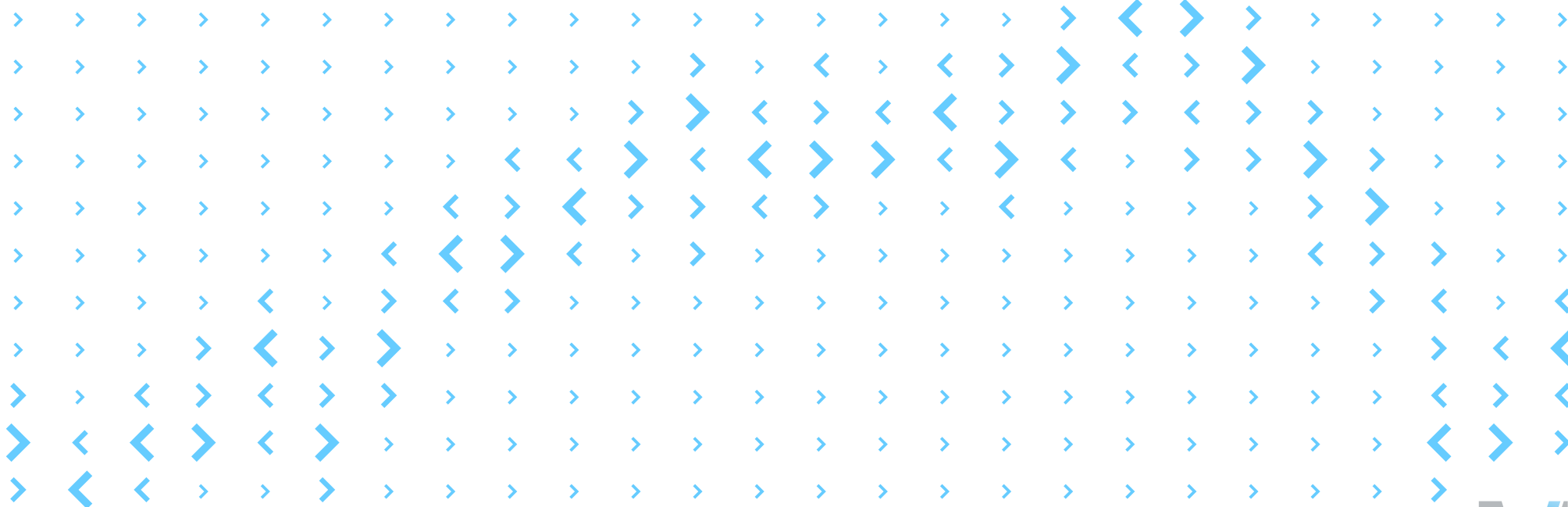


NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

MUC 23

WIR. BEWEGEN



MANAGEMENTANSÄTZE UND NACHHALTIGKEITSPROGRAMM

Die für den Flughafen München wesentlichen Themen wurden auf Basis einer Wesentlichkeitsanalyse ermittelt. Die Managementansätze des Flughafens München folgen den Vorgaben der im GRI-Content-Index dargestellten GRI Standards.



Externer Link



Interner Link



Finanzen



Gesellschaft



Infrastruktur



Mitarbeitende



Umwelt



Know-how

Umwelt und Klimaschutz

Treibhausgas- (CO₂) und Luftschadstoff-emissionen

Beispiele

Klimaschutzmaßnahmen, Verbesserung der Luftgüte

Managementansätze

- Durch den Betrieb eines Flughafens entstehen Emissionen. Emittenten sind neben den Flugzeugturbinen beispielsweise auch die Abfertigungsprozesse der Flugzeuge am Boden, die Erzeugung von elektrischem Strom, von Wärme und Kühlung oder der öffentliche und nichtöffentliche Fahrzeugverkehr. Durch ein ambitioniertes CO₂-Management sollen die Belastungen so weit wie möglich verringert werden. Deshalb starten wir in eine CO₂-freie Zukunft und steigern mit unserer Net Zero-Strategie bis 2035 das Ambitionsniveau unserer Klimaschutzbemühungen. Um Netto-Null-Emissionen zu erreichen, werden wir Maßnahmen in vier Bereichen umsetzen: bei der Energieversorgung, den flughafentechnischen Anlagen, den Gebäuden und dem Fuhrpark.

- Grundlage für alle Klimaschutzmaßnahmen ist eine zuverlässige und international vergleichbare Erfassung aller CO₂-Emissionen. Anhand dieser Daten wird der sogenannte CO₂-Footprint erstellt, in dem der Treibhausgas-Ausstoß des Flughafens detailliert aufgeschlüsselt ist. Der CO₂-Footprint wird nach dem international anerkannten »Greenhouse Gas Protocol« erstellt.
- Die FMG engagiert sich gemeinsam mit Partnern in Projekten, um die Reduktion der Treibhausemissionen und die Verbesserung der Luftgüte voranzutreiben. Langlebige Schadstoffe können sich in der Umwelt anreichern. Ein kontinuierliches Bio- und Honigmonitoring mit rund 30 Bienenvölkern rund um den Flughafen liefert Rückschlüsse auf Luftqualität und Luftgüte. Wir sind Gründungsmitglied von aireg. Die Organisation setzt sich für die Bereitstellung und Nutzung von regenerativen Kraftstoffen in der Luftfahrt ein. Wir unterziehen uns jährlich dem CDP-Ranking (Carbon Disclosure Project), das die Klimastrategie, die Klimadaten sowie die Qualität und Effektivität der zur Reduktion von Klimagasen durchgeführten Maßnahmen bewertet. Außerdem nehmen wir am Zertifizierungssystem der ACI (Airports Council International) teil, um das Gütesiegel ACA (Airport Carbon Accreditation) zu erhalten.

Kennzahlen

Zur systematischen Steuerung im Konzern dienen Kennzahlen, die stetig kontrolliert und ausgewertet werden. Die zugehörigen Kennzahlen werden jährlich im integrierten Bericht veröffentlicht.

→ **Energieverbrauch und Emissionen**

→ **Treibhausgasemissionen**

→ **Schadstoffkonzentrationen**

→ **Luftschadstoffe**

Eine der vier Steuerungskennzahlen sind die CO₂-Einsparungen des Unternehmens.

Ziele und Maßnahmen

Ziele und Maßnahmen werden im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm dargestellt. In Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

Links

→ **Engagement beim Klimaschutz**

→ **Klimaschutz**

🔗 **Net Zero**

🔗 **Luftgüte**

Bezug Geschäftsmodell



Nachhaltigkeitsprogramm

Treibhausgas- [CO₂] und Luftschadstoffemissionen

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status (%)
Klimastrategie Net Zero 2035	Entwicklung einer dualen Klimastrategie »Net Zero 2035«	2023 (verlängert)	100 (abgeschlossen)
	Entwicklung der Kommunikationskampagne »Net Zero 2035« für die Zielgruppe Reisende und Besuchende	2024	80
	Durchführung des regionalen Projekts »Klimawald MUC« durch Umgestaltung des Waldes an verschiedenen Standorten in Bayern mit einer Projektlaufzeit von 30 Jahren	fortlaufend	fortlaufend
	Planung und Umsetzung von geeigneten Removal-Projekten zur Erfüllung des Ziels Net Zero 2035	2035	5
	Beleuchtungsoptimierung in den Parkhäusern P26, P44 und P51	2025	5
	Umrüstung der Außenbeleuchtung und Vorfeldbefeuerung auf LED-Technologie	2024 (verlängert)	95
	Optimierung der Energieeffizienz im Bestand	fortlaufend	fortlaufend
	Green IT: Neubau eines Konzernrechenzentrums	2025 (verlängert)	50
	Ausbau der Fotovoltaikanlagen auf Dachflächen von Gebäuden und Freiflächenanlagen am und um den Flughafen auf 50 MWp	2029	4
	Betrieb der Fahrzeugflotte mit regenerativer Energieversorgung	2030	37
	Einsatz von Torluftschleibern zur Reduktion von Wärmeverlusten	fortlaufend	fortlaufend
	Kontinuierlicher, schrittweiser Austausch der alten Motoren hin zu neueren, effizienteren Motoren der Gepäckförderanlage	fortlaufend	fortlaufend
	Ausrüstung aller gebäudenahen Positionen des Terminals 1 mit Pre-Conditioned-Air [PCA]	fortlaufend	fortlaufend
Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen mit Kooperationspartnern	PCA-Anlagen: Steigerung der konzernweiten Nutzungsquote durch Anpassung der Regelwerke, Prozessoptimierung und Kommunikationskonzept	fortlaufend	fortlaufend
	Vermarktung des klimafreundlicheren »Single Engine Taxiing«-Ansatzes zwischen Runway und Parkposition durch Anpassung des Luftfahrthandbuchs und Kommunikationskonzept	2024	90

Schonender Umgang mit Ressourcen

Beispiele

Kreislaufwirtschaft, sparsamer Wasser- und Energieverbrauch

Managementansätze

- Um unseren ökologischen Fußabdruck so gering wie möglich zu halten, verfolgen wir eine Strategie des schonenden, sparsamen und verantwortungsvollen Umgangs mit Rohstoffen und Ressourcen. Die Flughafen München GmbH ist autorisiert, die Abfallwirtschaft auf ihrem Gelände auf Grundlage des Kreislaufwirtschaftsgesetzes eigenverantwortlich durchzuführen. Absolute Priorität hat dabei die Abfallvermeidung und die Rückführung von Wertstoffen in den Stoffkreislauf. Die äußerst dynamische Energie-, Wasser- und Abfallpolitik und die damit verbundene rasante Entwicklung dieser Märkte erfordern ein Höchstmaß an Agilität und Flexibilität. Unsere Mitarbeitenden planen, realisieren und betreiben deshalb ständig modernste und innovative Technologie. Der Großteil der Energie auf dem Flughafen-Campus wird in den Gebäuden benötigt. Der energieeffizienten Optimierung wird deshalb ein hoher Stellenwert eingeräumt.

