljährlich an den Risikomanagementausschuss und die 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 Mitarbeitende in das unternehmensweite Risikomanagement involviert. Jeder Mitarbeitende trägt die Verantwortung dafür, Gefahren im eigenen Bereich zu melden.

Bewertung von Risiken

Die Risikobewertung ermöglicht es, festzustellen, in welchem Umfang die einzelnen Risiken die Erfüllung der Unternehmensziele und -strategien gefährden und welche Risiken sich möglicherweise bestandsgefährdend auswirken können. Dazu werden die Faktoren Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit/-häufigkeit

in einer Risikomatrix dargestellt. Die Schadenshöhe beschreibt, mit welchem Ergebniseffekt bei Risikoeintritt zu rechnen ist. 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 Umsetzung von Gegenmaßnahmen 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:die Risikomanager:in 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.

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.

FR 01

Es findet ein regelmäßiger Austausch zwischen Risikomanagement und Compliance statt.

Die bisherigen Compliance-Grundsätze wurden am 1. Mai 2022 durch den Code of Conduct abgelöst. Dieser enthält Leitlinien und Grundsätze für wert- und gesetzeskonformes Verhalten. Er gilt sowohl innerhalb des Konzerns als auch gegenüber Dritten im nationalen und internationalen Kontext.

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 Tochter-/Beteiligungsgesellschaften zusammen. Über die Ergebnisse wird die Geschäftsführung informiert. Die Bewertung der Compliance-Risiken erfolgt analog zum Risikomanagement.

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 betrachtet.

Für das Jahr 2022 bleiben nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen keine erheblichen Compliance-Risiken bestehen.

Die Geschäftsführung befasst sich in einem fortlaufenden Prozess in kurzen Abständen mit dem Thema Compliance, der Aufsichtsrat wird in regelmäßigen Abständen unterrichtet.

Korruptionsprävention

Der Code of Conduct und die Geschenke- und Einladungsrichtlinie unterstützen die Geschäftsführung, Führungskräfte und Beschäftigten bei einem gesetzeskonformen und ethischen Verhalten am Arbeitsplatz. Sie sind im Intranet veröffentlicht und somit allen Beschäftigten zugänglich. Darüber hinaus verweist der Code of Conduct auf die Beachtung weiterer betriebsinterner Vorgaben, wie

die Einhaltung des öffentlichen Vergaberechts bei Beschaffungs- und Vergabevorgängen, die Datenschutzorganisation oder die Informationssicherheit. Dadurch werden Prozessabläufe intern und extern transparent und nachvollziehbar. Bei Vergabe und Ausschreibungsverfahren wird eine Verpflichtungserklärung, Korruption zu vermeiden, gefordert, bei Verstößen sind Sanktionen vorgesehen.

Die Position des/r Antikorruptionsbeauftragten wird durch die Leitung der Konzerneinheit Compliance wahrgenommen. Für das Jahr 2022 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, um so Compliance-Verstöße bereits präventiv zu verhindern.

Alle Mitarbeitenden und Führungskräfte werden regelmäßig mit Compliance-Dokumenten und Neuerungen vertraut gemacht, dies erfolgt flexibel persönlich oder digital. Die Kenntnisnahme wurde dokumentiert.

Um das Bewusstsein für Compliance-Themen und Datenschutzverletzungen zu steigern, ist das webbasierte Compliance-Training konzernweit von allen Beschäftigten einmal jährlich, ergänzend zur Compliance-Unterweisung durch die jeweilige Führungskraft, verpflichtend zu absolvieren und mit einem Test erfolgreich abzuschließen. Ergänzend hierzu müssen alle Beschäftigten jährlich am webbasierten Training zu »Informationssicherheit und Datenschutz« teilnehmen.

Im Rahmen des Leadership-Excellence-Programms führte 2022 eine externe Anwaltskanzlei in Zusammenarbeit mit der Konzerneinheit Compliance fünf Schulungen durch.

Elektronisches Hinweisgebersystem

Über ein elektronisches Hinweisgebersystem, das Business Keeper Monitoring System (BKMS®), können Mitarbeitende des Flughafens München, Geschäftspartner und Kunden Hinweise auf unternehmensschädigendes Verhalten geben, dies auch in englischer Sprache. Ferner können Dokumente auch anonymisiert auf elektronischem Weg zugeleitet werden. 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 Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) sowie des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG) getroffen. Die Tochter- und Beteiligungsgesellschaften haben Datenschutzbeauftragte benannt, die die Beratungs- und Überwachungsaufgaben gemäß DSGVO wahrnehmen. Zudem gibt es in den Fachbereichen der FMG Datenschutzkoordinator:innen, um die Themen und Risiken der Fachbereiche entsprechend identifizieren und abbilden zu können. Sie werden durch die Konzerneinheit Compliance in Zusammenarbeit mit dem/r Datenschutzbeauftragten fortlaufend geschult, informiert und beraten.

Die konzernweite Datenschutzrichtlinie wurde aktualisiert, um weiterhin den Schutz betroffener Personen bei der Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten innerhalb des Konzerns zu gewährleisten und die Einhaltung des Datenschutzes sicherzustellen.

Die Verantwortung für die Einhaltung des Datenschutzes in ihren jeweiligen Verarbeitungsprozessen liegt dezentral bei den einzelnen Fachbereichen der FMG beziehungsweise bei den Tochter-/Beteiligungsgesellschaften.

FR 01

Der/die Datenschutzbeauftragte der FMG ist für die Beratung und Unterstützung der Fachbereiche zuständig und in einigen Tochter- und Beteiligungsunternehmen unmittelbar als Datenschutzbeauftragter bestellt. Er/sie ist disziplinarisch der Konzerneinheit Compliance unterstellt und hat eine direkte, unabhängige Berichtslinie zur Geschäftsführung.

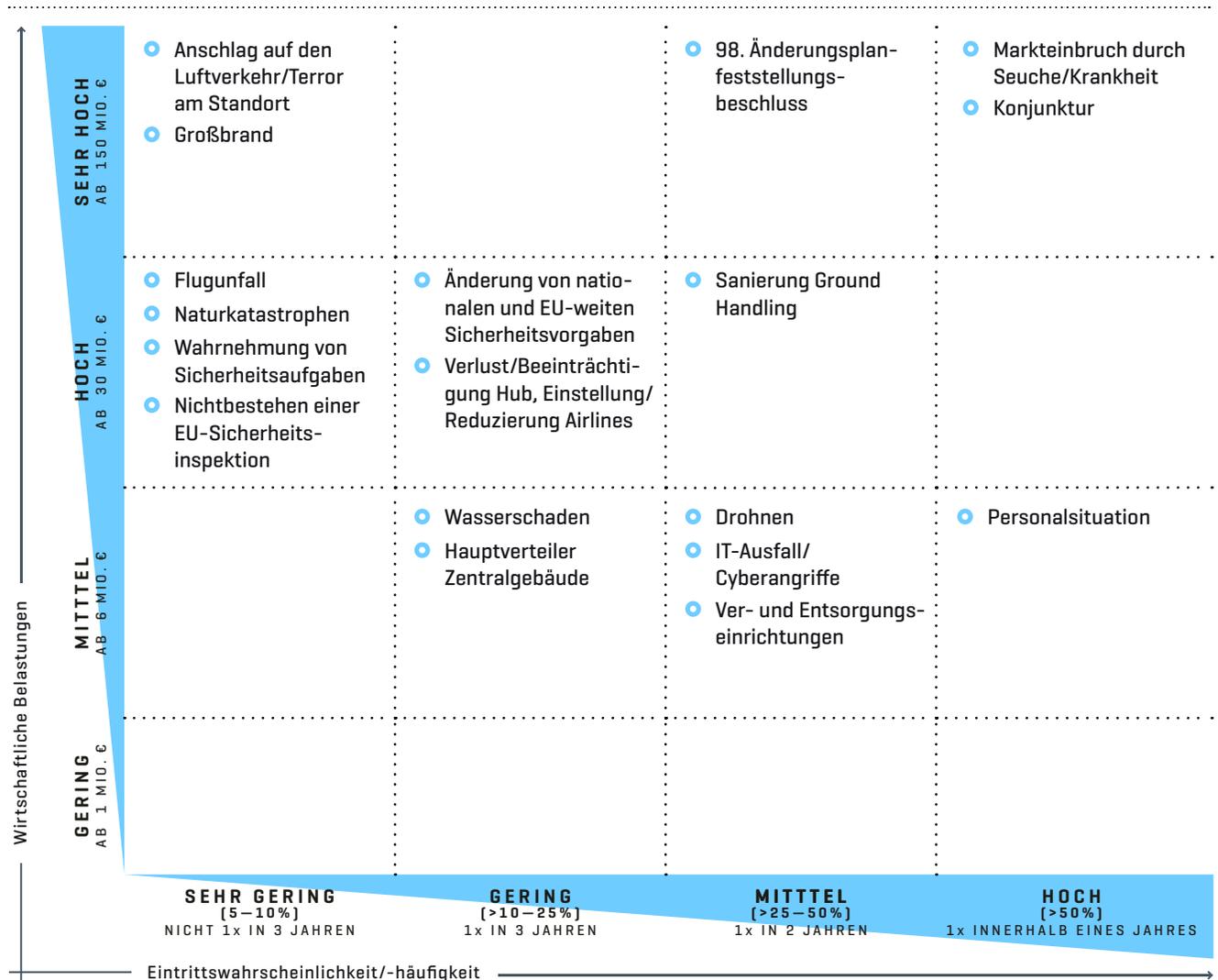
Angesichts der Corona-Pandemie fanden Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen digital statt, es gab zudem laufend Informationen über das Intranet und flankierend individuelle Beratungen.

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 Zeitraum. Zum 31. Dezember 2022 wurden für den Flughafen München folgende wesentliche Brutto-Risiken identifiziert:

Übersicht Brutto-Risiken



FR 01

Risiken aus dem Eintritt von Ereignissen höherer Gewalt

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Naturkatastrophen	Langanhaltende und intensive Niederschläge verbunden mit Schneeschmelze und wassergesättigten Böden südlich von München bis zu den Alpen können entsprechende Hochwasserabflüsse in der Isar verursachen. Ein hierdurch bedingter Bruch der Isardämme sowie der Hochwasserschutzdeiche bei Freising könnte zu einer Überflutung im Flughafenbereich führen.	Das Wasserwirtschaftsamt hat die Isar neu vermessen. Untersuchungen haben ergeben, dass die bestehenden Hochwasserschutzdeiche im Einflussbereich des Flughafens bei intensiven Niederschlägen und Sturzfluten, welche bei entsprechenden Wetterlagen auftreten können, ausreichend sind. Zudem erfolgt eine Überprüfung der Entwässerungssicherheit innerhalb des Flughafens, um die Voraussetzungen für einen »Hochwasser-TÜV« zu schaffen. Dauerhaft überwacht der Flughafen München 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/Terror am Standort	Der Luftverkehr unterliegt einer Bedrohung durch terroristische Anschläge und politisch motivierte Störaktionen. Relevante Angriffsziele stellen hierbei Luftfahrzeuge und Infrastruktureinrichtungen dar. Neben Personen- und Sachschäden wäre als Folge zumindest kurzfristig mit einem Rückgang von Flugbewegungen und Passagierzahlen zu rechnen.	Zur Abwendung möglicher Störungen ergreift die Konzernsicherheit strategische, operative sowie technische/organisatorische Maßnahmen: Vorhaltung ausreichender und gut ausgebildeter Personalressourcen, bauliche Maßnahmen zur Gewährleistung moderner und zugelassener Sicherheitstechnik und Infrastruktur, Überwachung der Dienstleistungsqualität durch nachhaltige Qualitätsmaßnahmen sowie ständiger Austausch mit den zuständigen Sicherheitsbehörden. Personen- und Sachschäden sowie Betriebsunterbrechungen sind versichert.
Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben	Für Sicherheitsaufgaben in überlassenen Bereichen sind die Luftfahrtunternehmen verantwortlich. Luftfahrtunternehmen erfüllen in diesen Bereichen die gleiche Aufgabe wie Flughafenbetreiber, unterliegen jedoch nicht der gleichen Aufsichtsbehörde. Für den Flughafen München besteht das Risiko, dass im Rahmen von Inspektionen Mängel in überlassenen Bereichen aufgedeckt werden und dadurch der Flughafen insgesamt seinen Sicherheitsstatus verliert. Fehlerhaftes Kontrollverhalten könnte zu Sach- und Personenschäden sowie Reputationsverlust führen.	Aktuell ist ein Tochterunternehmen der FMG mit der Wahrnehmung operativer Sicherheitsaufgaben in den überlassenen Bereichen beauftragt; dessen Leistungserbringung unterliegt regelmäßigem Monitoring durch die FMG. Darüber hinaus erfolgt ein gegenseitiger, intensiver Austausch mit den zuständigen Regulierungs- und Aufsichtsbehörden.

FR 01

Risiken aus dem Eintritt von Ereignissen höherer Gewalt

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Markteinbruch durch Seuche/Krankheit	Der Flughafen München ist Ein-, Aus- und Umsteigeplatz für Millionen von Reisenden und somit ein mögliches Einfallstor für Bakterien und Viren aus aller Welt. Der Ausbruch von Epidemien/Krankheiten kann zu Markteinbrüchen mit reduzierten Flugbewegungen und Passagierzahlen führen.	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 (European Union Aviation Safety Agency) vorgegebenen Regeln, die regelmäßig durch die Aufsichtsbehörde geprüft werden, erfüllt. Beispiele für Schutzmaßnahmen vor Ansteckung sind: berührungslose Zugänge und Armaturen, regelmäßige Hygieneinspektionsprüfungen, Sicherheitsabstände sowie »eGates« zur berührungslosen Identifikation mittels Gesichtserkennungstechnologie. Zu den wirtschaftlichen Gegenmaßnahmen finden sich Erläuterungen im Risiko »Konjunktur«.
Großbrand	Im Falle einer Beschädigung oder Zerstörung von Terminals oder Infrastrukturanlagen durch einen Großbrand ist mit Sach- und Personenschäden sowie bedeutenden und langfristigen Betriebsunterbrechungen zu rechnen.	Zur Minimierung des Großbrandrisikos ergreift der Flughafen München alle notwendigen Maßnahmen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes. Dazu betreibt er 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.

FR 01

Marktrisiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Verlust/Beeinträchtigung Hub, Einstellung/Reduzierung Airlines	Die verkehrlichen und wirtschaftlichen Nachwirkungen der Corona-Pandemie bestehen zum Teil noch fort. Die Verkehrsentwicklung war mit Start des Sommerflugplans 2022 bereits von einem deutlichen Anstieg der Passagiernachfrage und einem substanziellen Ausbau des Angebots durch die Fluggesellschaften gekennzeichnet. Eine deutliche Zunahme bei Verbindungen mit Wirtschaftszentren deuten auf eine Erholung des Geschäftsreiseverkehrs hin. Der andauernde Ukraine-Krieg hat nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung am Standort München. Die DLH treibt den Hub-Wiederaufbau am Flughafen München voran und unterstreicht ihr Bekenntnis zum Standort München durch die Stationierung der gesamten eigenen Airbus A350-Flotte und weiteren vier geleasteten Maschinen des gleichen Typs in München. Darüber hinaus werden für das Premiumsegment auf relevanten Strecken mit First Class ausgestattete Maschinen des Typs Airbus A340-600 eingesetzt. Ein starker Beleg ist ebenfalls die Ankündigung der DLH, wegen der hohen Nachfrage nach Interkontinentalverbindungen ab Sommer 2023 wieder einige Airbus A380 ab München in Betrieb zu nehmen. Das Risiko für einen kurzfristigen Verlust des Hubs wird daher als »moderat« eingestuft.	Die Zusammenarbeit des Flughafens München mit der DLH beruht auf gemeinschaftlichen Investitionen und langfristigen Kooperationsabkommen. Auch in der aktuellen Krise wird die intensive Zusammenarbeit zwischen der FMG und der DLH fortgeführt, um das leistungsstarke, weltweit renommierte Drehkreuz weiter zu entwickeln. Dies zeigt sich auch im Abschluss der Absichtserklärung [Lol II] im Rahmen des Projektes MUC2030, die zum Jahresende unterzeichnet wurde. Darüber hinaus wurde der Flughafen München bei den jährlich verliehenen »World Airport Awards« des Londoner Luftfahrtforschungsinstituts Skytrax auf Basis einer weltweiten Passagierumfrage 2022 mit dem Titel »Best Airport in Central Europe« ausgezeichnet.

FR 01

Marktrisiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Konjunktur	<p>Die Weltkonjunktur befindet sich derzeit im Abschwung. Die Corona-Pandemie und der Ukraine-Krieg stellen die zentralen Risiken für die wirtschaftliche Entwicklung dar. Im Zuge des Ukraine-Krieges haben westliche Volkswirtschaften weitreichende Sanktionen verhängt und den Handel mit Russland eingeschränkt. Dies führte zu stark gestiegenen Energiepreisen, die im vierten Quartal 2022 wieder etwas gesunken sind. Darüber hinaus wird die Produktion durch gestörte Lieferketten behindert, Produktionskosten befinden sich auf hohem Niveau. Dies kann zu höherer Inflation und zu restriktiver Geldpolitik führen. Auch können protektionistische und wirtschaftspolitische Ausrichtungen die Weltkonjunktur belasten (Strafzölle, »Buy-American«-Programm, »Inflation Reduction Act«). Dies kann wachstumshemmende Effekte auf den für den Flughafen München wichtigen Transatlantikmarkt haben.</p> <p>Eine mehrjährige Wirtschaftskrise einschließlich der Folgeeffekte können eine akute und sehr hohe Auswirkung auf das Ergebnis und die Liquidität der FMG haben.</p>	<p>Die Reduzierung der Ausgaben mittels Kostensenkungsmaßnahmen in allen Bereichen, der sozial verträgliche Personalabbau sowie eine kurzfristige Kürzung des Investitionsbudgets in nicht kritischen Bereichen haben die Folgen von Konjunkturreinbrüchen gemindert.</p> <p>Zur Sicherung der Zahlungsfähigkeit bestehen revolvingende Kreditlinien beziehungsweise können Darlehen am Kapitalmarkt aufgenommen werden.</p>

FR 01

Betriebliche Risiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
IT-Ausfall/Cyber-Angriffe	<p>Ständige neue technologische Entwicklungen und die weltweit zunehmende Gefahr von Cyber-Angriffen führen zu Risiken in Bezug auf die Sicherheit von IT-Systemen und Netzwerken sowie die Datensicherheit. Im Bereich Cyber-Kriminalität ist ein zunehmendes, abstraktes Gefahrenpotenzial vorhanden, das einer stetigen Beobachtung und Einschätzung bedarf.</p> <p>Ein Ausfall der IT für den Verkehrsbetrieb kann zu Betriebsunterbrechungen führen. Dies hätte finanzielle Einbußen sowie Reputationsschäden zur Folge.</p>	<p>Die unternehmenskritischen IT-Systeme sind grundsätzlich redundant und an räumlich getrennten Standorten untergebracht. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind über eine All-Risk-Versicherung abgedeckt.</p> <p>Zur Abwendung einer Cybercrime-Attacke werden durch ein Informationssicherheitsmanagement strategische, technische und organisatorische Maßnahmen vorgegeben und kontrolliert, Führungskräfte und Mitarbeitende erhalten regelmäßig Schulungen. Im eigenen Kompetenzzentrum gegen Cyber-Kriminalität erarbeiten IT-Spezialist:innen des Flughafens gemeinsam mit erfahrenen IT-Security-Unternehmen neue Verfahren zur Bekämpfung von Cyber-Kriminalität. Zur Schadensreduzierung hat die FMG eine Versicherung gegen Cyber-Risiken abgeschlossen.</p> <p>Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.</p>
Wasserschaden	<p>Ein Wasserschaden durch den Bruch von Trink- oder Löschwasserhauptleitungen kann zu einem Ausfall von wichtigen Infrastrukturanlagen für den Flugbetrieb führen.</p>	<p>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.</p>
Änderung von nationalen und EU-weiten Sicherheitsvorgaben	<p>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.</p>	<p>Über Verbands- und Gremienarbeit versucht der Flughafen München, die Auswirkungen möglichst gering zu halten. Durch frühzeitige Information über laufende Gesetzgebungsverfahren wird eine rechtzeitige Umsetzung der Sicherheitsauflagen sichergestellt.</p> <p>Zusätzliche, durch infrastrukturelle Änderungen entstandene Ausgaben werden der Entgeltrahmenvereinbarung zugrunde gelegt.</p>
Nichtbestehen einer EU-Sicherheitsinspektion	<p>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. Die letzte Inspektion fand im Mai 2022 statt und wurde erfolgreich bestanden.</p>	<p>Der Flughafen München führt ein durchgängiges und strenges Qualitätsmanagement zur Steuerung der Qualität aller Sicherheitsaspekte am Flughafen München durch.</p> <p>Die Qualitätskontrollen haben gezeigt, dass die getroffenen Gegenmaßnahmen sowie das konsequente Monitoring wirken und – in Theorie und Praxis – sehr gut geschultes Personal eingesetzt wird.</p>

FR 01

Betriebliche Risiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Ver- und Entsorgungseinrichtungen	Die unzureichende Verfügbarkeit von betriebsnotwendigen Medien wie Strom, Wärme, Kälte, Trink- und Löschwasser, Abwasser und Abfall kann zu Sachschäden und Betriebsunterbrechungen führen.	Wartung und Instandhaltung, Netzredundanzen und Bevorratung reduzieren das Risiko von Versorgungslücken. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.
Sanierung Ground Handling	Der Erfolg der Sanierung des ehemaligen Geschäftsbereichs Ground Handling könnte durch folgende ungewisse Ereignisse und Umstände gefährdet werden: nachhaltige Verkehrsrückgänge bei Bestandskunden, Abfertigungsverluste aufgrund der Abgabe von Teilflotten an Dritte, aggressive Preispolitik der Wettbewerber und zunehmender Preisverfall am Flughafen München.	In den Verhandlungen zur Verlängerung des Langfristvertrags mit einem wichtigen Kunden der AE München wurde Ende 2016 ein Vertrag bis Oktober 2024 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. Es erfolgen eine ständige Kontrolle und ein Reporting des Sanierungsfortschritts beziehungsweise Sanierungspfads.
Personalsituation	Vor dem Hintergrund der wieder positiven Verkehrsentwicklung besteht das Risiko der Personalunterdeckung und einhergehend die Gefahr, dass es zu langen Wartezeiten und zu Verzögerungen bei Flugzeugabfertigungen kommen kann. Unabhängig von der angespannten Personalsituation wird darauf geachtet, dass ausreichend qualifiziertes Personal zur Aufrechterhaltung der Betreiberverantwortung zur Verfügung steht. Angesichts der gesamtwirtschaftlichen Situation und den im Markt zu beobachtenden Tarifentwicklungen ist mit stärkeren Steigerungen der Personalkosten als in der Vergangenheit zu rechnen.	Die FMG prüft die Einführung von Zulagen für kritische Bereiche und hat Entlastungspakete zur Unterstützung der Belegschaft eingeführt (vorgezogene Tariferhöhungen, erhöhter Fahrkostenzuschuss). Zudem wurden Rekrutierungsmaßnahmen verstärkt.
Drohnen	Nachdem die Bundesregierung 2017 verschärfte Regeln zum Betrieb von Drohnen in Flughafenkontrollzonen beschlossen hatte, ergänzte die EU-Kommission 2019 eine Vorschrift zum sicheren Betrieb von Drohnen. Auf nationaler Ebene wurde auf dieser Grundlage die rechtliche Zuständigkeit geregelt. An allen deutschen Verkehrsflughäfen ist die Deutsche Flugsicherung (DFS) zuständig. Einzelheiten hierzu wurden am 17. Juni 2021 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und sind in Kraft. Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung wird die Detektion und Abwehr von Drohnen als hoheitliche Aufgabe eingeordnet. Sie liegt somit nicht beim Flughafenbetreiber.	Um Auswirkungen auf den Betrieb unter Safety- und Security-Aspekten möglichst gering zu halten, hat der Flughafen München Maßnahmen ergriffen. Hierzu gehören unter anderem die Mitwirkung an der einheitlichen Regulation von Drohnenverkehr über Verbände (ADV, ACI, BDL) sowie die Mitwirkung bei EASA-Initiativen, die Aufklärung der Öffentlichkeit und die Mitwirkung bei einem Testprojekt zur »Technologie für zukünftige Drohnerkennung« mit der DFS. Die im Testprojekt gezeigten Systeme müssen weiterentwickelt werden, damit ein effektiver, verlässlicher Einsatz an Verkehrsflughäfen gewährleistet ist. Dazu ist die DFS mit Unterstützung des Flughafens München in engem Austausch mit Systemherstellern. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.

FR 01

Rechtliche Risiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Baupreissteigerungen	Risiken können bei Bauprojekten durch Baupreissteigerungen, Lieferantenausfälle, Planungsverzögerungen und externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Technologiewechsel, Regeln der Technik oder sonstige Anforderungen entstehen, unter anderem durch die Verschiebung von Bauvorhaben. Aktuell besteht krisenbedingt in Deutschland eine Baustoffknappheit.	Die Investitionsprojekte werden hinsichtlich ihrer betriebswirtschaftlichen Rentabilität, ihrer Finanzierbarkeit und der mit den Investitionen verbundenen Risiken angemessen geplant und während der Durchführung laufend überwacht. Aktuell werden Lagerplätze bereitgestellt, um frühzeitig den Produktions- und Lieferengpässen von betroffenen Baustoffen vorzubeugen. Darüber hinaus werden Zeitreserven für mögliche Lieferverzögerungen im Gesamtterminplan berücksichtigt. Das Brutto-Risiko liegt hierfür unter der Risikotoleranzgrenze der FMG und ging daher nicht in die Darstellung der Risikomatrix ein.
98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss	Bedingt durch das politische Moratorium und die damit verbundene Verschiebung der Entscheidung zur Realisierung der dritten Start- und Landebahn sind alle bisher angefallenen Planungs- und Grunderwerbskosten kontinuierlich auf ihre Werthaltigkeit hin zu überprüfen und gegebenenfalls abzuschreiben. Ohne Kapazitätserweiterung durch den Bau der dritten Start- und Landebahn könnte es mittel- und langfristig zu Kapazitätsengpässen und 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.	Die Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses durch den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) vom 19. Februar 2014 und im Folgejahr durch das Bundesverwaltungsgericht hat eine Begrenzung der rechtlichen Risiken für die Projektumsetzung zur Folge. Als Gegenmaßnahmen zum signifikanten Unternehmenswertverlust sind die Diversifikation der Produktpalette und die Ausweitung des Auslandsgeschäfts geplant beziehungsweise bereits in der Umsetzung. Die bedarfsgerechte Erweiterung der luftseitigen Infrastruktur bleibt für den Flughafen München mittel- und langfristig ein zentrales strategisches Zukunftsprojekt.
EU-Datenschutz-Grundverordnung	Neben den in der Risikomatrix aufgeführten rechtlichen Risiken bestehen Risiken im Zusammenhang mit der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO). Die DSGVO erweitert die bestehenden Pflichten aus dem Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) und erhöht die rechtlichen, betrieblichen und technisch-organisatorischen Anforderungen an den Datenschutz. Eine Verletzung dieser Rechte und Pflichten könnte hohe Bußgelder, Schadenersatzklagen, Abmahnungen sowie Reputationsschäden nach sich ziehen. Aktuell werden am Flughafen München Fragestellungen im Zusammenhang mit der Nutzung der Videoüberwachung durch das CCTV-System (Closed Circuit Television) und der Einsatz von Microsoft 365 betrachtet.	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, Konsolidierung der Rechtsgrundlage, Durchführung einer Datenschutz-Folgenabschätzung. Auch hat der Flughafen München Datenschutzbeauftragte benannt sowie Datenschutzkoordinator:innen implementiert, die fortlaufend durch die Konzerneinheit Compliance geschult und sensibilisiert werden. Das Brutto-Risiko liegt hierfür unter der Risikotoleranzgrenze der FMG und ging daher nicht in die Darstellung der Risikomatrix ein.

FR 01

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

Bei ausländischen Tochtergesellschaften können sich im Rahmen der Beratung von anderen Flughäfen und des Betriebs von Terminals insbesondere Risiken aus der Übernahme der operativen Betriebs-

verantwortung im Ausland ergeben. Flughafenbetreiberprojekte unterliegen wie der Standort München selbst allgemeinen volkswirtschaftlichen und unternehmensspezifischen Risiken. Aus risikominimierenden Gründen arbeitet der Flughafen München daher mit lokalen Partnern zusammen, die über Erfahrungen hinsichtlich der jeweiligen landestypischen Bestimmungen und Gegebenheiten verfügen. Im Zusammenhang mit Flughafenbetreiberprojekten, die in der Regel lange Laufzeiten vorweisen, ergeben sich insbesondere aus der Einschätzung der zukünftigen Luftverkehrsentwicklung und dem Konsumverhalten der Flugreisenden Risiken. Um vor allem Haftungsrisiken für den Flughafen München zu begegnen, wurden im Ausland lokale Gesellschaften mit beschränkter Haftung gegründet, die als selbstständige Einheiten und als lokale Auftragnehmer agieren. Ebenso können Risiken durch unvorhergesehene behörd-

liche Eingriffe in die Tarif-, Steuer- und Abgabenstruktur der Flughäfen oder auch durch vertragliche Verletzungen zum Nachteil der Flughafenbetreiber entstehen.

Ein allgemeines Risiko besteht auch aus steuerlichen (Betriebs-) Prüfungen durch Steuerbehörden.

Finanzrisiken

Für die nachfolgend aufgeführten Brutto-Finanzrisiken lag die erwartete wirtschaftliche Belastung zum 31. Dezember 2022 unter der Meldegrenze. Sie gingen daher nicht in die Risikoberichterstattung ein. Die Überwachung und Steuerung dieser Risiken sind Aufgabe des zentralen Finanz- und Cashmanagements.