- Das interne Energiemanagement begleitet beratend und planerisch bei Neubauten, Sanierungen und der regenerativen Energiebereitstellung und unterstützt die Konzernbereiche bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Energieverbrauchsvermeidung und Energieeffizienzsteigerung. Den Prinzipien »Verminderung und Verwertung« wird durch das Wertstoffmanagement des Flughafens München Rechnung getragen. Ziel des Wassermanagements am Münchner Flughafen ist es, den natürlichen Wasserhaushalt so wenig wie möglich zu beeinflussen und alle Einwirkungen durch Gewässerbewirtschaftung, Entwässerung sowie Trink- und Löschwasserversorgung schonend zu gestalten.
- Zusätzlich haben wir ein nachhaltig wirksames Umweltmanagement eingeführt, das bereits 2018 erstmalig nach DIN ISO 14001:2015 und der europäischen EMAS-Verordnung 1221/2009 zertifiziert worden ist.

Kennzahlen

Zur systematischen Steuerung im Konzern dienen Kennzahlen, die stetig kontrolliert und ausgewertet werden. Die zugehörigen Kennzahlen werden jährlich im integrierten Bericht veröffentlicht.

- **Trinkwasser**
- **Brauchwasser**
- **Abwasser**
- **Abfall**
- **Enteisungsmittel**
- **Energieintensitätskoeffizient**

Ziele und Maßnahmen

Ziele und Maßnahmen werden im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm dargestellt. In Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

Links

- **Ressourcen**
- **Energiekonzept: Fotovoltaik und Biogas als Lösungsstrategie**

Bezug Geschäftsmodell



Nachhaltigkeitsprogramm

Schonender Umgang mit Ressourcen

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status (%)
Reduktion von Plastik	Entwicklung eines konzernübergreifenden Konzepts zur Einsparung von Einmalplastik	2026 (verlängert)	15
Schonender Umgang mit Trinkwasser	Verstärkter Einsatz von Brauchwasser statt Trinkwasser durch den Bau von Brauchwasserbrunnen	2028 (verlängert)	66
Etablierung, Betrieb und kontinuierliche Weiterentwicklung des Umweltmanagementsystems nach EMAS und DIN EN ISO 14001	Steuerung des Umweltmanagementsystems gemäß EMAS und DIN EN ISO 14001 für die FMG inklusive der Durchführung interner und externer Audits sowie Rezertifizierung und Revalidierung alle drei Jahre	fortlaufend	fortlaufend
Reduktion von Printerzeugnissen	Einführung digitaler Destinationsinformationen (QR-Code), Abschaffung der analogen Infoständer	2023	100 (abgeschlossen)

Biodiversität

Beispiel

Förderung und Erhalt der Vielfalt von Tier- und Pflanzenarten auf den Flughafenflächen

Managementansätze

- Durch Versiegelung, Ausbau und den Flughafenbetrieb sind Eingriffe in den Naturhaushalt am und außerhalb des Flughafen-Campus nahezu unvermeidlich. Um die negativen Auswirkungen auf Flora und Fauna so weit wie möglich auszugleichen, geht der Flughafen München schon immer über die geforderten, gesetzlichen Verpflichtungen hinaus. Ziel ist es, die Ausgleichsflächen aufzuwerten, die Biodiversität zu erhalten und zu erhöhen. Den im ursprünglichen Niedermoor heimischen Pflanzen- und Tierarten soll ihr ursprünglicher Lebensraum beziehungsweise ein adäquater Lebensraum zurückgegeben werden.
- Von den knapp 1.600 Hektar des Flughafengeländes sind circa zwei Drittel Grünflächen. Durch eine zielgerichtete Pflege entstanden, besonders innerhalb des Sicherheitszauns, auf den Grünflächen zwischen den Start- und Landebahnen und deren Infrastruktureinrichtungen eine artenreiche Vegetation und ökologisch wertvolle Lebensräume vor allem für seltene Wiesenbrüter. In der Randzone [Grüngürtel], also im unmittelbaren Nahbereich des Flughafengeländes, wurde die Landschaft durch Grünland, Gewässer und Pflanzungen im Umfang von circa 250 Hektar strukturiert. Auf diese Weise konnte

auch ein Erosions- und Lärmschutz für das Umland geschaffen werden, außerdem erfüllt die Randzone als »Puffer« die Funktion, den Flughafen in die Landschaft einzubinden. Zusätzlich haben wir circa 520 Hektar Ausgleichsflächen hergestellt. Dieses Biotopverbundsystem setzt sich zusammen aus Korridoren mit extensiven Magerwiesen, Hochstaudenfluren, Feuchtstandorten, Amphibienlaichgewässern, Waldparzellen und Gebüschstreifen. Die zuständigen Genehmigungsbehörden bestätigten deren auflagenkonforme Herstellung und Pflege. Diese Flächen leisten mit ihrer struktur- und artenreichen Vegetation einen wichtigen Beitrag zur Biodiversität in der Region.

- Mehrere Bereiche kümmern sich bei der FMG um die langfristige Unterhaltungspflege und naturschutzfachliche Entwicklung. Die Tier- und Pflanzenbestände werden einer systematischen Erfolgskontrolle unterzogen. Die 666 ha großen Flughafenwiesen, um die beiden Start- und Landebahnen, liegen im europäischen Vogelschutzgebiet »Nördliches Erdinger Moos« und bieten einen optimalen Lebensraum für zahlreiche seltene Vogelarten. Der Flughafen München ist im Zeitraum 2021 bis März 2024 erneut Teilnehmer am Umwelt- und Klimapakt Bayern, einer Vereinbarung zwischen der Bayerischen Staatsregierung und der bayerischen Wirtschaft. Im Rahmen des »Blühpakts Bayern«, der als Antwort des Bayerischen Umweltministeriums auf den Rückgang der Insektenzahl und der Artenvielfalt ins Leben gerufen worden ist, konnte der Flughafen München 2022 seine Auszeichnung als »Blühender Betrieb« um weitere drei Jahre verlängern.

Kennzahlen

Zur systematischen Steuerung im Konzern dienen Kennzahlen, die stetig kontrolliert und ausgewertet werden. Die zugehörigen Kennzahlen werden jährlich im integrierten Bericht veröffentlicht.

→ **Ökoflächen außerhalb des Flughafenzauns**

Ziele und Maßnahmen

Ziele und Maßnahmen werden im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm dargestellt. In Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

Links

→ **Biodiversität**

 **Naturschutz**

 **Vogelschutz**

 **Vogelwelt**

 **Blühpakt Bayern**

 **Umweltpakt Bayern**

→ **Niedrige Vogelschlagrate: spezielles Biotopmanagement**

Bezug Geschäftsmodell



Nachhaltigkeitsprogramm

Biodiversität

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status (%)
Sensibilisierung interner und externer Stakeholder hinsichtlich des Themas Wildtierhandel	Zusammenarbeit mit externen Stakeholdern am Campus, um eine Awareness Kampagne zum Thema Wildtierhandel zu entwickeln	2026 (verlängert)	10
Erhalt und Förderung der Biodiversität am und um den Flughafen	Durchführung eines regelmäßigen faunistischen Monitorings auf den Flughafenwiesen, am Flughafen-Campus und in Teilgebieten des Vogelschutzgebiets »Nördliches Erdinger Moos«	fortlaufend	fortlaufend
	Abstimmung der Pflege auf vorkommende Arten und deren Ansprüche zum Erhalt der biologischen Vielfalt auf den Flughafenwiesen	fortlaufend	fortlaufend
	Stetige Weiterentwicklung des Umweltbildungsangebots für externe Besuchende und Interessierte sowie behördliche Vertreter:innen (Flyer, Broschüren, Plakate etc.)	fortlaufend	fortlaufend
	Sensibilisierung der Mitarbeitenden bezüglich naturschutzfachlicher Themen (Beiträge im Intranet, Flyer, Broschüren, Plakate etc.)	fortlaufend	fortlaufend
	Anlage und Aufwertung von insektenfreundlichen Biotopen (z. B. Blühwiesen am Aussichtshügel, Aufstellung Insektenhotels, Baumpflanzung am Besucherpark)	fortlaufend	fortlaufend

Nachhaltige Infrastruktur- und Bauprojekte

Beispiele

Verbesserung der Erreichbarkeit, nachhaltiges Bauen

Managementansätze

- Seit Eröffnung 1992 hat sich der Flughafen München erfolgreich entwickelt. Die Auswirkungen des Flughafenbetriebs sind aus ökologischer, sozialer und ökonomischer Perspektive vielschichtig. Zum einen gilt der Flughafen-Campus als Jobmotor Bayerns, zum anderen ist die Anbindung an den Luftverkehr für international agierende Unternehmen einer der wichtigsten Standortfaktoren. Der Flughafen München ist als eine der großen intermodalen Verkehrsdrehscheiben in Europa allerdings auch auf eine attraktive und kundengerechte landseitige Anbindung angewiesen. Im Bereich der Schiene wurde das gemeinsam mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) erarbeitete Stufenkonzept für die Verbesserung der Schienenanbindung fertiggestellt. Für den weiteren Ausbau des Flughafens und der Flughafengebäude ist festgelegt, dass die höchsten Anforderungen an den Klimaschutz eingehalten werden. Durch eine ausgewogene Balance zwischen bedarfsgerechtem Ausbau, Instandhaltung und Optimierung versuchen wir, die Auswirkungen auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten. Negative Auswirkungen, beispielsweise auf die Natur und die Flughafenregion werden durch Ausgleichs- und Lärmschutzmaßnahmen möglichst reduziert. Hier gehen wir über die gesetzlichen Vorgaben und Branchenstandards hinaus.
- Bei Neubauten ist die Implementierung von Lebenszykluskostenanalysen in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ein wichtiger Schritt zur nachhaltigen Entwicklung. Als Mitglied in der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) engagiert sich die FMG auch bei der Weiterentwicklung von Zertifizierungssystemen.
- Eine Übersicht sämtlicher geplanter und bereits begonnener Bauvorhaben ist auf der Flughafen-Website zu finden.

Ziele und Maßnahmen

Ziele und Maßnahmen werden im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm dargestellt. In Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

Links

- [Zahlreiche Bauprojekte](#)
- [Geschäftsfeld Real Estate](#)
- 🔗 [Ausbau Infrastruktur](#)

Bezug Geschäftsmodell



Nachhaltigkeitsprogramm

Nachhaltige Infrastruktur- und Bauprojekte

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status (%)
Umsetzung von energieeffizientem und nachhaltigem Bauen	Zertifizierung aller Areale nach den Standards der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB), Bau ausgewählter Gebäude nach Goldstandard	fortlaufend	fortlaufend
Bedarfsorientierte und wirtschaftliche Entwicklung der Immobilie Flughafen	Weiterentwicklung des städtebaulichen Konzepts LabCampus und Umsetzung der Baumaßnahmen LabCampus [Cluster 1]	2034 (verlängert)	25
	Schaffung bezahlbaren Wohnraums für Mitarbeitende in Abstimmung mit den Gemeinden der Region	2029 (verlängert)	10
Mittelfristige Verbesserung der Schienenanbindung	ÜFEX-Verbindung von und nach Nürnberg	2024	80
	Überprüfung der Realisierungsmöglichkeiten von zusätzlichen Regionalverbindungen, z. B. in das Allgäu, auch vor Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke	2025	10
	Entwicklung eines Angebotskonzepts für einen Fernbahnhof Flughafen München im Nah-, Regional- und Fernverkehr als Input für die Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt, der die Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung für die Bundesschienenwege [im Jahr 2024] sowie die Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans [ab 2024] bildet	2024 (verlängert)	80
Umsetzung der Elektromobilitätsstrategie	Ausbau der Ladeinfrastruktur	2030	15

Mitarbeitende und Gesellschaft

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Beispiele

Vermeidung von Arbeitsunfällen, Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit, Sport- und Gesundheitsprogramme

Managementansätze

- Der Flughafen München Konzern ist nach der Deutschen Lufthansa AG der zweitgrößte Arbeitgeber der Region. Die physische und psychische Gesundheit und das Wohlbefinden der Beschäftigten ist für uns von übergeordneter Bedeutung. Weiterhin ist es unsere Pflicht als Arbeitgeber, Gefährdungen und Unfallrisiken am Arbeitsplatz zu vermeiden und gesunde Arbeitsbedingungen zu schaffen. Mitarbeitenden, die aus längerer Krankheit zurückkehren, ermöglichen wir eine professionelle Wiedereingliederung.
- Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz werden mit einem aktiven Gesundheitsmanagement, vielfältigen Fitnessangeboten und gezielten Präventionsprogrammen gewährleistet. Die zuständigen Bereiche Gesundheitsmanagement und Arbeitsschutz sowie Arbeitsmedizin ergreifen gemeinsam mit dem Arbeitgeber und dem Betriebsrat alle erforderlichen Maßnahmen, um Arbeitsunfälle, Verletzungen und berufsbedingte Erkrankungen zu vermeiden. Die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik wurde im Rahmen der Implementierung eines Arbeitsschutzmanagementsystems entwickelt. Festgehalten sind die betrieblichen Richtlinien und Prozesse im Arbeits-

schutzmanagementhandbuch, welches Rollen und Verantwortlichkeiten aller relevanten Stakeholder definiert.

Für Mitarbeitende und Führungskräfte finden regelmäßige Arbeitssicherheitsschulungen und Seminare statt. Zusätzlich werden die Mitarbeitenden einmal jährlich zu den Gefährdungen am Arbeitsplatz unterwiesen. Ein webbasiertes Training über die Grundlagen im Arbeitsschutz rundet das Angebot ab.

- Im Jahresbericht »Gemeinsame Aufgabe, gemeinsame Verantwortung« geben Arbeitsschutz, Arbeitssicherheit, Arbeitsmedizin und Gesundheitsmanagement einen umfassenden Ein- und Überblick zu allen Themen. Die Einhaltung der Richtlinien zum Arbeits- und Gesundheitsschutz werden durch Betriebsvereinbarungen gewährleistet.

Kennzahlen

Zur systematischen Steuerung im Konzern dienen Kennzahlen, die stetig kontrolliert und ausgewertet werden. Die zugehörigen Kennzahlen werden jährlich im integrierten Bericht veröffentlicht.

- **Arbeitssicherheit und Gesundheit**
- **Unfallhäufigkeit**
- **Krankenstand**
- **Berufskrankheiten**
- **Mitarbeitende mit Behinderung**

Der Flughafen München misst die Leistung seiner Führungskräfte mithilfe finanzieller und nicht-finanzieller Kennzahlen. Eine Steuereungskennzahl ist die Unfallhäufigkeitsrate [Lost Time Incident Frequency/LTIF], die jährlich im integrierten Bericht veröffentlicht wird.

Ziele und Maßnahmen

Ziele und Maßnahmen werden im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm dargestellt. In Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

Links

- **Arbeits- und Gesundheitsschutz: wichtiger Teil der Unternehmenskultur**
- 📄 **Jahresbericht Arbeitssicherheit, Arbeitsmedizin und Gesundheitsmanagement**

Bezug Geschäftsmodell



Nachhaltigkeitsprogramm

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeiter:innen	Neuaufsetzung Modellprojekt Health Lounge AeroGround	2023	60
Nutzung von Automatisierungsprozessen zur Optimierung der Arbeitssicherheit	Robotik: Entwicklung eines Konzepts zur Automatisierung von Prozessen im Bodenverkehrsdienst in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut	2027 (verlängert)	40
Verbesserung der Arbeitssicherheit	Durchführung eines Projekts zur Sensibilisierung hinsichtlich verhaltensorientierter Arbeitssicherheit	2024	20
	Beschaffung von Arbeitsschutzkleidung und persönlicher Schutzausrüstung inklusive Optimierung des Beschaffungsprozesses	2024	10
	Beschaffung von Wach- und Einsatzkleidung mit reduzierter thermischer Belastung für die Flughafenfeuerwehr	2023 (verlängert)	100 (abgeschlossen)
Klimatisierung Feuerwache Süd	Ausstattung der Büro-, Aufenthalts- sowie Ruheräume in der Feuerwache Süd mit Klimatisierung sowie Sonnenschutz	2025	10

Attraktiver Arbeitgeber

Beispiele

Vielfalt von Aus- und Weiterbildungsangeboten, Diversity, wettbewerbsfähige Arbeitsbedingungen

Managementansätze

- Um den Personalbedarf quantitativ und qualitativ zu decken, ist die Stärkung der Arbeitgeberattraktivität von großer Bedeutung. Wichtige Elemente sind flexible und hybride Arbeitszeitmodelle, ein zeitgemäßes Führungsleitbild, attraktive Benefits und eine Vielzahl von Sportangeboten. Der Kulturwandel wird aktiv gestaltet, um den unterschiedlichen Wertvorstellungen aller Generationen gerecht zu werden. Gleichzeitig wird der Wissenstransfer zwischen erfahrenen und neuen Mitarbeiter:innen begleitet und kontinuierliche Weiterbildung als Teil der Unternehmensphilosophie verstanden. Ferner sorgen unterschiedliche Arbeitnehmendenvertretungen dafür, dass alle Stimmen der Belegschaft gehört werden und die Unternehmensentwicklung partizipativ vorangetrieben wird. Wir profitieren von der Vielfalt der Belegschaft, dabei respektieren wir die unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse und unterstützen diese durch zum Beispiel Shared-Leadership oder Cross-Mentoring-Programme. Mit einer hochwertigen Aus- und Weiterbildung von Arbeitskräften und einem starken Beschäftigungsvolumen erhöht der Arbeitgeber Flughafen die soziale und ökonomische Wertschöpfung in der Region.