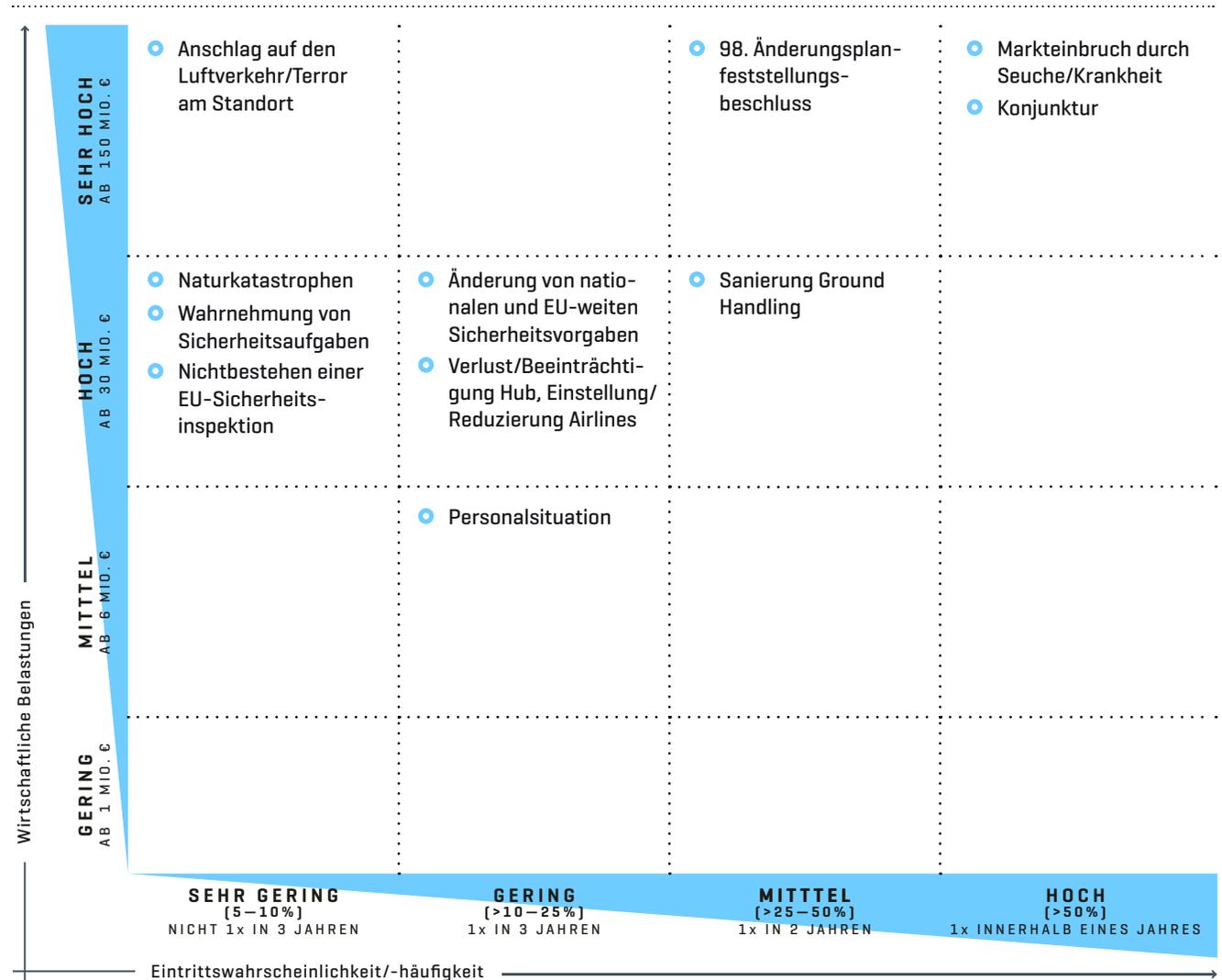
Finanzrisiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Währungsrisiken	Soweit geplanten Umsätzen in Fremdwährungen keine entsprechenden währungskongruenten Ausgaben gegenüberstehen, ergeben sich Währungsrisiken.	Währungsrisiken sichert der Flughafen München mit Devisentermingeschäften ab.
Kredit- und Bonitätsrisiken	Kredit- und Bonitätsrisiken entstehen vor allem aus kurzfristigen Geldanlagen sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.	Geldanlagen erfolgen nur bei (in der Regel deutschen) Kreditinstituten, die einer entsprechenden Einlagensicherung unterliegen. Zum Management von Bonitätsrisiken gehören eine Bonitätsprüfung der Kunden, eine stetige Überwachung der offenen Posten und ein stringentes Mahnwesen. In Abhängigkeit von der Bonität werden bestimmte Aufträge nur gegen Vorauszahlung oder Stellung von Sicherheiten in Form von Bürgschaften erbracht.
Zinsänderungsrisiko	Zinsrisiken ergeben sich im Wesentlichen aus variabel verzinsten Finanzschulden aus Darlehen sowie Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern. Aufgrund weiterer wahrscheinlicher Leitzinserhöhungen der EZB erhöht sich insbesondere das Zinsänderungsrisiko bei den Gesellschafterdarlehen.	Zinsrisiken aus variabel verzinsten Finanzschulden aus Darlehen begegnet der Flughafen München durch Absicherung mit Zins-payerswaps. Vor dem Hintergrund der sich aktuell dynamisch verändernden Rahmenbedingungen werden derzeit Strategien zur Begrenzung der mittelfristigen Zinsrisiken geprüft.
Liquiditätsrisiko	Liquiditätsrisiken können sich aus der Kreditvergabepraxis der Banken und geänderte Rahmenbedingungen am Kapitalmarkt für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben. Der Flughafen München überwacht im Rahmen der langfristigen Wirtschaftsplanung und der kurz- und mittelfristigen Finanzplanung das Risiko.	Zur Sicherstellung der Liquidität in der Pandemie hat der Flughafen München ein gesondertes Liquiditätsmanagement aufgesetzt. Die Liquiditätsplanung berücksichtigt dabei das laufende Geschäft, die Investitionen sowie die Finanzierungsaspekte für den gesamten Konzern. Ferner wird darauf geachtet, dass der Zugang zum Kredit- und Kapitalmarkt gewährleistet ist. Um die Zahlungsfähigkeit jederzeit sicherzustellen, werden auf Basis einer rollierenden Liquiditätsplanung langfristige Kreditlinien und liquide Mittel vorgehalten.

FR 01

Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen verbleiben folgende Netto-Risiken:

Übersicht Netto-Risiken



FR 01

GESAMTAUSSAGE ZUR CHANCEN- UND RISIKOSITUATION

Für den Flughafen München ist es wichtig, sich bietende Chancen aktiv zu nutzen, um durch ein stetiges Wachstum seine Position am Markt zu sichern und 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 in Zusammenarbeit mit dem Konzernbereich Finanzen und Controlling identifiziert und gesteuert.

Die Ausbreitung des Coronavirus und seine Auswirkungen auf den globalen Flugverkehr haben die Risikosituation des Flughafens München signifikant negativ beeinflusst. Unter Berücksichtigung dieser Situation erfolgte mit Beginn der Pandemie eine Überprüfung beziehungsweise eine Neueinstufung der Risiken. Die Geschäftsführung geht davon aus, dass die wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie sich weiterhin auf das Ergebnis auswirken werden. Allerdings ist der weitere Fortgang der Pandemie 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. Die Geschäftsführung ist davon überzeugt, dass der Zugang zu Liquidität zur Deckung des Finanzierungsbedarfs wie im Vorjahr möglich ist, um die durch die Corona-Pandemie und den Ukraine-Krieg bedingten Herausforderungen zu überwinden. Die grundsätzliche Ertragskraft des Flughafens München mit den diversifizierten Geschäftsfeldern bildet eine solide Grundlage, um die Chancen für die zukünftige Geschäftsentwicklung zu nutzen und die hierfür notwendigen Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

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 Leistung der Gesellschaft wesentlich von den hier gegebenen Einschätzungen abweichen.

München, den 17. April 2023

Jost Lammers Nathalie Leroy Jan-Henrik Andersson

VERKÜRZTER KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

TEUR	Angabe	2022	2021
+ Umsatzerlöse	VI.1	1.187.988	601.276
+/- Bestandsveränderung		-64	53
+ Aktivierte Eigenleistungen	VI.2	14.869	17.207
+ Sonstige Erträge	VI.3	30.532	61.946
Gesamtleistung		1.233.325	680.482
- Materialaufwand	VI.4	-421.965	-249.702
- Personalaufwand	VI.5	-500.035	-419.095
- Sonstige Aufwendungen	VI.6	-72.672	-57.501
Betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)		238.653	-45.816
- Abschreibungen	VI.7	-266.400	-239.851
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		-27.747	-285.667
+ Zinsergebnis	VI.8	-37.280	-66.690
+/- Sonstiges Finanzergebnis	VI.8	-115	18.676
Finanzergebnis		-37.395	-48.014
+ Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen	VII.4	-216	-2.576
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		-65.358	-336.257
+/- Ertragsteuern	VI.9	6.564	74.961
Konzernjahresergebnis (EAT)		-58.794	-261.296
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		-58.794	-261.296
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		0	0

FR 02

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

T E U R			
	Angabe	2 0 2 2	2 0 2 1
Konzernjahresergebnis		-58.794	-261.296
+/- Absicherung von Zahlungsströmen	VII.16	3.055	12.719
+/- Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	-601	-2.543
+/- Effekte aus der Währungsumrechnung		1.267	0
Posten, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		3.721	10.176
+/- Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	VII.17	7.776	491
+/- Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	-2.163	-133
+/- Effekte aus der Währungsumrechnung		0	-4
Posten, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		5.613	354
= Sonstiges Ergebnis nach Steuern		9.334	10.530
Gesamtergebnis		-49.460	-250.766
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		-49.460	-250.766
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		0	0

FR 02

Konzernbilanz

TEUR							
Aktiva	Angabe	31.12.2022	31.12.2021	Passiva	Angabe	31.12.2022	31.12.2021
Immaterielle Vermögenswerte	VII.1	11.717	15.605	Gezeichnetes Kapital	VII.12	306.776	306.776
Selbstgenutzte Sachanlagen	VII.2	4.983.574	5.124.510	Rücklagen	VII.12	113.819	90.083
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	VII.3	198.774	144.974	Übriges Eigenkapital	VII.12	1.345.057	1.418.253
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	VII.4	1.502	1.708	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter		20	20
Forderungen	VII.5	5.009	5.051	Eigenkapital		1.765.672	1.815.132
Vertragliche Vermögenswerte	VII.23	47.962	15.176	Finanzschulden aus Anteilen an Personen-			
Sonstiges Finanzvermögen		2.560	290	gesellschaften	VII.14	382.357	348.177
Aktive latente Steuern	VII.6	5.211	15.794	Verbindlichkeiten	VII.15	11.552	17.192
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	7.729	5.554	Sonstige Finanzschulden	VII.15	1.786.848	1.949.988
Langfristige Vermögenswerte		5.264.038	5.328.662	Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	68.437	82.923
Vorräte	VII.7	24.848	22.518	Sonstige Rückstellungen	VII.18	69.383	91.999
Forderungen	VII.8	88.986	57.334	Passive latente Steuern	VII.6	234.766	250.516
Vertragliche Vermögenswerte	VII.23	7.801	10.930	Sonstige Schulden	VII.20	13.048	13.658
Sonstiges Finanzvermögen	VII.8	0	134	Langfristige Schulden		2.184.034	2.406.276
Tatsächliche Ertragsteueransprüche		973	1.088	Verbindlichkeiten	VII.19	167.770	145.006
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	26.597	19.263	Vertragliche Verbindlichkeiten	VII.23	5.598	2.376
Kurzfristige Geldanlagen	VII.10	31.983	34.984	Sonstige Finanzschulden	VII.19	915.465	699.495
Zahlungsmittelbestand	VII.10	30.811	16.963	Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	29.671	44.351
Kurzfristige Vermögenswerte		211.999	163.214	Sonstige Rückstellungen	VII.18	11.618	12.409
Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht	VII.11	1.037	1.269	Tatsächliche Ertragsteuerschulden		1.707	5.187
Aktiva		5.477.074	5.493.145	Sonstige Schulden	VII.20	13.182	14.736
				Kurzfristige Schulden		1.145.011	923.560
				Passiva		5.477.074	5.493.145

FR 02

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

TEUR

	Angabe	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen		Übriges Eigenkapital	Nicht beherrschende Gesellschafter	Eigenkapital
			Kapitalrücklage	Gewinnrücklage			
Stand 31.12.2020	VII. 12.	306.776	102.258	31.393	1.624.515	20	2.064.962
Jahresergebnis		0	0	0	-261.296	0	-261.296
Sonstiges Ergebnis		0	0	358	10.176	0	10.534
Gesamtergebnis		0	0	358	-251.120	0	-250.762
Entnahmen von Rücklagen		0	0	-43.926	43.926	0	0
Änderungen von Rücklagen		0	0	-43.926	43.926	0	0
Effekte aus der Währungsumrechnung		0	0	0	932	0	932
Stand 31.12.2021	VII. 12.	306.776	102.258	-12.175	1.418.253	20	1.815.132
Jahresergebnis		0	0	0	-58.794	0	-58.794
Sonstiges Ergebnis		0	0	5.613	2.454	0	8.067
Gesamtergebnis		0	0	5.613	-56.340	0	-50.727
Zuführung zu den Rücklagen		0	0	18.123	-18.123	0	0
Änderungen von Rücklagen		0	0	18.123	-18.123	0	0
Effekte aus der Währungsumrechnung		0	0	0	1.267	0	1.267
Stand 31.12.2022	VII. 12.	306.776	102.258	11.561	1.345.057	20	1.765.672

FR 02

Konzern-Kapitalflussrechnung

TEUR							
	Angabe	2022	2021		Angabe	2022	2021
Gesamtergebnis		-49.460	-250.766	Einzahlungen aus der Veräußerung von selbstgenutzten Sachanlagen		10.697	19.801
+ Ergebnisneutrale latente Steuern		2.764	2.676	Einzahlungen aus der Veräußerung von immateriellen Vermögenswerten		631	639
+ Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		-7.776	-491	Einzahlungen aus der Veräußerung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien		3	0
+ Absicherung von Zahlungsmittelströmen		-3.055	-12.719	Auszahlungen aus dem Verkauf von Tochtergesellschaften		-3.045	0
+ Veränderungen aus der Währungsumrechnung		-1.267	4	Auszahlungen für Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen		-167.031	-244.628
Jahresergebnis (EAT)		-58.794	-261.296	Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte		-1.122	-2.115
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen		216	2.576	Auszahlungen für Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-9.432	-1.441
Ertragsteuern		-6.564	-74.961	Erhaltene Zinsen		1.149	1.104
Finanzergebnis		37.395	48.014	Auszahlungen in Verbindung mit nicht vollkonsolidierten Unternehmen		0	-1.960
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		-27.747	-285.667	Einzahlungen aus Geldanlagen		3.001	33.000
Abschreibungen		266.400	239.851	+ Zahlungsmittelflüsse aus der Investitionstätigkeit		-165.149	-195.600
Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus den Veränderungen des Konsolidierungskreises		204	0	Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen	IX.	216.692	438.350
Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen und Umgliederungen aus dem Anlagevermögen		-2.091	-3.189	Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen bei Kreditinstituten	IX.	-150.681	-158.394
Zu-/Abnahme der Vorräte		-2.345	5.539	Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	IX.	-5.250	-5.340
Zu-/Abnahme der kurzfristigen Forderungen		-34.575	3.269	Zinszahlungen aus Leasingverbindlichkeiten	IX.	-254	-269
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten		19.592	31.176	Zahlungsmittelzuflüsse aus dem konzernweiten Cash-management mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen	IX.	476	5.121
Zu-/Abnahme der Leistungen an Arbeitnehmer		-19.490	-38.759	Gezahlte Zinsen (ohne Bauzeitzinsen)	IX.	-37.500	-24.116
Zu-/Abnahme der Rückstellungen		-21.041	-868	Auszahlungen aus Bauzeitzinsen	IX.	-3.912	-6.687
Zu-/Abnahme der anderen Aktiva und Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-14.749	2.082	+ Zahlungsmittelflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	IX.	19.571	248.665
Bruttozahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit		164.158	-46.566	Veränderung des Zahlungsmittelbestands		13.848	7.246
Saldo aus gezahlten und erhaltenen Ertragsteuern		-4.732	747	Zahlungsmittelbestand zum Periodenbeginn		16.963	9.717
Zahlungsmittelflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit		159.426	-45.819	Zahlungsmittelbestand zum Periodenende		30.811	16.963

HINWEIS ZUM BESTÄTIGUNGS- VERMERK

Angaben zum Ergebnis der Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzern- lageberichts für das Geschäftsjahr 2022

In dem vorstehenden, zur Einbindung in den gedruckten integrierten Bericht bestimmten – gekürzten – Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2022 ist der Konzernanhang nicht enthalten. Der vollständige Konzernabschluss – einschließlich Konzernanhang – sowie der Konzernlagebericht jeweils für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 wurden von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Die PricewaterhouseCoopers GmbH 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 2022 sind neben dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers hierzu auf der Internetseite der Flughafen München GmbH allgemein zugänglich.

FR 04

BERICHT DES AUFSICHTS- RATS

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 2022 zu drei Sitzungen zusammen. Der Arbeitsausschuss hat drei Sitzungen durchgeführt. Der Personalausschuss hat vier Mal getagt.

Der von der Geschäftsführung vorgelegte Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 und der Lagebericht der FMG sowie des Konzerns sind durch die zum Abschlussprüfer bestellte Pricewaterhouse-Coopers GmbH 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.

Der Geschäftsführung und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern spricht der Aufsichtsrat Dank und Anerkennung für die im Geschäftsjahr 2022 geleistete erfolgreiche Arbeit aus.

München, den 21. Juni 2023

Für den Aufsichtsrat



Staatsminister Albert Füracker
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Flughafen München GmbH

IMPACT REPORT

IR

79 – 99

- 80 **IR 01 |
Ökonomische Verantwortung**
- 80 Wertschöpfung – der Flughafen
München als wichtiger Wirtschafts-
faktor
- 82 Beschaffung von Leistungen
- 85 **IR 02 |
Ökologische Verantwortung**
- 85 Klimaschutz

- 90 Umgang mit Ressourcen
- 90 Lärmschutz
- 91 Biodiversität
- 93 **IR 03 |
Soziale Verantwortung**
- 93 Verantwortungsvoller Arbeitgeber
- 97 Sicherheit
- 98 Gesellschaftliches Engagement

ÖKONOMISCHE VERANT- WORTUNG

Als Premium-Hub und bedeutender Arbeitgeber in der Region haben wir eine große ökonomische Verantwortung. Dabei orientieren wir uns an unserem Code of Conduct, der die wesentlichen Grundsätze und Regeln unseres Handelns im Umgang mit Geschäftspartnern und Stakeholdern zusammenfasst. Wir bieten eine Vielfalt an Leistungen und Services für unsere Kund:innen und Mitarbeitenden und stärken mit zielgerichteten Investitionen unsere wirtschaftliche Entwicklung und Attraktivität.

Wertschöpfung – der Flughafen München als wichtiger Wirtschaftsfaktor

Die wirtschaftlichen Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf unser Umfeld sind vielschichtig. Grundsätzlich wird zwischen Effekten unterschieden, die unmittelbar aus dem Betrieb des Flughafens oder aus seiner Nutzung entstehen.

Effekte durch den Betrieb des Flughafens

Die Wertschöpfungseffekte, die wir durch den Betrieb des Airports erzeugen, unterteilen sich in direkte, indirekte und induzierte Effekte. Die induzierten Effekte resultieren aus dem Konsum aus Einkommenszahlungen. Einer Studie zur ökonomischen Bedeutung

des Flughafens aus dem Jahr 2018 zufolge erzielten alle Unternehmen auf dem Flughafen-Campus eine direkte Bruttowertschöpfung von 3,78 Milliarden Euro. Zusammen mit der indirekten Wertschöpfung aus den Vorleistungsbezügen und unter Berücksichtigung der weiteren Verwendung der Einkommen betrug die Bruttowertschöpfung insgesamt 6,58 Milliarden Euro. 84 Prozent dieser Wertschöpfung wurden in Bayern generiert. Damit war knapp jeder hundertste Euro, der 2018 im Freistaat erwirtschaftet wurde, mit dem Flughafen München verbunden.

Die Bruttowertschöpfung am Flughafen München ist in der Hochphase der Corona-Pandemie durch den damit einhergehenden Verkehrsrückgang deutlich gesunken. Mittlerweile haben sich das Verkehrsaufkommen und sämtliche Geschäftstätigkeiten erholt, das Vorkrisenniveau wurde aber noch nicht erreicht.

Effekte durch die Nutzung des Flughafens

Zu den Standorteffekten zählen positive ökonomische Auswirkungen, wie etwa die Steigerung der Produktivität und Investitionen sowie ein hohes Beschäftigungs- und Innovationsniveau. Mit 464 ansässigen Unternehmen und Behörden, die derzeit insgesamt circa 33.330 Menschen beschäftigen, ist der Flughafen München weiterhin ein bedeutender Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor für die Region.

Durch den Flughafen steigt die Attraktivität der Region als Wirtschaftsstandort und Reiseziel, denn die schnelle Erreichbarkeit und die internationale Anbindung sind wichtige Kriterien für die Ansiedlung von Unternehmen und die Tourismusbranche. Auf diese Weise entstehen zahlreiche weitere Arbeitsplätze im Großraum München. Mit Aufträgen in Millionenhöhe sind wir ein wichtiger Auftraggeber für das lokale Gewerbe. Die ökonomische Verflechtung des Airports mit der Region zeigt sich am Volumen der vergebenen Aufträge: 39 Prozent¹⁾ davon entfielen 2022 auf Unternehmen in der Flug-

¹⁾ ohne Beschaffungsvolumen von Allresto und eurotrade

UNSERE ZIELE

ÖKONOMIE

BIS 2026

**Implementierung der
EU-Taxonomie-Verordnung**

BIS 2024

**Stärkere Berücksichtigung
von wirtschaftlichen Implikationen
aus Nachhaltigkeitseffekten**

IR 01

hafenregion. Zudem ermöglichen wir als Bayerns Tor zur Welt eine Vielzahl an globalen wirtschaftlichen Beziehungen und leisten damit einen wichtigen Beitrag zum Außenhandel.

munich-airport.de/nachhaltigkeit

Beschaffung von Leistungen

Vielfältiges Warenspektrum

Der Flughafen München hat keine klassische Lieferkette, sondern beschafft eine Vielfalt an Produkten und Dienstleistungen, die für den Betrieb und Ausbau eines internationalen Drehkreuzflughafens erforderlich sind. Unser Warenspektrum entspricht dem Bedarf einer Kleinstadt: Die 132 Warengruppen reichen von Bürobedarf über Straßenbau bis hin zu Fahrzeugen und Gebäuden. 2022 betrug das Beschaffungsvolumen des Flughafen München Konzerns rund 541 Millionen Euro (netto) und stieg damit um 16 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert. Um Synergieeffekte zu nutzen, laufen alle Beschaffungsvorgänge der Fachbereiche und der Tochtergesellschaften über das zentrale, konzernweite Warengruppenmanagement. Nur Handelswaren, Essen und Getränke sowie medizinische Artikel kaufen unsere Tochterunternehmen teils in Kooperation direkt ein.

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, schreiben wir in

der Regel nach einem unternehmensspezifischen, formalisierten Verfahren aus. Bieter:innen 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 einen Nachweis über die Einhaltung von Qualitätssicherungs- und Umweltmanagementnormen erbringen.

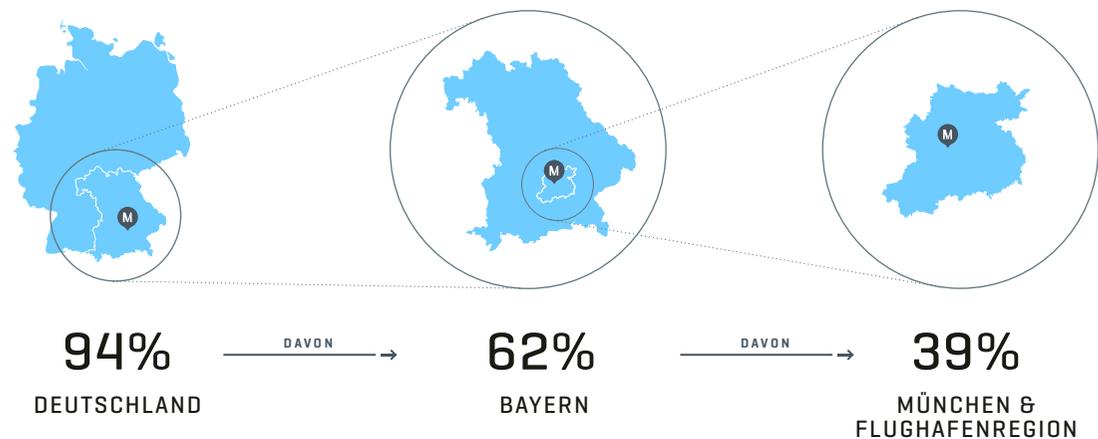
Nachhaltige Kriterien beim Einkauf

Aufträge vergeben wir nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit und legen besonderen Wert auf den Einsatz von langlebigen und verbrauchsarmen Materialien und Produkten. Bei Investitionsgütern berücksichtigen wir die Folgekosten für Wartung und Instand-

haltung [Life Cycle Costs]. Das Bewusstsein für eine nachhaltige Beschaffung prägt bereits unsere Fachabteilungen. Sie geben ökonomische, ökologische und soziale Standards vor, die beim Einkauf von Waren und Dienstleistungen Anwendung finden. Dies gilt genauso in der IT, bei der Instandhaltung von Gebäuden, beim Bau neuer Gebäude, im Fuhrpark wie auch beim Kauf von Werbemitteln. Beispielsweise sind bei der Beschaffung von Werbemitteln die Herkunft des Artikels, eine umweltschonende Produktion und die Recyclingfähigkeit wichtige Kriterien. Bei Fahrzeugen und Geräten für unseren Fuhrpark achten wir darauf, umweltschonende und CO₂-arme Fahrzeuge zu beschaffen.

Lieferantenstruktur

ANTEIL AM BESCHAFFUNGSVOLUMEN DES FLUGHAFENS



Lieferanten vor allem aus der Region

Rund 3.800 Lieferanten sind für den Flughafen München Konzern tätig. Die Zahl der Lieferanten ist 2022 im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des höheren Betriebsaufkommens angestiegen. Da der Flughafen München hauptsächlich von Geschäftspartnern aus der Region beliefert wird, sind die Transportwege kurz und die CO₂-Emissionen gering. Unsere Tochtergesellschaft Allresto bezieht beispielsweise das ganze Jahr über größtenteils saisonale Lebensmittel: Fast alle stammen aus Bayern – gut die Hälfte aus der Flughafenregion. Eine Beurteilung der Rahmenvertragspartner fand 2022 aufgrund der Corona-Pandemie nicht statt.

Verantwortungsvolles Management von Lieferketten

Am 1. Januar 2023 ist das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz in Kraft getreten. Es soll die internationale Menschenrechtslage verbessern, indem es Anforderungen an ein verantwortungsvolles Management von Lieferketten definiert. Um das neue Gesetz bestmöglich umzusetzen, haben wir passende Maßnahmen entwickelt und im Unternehmen eingeführt. Wir bekennen uns generell zu international anerkannten Normen, Leitsätzen und Prinzipien. Dazu zählen insbesondere die Ziele für nachhaltige Entwicklung [Sustainable Development Goals], die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte und die Konventionen der Vereinten Nationen, die Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation sowie die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen. Wir üben unsere Geschäftstätigkeit schwerpunktmäßig in Deutschland aus, wo der Schutz der Menschenrechte gesetzlich verankert ist. Bei der Ausschreibung von internationalen Leistungen finden nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung. Dies wird bei Vertragsabschlüssen sorgfältig dokumentiert.

sustainabledevelopment.un.org

Neue Grundsatzerklärung zu Menschenrechten

In der neu verabschiedeten Grundsatzerklärung über die Einhaltung der Menschenrechte bekennen wir uns zu höchsten Nachhaltigkeitsstandards, die ökologische und soziale Verantwortung sowie eine gute Corporate Governance umfassen. Darüber hinaus orientieren wir uns an unserem Code of Conduct. Darin sind die wesentlichen Grundsätze und Regeln des Handelns sowie die Maßstäbe, die wir uns im Umgang mit Geschäftspartnern und Stakeholdern setzen, zusammengefasst. Der Code of Conduct bildet den obersten Orientierungsrahmen für die Geschäftsführung, alle Führungskräfte und Mitarbeitenden. Er enthält die grundlegenden Prinzipien und Regeln für ein verantwortungsvolles und ethisches Verhalten gegenüber Personen innerhalb und außerhalb des Konzerns. Wir verpflichten uns darin, die nationalen und internationalen Gesetze, die staatlichen Vorschriften und behördlichen Vorgaben sowie die unternehmensinternen Regelungen einzuhalten.

munich-airport.de/compliance

Wahrung der Menschenrechte in internationalen Beziehungen

Das Recht und die Gesetze der Bundesrepublik Deutschland und der EU gelten unmittelbar und ausnahmslos auch in internationalen Beziehungen. Dazu gehört das Verbot von wettbewerbswidrigem Verhalten, von Kartell- und Monopolbildung, von Schwarzarbeit, Kinder- und Zwangsarbeit sowie Gewalt. Die Einhaltung von Menschenrechten und Menschenrechtsverfahren wird insbesondere nach den Grundsätzen der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen (UN) gewährleistet. Zudem hat der Flughafen München eine neue Verfahrensordnung für das Beschwerdeverfahren veröffentlicht. Zusätzlich erarbeiten wir ein Konzept, um den Code of Conduct und Maßnahmen aus dem Risikomanagement in die Einkaufsrichtlinie und in den Beschaffungsprozess zu integrieren.

munich-airport.de/nachhaltige-unternehmensfuehrung-15473714

Facts & Figures

ÖKONOMISCHE VERANTWORTUNG

GESAMTPERSONALAUFWAND KONZERN

500,0

MIO. €



ARBEITSSTÄTTE FLUGHAFEN

464

Unternehmen
und Behörden
[Beschäftigterhebung
2021]



AUFWENDUNGEN

94,5

 MIO. €

Sozialabgaben, Aufwendungen für
Altersvorsorge und Unterstützung

LÖHNE UND GEHÄLTER

405,5

MIO. €



ÖKOLOGISCHE VERANT- WORTUNG

Nachhaltiges Wirtschaften, das im Einklang mit ökologischen und sozialen Zielen steht, sichert langfristig den Unternehmenswert des Flughafens München. Ein verantwortungsbewusster Umgang mit der Umwelt bildet die Basis für ein modernes Unternehmen mit zukunftsfähigen Verbindungen.