- Kontinuierliche Weiterentwicklungsmöglichkeiten für Mitarbeitende sind mit der bereits seit 30 Jahren bestehenden Airport-Academy als Bildungspartner fest in der Arbeitgeberattraktivität verankert. Sie ist »zertifizierter Bildungsträger« [AZAV] mit einem Qualitätsmanagementsystem nach DIN ISO 9001 und offizielles Trainingsinstitut des ACI [Airport Council International]. Der Leitfaden »Vereinbarkeit für Beruf und Familie« gibt allen Führungskräften einen Überblick über betriebliche Rahmenbedingungen und Angebote. Die Zufriedenheit der Mitarbeitenden wird darüber hinaus in regelmäßig stattfindenden Mitarbeitendenbefragungen festgestellt.
- Durch den jährlichen Personal- und Sozialbericht werden die Entwicklungen intern transparent aufgezeigt.

Kennzahlen

Zur systematischen Steuerung im Konzern dienen Kennzahlen, die stetig kontrolliert und ausgewertet werden. Die zugehörigen Kennzahlen werden jährlich im integrierten Bericht veröffentlicht.

- Mitarbeitende
- Mitarbeitende mit Tarifverträgen
- Altersstruktur
- Führungskräfte
- Elternzeit
- Fluktuation
- Weiterbildungsstunden
- Nationalitäten
- Wohnsitz der Beschäftigten

Ziele und Maßnahmen

Ziele und Maßnahmen werden im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm dargestellt. In Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

Links

- Mitarbeitende und Gesellschaft
- Personalstrategie: Perspektiven durch Wandel
- 🔗 Arbeitgeber Flughafen München

Bezug Geschäftsmodell



Nachhaltigkeitsprogramm

Attraktiver Arbeitgeber

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Stärkung der Arbeitgeberattraktivität – intern (Bindung der Mitarbeitenden) und extern (Arbeitgebermarketing)	Modernisierung und Neuaufstellung der Stellenbewertungs- und Vergütungssystematik für außertariflich Beschäftigte	2025 (verlängert)	50
	Stärkung des Arbeitgeberimages in der Region und überregional, beispielsweise durch ein Corporate Influencer Programm und Karriere-Events	2025	60
	Optimierung der Beschäftigungsbedingungen zum Beispiel durch Entlastungsmaßnahmen und attraktive Mitarbeitervorteile	2023	100 (abgeschlossen)
	Weiterentwicklung von neuen Entwicklungs- und Talentformaten und Einführung einer neuen Lernmanagement-Software	2024	30
	Entwicklung von Regelungen für Mitarbeitende, die aus dem TVöD oder dem Sanierungstarifvertrag in den Branchentarifvertrag übergeleitet werden	2024	10
	Etablierung eines konzernübergreifenden Transformationsteams zur Begleitung und Kommunikation von Veränderungsmaßnahmen	fortlaufend	fortlaufend
Sensibilisierung der Mitarbeitenden für Integration von Nachhaltigkeit am Arbeitsplatz	Förderung nachhaltigen Verhaltens der Belegschaft (beispielsweise Bildung von Fahrgemeinschaften oder Nutzung des ÖPNVs, Reduktion von Papierverbrauch, Mülltrennung)	2024	20
Erhöhung der Führungsqualität	Fortführung der regelmäßigen Führungsdialoge und Ableitung entsprechender Maßnahmen zur gezielten und bedarfsorientierten Kompetenzentwicklung	fortlaufend	fortlaufend
	Erarbeitung und Etablierung eines neuen Qualifizierungsprogramms für Führungskräfte	2024 (verlängert)	100 (abgeschlossen)
Qualitative und quantitative Deckung des Mitarbeitendenbedarfs	Mitarbeitendenentwicklung durch digitale Inhalte und gezielte Entwicklungsprogramme	2025 (verlängert)	50
	Ausweitung der Recruiting-Aktivitäten für Bedarfspositionen und Bedarfsbereiche (zum Beispiel Ausbildung/ duales Studium, Traineeprogramm, Hochschulpraktikant:innen, Spezialist:innen)	2025	20
Stärkere Etablierung und Vermarktung des Ideenmanagements	Nutzung einer digitalen Plattform, auf der Konzernmitarbeitende Verbesserungsvorschläge für alle Unternehmensbereiche einbringen können	2023	100 (abgeschlossen)
Reduzierung psychischer Belastungen für Mitarbeitende	Einführung eines Unterstützungsangebots für Prävention und Soforthilfe bei seelischer Not	2024	50
Etablierung des Diversity Managements	Entwicklung von Maßnahmen analog der unterschiedlichen Vielfaltsdimensionen der Charta der Vielfalt	2025 (verlängert)	50
	Gleichberechtigte Teilhabe aller Geschlechter in Führungspositionen im Flughafen München Konzern gemäß der Zielvorgaben im Konzernlagebericht	2025 (verlängert)	50

Engagement und Wertschöpfung in der Region

Beispiele

Zusammenarbeit und Auftragsvergaben in Städten, Gemeinden und gesellschaftlichen Anspruchsgruppen der Region

Managementansätze

- Als großer Arbeitgeber und Wirtschaftsmotor verbindet den Flughafen München eine wichtige Partnerschaft zur Region. Die Wertschöpfungseffekte des Flughafens lassen sich in direkte, indirekte und aufgrund des Konsums aus Einkommenszahlungen induzierte Effekte unterteilen. Der Flughafen und die Unternehmen, die auf dem Campus angesiedelt sind, erwirtschaften jährlich eine Wertschöpfung von mehreren Milliarden Euro. Davon profitiert nicht nur die Region, sondern auch der Freistaat Bayern. Effekte, die sich aus der Nutzung des Flughafens ergeben, werden als katalytische Effekte oder Standorteffekte bezeichnet. Zu diesen zählen positive ökonomische Auswirkungen, wie etwa die Steigerung der Produktivität und Investitionen sowie ein hohes Beschäftigungs- und Innovationsniveau, aber auch negative Auswirkungen wie z. B. ein hohes Mietpreiseniveau durch stetigen Zuzug. Zwischen dem Flughafen München und Firmen aus der Region bestehen zahlreiche Liefer- und Leistungsbeziehungen. Rund 3.500 Lieferanten sind für den Flughafen München Konzern tätig. Der Flughafen wird hauptsächlich von Geschäftspartnern aus der Region beliefert — das sorgt für kurze Transportwege und vermeidet CO₂-Emissionen. Entlang der gesamten Wertschöpfungskette haben sich zielgruppenorientierte Austausch- und Informationsformate etabliert.

- Das Bindeglied zwischen Flughafen und Region ist der Konzernbereich Kommunikation und Politik, der einen intensiven Kontakt mit den Gemeinden, den Bürger:innen der Region und den Vertreter:innen von Politik, Wirtschaft und Verwaltung auf europäischer, nationaler, auf Landes- und auf kommunaler Ebene pflegt. Der Flughafen München hat mit der Einrichtung eines Regionalbüros die Grundlage für den stetigen Dialog zwischen dem Flughafen und Anrainerstädten und -gemeinden geschaffen. Uns liegt viel daran, verantwortungsvoller Nachbar und verlässlicher Partner der Region zu sein. Wir unterstützen rund 700 Projekte aus den Bereichen Sport, Bildung, Kultur, Soziales, Umwelt und Medien. Dabei gliedert sich unser Engagement in zwei Förderungsarten: Sponsoring und Zuwendungen (u. a. Sachspenden).
- In Umfragen, wie zum Beispiel der Akzeptanzstudie »Der Flughafen aus Sicht seiner Nachbarn«, bewerten Bürger:innen den Flughafen und die Lebenssituation in der Region. Regelmäßige Beschäftigungserhebungen geben Auskunft über die aktuellen Strukturdaten für den Standort Flughafen München.

Kennzahlen

Zur systematischen Steuerung im Konzern dienen Kennzahlen, die stetig kontrolliert und ausgewertet werden. Die zugehörigen Kennzahlen werden jährlich im integrierten Bericht veröffentlicht.

- **Wertschöpfung Ermittlung**
- **Wertschöpfung Verteilung**
- **Spenden und Sponsoring**
- **Bevölkerungsentwicklung in den angrenzenden Gemeinden**

Ziele und Maßnahmen

Ziele und Maßnahmen werden im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm dargestellt. In Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

Links

- **Gesellschaftliches Engagement**
- **Lieferant:innen: Fokus in der Region**
- 🔗 **Gutachten & Studien**
- 🔗 **Wertschöpfung für Flughafen & Region**