Klimaschutz

Gezielte Maßnahmen senken den CO₂-Ausstoß

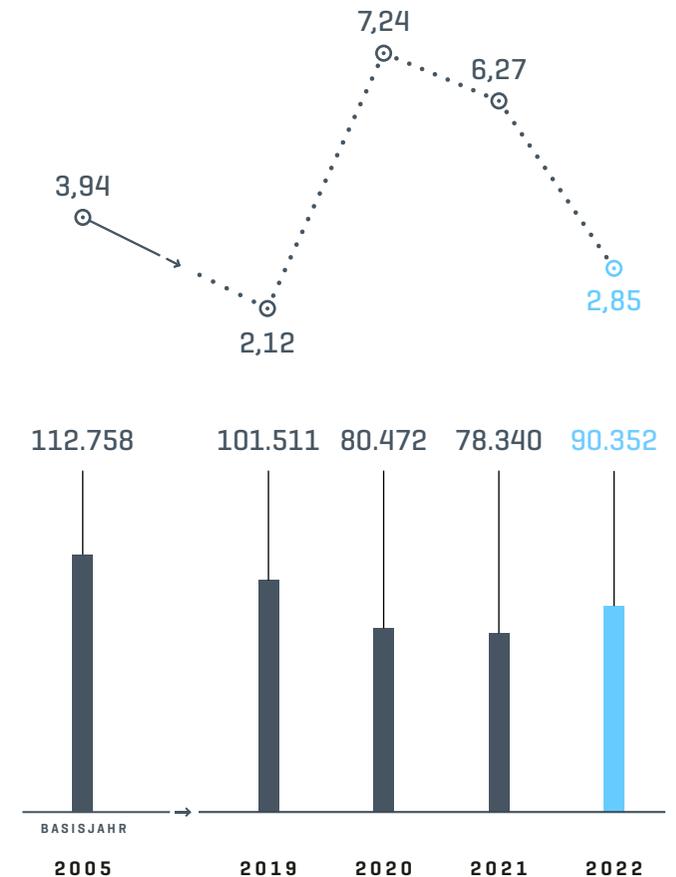
Die Verkehrszahlen, die sich 2022 stark erholt haben, führten zu einem Anstieg der dem Flughafen zurechenbaren CO₂-Emissionen auf 90.352 Tonnen. Damit lag dieser Wert knapp unter dem Niveau von vor der Corona-Pandemie. Auch der außerordentlich hohe Kältebedarf für die Klimatisierung von Gebäuden, Anlagen und Flugzeugen im seit Beginn der Wetteraufzeichnungen wärmsten Jahr 2022 trug zu dieser Zunahme bei.

Der Fokus der Berichterstattung liegt wie 2021 auf den technischen Maßnahmen zur gezielten Reduktion der CO₂-Emissionen, nicht auf dem Vergleich mit den Vorjahren. 2022 hat die Flughafen München GmbH rund 2,8 Millionen Euro investiert, um den Treibhausgas-

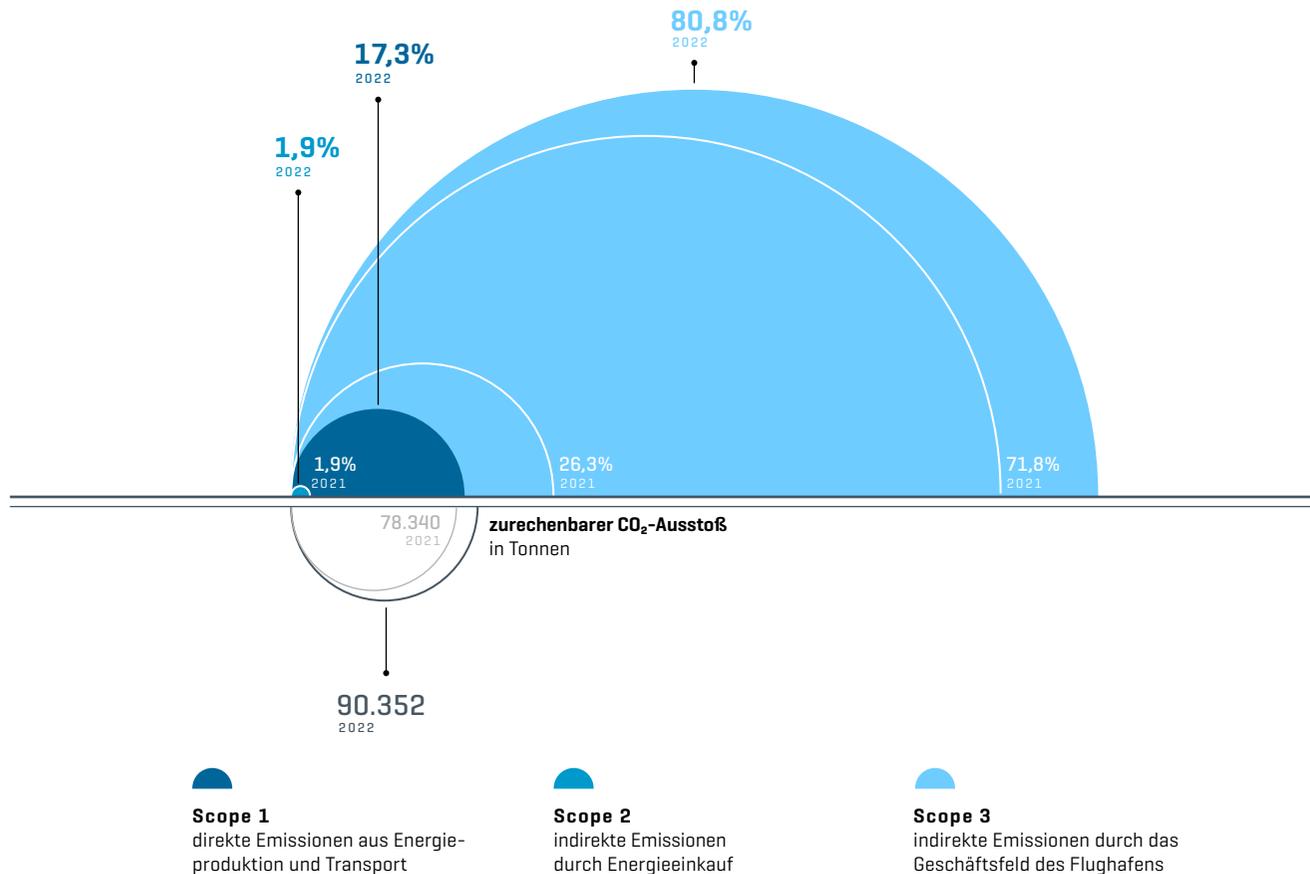
CO₂-Emissionen

■ Scope 1 und Scope 2 in Tonnen pro Jahr

○ Spezifische CO₂-Emissionen pro Passagier:in in Kilogramm



Greenhouse-Gas-Emissionen



Ausstoß durch 28 weitere Einzelmaßnahmen langfristig um 3.216 Tonnen zu verringern. Dank der 333 bereits seit 2005 umgesetzten Maßnahmen konnten wir unseren CO₂-Ausstoß um mehr als 55.113 Tonnen CO₂ pro Jahr senken. Mit den stark gestiegenen Passagierzahlen reduzierten sich 2022 die spezifischen CO₂-Emissionen pro Passagier:in auf 2,85 Kilogramm [Scope 1 und 2].

→ Konzernlagebericht: CO₂-Einsparungen (Seite 33)

↗ klimaschutz-portal.aero

↗ cdp.net

Footprint: komplexe Rechenaufgabe

Der Betrieb einer großen Infrastrukturanlage bringt Emissionen verschiedenster Verursacher mit sich. Sie alle fließen in die Bilanzierung des Treibhausgas-Ausstoßes eines Flughafens mit ein. Den größten Anteil machen dabei die Emissionen des Flugverkehrs im Landing-and-Take-off-Zyklus aus [LTO-Zyklus: landende und startende Flugzeuge bis zu einer Höhe von 3.000 Fuß]. Als Grundlage für die vergleichbare Erfassung aller Emissionen dient der CO₂-Footprint. Er gliedert den Treibhausgas-Ausstoß, der einem Flughafen zugerechnet wird, nach dem internationalen Standard »Greenhouse Gas Protocol« in drei unterschiedliche Quellen [Scopes].

SCOPE 1 UND SCOPE 2
REGENERATIVES ENERGIEKONZEPT

Der Flughafen München möchte bis 2030 nahezu die gesamte Energieversorgung CO₂-neutral gestalten und dabei möglichst viele verfügbare Ressourcen in der Region nutzen. Dafür sollen ab 2023 zum Beispiel weitere Fotovoltaikanlagen auf Parkhäusern, Frachtmulden und geeigneten Freiflächen in Betrieb gehen. Die Primärenergieversorgung des Blockheizkraftwerks soll künftig auf Biogas umgestellt werden. Die hohen Energiepreise und die Abhängigkeit von russischem Erdgas sind neben dem Klimaschutz ein weiteres Argument, die Autarkie der Energieversorgung voranzutreiben.

IR 02

ZIEL: AUSBAU FOTOVOLTAIKANLAGEN

- 20 MW auf Dachflächen
- 30 MW auf Freiflächen
- Über 50.000 MWh Sonnenstrom
- Entspricht Stromverbrauch von knapp 15.000 Haushalten
- Über 19.000 Tonnen CO₂-Einsparung pro Jahr

ENERGIEKRISE: SPAREN, WO ES GEHT

Am Flughafen München koordinierte 2022 der Sonderstab »Energie« die gesetzlich verordneten Energiesparmaßnahmen. Insgesamt wurden mehr als 70 Maßnahmen ergriffen, zum Beispiel die Abschaltung von 7.000 Lichtpunkten, unter anderem das MAC-Dach und die großen M-Logos an den Flughafenzufahrten. Die Parkhausinnenbeleuchtung wurde auf die gemäß Baubescheid geforderte Mindestbeleuchtungsstärke reduziert, die Raumsolltemperatur minimiert und die Betriebsweise der Lüftungsanlagen angepasst. All das ergab eine Einsparung von rund 2.500 Tonnen CO₂ pro Jahr. Gleichzeitig entwickelte der Sonderstab einen Stufenplan, um trotz angespannter Situation bei der Gasversorgung den Flugbetrieb aufrechterhalten zu können.

TOP-3-MAßNAHMEN

LED-BELEUCHTUNG MIT NIEDRIGEM ENERGIEVERBRAUCH

Der Münchner Flughafen hat bereits die gesamte Vorfeldbeleuchtung auf energiesparende LED-Technik umgerüstet. Alle Maßnahmen im Bereich Beleuchtung summieren sich auf Einsparungen in Höhe von rund 17.800 Tonnen CO₂. Die Umrüstung auf LEDs ist Schritt für Schritt für alle Gebäudetypen geplant. Helligkeitssensoren und Bewegungsmelder sorgen für zusätzliche Einsparungen.

AUSTAUSCH DER LÜFTUNGSANLAGEN AM GESAMTEN FLUGHAFEN-CAMPUS

Am gesamten Flughafen-Campus versorgen über 200 Lüftungsanlagen die Gebäude mit Frischluft. Im Sinne der Klimaschutzstrategie werden diese schrittweise durch Ventilatoren der neuesten Generation ersetzt. In einem ersten Projekt haben wir seit 2021 insgesamt 64 Anlagen optimiert. Die Maßnahme mit einem Budget

von circa zwei Millionen Euro ist aufgrund von Lieferverzögerungen nur stockend angelaufen, wurde aber 2022 im Hotel Hilton wie auch in Passagier- und Bürobereichen erfolgreich fortgesetzt.

OPTIMIERUNG DES WÄRMEBEDARFS

Diverse Maßnahmen führten 2022 zu einer Reduktion des Wärmebedarfs. Die energetische Dachsanierung von sieben Modulen im Frachtbereich sowie die Optimierung der Heizungsprogrammierung summierten sich zu einer Einsparung von circa 60 Tonnen CO₂.

SPARSAME ANTRIEBE IM FUHRPARK

Der Münchner Flughafen hat bereits verschiedene alternative Antriebskonzepte getestet. Dazu zählen die Eröffnung der weltweit ersten öffentlichen Wasserstofftankstelle sowie Versuche mit Biogas, Bioethanol, Biodiesel und C.A.R.E.-Diesel. Außerdem betreiben wir derzeit 131 Pkws und Kleintransporter sowie 304 Abfertigungs- und Spezialgeräte elektrisch. Bis 2030 sollen Elektrofahrzeuge den Großteil des Fuhrparks ausmachen. Da auch 2022 pandemiebedingt kaum neue Fahrzeuge beschafft wurden, liegt ihr Anteil nach wie vor bei etwas über 30 Prozent. Mit Blick auf die technologische Weiterentwicklung wird der Fahrzeugmix bis 2030 auf Basis besserer Batterien, grünen Wasserstoffs, synthetischer Kraftstoffe und weiterer alternativer Antriebskonzepte noch stärker diversifiziert sein.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat dem Flughafen München Fördergelder in Höhe von knapp 24 Millionen Euro zugesprochen. Mit dieser Zuwendung wird die Anschaffung von bis zu 72 elektrisch betriebenen Passagierbussen inklusive der notwendigen Ladeinfrastruktur am Münchner Airport unterstützt. Die AeroGround, die am Münchner Airport für Passagier- und Crewtransporte zuständig ist, will ihre Busflotte bis zum Jahr 2025 komplett auf Elektroantrieb umstellen und dafür bis zu 60 Millionen Euro investieren.

Auszug aus den 2022 abgeschlossenen Projekten des Stromsparprogramms (Scope 1 und 2)

Thema	Maßnahme	CO ₂ -Einsparung pro Jahr
Raumluftechnik	Umbau der Lüftungsanlagen im Terminal 2	571 t
	Umbau der Lüftungsanlagen im MAC (Bauabschnitt 2)	433 t
Beleuchtung	Umrüstung auf LED-Technik im Parkhaus P1 und P2	162 t
	Umrüstung auf LED-Technik im Parkhaus P20 (Bauabschnitt 1)	109 t
	Umrüstung der Großanzeige im Terminal 2 auf LED-Technik	31 t
Fahrzeuge	Elektrifizierung Fahrzeugflotte	102 t
Sonstige	Energetische Dachsanierung	15 t

SCOPE 3

DHL Express Deutschland hat den Bau eines äußerst nachhaltigen und energieeffizienten Gebäudes am Campus begonnen. Das Unternehmen plant, den gesamten Wärmebedarf durch Wärmepumpentechnik zu decken sowie den Strombezug aus dem Netz durch eine Fotovoltaikanlage auf ein Minimum zu reduzieren. Viele Ladepositionen für Elektrofahrzeuge sollen außerdem fossile Kraftstoffe vermeiden helfen.

Luftgüte

IM BLICK: STICKOXIDE, SCHWEFELDIOXID UND FEINSTAUB

Wie beim CO₂ 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. Für die Beurteilung der Luftgüte am Flughafen und in seiner Umgebung

UNSERE ZIELE

ÖKOLOGIE



ENDE 2023

**Entwicklung eines Konzepts
für »Net Zero MUC 2050«**

BIS 2030

**Betrieb der Fahrzeugflotte
mit regenerativer Energie**

BIS 2025

**Verstärkter Einsatz von Brauch-
statt Trinkwasser durch den Bau
von Brauchwasserbrunnen**

IR 02

spielen Stickoxide, Schwefeldioxid und Feinstaub eine bedeutende Rolle. Ihre Konzentration 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.

Im Zuge der Covid-19-Pandemie gingen die verkehrsbedingten Emissionen am Flughafen München deutlich zurück. Das zeigt sich insbesondere beim Stickstoffdioxid (NO₂): Im Jahr 2022 bewegten sich die NO₂-Konzentrationen zwar unter dem Niveau des Vorkrisenjahres 2019, waren im Vergleich zum Vorjahr jedoch leicht erhöht. Alle geltenden gesetzlichen Grenzwerte wurden 2022 eingehalten. Mobile Messungen fanden 2022 auf der Nordbahn des Flughafens München und auf dem Volksfestplatz in Hallbergmoos statt. Die Konzentrationen lagen deutlich unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte.

➔ Messergebnisse in Echtzeit: munic-airport.de/lumo

➔ munic-airport.de/luft

WENIGER SCHADSTOFFE, GERINGERES LANDEENTGELT

Die FMG erhebt emissionsorientierte Landeentgelte. Damit wollen wir Triebwerkshersteller und Flugzeugbauer motivieren, verstärkt in die Entwicklung von schadstoffärmerem Fluggerät zu investieren. Der Flughafen München trägt so zu einer besseren Umweltqualität in seiner Umgebung bei. Anhand der gelandeten Flugzeugtypen können wir die Schadstoffe – einschließlich CO₂ – triebwerksgenau bilanzieren und den technischen Fortschritt unmittelbar abbilden.

ULTRAFEINSTAUB: KLEINER ALS 0,1 MIKROMETER

Derzeit gibt es keine standardisierten Verfahren zur Messung von ultrafeinen Partikeln (UFP), keinen objektiven Maßstab für eine Beurteilung und auch keine Grenzwerte. Wir verfolgen jedoch aufmerksam aktuelle Projekte, die sich mit der Ultrafeinstaubbelastung

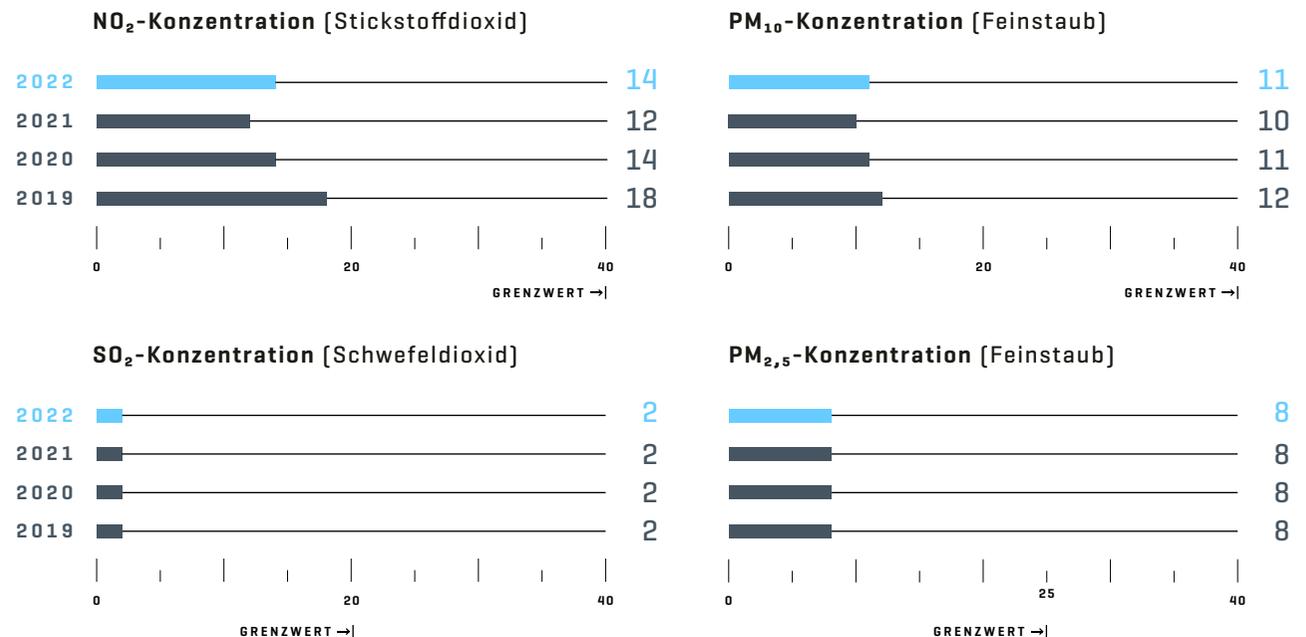
durch den Luftverkehr befassen. Im Umfeld des Flughafens Frankfurt nimmt derzeit das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie intensive UFP-Messungen vor. Auch im Umfeld des Flughafens München misst seit dem Frühjahr 2021 die Universität Bayreuth im Auftrag des Bayerischen Umweltministeriums die UFP-Konzentration an der Stadtgärtnerei in Freising und auf dem Volksfestplatz in Hallbergmoos. Die FMG unterstützt dies durch die Messung weiterer Luftgüteparameter mit der mobilen Messstation am Standort Hallbergmoos, führt aber selbst keine UFP-Messungen durch.

KONTINUIERLICHES MONITORING VON SCHADSTOFFEN

Langlebige Schadstoffe können sich in der Umwelt anreichern und so in die Nahrungskette gelangen. Diesem Sachverhalt trägt der Flughafen München seit vielen Jahren mit verschiedenen Messungen Rechnung. 2022 wurden an fünf Messpunkten im Umland Pflanztopfe mit Welschem Weidelgras und Grünkohl zusammen mit Sammelbechern für Staubbiederschlag aufgestellt. Auch das Honigmonitoring wurde 2022 mit rund 30 Bienenvölkern rund um den Flughafen fortgesetzt.

Schadstoffkonzentrationen an der Messstelle im Osten des Flughafengeländes

JAHRESMITTELWERTE IN $\mu\text{G}/\text{M}^3$



Umgang mit Ressourcen

Nachhaltige Abfallwirtschaft

In allen Bereichen des Flughafenbetriebs fallen Abfall- und Wertstoffprodukte an. Diese werden in Trennsystemen gesammelt, zertifizierten Fachbetrieben in der Nähe des Flughafens übergeben, in Sortieranlagen aufbereitet und anschließend recycelt oder verwertet. Die wieder steigenden Passagierzahlen verursachten 2022 deutlich mehr Wertstoffmengen. Die entsorgten Mengen sämtlicher Baustellenabfälle bewegten sich im Berichtsjahr wegen zahlreicher Neu- und Umbauprojekte auf einem ähnlichen Niveau wie vor der Pandemie. Um der Verantwortung für eine nachhaltige Abfallwirtschaft gerecht zu werden und bestehende Prozesse möglichst ressourcenschonend zu gestalten, ist die FMG im ständigen Dialog mit Kund:innen und Mitarbeitenden.

➔ »Umwelterklärung«
munich-airport.de/publikationen

Verantwortungsvolle Wasserwirtschaft

Ziel des Wassermanagements ist es, den natürlichen Wasserhaushalt so wenig wie möglich zu beeinflussen und etwaige Beeinträchtigungen durch Gewässerbewirtschaftung, Entwässerung sowie Trink- und Löschwasserversorgung zu minimieren.

BRAUCHWASSER STATT TRINKWASSER

Bis zum Jahr 2019 pendelte sich der jährliche Trinkwasserverbrauch am Münchner Flughafen trotz Passagierwachstums gleichbleibend bei etwa einer Million Kubikmeter ein. Pandemiebedingt ging der Trinkwasserbezug vom Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain in den Jahren 2020 und 2021 auf unter 600.000 Kubikmeter zurück. 2022 stieg der Wasserbezug wieder auf über 800.000 Kubikmeter an.

Dort, wo keine Trinkwasserqualität erforderlich ist, verwendet der Flughafen München vermehrt Brauchwasser: für Betonarbeiten und zur Baustellenbefeuchtung, zur Reinigung der Bahnen mit Hochdruckgeräten, für Nasskehrmaschinen, zur Kanalreinigung sowie zur Bewässerung von Grünflächen, Sträuchern und Bäumen. Auch zur Kühlung der Energiezentralen West und Ost wird statt tertiärem Grundwasser (Trinkwasser) oberflächennahes quartäres Grundwasser (Brauchwasser) aus eigens gebohrten Brunnen genutzt. Seit Anfang 2022 gibt es einen neuen Brauchwasserbrunnen beim Kfz-Waschplatz im nördlichen Betriebsbereich. 3.615 Kubikmeter Brauchwasser wurden daraus bis zum Jahresende gefördert. Insgesamt führte dies 2022 zu einer Einsparung von rund 218.000 Kubikmetern Trinkwasser. Seit Beginn der Brauchwasserförderung im Jahr 2010 summiert sich die Einsparung auf insgesamt 2.618.000 Kubikmeter. Um künftig noch weniger wertvolles Trinkwasser zu verbrauchen, sind weitere Brauchwasserbrunnen geplant.

KREISLAUF FLUGZEUGENTEISUNGSMITTEL

Enteisungsfahrzeuge befreien die Flugzeuge vor dem Start von Eis und Schnee. Das von den Flugzeugen dabei abtropfende Enteisungsmittel gelangt über Schlitzrinnen und Kanäle in unterirdische Auffangbecken. In der Recyclinganlage am Flughafen München wird es mechanisch / chemisch behandelt, um die Enteisungsmittel vom Typ 1 wiederherzustellen. Die Recyclingquote für den im Enteisungsmittel enthaltenen Wirkstoff Glykol zur Wiederherstellung von Enteisungsmittel vom Typ 1 lag in der Wintersaison 2021/2022 bei 56,6 Prozent. Seit der Wintersaison 2000/2001 bewegt sich die Recyclingquote zwischen 41 und 60 Prozent. Sie ist schwer prognostizierbar und beeinflussbar, da sie stark von der Witterung, insbesondere von der eingesetzten Menge an Enteisungsmitteln, von Niederschlägen und Verdunstung abhängt.

Lärmschutz

Fluglärm mindern

Der Flughafen München ist bestrebt, die Belastungen durch Fluglärm für Anwohner:innen und Mitarbeitende möglichst gering zu halten. Das geschieht unter anderem durch operative, technische und finanzielle Maßnahmen.

➔ »Fluglärm und Fluglärmschutz«
munich-airport.de/publikationen

MUC: HOMEBASE FÜR EMISSIONSARME FLUGZEUGE

Als das umweltfreundlichste Langstreckenflugzeug der Welt gilt der Airbus A350-900. 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 führt zu einer geringeren Fluglärmbelastung im Umfeld des Flughafens. Die Lufthansa verstärkte 2022 ihre Flotte am Münchner Airport um vier weitere Airbus A350 auf insgesamt 21 dieser spritsparenden und emissionsarmen Langstreckenflugzeuge.

LANDEENTGELT: JE LEISER, DESTO GÜNSTIGER

Damit Fluggesellschaften vom Einsatz leiser Flugzeuge profitieren, hat die Flughafen München GmbH das Instrument der lärmabhängigen Entgelte weiterentwickelt und deren Anteil an den Gesamtentgelten seit 1. Juni 2021 deutlich erhöht. Die neue Entgeltordnung unterscheidet mit 13 statt bisher elf Lärmklassen noch stärker zwischen leiseren und lautereren Flugzeugtypen. Da die FMG dem Einsatz leiser und moderner Flugzeuge besonders nachts ein hohes Gewicht beimisst, erhebt sie nun für Flüge während der Nachtstunden Zuschläge auf das Lärmgrundentgelt. Diese steigen von 22 bis 24 Uhr mit jeder

halben Stunde an, bis zwischen 0 und 5 Uhr mit 120 Prozent der höchste Zuschlag erreicht ist.

→ **Konzernlagebericht: Nachtflugregelung (Seite 29)**

Engmaschige Fluglärmüberwachung

An 16 ortsfesten Lärmmessstellen überwacht die FMG kontinuierlich den Fluglärm in einem Umkreis von etwa 20 Kilometern. Die ausgezeichneten Messwerte sind in Echtzeit im Internet abrufbar – neben zahlreichen anderen Statistiken. Im Vergleich zum Vorjahr schlug sich der Anstieg des Flugverkehrs 2022 auch in erhöhten Lärmpegeln nieder. Die gemessenen Werte bewegten sich aber unter dem Vorkrisenniveau von 2019.

Zusätzlich gibt es spezielle Messstellen, die auf Antrag der Kommunen Fluglärm an nahezu beliebigen Orten der Flughafenregion aufzeichnen können. Eine davon funktioniert dank Fotovoltaikanlage und einer mit Wasserstoff betriebenen Brennstoffzelle sogar unabhängig vom Stromnetz. Nach rund zweijähriger Pause kamen die mobilen Messstellen 2022 fünf Mal – jeweils über einen Zeitraum von einigen Wochen – zum Einsatz: in der Stadt Unterschleißheim sowie in den Gemeinden Haimhausen, Schweitenkirchen, Marzling und Poing. Auch diese Ergebnisse finden sich im Internet.

➤ **Messergebnisse in Echtzeit: munic-airport.de/flumo**

➤ **munic-airport.de/mobile-messung**

Lärmaktionsplan für den Flughafen München

Die Regierung von Oberbayern hat unter Beteiligung der Öffentlichkeit und der betroffenen Gemeinden Ende 2021 einen Lärmaktionsplan für den Flughafen München veröffentlicht. Dieser stellt bereits realisierte Schritte sowie zukünftige Maßnahmen zur Minderung des Fluglärms im Umfeld des Airports dar. Mit der Lärmaktionsplanung setzt die Regierung die Richtlinie der EU über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm für den Flughafen München um. Während die FMG bereits die im Plan vorgesehenen Maßnahmen zur Lärminderung realisiert, arbeitet die Regierung von Oberbayern an einem Überprüfungsbericht zum Lärmaktionsplan. In diesem Zusammenhang findet eine weitere Beteiligung der Öffentlichkeit statt.

➤ **regierung.oberbayern.bayern.de**

Biodiversität

Landschaftsplanung wertet Umfeld auf

Um den Flughafen München optimal in seine Umgebung einzubetten, hat die FMG von Anfang an Strukturen geschaffen, die das weiträumige Umfeld im Erdinger und Freisinger Moos ökologisch aufwerten und vernetzen. Dazu wurde im Rahmen der geltenden Grünordnung ein Drei-Zonen-Konzept umgesetzt: Zone I umfasst das Flughafen- gelände mit Start- und Landbahnsystem, Gebäuden sowie Straßen. Zone II beinhaltet den gehölz- und strukturreichen Grüngürtel um das Flughafengelände und Zone III die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen.