Bezug Geschäftsmodell



Nachhaltigkeitsprogramm

Engagement und Wertschöpfung in der Region

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Sicherstellung eines guten nachbarschaftlichen Verhältnisses mit der Region	Direkter Ansprechpartner der gewählten Mandatsträger; intensiver Dialog mit allen wichtigen Stakeholdern der Region zum laufenden Betrieb und Entwicklungen am Flughafen, u. a. über ausgewählte Formate (z. B. Inside Airport, Infoveranstaltungen für Behördenleiter und Gemeinden)	fortlaufend	fortlaufend
	Begleitung und Unterstützung der etablierten Dialogplattformen des Flughafens – Nachbarschaftsbeirat und Flughafenforum	fortlaufend	fortlaufend
	Aktive Mitarbeit in den Gremien des Nachbarschaftsbeirats und der Projektgruppe IBA (Internationale Bauausstellung Metropolregion München)	fortlaufend	fortlaufend
	Analyse und Kommunikation der nachbarschaftlichen Beziehungen und der Akzeptanz des Flughafens (Befragung »Der Flughafen aus Sicht seiner Nachbarn«)	fortlaufend	fortlaufend
Integration des Flughafens in die Region	Mitarbeit in verschiedenen regionalen Gremien aus den Bereichen Wirtschaft und Tourismus (bspw. IHK-Regionalausschuss Erding/Freising, Tourismusverein der Region Erding e.V., Europäische Metropolregion München e.V.)	fortlaufend	fortlaufend
	Partnerschaftliche Standortentwicklung, Realisierung von gemeinsamen Projekten von Flughafen München Konzern und Kommunen mit dem Ziel, eine Win-win-Situation zu erzielen (z. B. Optimierung der Radwege-Anbindung)	fortlaufend	fortlaufend
	Entwicklung einer Mobilitätsstrategie für die und mit der Region im Rahmen des Nachbarschaftsbeirats	fortlaufend	fortlaufend
Gesellschaftliche Verantwortung des Flughafen München Konzerns in der Region übernehmen	Unterstützung von Initiativen und Organisationen mit gemeinnützigem Hintergrund aus den Bereichen Sport/ Soziales/Kultur/Bildung und Natur	fortlaufend	fortlaufend
	Regelmäßige Überprüfung und Anpassung von regionalen Sponsoringschwerpunkten und Bewertungsinstrumenten	fortlaufend	fortlaufend
	Vor-Ort-Präsenz bei unterstützten Veranstaltungen und regelmäßige Kontaktpflege zu Sponsoringpartnern	fortlaufend	fortlaufend
	Begleitung von Maßnahmen bzw. regionalen Kooperationsprojekten, die in den Bereich CSR fallen (Kooperation mit Lebenshilfe Freising sowie den Bürgerstiftungen Erding und Freising)	fortlaufend	fortlaufend
Bedeutung des Flughafens als Wirtschafts- und Standortfaktor in der Region sichtbar machen	Analyse und Quantifizierung der Bedeutung des Flughafens als Wirtschaftsfaktor und qualitative Darstellung des Flughafens als Standortfaktor (z. B. Wertschöpfungseffekte, Beschäftigtenerhebung und Darstellung der jährlichen Liefer- und Leistungsbeziehungen)	fortlaufend	fortlaufend

Lärmemissionen und Lärmschutz

Beispiele

Schallschutz für Anwohner:innen, lärmarme Flugverfahren

Managementansätze

- Die Reduktion des Fluglärms und der umfassende Schutz der Anwohner:innen ist für den Flughafen München ein Hauptanliegen im Dialog mit der Nachbarschaft. Zusammen mit den Fluggesellschaften und der Flugsicherung sind wir seit Jahren auf allen Gebieten des Lärmschutzes aktiv, um dem Ruhebedürfnis der Anwohnenden Rechnung zu tragen. Ziel ist es, Lärmemissionen am und um den Flughafen München herum so gering wie möglich zu halten.
- Durch technische Neuerungen sind im Luftverkehr in den vergangenen Jahrzehnten große Erfolge in der Lärmreduktion erzielt worden. Unser Anliegen ist es, auf Grundlage der geltenden Rechtslage (Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm und dem Bundes-Immissionsschutzgesetz FluLärmG) eine ausgewogene Balance zwischen Anwohner- und Umweltinteressen sowie den Erfordernissen der Wirtschaft und den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen zu finden. Relevante Stakeholder

der Fluglärmkommission (darunter beispielsweise Kommunen und Behörden) treffen sich regelmäßig, um die Aufsichts- und Sicherungsbehörden bei Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge zu beraten. Die Regierung von Oberbayern hat unter Beteiligung der Öffentlichkeit und der betroffenen Gemeinden einen Lärmaktionsplan für den Flughafen München erarbeitet. Dieser stellt bereits realisierte Schritte sowie zukünftige Maßnahmen zur Minderung des Fluglärms im Umfeld des Airports dar. Durch lärm differenzierte Landeentgelte nimmt der Flughafen München Einfluss auf das eingesetzte Fluggerät, sodass Fluggesellschaften, die leises Fluggerät verwenden, von einem gestaffelten, stark gespreizten Gebührensystem profitieren.

- Stationäre und mobile Messungen überwachen permanent den Fluglärm in der Region. Die Website »Fluglärmüberwachung-Online« zeigt die aktuellen Messwerte und relevanten Verkehrsdaten in Echtzeit.

Kennzahlen

Zur systematischen Steuerung im Konzern dienen Kennzahlen, die stetig kontrolliert und ausgewertet werden. Die zugehörigen Kennzahlen werden jährlich im integrierten Bericht veröffentlicht.

→ **Gemessener Lärm**

→ **Verteilung der Betriebsrichtungen**

→ **Lärmbeschwerden**

Ziele und Maßnahmen

Ziele und Maßnahmen werden im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm dargestellt. In Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

Links

 **Lärmschutz aktuelle Werte**

→ **Lärmschutz**

Bezug Geschäftsmodell



Nachhaltigkeitsprogramm

Lärmemissionen und Lärmschutz

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status (%)
Reduktion und Monitoring der Lärmbelastungen aus dem Luftverkehr	Bearbeitung der in der Zuständigkeit der FMG liegenden Lärminderungsmaßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für den Flughafen München zusammen mit den relevanten Beteiligten	fortlaufend	fortlaufend
	Fluglärmüberwachung (stationär und mobil) in der Flughafenregion unter Einsatz innovativer Technik und dazugehörige Kommunikation in Echtzeit online	fortlaufend	fortlaufend

Unternehmen und Governance

Transparente und resiliente Unternehmensführung

Beispiele

Wahrung von Interessen, Corporate Governance, Risiko- und Chancenmanagement, wirtschaftliches Handeln und verantwortungsvoller Umgang mit finanziellen Mitteln

Managementansätze

- Zukunftsfähigkeit und eine nachhaltige Entwicklung können nur im Dialog mit allen gesellschaftlichen Anspruchsgruppen sichergestellt werden. Wir tauschen uns mit unseren Stakeholdern – unternehmensintern oder auf lokaler, regionaler, nationaler und internationaler Ebene – kontinuierlich aus. Expert:innen vertreten den Konzern in den Arbeitsgruppen wichtiger Branchen- und Wirtschaftsverbände. So nutzen wir Synergieeffekte und suchen nach Lösungsansätzen für die Herausforderungen, beispielsweise von politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen.
- Die Einhaltung nationaler und internationaler Gesetze, staatlicher Vorschriften und behördlicher Vorgaben sowie unternehmensinterner Regelungen gehören zu unserem Selbstverständnis. Als Basis dafür gilt konzernweit die Compliance-Geschäftsordnung. Eine jährliche Compliance-Risikoanalyse ergänzt das wirtschaftliche Risikomanagement. Eine besondere Rolle nimmt, als Verhaltensmaßstab, der Code of Conduct ein. Er basiert auf der Unternehmenskultur des Flughafens München und enthält die

Leitlinien und Grundsätze für wert- und gesetzeskonformes Verhalten. Über etwaige Vorfälle sowie die Lösungsansätze zur Beseitigung von Verstößen, Maßnahmen zur Risikominimierung und über den erreichten Compliance-Standard wird in regelmäßigen Abständen an die Geschäftsführung sowie standardisiert an den Aufsichtsrat berichtet. Zusätzlich steht das Hinweisgebersystem BKMS System® allen Mitarbeitenden, Geschäftspartner:innen und sonstigen Dritten offen, die Regelverstöße ansprechen wollen. Die Einhaltung von Richtlinien wird von den zuständigen Führungskräften und der internen Revision überprüft sowie sichergestellt. Im jährlich erscheinenden integrierten Bericht präsentiert der Flughafen München ein ganzheitliches, transparentes Bild unserer Geschäftstätigkeit und zeigt alle ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Aspekte des Flughafenbetriebs auf.

- Das Vertrauen von Kund:innen, Partner:innen und Mitarbeitenden zu erlangen und zu erhalten ist eine wichtige Grundlage für nachhaltigen, langfristigen Unternehmenserfolg. Ein aktiver Austausch mit unseren Anspruchsgruppen, wirtschaftliches Handeln und ein verantwortungsvoller Umgang mit finanziellen Mitteln ist die Basis für den kontinuierlichen Erfolg unseres Geschäftsmodells. Zudem lädt der Flughafen München alle Mitarbeitenden zu aktiver Mitbestimmung der Unternehmensentwicklung ein. Befragungen der Belegschaft, ein starker Betriebsrat, eine Jugend- und Auszubildendenvertretung und eine Schwerbehindertenvertretung sorgen dafür, dass die verschiedenen Perspektiven und Bedürfnisse der Kolleg:innen im Unternehmen gewahrt werden.

Kennzahlen

Zur systematischen Steuerung im Konzern dienen Kennzahlen, die stetig kontrolliert und ausgewertet werden. Die zugehörigen Kennzahlen werden jährlich im integrierten Bericht veröffentlicht.

→ **Kennzahlen**

Der Flughafen München misst die Leistung seiner Führungskräfte mithilfe finanzieller und nicht-finanzieller Kennzahlen. Eine Steuerungskennzahl ist das EBT, das jährlich als Teil des integrierten Berichts veröffentlicht wird.

Ziele und Maßnahmen

Ziele und Maßnahmen werden im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm dargestellt. In Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

Links

→ **Strategie**

→ **Nachhaltige Unternehmenssteuerung**

🔗 **Nachhaltige Unternehmensführung**

→ **Risikomanagementsystem**

→ **Compliance-Management-System**

🔗 **Stakeholderdialog**

Bezug Geschäftsmodell

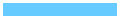


Nachhaltigkeitsprogramm

Transparente und resiliente Unternehmensführung

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status (%)
Weiterentwicklung der Kommunikationsstrategie	Umsetzung eines Konzepts für die Kommunikation der strategischen Neuausrichtung der FMG	2023 (verlängert)	100 (abgeschlossen)
Schaffung von Transparenz und Akzeptanz sowie Sicherung eines partnerschaftlichen Dialogs mit allen Stakeholder-Gruppen des Unternehmens	Weiterentwicklung des Stakeholder-Dialogs für gesetzliche Anforderungen an die Berichterstattung [Corporate Sustainability Reporting Directive]	2023 (verlängert)	100 (abgeschlossen)
Wahrnehmung der unternehmerischen Verantwortung des Flughafens München	Optimierung des Nachhaltigkeitsdialogs mit der Belegschaft durch das Social Intranet und durch die Etablierung abteilungsübergreifender Austauschformate (Nachhaltigkeitsboard und Nachhaltigkeitsgremium)	2023	100 (abgeschlossen)
	»Öffentlichkeitskonzept Umwelt« umsetzen, beispielsweise Veröffentlichung von Messergebnissen in Echtzeit (Lärm und Luft), transparente und umfangreiche Information über Umweltthemen über die Website, Pflege und Aktualisierung des »Umwelt-Radwegs«	fortlaufend	fortlaufend
	Teilnahme als Kooperationspartner am Klimapakt 3 der Münchner Wirtschaft mit den inhaltlichen Fokusthemen Energieeffizienz, klimafreundliche Stromversorgung, Wärme und Kälte, nachhaltige Mobilität, Kreislaufwirtschaft, Biodiversität und Begrünung von Flächen, nachhaltige Lebensstile und Digitalisierung	2025	30
Etablierung eines Sustainable Marketing	Schrittweise Transformation des Aviation-Marketings zu einem »Sustainable Marketing« in den Dimensionen Event-Marketing, Online-Marketing, Social Media, Werbemittel, Printmedien	fortlaufend	fortlaufend
Identifikation der Rolle des Flughafens im Umgang mit Menschenrechtsthemen	Sensibilisierungsmaßnahmen der Belegschaft, zum Beispiel zu Themen wie Menschenhandel	2026 (verlängert)	30
Integration von Nachhaltigkeitskriterien im Controlling	Stärkere Implementierung relevanter nicht-finanzieller KPIs in die bestehenden Steuerungsinstrumente des Konzerncontrollings	2024 (verlängert)	80
	Stärkere Berücksichtigung von wirtschaftlichen Implikationen aus Nachhaltigkeitseffekten im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsrechnungen (z. B. bei Bauprojekten)	2024	80
Umsetzung der Sustainable Finance Strategie und ihrer Indikationen	Implementierung der EU Taxonomie-Verordnung inklusive Prüfung der Geschäftsaktivitäten auf Taxonomie-fähigkeit- und konformität unter Berücksichtigung der technischen Bewertungskriterien	2026	20
	Prüfung von vorteilhaften Finanzierungsmöglichkeiten bei Investitionen rund um das Thema Nachhaltigkeit, v. a. bei Prozessoptimierungen, [Energie]-Effizienzsteigerungen und Digitalisierung	fortlaufend	fortlaufend
Umsetzung der Konzernstrategie	Umsetzung der Strategie 2030+ durch ein Top-Themen-Portfolio	fortlaufend	fortlaufend
	Quantifizierung der Konzernziele und Maßnahmen im integrierten Strategie- und Planungsprozess	fortlaufend	fortlaufend

Transparente und resiliente Unternehmensführung

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Personalkostensenkung im Konzern	Abbau von Zeitguthaben, Nutzung von Kurzarbeit sowie Umsetzung des Notlagentarifvertrags	2023	100 (abgeschlossen) 
Stärkung der Widerstandsfähigkeit des Flughafen München Konzerns gegen Ausfälle der kritischen Geschäftsprozesse	Implementierung eines ganzheitlichen Business Continuity Management Systems im Flughafen München Konzern	2024	50 
Steuerung von nicht-finanziellen Chancen und Risiken und Ableitung geeigneter Maßnahmen	Einführung systematischer Prozesse zur spezifischen Identifizierung, Priorisierung und Steuerung nicht-finanzieller Chancen und Risiken (z. B. Risiken mit Klimabezug)	fortlaufend	fortlaufend
	Untersuchungen zu möglichen Auswirkungen von extremen Niederschlägen auf den Flughafen München und Erstellung von Berechnungen und fachgutachterlichen Bewertungen sowie konzeptionelle Entwicklung geeigneter Abhilfemaßnahmen	2024 (verlängert)	75 

Kund:innenorientierung und Servicequalität

Beispiel

Weiterentwicklung der Angebote, insbesondere für barrierefreies Reisen & Seamless Travel

Managementansätze

- Die Qualität unserer Services und Dienstleistungen ist maßgeblich für die Zufriedenheit unserer Kund:innen. Besonders für Passagier:innen, die in ihrer Beweglichkeit eingeschränkt sind, kann Reisen eine große Herausforderung darstellen. Der kostenlose Mobility Service am Flughafen München unterstützt dabei individuell und vollumfänglich. Für die Qualität im Kerngeschäft Aviation und im Endkund:innengeschäft wurde der Flughafen München bereits mehrfach ausgezeichnet. Ziel ist es, die Qualität weiter zu erhöhen. Dafür nutzt die FMG einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess, in den umfangreiche Marktanalysen und Benchmarks anderer Flughäfen Einzug finden.

- Aus externen Ansprüchen und dem Unternehmenszweck lässt sich ein mittel- bis langfristiges Zielbild für den Konzern ableiten, welches dann in der Umsetzung sichergestellt werden muss. Die Weiterentwicklung der Qualitätsstrategie sichert hierzu die Erfüllung der Kundenbedürfnisse und somit die langfristige ökonomische Entwicklung zusätzlich mit ab. Der Austausch mit Geschäftspartner:innen auf nationaler und internationaler Ebene sorgt neben anderen Faktoren darüber hinaus für eine zukunftsorientierte Entwicklung.
- Wichtige Steuerungselemente und Kontrollinstrumente des Unternehmens sind die Qualitäts-Zertifizierungsaudits, beispielsweise der ACI, der Airport Health Accreditation (AHA) und die Erhebung der Airport Service Quality (ASQ). Zusätzlich stellen wir uns jährlich der weltweiten Passagierumfrage des Luftfahrtforschungsinstitutes Skytrax.

Kennzahlen

Zur systematischen Steuerung im Konzern dienen Kennzahlen, die stetig kontrolliert und ausgewertet werden. Diese werden jährlich im integrierten Bericht veröffentlicht.

→ Dialogmanagement

Der Flughafen München misst die Leistung seiner Führungskräfte mithilfe finanzieller und nicht-finanzieller Kennzahlen. Eine Steuereungskennzahl ist der PEI (Passagiererlebnisindex), der im integrierten Bericht veröffentlicht wird.

Ziele und Maßnahmen

Ziele und Maßnahmen werden im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm dargestellt. In Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

Links

→ **Globales Engagement auf 5-Sterne-Niveau**

→ **5-Star-Qualität: Spitzenplatz trotz Herausforderungen**

 **Barrierefreies Reisen**

 **Preise und Auszeichnungen**

Bezug Geschäftsmodell



Nachhaltigkeitsprogramm

Kund:innenorientierung und Servicequalität

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status (%)
Sicherstellung von Qualität und Effizienz am Standort Flughafen München	Integration von Nachhaltigkeitskriterien in die Auswahl von zukünftigen Mieter:innen	2023	100 [abgeschlossen]
	Verbesserte Belegung der Flächen und Bereinigung sowie Optimierung des Portfolios im Centermanagement	fortlaufend	fortlaufend
Einführung autonomer Technologien	Konzeptentwicklung für autonome Fluggastbrücken am gesamten Campus	2025 [verlängert]	10
	Konzeptentwicklung für autonomes Fahren auf dem Vorfeld	2024	30
	Konzeptentwicklung zur automatisierten Be- und Entladung von Gepäck	2025	25
	Umsetzung des Check-in-Konzepts Stufe 1: autonome Bag-Drops im Terminal 1	2023	100 [abgeschlossen]
	Umsetzung des Check-in-Konzepts Stufe 2: autonome Bag-Drops im Terminal 1	2026	5
	Einführung von Indoor-Navigation für Reisende	2024	45
Stärkere Verankerung von Nachhaltigkeit im Bereich der Flughafenwerbung	Reduktion von Abfallprodukten durch stärkere Nutzung digitaler Werbeflächen unter Berücksichtigung eines hohen Energiestandards der digitalen Werbemedien	2026 [verlängert]	50
Nachhaltige Angebote für Kund:innen	Erweiterung von »Sustainable Services« im Angebotsportfolio des Flughafens	2024 [verlängert]	20

Luftverkehrsentwicklung und Sicherheit

Beispiele

Stärkung der Drehkreuzfunktion, Sicherheitsmaßnahmen

Managementansätze

- Die Luftverkehrsankündigung leistet einen grundlegenden Beitrag für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts München. Der Flughafen bietet für Unternehmen, aber auch für den Tourismussektor einen beachtlichen Standortvorteil. Für ein internationales Luftverkehrsdrehkreuz ist jedoch sowohl die nationale als auch internationale Wirtschaftsentwicklung entscheidend.
- Ziel ist es, die nach der Pandemie wieder gestiegene Nachfrage nach Flugreisen in hoher Qualität zu befriedigen. Die Weiterentwicklung des Frachtstandorts Flughafen München stärkt unsere Position im Wettbewerb.
- Die Betriebserlaubnis des Flughafens München ist unmittelbar an die 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. Mit unserem Safety-Management-System überwachen wir kontinuierlich den laufenden Flug- und Abfertigungsbetrieb.