Erfolgreicher Ausgleich von Brutrevieren

Seit Herbst 2017 hat die FMG im Rahmen des Infrastrukturprojekts Ost auf einer Fläche von circa 79 Hektar Kohärenz- und Artenschutzmaßnahmen umgesetzt. Diese sollen etwaige Revierverluste, unter anderem für den Großen Brachvogel, den Kiebitz und viele andere geschützte Vogelarten, kompensieren. Die parallel laufenden Kartierungen dokumentieren den Erfolg: Die Zahl der Brutreviere fast aller Vogelarten übertrifft bereits die geforderte Menge. Mit der Abnahme dieser Flächen durch die höhere Naturschutzbehörde wurde deren Herstellung 2021 bestätigt; eine angepasste Pflege für die Zukunft ist sichergestellt. Die Erfolgskontrollen werden bis zum endgültigen Maßnahmen Erfolg fortgeführt.

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 Arten. Mit seinen zahlreichen Brachvogel- und Kiebitzbrutrevieren auf den 666 Hektar großen Wiesenflächen rund um die Start- und Landbahnen ist er eines der bedeutendsten Wiesenbrütergebiete in Bayern. Darüber hinaus dient der Airport im Zusammenspiel mit den Ausgleichs- und Ersatzflächen außerhalb des Flughafengeländes als Refugium für seltene Pflanzenarten, Reptilien und Insekten.

➤ **»Vogelwelt und Flugbetrieb«**

munic-airport.de/publikationen

➤ **munic-airport.de/vogelschutzgebiet**

Facts & Figures

ÖKOLOGISCHE VERANTWORTUNG

GRÜNFLÄCHEN

2 / 3

des Flughafengeländes
sind Grünflächen

1.575
HEKTAR (GESAMT)

BEDROHTE VOGELART

94

Brutpaare des
Großen Brachvogels
nisteten 2022
auf den Flughafen-
wiesen



NATUR UND LANDSCHAFT

4.300

Bäume stehen auf dem
Flughafengelände

SOZIALE VERANT- WORTUNG

Die Mitarbeitenden sind die Basis für unseren unternehmerischen Erfolg. Es ist uns ein wichtiges Anliegen, dass sie sich am Flughafen München bestmöglich entwickeln können. Ebenso übernehmen wir durch unser gesellschaftliches Engagement Verantwortung für die Region und weit darüber hinaus.

Verantwortungsvoller Arbeitgeber

Flughafen steht für faire Beschäftigung

Mit 8.610 Mitarbeitenden¹⁾ sind wir nach der Deutschen Lufthansa AG der zweitgrößte Arbeitgeber am Flughafen-Campus. Das wirkt sich auf die Region aus: Der Arbeitsagenturbezirk Freising, der auch die Landkreise Dachau, Ebersberg und Erding umfasst, weist mit durchschnittlich 2,2 Prozent eine der niedrigsten Arbeitslosenquoten in Deutschland auf. Zum Vergleich: Bundesweit sank die Arbeitslosenquote um 0,4 auf 5,3 Prozent. Wie die Beschäftigterhebung 2021 ergab, war fast jedes vierte sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnis in den Landkreisen Freising und Erding am Flughafen zu finden. Unverändert bleibt der mit 95 Prozent sehr hohe Anteil der Beschäftigten, die in klassischen Arbeits- und Ausbildungsverhältnissen stehen.

Diversität in der Arbeitswelt

Der Flughafen München profitiert von der Vielfalt seiner Belegschaft. Dabei respektieren wir – unabhängig von Alter, Geschlecht, Nationalität, kulturellem Hintergrund, sexueller Orientierung und Weltanschauung – alle Beschäftigten und berücksichtigen deren unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse. Als Unterzeichner der deutschen Charta der Vielfalt setzen wir uns für ein vorurteilsfreies Arbeitsumfeld ein und sprechen uns klar für Chancengleichheit aus. 2022 nahm die LGBTQ+-Initiative »queerport« nach einer pandemiebedingten Pause die Arbeit wieder auf. Die Gruppe tauscht sich auf Netzwerktreffen mit kommunalen Organisationen und international operierenden Unternehmen aus und steht für Offenheit und Toleranz.

Alle Beschäftigten des Unternehmens leisten einen wertvollen Beitrag, sofern sie entsprechend ihrer Ressourcen und Fähigkeiten eingesetzt werden. Unsere Inklusionsbeauftragten setzen sich für die Gleichberechtigung und gesellschaftliche Teilhabe von Beschäftigten mit Behinderung oder gesundheitlichen Einschränkungen ein. Prävention, Rehabilitation und Barrierefreiheit stehen hier genauso im Fokus wie moderne, gesunde, inklusive und attraktive Arbeitsbedingungen. In unserem Unternehmen sind über sieben Prozent Mitarbeitende mit Einschränkung beschäftigt, ihre Integration ist uns ein wichtiges Anliegen.

→ **Konzernlagebericht: Frauenquote (Seite 27)**
 ↗ [charta-der-vielfalt.de](https://www.charta-der-vielfalt.de)

¹⁾ Mitarbeitende im Konzern ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte, Leiharbeiter:innen, Praktikant:innen

UNSERE ZIELE

SOZIALES

ENDE 2024

Erarbeitung und Etablierung eines neuen Qualifizierungsprogramms für Führungskräfte

ENDE 2024

Entwicklung von Mitarbeitenden durch digitale Inhalte und gezielte Programme

BIS 2026

Entwicklung eines Konzepts zur Automatisierung von Prozessen im Bodenverkehrsdienst

Tarif: mit Augenmaß aus der Corona-Krise

Die Flughafen München GmbH (FMG) wendet als Mitglied des Kommunalen Arbeitgeberverbands Bayern den Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) an. Die Beschäftigten der FMG erhalten eine betriebliche Altersvorsorge, die tariflich geregelt und über die bayerische Zusatzversorgungskasse für kommunale Arbeitgeber abgedeckt ist. Angesichts der Corona-Krise haben die Tarifpartner rückwirkend zum 1. September 2020 einen bundesweiten Notlagen-tarifvertrag für Flughäfen ausgehandelt. Er beinhaltet unter anderem eine Reduktion der Arbeitszeit und der Vergütung – je nach Verkehrsentwicklung und wirtschaftlicher Situation des Unternehmens. Im Gegenzug wird bis zum Ende der Laufzeit, maximal bis 31. Dezember 2023, auf betriebsbedingte Kündigungen verzichtet.

Um die stark erhöhten Lebenshaltungskosten abzumildern, haben wir trotz der weiterhin angespannten wirtschaftlichen Situation drei übertarifliche Entlastungspakete auf den Weg gebracht: Die betriebliche Regelung zur Absenkung der Arbeitszeit und damit der Vergütung bei FMG und AeroGround (AE) wurde ausgesetzt. Des Weiteren wurde der Fahrtkostenzuschuss von Mai bis Dezember 2022 und erneut von Januar bis Juni 2023 auf 17 Cent pro Kilometer erhöht. Ab Juni 2022 trat eine vorgezogene Tarifierhöhung um 1,4 Prozent, mindestens jedoch 50 Euro in Kraft. Die zweite Erhöhung um 1,8 Prozent wurde auf August 2022 vorgezogen. Mehr Nettolohn erhalten Beschäftigte von FMG und AE in den Entgeltgruppen 1–8 in Form einer monatlichen, lohnsteuer- und sozialversicherungsfreien Brückenzulage. Die Maßnahme gilt rückwirkend ab 1. Januar 2023. Sie wird freiwillig bis zur Umsetzung der Tarifierhöhung im TVöD bezahlt.

Im April 2023 einigten sich die Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände und der Bund mit den Gewerkschaften ver.di, dbb beamtenbund und tarifunion auf einen neuen Tarifvertrag. Die daraus resultierenden Lohnerhöhungen betragen – je nach Eingruppierung – zwischen 340 und 600 Euro pro Monat.

Arbeits- und Gesundheitsschutz: wichtiger Teil der Unternehmenskultur

Wir treten gesundheitlichen Gefährdungen oder Risiken am Arbeitsplatz aktiv entgegen. Zur systematischen Steuerung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes im Konzern dienen Kennzahlen, die kontinuierlich ausgewertet werden. Gleichzeitig zielen viele Aktivitäten darauf ab, die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeitenden zu erhalten oder zu verbessern. Die betrieblichen Zusatzleistungen für eine gesunde Work-Life-Balance reichen von der Arbeitsmedizin über die Mitarbeiterverpflegung bis hin zur Beratung in schwierigen Lebenssituationen.

PRÄVENTION ALS GESUNDHEITSSTRATEGIE

Gesundheitsangebote, die eine persönliche Anwesenheit erfordern, waren 2022 aufgrund von Corona nach wie vor eingeschränkt. Zusammen mit der Deutschen Rentenversicherung konnte aber das »RV Fit Präventionsprogramm« weitergeführt werden. Die Mitarbeitenden haben dabei die Wahl zwischen zwei Varianten: Beim »RV Fit BETSI« steht die Bewegung im Vordergrund, beim »RV Fit Energie vital« die Stressbewältigung. Seit 2021 ist das Training auch digital über eine App möglich.

WIEDEREINSTIEG ERLEICHTERN

Unser Betriebliches Eingliederungsmanagement (BEM) unterstützt alle Mitarbeitenden dabei, ihre Arbeits- und Beschäftigungsfähigkeit wiederherzustellen, zu fördern oder zu erhalten. Das BEM wird allen Beschäftigten von FMG und AeroGround nach längeren Phasen der Arbeitsunfähigkeit angeboten. Im Juni 2022 traf sich der Steuerkreis BEM zu einem ersten Evaluationsworkshop, der zukünftig einmal jährlich stattfinden wird. Mit der intensiveren Zusammenarbeit zwischen Gesundheits-, Arbeitsschutzmanagement und Betriebsrat sowie der Weiterentwicklung des IT-Systems BEM im Bereich Kennzahlen wurden Ergebnisse erarbeitet, von denen die Beschäftigten bei Präventionsmaßnahmen nachhaltig profitieren werden.

WIRKSAMER SCHUTZ VOR CORONA

Im Rahmen des betrieblichen Arbeits- und Gesundheitsschutzes hatten wir während der Corona-Pandemie frühzeitig Vorkehrungen getroffen, um das Infektionsrisiko am Flughafen München zu begrenzen. Aufgrund sinkender Infektionszahlen hat das Bundesarbeitsministerium die Corona-Arbeitsschutzverordnung zum 2. Februar 2023 aufgehoben. Damit gibt es für Unternehmen keine Verpflichtung mehr, Hygienekonzepte umzusetzen oder kostenlose Testangebote zur Verfügung zu stellen.

MIT ERGONOMIE ZUR ROBOTERBASIERTEN GEPÄCKENTLADUNG

Die Terminal 2 Gesellschaft hat 2021 gemeinsam mit Siemens, der FMG und der AeroGround ein Pilotprojekt zur automatisierten Gepäckentladung im Innendienst gestartet. Bis 2023 soll ein weltweit neuer Prototyp in einer Testphase zeigen, inwieweit Ergonomie und Prozessabläufe verbessert werden können.

PSYCHISCHE BELASTUNGEN REDUZIEREN

Bereits seit Juli 2019 existiert bei der FMG und AeroGround eine Betriebsvereinbarung zur Ermittlung und Beurteilung psychischer Belastungen am Arbeitsplatz im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung. Ein wissenschaftlich validiertes, mehrstufiges Screening-Verfahren soll Aufschluss über die Situation im Unternehmen geben. In Kooperation mit der AOK Bayern fand im Sommer 2022 eine Umfrage unter allen Mitarbeitenden der FMG und AeroGround statt. Ziel ist es, aus den Ergebnissen der Umfrage Maßnahmen abzuleiten, die die psychischen Belastungen der Mitarbeitenden am Arbeitsplatz reduzieren. Damit hat der Münchner Airport einen strukturierten und systematischen Prozess festgelegt, der künftig für die deutschen Flughäfen den Standard setzen wird.

 »Jahresbericht Arbeitsschutz«
munich-airport.de/publikationen

Zukunftssicherung durch Ausbildung

WILLKOMMEN AN BORD

Mit 22 Ausbildungsrichtungen und dualen Studiengängen sind wir einer der größten Ausbildungsbetriebe der Region. Für den Ausbildungsbeginn 2022 gingen bei der FMG 754 Bewerbungen ein. Zum 1. September 2022 starteten 83 Berufsanfänger:innen ihre Karriere bei der FMG und ihren Tochterunternehmen. Damit befanden sich zum 31. Dezember 2022 konzernweit 231 Jugendliche in einer Ausbildung. Das Spektrum reicht von IT und Technik, Schutz und Sicherheit, Wirtschaft, Logistik bis hin zu Einzelhandel und Gastronomie. Gleichzeitig beendeten im Berichtsjahr 52 junge Menschen ihre Ausbildung bei der FMG. Allen Auszubildenden konnte eine Übernahme angeboten werden.

Seit dem Bewerbungsverfahren 2022/2023 ergänzen zwei neue Bachelorstudiengänge unser Ausbildungsportfolio: der »Bachelor of Engineering Wirtschaftsingenieurwesen – Facility Management« und der »Bachelor of Arts/Accounting und Controlling«. Grund zum Feiern gab es bei der Werkfeuerwehr: Seit zehn Jahren gibt es nun dank des Engagements der Verbundpartner Audi, Bayernoil, InfraServ und FMG diese einmalige Ausbildung in Bayern.

VIELE VERANSTALTUNGEN VOR ORT

Nach der pandemiebedingten Unterbrechung fanden 2022 wieder Präsenzveranstaltungen zum Thema Ausbildung statt. Zum Eltern-Azubi-Tag kamen die neuen Auszubildenden und dual Studierenden mit ihren Eltern an den Flughafen. Für alle Absolventen der FMG gab es zum Jahresende eine Abschlussfeier mit Ehrung der Jahrgangsbesten. Der Erasmus-Austausch konnte wieder aufgenommen werden. Im Oktober hielten sich sechs Mechatronik-Azubis zwei Wochen lang am Flughafen Wien auf. Im Gegenzug besuchten vier technische Auszubildende aus Österreich den Flughafen München. Auch die Qualifikation der Ausbilder:innen ist uns wichtig. So fanden im Jahr 2022 wieder Grundseminare für Ausbildungsbeauftragte statt. 2023 sind weitere Qualifikationsmaßnahmen geplant.

Treffen mit Sister Airports wieder in Präsenz

Internationale Austauschprogramme dienen der persönlichen, fachlichen, sprachlichen und kulturellen Weiterentwicklung von Fach- und Führungskräften sowie der Unternehmensentwicklung des Flughafens München. 2022 konnten wir unter Beachtung des Infektionsgeschehens und der Reisebestimmungen wieder Treffen mit unseren Sister Airports in Präsenz organisieren. Es erfolgte ein Kurzbesuch beim Sister Airport in Bangkok, Thailand, sowie im September 2022 die Reise einer kleinen Delegation nach Changi, Singapur. Auch über virtuelle Konferenzen und Besprechungen pflegten wir den Kontakt mit den Sister Airports. In sogenannten »CEO Talks« und »CCO Chats« tauschten sich die Geschäftsführer aus. Zudem bearbeiteten Expert:innen konkrete Themen und Projekte. 2023 möchten wir den Austausch weiter intensivieren. Lediglich die Partnerschaft mit dem Moskau Domodedovo Airport ruht derzeit.

munich-airport.de/sister-airports

AirportAcademy: Umzug in neue Räumlichkeiten

Der Flughafen München betreibt ein konzerner eigenes Bildungszentrum mit knapp 50 Beschäftigten. Die gemäß DIN ISO 9001:2015 zertifizierte AirportAcademy ist außerdem »zertifizierter Bildungsträger nach AZAV« sowie akkreditiertes Trainingsinstitut des Airports Council International (ACI). Bedingt durch die Corona-Pandemie waren die Qualifikationsmaßnahmen auch 2022 auf gesetzlich vorgeschriebene und betriebskritische Aktivitäten beschränkt. Dennoch fanden wieder etliche Präsenzveranstaltungen mit 15.600 Teilnehmertagen (2021: 9.670) interner und externer Kund:innen statt.