Kennzahlen

Zur systematischen Steuerung im Konzern dienen Kennzahlen, die stetig kontrolliert und ausgewertet werden. Die zugehörigen Kennzahlen werden jährlich im integrierten Bericht veröffentlicht.

→ **Verkehrszahlen Luftfahrt**

→ **Passagierzahlen**

→ **Flugbewegungen**

→ **Einsatzzahlen Feuerwehr**

 **Verkehrszahlen**

Ziele und Maßnahmen

Ziele und Maßnahmen werden im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm dargestellt. In Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

Links

→ **Aviation**

→ **Sicherheit: hoher Stellenwert am Flughafen**

 **Safety/Security**

Bezug Geschäftsmodell

€  

Nachhaltigkeitsprogramm

Luftverkehrsentwicklung und Sicherheit

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status (%)
Sicherstellung eines reibungslosen und effizienten Luftverkehrs	Bereitstellung eines Airport Operations Plan (als KPI-Dashboard)	2023 (verlängert)	100 (abgeschlossen)
	Austausch in effizientere Fluggastbrücken mit Präsenzmelder und LED	2028 (verlängert)	5
	Konzeptentwicklung für optimierte Kapazitätsplanung, Pünktlichkeit und Situational Awareness des Turn-arounds von Flugzeugen	2023	100 (abgeschlossen)
	FOD-Walk: Start einer kollaborativen Safety-Awareness-Kampagne zur Vermeidung von Fremdkörpern und Müll auf den Flugbetriebsflächen (FOD=Fremdkörper auf Flugbetriebsflächen), damit Reduzierung von Unfallrisiken und strategische Zuarbeit zu einem »sauberem Vorfeld« / »Clean Apron MUC«. Einbindung aller relevanter Stakeholder. Jährliche Durchführung geplant.	fortlaufend	fortlaufend
	Strategische Erweiterung des FOD-Kontrollprogramms (FOD=Fremdkörper auf Flugbetriebsflächen) zur Optimierung der FOD-Prävention unter anderem durch Automatisierungsprojekte und damit geringeres FOD- und Müllaufkommen auf den Vorfeld- und Flugbetriebsflächen.	fortlaufend	fortlaufend
	Vorbeugung möglicher Vogelkollisionen durch ein ausgeklügeltes Biotopmanagement (beispielsweise durch Berücksichtigung der Belange der seltenen Wiesenbrüter/ des Vogelschutzes bei Sanierungen und Bauarbeiten)	fortlaufend	fortlaufend

Digitalisierung

Beispiele

Professionalisierung interner Prozesse, digitale Angebote, Wahrung der Privatsphäre und Datensicherheit

Managementansätze

- Wir verarbeiten personenbezogene Daten gemäß dem geltenden Datenschutzrecht – insbesondere gemäß der Bestimmungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO), des Bundesdatenschutzgesetzes sowie anderer geltender Gesetze zum Schutz personenbezogener Daten, um die Privatsphäre zu schützen. Neue technologische Möglichkeiten verändern das Geschäftsmodell des Flughafens München. So wird die digitale Transformation gemeinsam mit Mitarbeitenden und Geschäftskund:innen aktiv gestaltet. Mit der Digitalstrategie wurde ein Maßnahmenprogramm aufgesetzt. Die Erreichung der dort festgeschriebenen Ziele und Maßnahmen wird jährlich überprüft.
- In einer bereichsübergreifenden Plattform zur Förderung von Austausch und Transparenz über Digital- und Innovationsvorhaben arbeiten Expert:innen in fünf Schwerpunktbereichen zusammen (Data & Analytics, Aviation, Commercial & Marketing, Business & Workplace, Smart City). Um der strategischen Bedeutung gerecht zu werden, wurde die Stabstelle Digital etabliert.
- Ziel ist es, einen messbaren Mehrwert für Passagier:innen, Geschäftspartner:innen und Mitarbeitende zu schaffen.

Kennzahlen

Eine nicht-finanzielle Steuerungskennzahl ist der PEI (Passagiererlebnisindex), der jährlich im integrierten Bericht veröffentlicht wird. Die Zufriedenheit mit digitalen Angeboten ist u. a. ein Teil der Befragung zum Passagiererlebnisindex.

Ziele und Maßnahmen

Ziele und Maßnahmen werden im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm dargestellt. In Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

Links

→ **Digital am Airport**

 **Datenschutz**

 **Cyber Security**

Bezug Geschäftsmodell



Nachhaltigkeitsprogramm

Digitalisierung

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status (%)
Digitalisierung und Personalisierung der Customer Experience	Bündelung der Touch Points für Kund:innen über Airport- und Partnerkanäle und Optimierung personalisierter Ansprache und Angebote	2026 (verlängert)	20
	Erweiterung des Sprachangebots für digitale Gate-Ansagen im Terminal 1	2023	100 (abgeschlossen)
	Automatisiertes Beantworten der Anfragen über verschiedene Kanäle und Gewährleistung eines Rund-Um-Die-Uhr-Services durch einen Chatbot	2024	100 (abgeschlossen)
Digitalisierung der Arbeitswelt	Einführung von modernen Office-Plattformen (u. a. Microsoft 365)	2024 (verlängert)	95
	Green IT: Nutzung einer universellen Plattform für unterschiedliche Mobilfunkdienste (Tetra-Funk)	2026	10
	Vollständige Digitalisierung der Prozesse Störbeseitigung, Instandsetzung und Wartung der technischen Anlagen am Campus inkl. Einsatz von digitalen Endgeräten	2024 (verlängert)	75
	Prozessdigitalisierung und -optimierung durch Workflow-Automatisierung und Process Mining	fortlaufend	fortlaufend
	Weiterentwicklung der Airport Community App, die relevante Informationen digital für alle am Campus operativ tätigen Zielgruppen bereitstellt (unabhängig ob Airline, Flughafenbetreiber, Abfertigung)	fortlaufend	fortlaufend
	Einführung digitaler IoT- und KI-Services zur Optimierung des Energie- und Lastmanagements	2025	45
Aufbau eines effizienten Datenmanagements	Weiterentwicklung der digitalen Kanäle, um den Informationsfluss für Kund:innen und Mitarbeitende sicherer und effizienter zu gestalten	2025 (verlängert)	10
	Aufbau eines konzernweiten Datenmanagements für aktuelle und zukünftige Anwendungsfälle (Datenanalysen, maschinelles Lernen, schnelle Prototypen)	2025	20

Verantwortung in der Lieferkette

Beispiele

Menschen- und Kinderrechte, Lohngerechtigkeit, Arbeitsbedingungen, Umweltschutz

Managementansätze

- 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.
Im Januar 2023 ist das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz [LkSG] in Kraft getreten. Mit dem Gesetz wird erstmals die unternehmerische Verantwortung für die Einhaltung von Menschenrechten und den Schutz von Umweltbelangen in der Lieferkette geregelt.

- In unserer Grundsatzerklärung über die Einhaltung der Menschenrechte bekennen wir uns zu höchsten Nachhaltigkeitsstandards, die ökologische und soziale Verantwortung sowie eine gute Corporate Governance umfassen. Die wesentlichen Grundsätze und Regeln sind im Code of Conduct des Flughafen München Konzerns zusammengefasst. Er gilt sowohl innerhalb des Flughafen München Konzerns als auch gegenüber Dritten im nationalen und internationalen Kontext. Der Flughafen München Konzern erwartet von seinen Lieferunternehmen/Dienstleistenden und Subunternehmen, aber auch von weiteren in der Lieferkette eingesetzten Unternehmen und Personen, dass Verletzungen von Menschenrechten, von international anerkannten Arbeitsstandards und von umweltbezogenen Verpflichtungen unterbleiben. Zur Erfüllung dieser Erwartungen stellt der Konzern seinen unmittelbaren Lieferanten eine entsprechende Schulungsunterlage zur Verfügung.
- Eine Reihe von Prozessen und Maßnahmen soll die Einhaltung gewährleisten, Handlungsbedarf aufzeigen und gegebenenfalls ein korrigierendes Eingreifen ermöglichen. Zum Beispiel stellt ein interdisziplinäres Risikoboard, mit klar definierten Strukturen und Verantwortlichkeiten, die Einhaltung der Sorgfaltspflichten sowie deren Umsetzung im Konzern sicher. Es werden regelmäßige Schulungen und Risikoanalysen durchgeführt. Zusätzlich steht ein elektronisches Hinweisgebersystem für die Meldungen von Verstößen zur Verfügung.