Bei den digitalen Lehr- und Lernformen stieg die Anzahl der Teilnehmenden auf 29.600 (2021: 27.400). Vor allem Inhalte aus den Bereichen Aviation und Security waren gefragt. Beim Thema Flugzeugabfertigung setzte die AirportAcademy auf Web Based Trainings, Webinare sowie Virtual-Reality-Formate und führte eine aktualisierte Learning Management Solution mit neuen Funktionalitäten ein. Im zweiten Quartal 2023 zieht die AirportAcademy in ein neues Gebäude auf dem Gelände des LabCampus um.

munich-airport.de/academy

Neues Leitbild für Führungskräfte

Im Jahr 2022 lag der Fokus der Personalentwicklungsmaßnahmen auf den Führungskräften, da deren Fähigkeiten ein wesentlicher Erfolgsfaktor für den reibungslosen Wiederanlauf nach der Krise sind. Ein neues Leitbild zeigt, wie sich Führung im Flughafen München Konzern verändern muss und welche Erwartungen an die Führungskräfte gestellt werden. Herzstück ist die sogenannte »Führungs-DNA«. Sie beschreibt, mit welcher Haltung Führungskräfte mit Mitarbeiter:innen zusammenarbeiten: wertschätzend, auf Augenhöhe und vertrauensvoll. Die vier Führungsrollen Unternehmer:in, Strukturgeber:in, Zukunftsgestalter:in und Umsetzer:in ergänzen die DNA, beispielsweise durch Ergebniserwartungen, unternehmerisches Handeln und Weitblick. Zur Etablierung dieses Leitbilds wurde im ersten Schritt ein strukturierter Beurteilungsprozess der Führungsleistung eingeführt. Ein passendes Entwicklungsprogramm sorgt für die bedarfsorientierte Kompetenzentwicklung und letztlich auch für eine kontinuierlich hohe Führungsqualität. Für neue Führungskräfte ist der Besuch eines Programms zum Start in die Laufbahn verpflichtend.

Sicherheit

Hohe Standards für sicheren Flugbetrieb

Innerhalb der Europäischen Union sind gemeinsame Standards für die Planung, den Betrieb und den Unterhalt von Flughäfen festgeschrieben, 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. Wir verfügen dazu über ein Safety-Management-System. Damit überwachen wir kontinuierlich den laufenden Flug- und Abfertigungsbetrieb mit Blick auf Risiken und Entwicklungen, um rechtzeitig zielgerichtete Maßnahmen ableiten zu können. Um den Anforderungen zu entsprechen, realisieren wir bauliche Änderungen an der flugbetriebsrelevanten Infrastruktur oder an den Betriebs- und Organisationsprozessen im Einklang mit den EASA-Vorgaben und wenden dabei Safety-Risikobewertungen und Compliance-Prüfungen an. Dieses Vorgehen hilft, potenzielle Unfälle zu minimieren und damit die Sicherheit des Flugbetriebs fortlaufend und aktiv zu verbessern.

Biotopmanagement schützt vor Vogelschlag

Kollisionen von Luftfahrzeugen mit schwergewichtigen Vögeln oder Vogelschwärmen können die Sicherheit des Flugbetriebs gefährden. Mit einem speziellen Biotopmanagement beugen wir möglichen Kollisionen vor:

- Die nährstoffarmen Wiesenbestände werden nur zweimal im Jahr gemäht, da langes Gras Greifvögeln die Beutesuche erschwert. Schwarmvögel wiederum meiden diese Flächen aufgrund des fehlenden Sichtkontakts untereinander.
- Das Gelände auf und um den Flughafen ist für kritische Vogelarten unattraktiv gestaltet.
- Die Entwässerungsgräben nahe der Start- und Landebahnen sind mit Stahlseilen überspannt, um Wasservögeln den Zugang zu erschweren.
- Das Wildlife-Management-Team bei der Verkehrsaufsicht beobachtet die Vogelpopulation auf dem Flughafengelände und in relevanten Biotopen im Umkreis intensiv, um mögliche Gefahren durch Vogelflugbewegungen frühzeitig abzuwehren. Bei Bedarf ergreift es Maßnahmen, um Vögel zu vergrämen.

Wir stehen 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 eine vergleichsweise niedrige Wildlife-Strike-Rate aus. 2022 war sie im Bundesdurchschnitt um rund 19 Prozent höher als auf dem Münchner Flughafengelände.

Effektiver Schutz vor Hochwasser

Das bestehende Gewässersystem schützt den Flughafen München vor Hochwasserabflüssen, die im Mittel einmal in hundert Jahren auftreten. In den vergangenen Jahren regnete es deutschlandweit aufgrund des Klimawandels häufiger sturzflutartig – mit zum Teil verheerenden Auswirkungen. Diese Entwicklung veranlasste uns dazu, den Hochwasserschutz am Flughafen zu überprüfen. Eine erste Untersuchung hatte 2019 ergeben, dass der Flughafen München auch bei Sturzfluten vor extremem Hochwasser aus dem Süden gut geschützt ist.

In einem zweiten Schritt überprüften wir 2021 und 2022 die Entwässerungssicherheit innerhalb des Flughafens und berücksichtigten dabei auch eine mögliche Überlastung des Kanalsystems. Dabei untersuchten wir hydraulisch die Abflusssituation bei seltenen, extremen Niederschlägen und bewerteten die Ergebnisse. Regelmäßig kontrollieren wir darüber hinaus die Leistungsfähigkeit des Kanalsystems, um eine ordnungsgemäße Entwässerung sicherzustellen. Bei Neubauten legen wir die Abwasserleitungen und Versickerungsanlagen großzügig auf Regenereignisse mit einer Wiederkehrzeit von zehn Jahren aus. Die dezentrale Regenwasserbewirtschaftung und eine möglichst überflutungssichere Geländeplanung sind für uns ebenfalls wichtige Maßnahmen, um die Auswirkungen durch Überflutungen möglichst gering zu halten.

Das Wasserwirtschaftsamt München hat im Jahr 2019 die Isar neu vermessen und die Hochwasserabflüsse berechnen lassen. Dabei stellten die Expert:innen fest, dass die bestehenden Hochwasserschutzdeiche entlang der Isar im Einflussbereich des Flughafens auch extremes Hochwasser zurückhalten können.

Gesellschaftliches Engagement

Regionalarbeit: verlässliche Partnerschaft

Der Flughafen München ist und bleibt ein verlässlicher Partner der Region – vor allem beim Thema Sport: Mit nahezu allen Vereinen haben wir die Verträge zur Jugendförderung verlängert. Im Bereich Soziales wurde das ehrenamtliche Engagement in der Region gefördert, zum Beispiel beim Franziskuswerk Schönbrunn und der Lebenshilfe Freising. Einen wichtigen und kontinuierlichen Beitrag zur kulturellen Vielfalt der Region leistete der Flughafen 2022 wieder mit der Unterstützung der Jazztage Erding und des Sommerfestivals in Moosburg.

munich-airport.de/engagement-87167

Flughafenverein: Hilfe für die Ukraine, die Türkei und Syrien

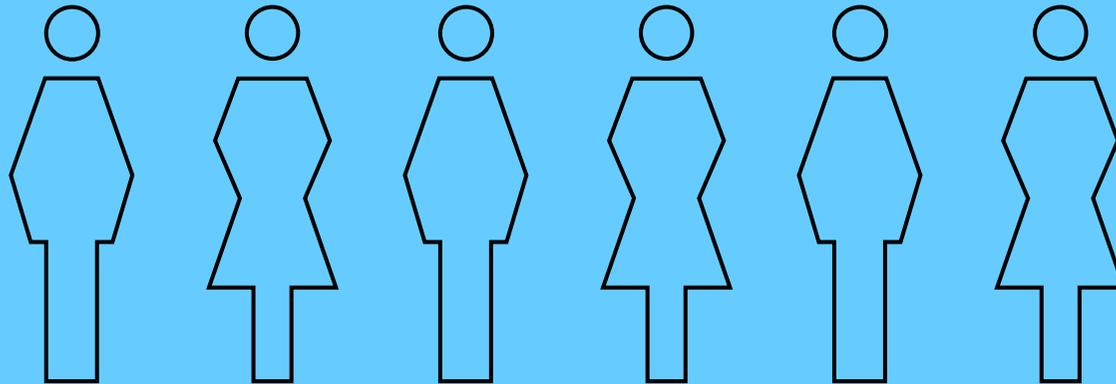
Das Engagement für die Ukraine stand 2022 für den Flughafenverein München an erster Stelle. Über 150 Tonnen Hilfsgüter hat der Flughafenverein in die Grenzregionen zur Ukraine transportiert. Außerdem unterstützte er Einrichtungen und Institutionen, die sich um ukrainische Flüchtlinge in den Landkreisen und Gemeinden kümmerten. Im Februar und März 2023 half der Flughafenverein in den Erdbebenregionen in der Türkei und Syrien. Der Verein organisierte nicht nur die Sammlung von Sach- und Warenspenden, sondern war auch mit zwei Teams vor Ort. Die Helferteams unterstützten bei der Versorgung der Betroffenen sowie der Ausgabe von Hilfsgütern und verteilten Kleidung und Spielsachen an Kinder und Familien. Seit 2016 trägt der Verein, den Mitarbeitende und Freunde der FMG vor 26 Jahren gegründet haben, das DZI Qualitäts- und Vertrauensiegel im deutschen Spendenwesen.

flughafenverein.de

Facts & Figures

SOZIALE VERANTWORTUNG

DIE MITARBEITENDEN



FLUGHAFEN-CAMPUS

33.330

Beschäftigte

[Beschäftigtenerhebung 2021]

FLUGHAFEN MÜNCHEN KONZERN

9.047

Mitarbeiter:innen

(-1,7%)

NACHWUCHS IM KONZERN



230

Auszubildende

(-7%)

FÜHRUNGSKRÄFTE IM KONZERN



25%

weibliche

Führungskräfte

(+6%)

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Flughafen München GmbH
Postfach 23 17 55
85326 München-Flughafen

KONTAKT

Kommunikation und Politik
Telefon: +49 89 975 413 50

Konzernentwicklung – Nachhaltigkeitsmanagement
Telefon: +49 89 975 435 07

E-Mail: bericht@munich-airport.de

FOTOS

Flughafen München GmbH

GRAFIKEN

hw.design gmbh, München

KONZEPTION, BERATUNG UND DESIGN

hw.design gmbh, München
Sustainserv GmbH, Frankfurt/Zürich

WEITERFÜHRENDE LINKS

Den Online-Bericht mit zusätzlichen Inhalten finden Sie unter:

➤ bericht2022.munich-airport.de

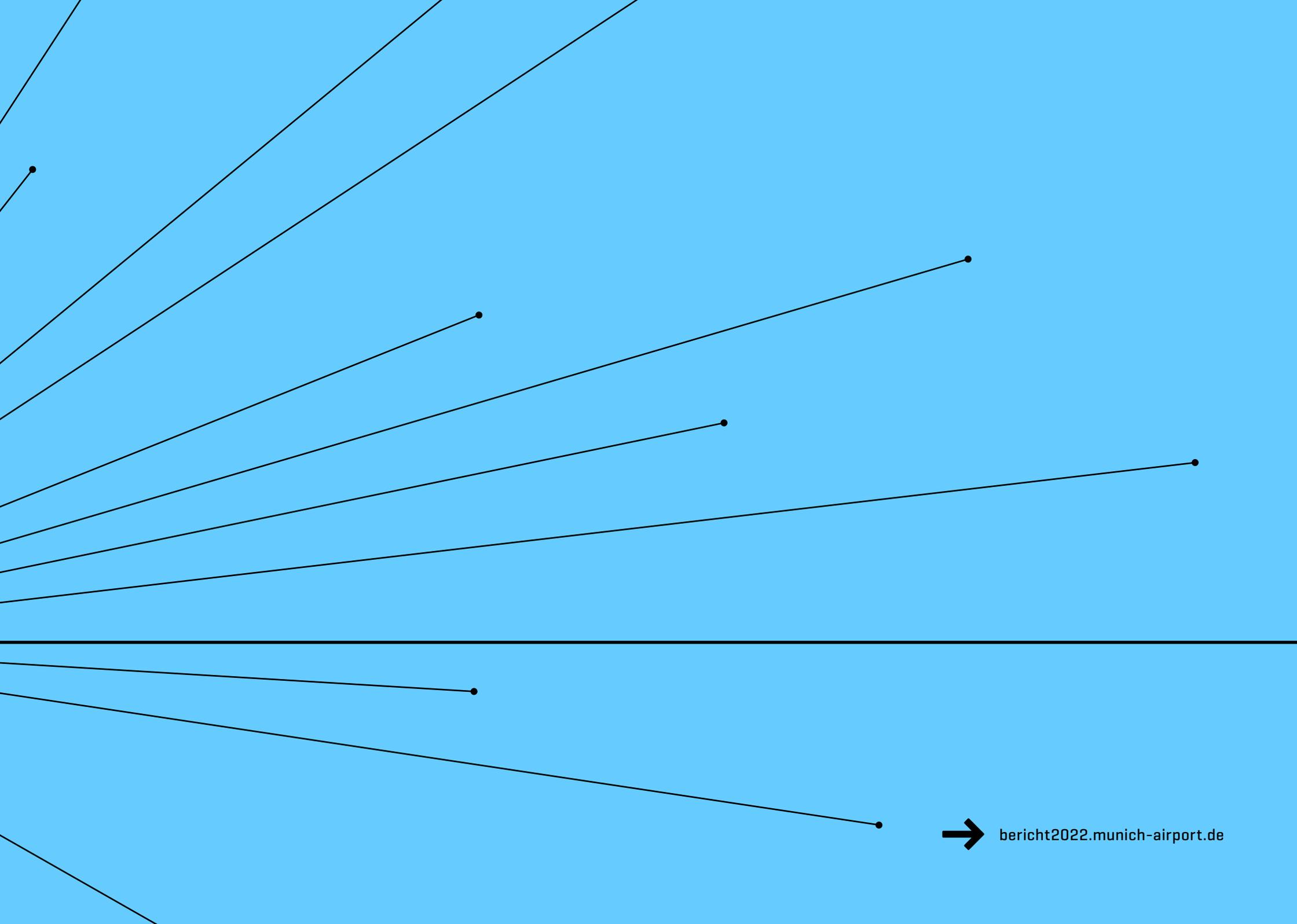
Mehr Informationen zum Unternehmen sind auf der Website abrufbar:

➤ munich-airport.de/unternehmen

Facebook & Twitter:

➤ facebook.com/flughafenmuenchen

➤ twitter.com/muc_airport



bericht2022.munich-airport.de