Kennzahlen

Zur systematischen Steuerung im Konzern dienen Kennzahlen, die stetig kontrolliert und ausgewertet werden. Die zugehörigen Kennzahlen werden jährlich im integrierten Bericht veröffentlicht.

Ziele und Maßnahmen

Ziele und Maßnahmen werden im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm dargestellt. In Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

Links

→ **Beschaffung: vielfältiger Bedarf an Waren und Dienstleistungen**

- [Verantwortung in der Lieferkette](#)
- [Nachhaltige Unternehmensführung](#)
- [Code of Conduct](#)
- [Menschenrechtserklärung](#)
- [Hinweisgebersystem](#)

Bezug Geschäftsmodell



Nachhaltigkeitsprogramm

Verantwortung in der Lieferkette

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status (%)
Etablierung einer nachhaltigen Lieferkette	Umsetzung der Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes in die dafür relevanten Beschaffungsprozesse (Integration des Code of Conduct und der Maßnahmen aus dem Risikomanagement in die Einkaufsrichtlinie und den purchase to pay Prozess)	2023 (verlängert)	100 (abgeschlossen)
Digitalisierung Lieferanten-Risikomanagement bzgl. Nachhaltigkeitsthemen	Einführung einer Software-Anwendung zur optimierten und digitalisierten Abbildung der Anforderungen aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG), dem anstehenden erweiterten Lieferkettengesetz sowie zusätzlicher Nachhaltigkeitsthemen. Durch den Einsatz von KI-gestütztem Media-Screening können hiermit Risiken in der Lieferkette erkannt und somit erforderliche Präventiv- und Korrekturmaßnahmen schneller umgesetzt werden.	2025	20
Implementierung einer messbaren Nachhaltigkeitsstrategie im Einkauf	Erstellung eines Umsetzungskonzepts und Einführung von Nachhaltigkeits-KPIs zur Implementierung einer messbaren Nachhaltigkeitsstrategie im Einkauf	2025	5
Stärkere Berücksichtigung von Nachhaltigkeit im Lieferantenmanagement	Integration von Nachhaltigkeitsaspekten im Lieferantenmanagement; sowohl im Bewertungsprozess als auch in den Entwicklungsgesprächen mit den strategischen Lieferanten	2025 (verlängert)	40
Stärkere Berücksichtigung von Nachhaltigkeit im Beschaffungsprozess	Einführung von verbindlichen Zielvorgaben bezüglich der Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten für definierte Warengruppen	2025 (verlängert)	20

NACHHALTIGKEITSKENNZAHLEN

Die Gesamtsummen werden inklusive Nachkommastellen berechnet, was rundungsbedingt vereinzelt zu Differenzen führen kann.

Wertschöpfung Ermittlung / GRI 201-1

IN MIO. EURO

Konzern	2023	2022	2021	2020
Umsatzerlöse	1.373,3	1.188,0	601,3	579,7
+ Sonstige Erträge	43,2	45,3	79,2	44,5
Gesamtleistung	1.416,50	1.233,30	680,5	624,2
+ Erträge aus Beteiligungen	1,3	-0,2	-2,6	-1,8
./. Sachaufwendungen	-557,3	-494,7	-307,2	-377,4
./. Abschreibungen	-202,8	-266,4	-239,9	-242,0
= Wertschöpfung	657,7	472,0	130,8	3,0

Die Wertschöpfungsrechnung stellt die Differenz zwischen der vom Unternehmen erbrachten Leistung und dem Wert der benötigten Vorleistungen dar.

In der Verteilungsrechnung werden die Anteile der am Wertschöpfungsprozess Beteiligten – Mitarbeitende, öffentliche Hand, Darlehensgeber – ausgewiesen. Die Leistungen der FMG an die öffentliche Hand beinhalten Steuern. Die Zinsen für die Gesellschafterdarlehen sind unter der Empfängergruppe Darlehensgeber enthalten. Die Erträge aus Beteiligungen beinhalten das Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen. Die Sachaufwendungen beinhalten den Materialaufwand und die sonstigen Aufwendungen.

Wertschöpfung Verteilung / GRI 201-1

IN MIO. EURO

Konzern	2023	2022	2021	2020
Mitarbeitende	541,6	500,0	419,1	408,6
Darlehensgeber (saldiert)	75,9	37,4	48,0	27,8
Öffentliche Hand	14,9	-6,6	-75,0	-112,0
Flughafen München Konzern	25,3	-58,8	-261,3	-321,4
= Wertschöpfung	657,7	472,0	130,8	3,0

Verkehrszahlen Luftfahrt / GRI A01, GRI A02, GRI A03 ✓

	2023	2022	2021	2020
Passagieraufkommen gesamt	37.047.745	31.653.579	12.502.913	11.120.224
Summe gewerblicher Verkehr ¹⁾	37.037.070	31.642.738	12.496.432	11.112.773
davon Linien- und Charterverkehr	37.017.627	31.618.832	12.474.794	11.094.096
davon sonstiger gewerblicher Verkehr ¹⁾	19.443	23.906	21.638	18.677
Nicht-gewerblicher Verkehr ¹⁾	10.675	10.841	6.481	7.451
Flugzeugbewegungen gesamt	302.150	285.028	153.097	146.833
Summe gewerblicher Verkehr ¹⁾	294.342	276.821	146.675	140.480
davon Linien- und Charterverkehr	283.515	263.807	134.193	130.622
davon sonstiger gewerblicher Verkehr ¹⁾	10.827	13.014	12.482	9.858
Allgemeine Luftfahrt (nicht-gewerblicher Verkehr) ¹⁾	7.808	8.207	6.422	6.353
Sitzplatzauslastung (in %) Linien- und Charterverkehr	81,3	77,5	65,2	59,6
Cargo-Umschlag (geflogene Fracht und Luftpost in t)	284.346	266.779	173.307	150.928
Verkehrseinheiten (VE) gewerblicher Verkehr	39.862.753	34.290.578	14.211.819	12.610.084

¹⁾ Begriffsdefinitionen siehe Statistischer Jahresbericht 2023, S. 19/20

 Verkehrszahlen

Passagierzahlen (nur gewerblicher Verkehr) / GRI A01 ✓

	2023			2022			2021			2020		
	Gesamt	Inland	International	Gesamt	Inland	International	Gesamt	Inland	International	Gesamt	Inland	International
Summe gewerblicher Verkehr	37.037.070	5.739.466	31.297.604	31.642.738	4.818.806	26.823.932	12.496.432	2.295.855	10.200.577	11.112.773	2.562.495	8.550.278
davon Ankunft	18.552.240	2.866.783	15.685.457	15.864.243	2.393.840	13.470.403	6.231.524	1.154.455	5.077.069	5.619.856	1.279.520	4.340.336
davon Abflug	18.467.051	2.868.493	15.598.558	15.758.549	2.417.903	13.340.646	6.247.229	1.133.472	5.113.757	5.480.948	1.278.159	4.202.789
davon Transitpassagier:innen ¹⁾	17.779	4.190	13.589	19.946	7.063	12.883	17.679	7.928	9.751	11.969	4.816	7.153
Anzahl O&D-Passagier:innen ²⁾ in Mio.	21,6	-	-	17,9	-	-	8,0	-	-	7,3	-	-
Anzahl Umsteigende in Mio.	15,4	-	-	13,7	-	-	4,5	-	-	3,8	-	-
Anteil an Umsteigenden in %	41	-	-	43	-	-	36	-	-	34	-	-

¹⁾ Transitpassagier:innen kommen am Flughafen an und setzen ihre Reise mit demselben Flugzeug fort. Sie werden nur einmal bei der Landung gezählt.

²⁾ O&D-Passagier:innen beginnen oder beenden ihre Reise am Flughafen.

Flugbewegungen¹⁾ / GRI A02 ✓

	2023			2022			2021			2020		
	Gesamt	Ankunft	Abflug	Gesamt	Ankunft	Abflug	Gesamt	Ankunft	Abflug	Gesamt	Ankunft	Abflug
Passagierflüge Linie/Charter	279.468	139.603	139.865	259.449	129.642	129.807	129.737	64.801	64.936	126.013	63.067	62.946
Inland	54.985	27.478	27.507	51.254	25.600	25.654	28.537	14.253	14.284	35.202	17.595	17.607
International	224.483	112.125	112.358	208.195	104.042	104.153	101.200	50.548	50.652	90.811	45.472	45.339
Frachtflüge Linie/Charter	3.591	1.779	1.812	3.882	1.935	1.947	4.038	1.962	2.076	4.398	2.185	2.213
Inland	1.172	543	629	1.201	682	519	1.301	748	553	1.463	758	705
International	2.419	1.236	1.183	2.681	1.253	1.428	2.737	1.214	1.523	2.935	1.427	1.508
Postflüge Linie/Charter	456	228	228	476	243	233	418	209	209	211	106	105
Inland	456	228	228	476	243	233	418	209	209	211	106	105
International	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Allgemeine Luftfahrt	18.635	9.464	9.171	21.221	10.704	10.517	18.904	9.572	9.332	16.211	8.029	8.182
Inland	7.597	3.897	3.700	8.695	4.531	4.164	7.845	3.999	3.846	7.251	3.655	3.596
International	11.038	5.567	5.471	12.526	6.173	6.353	11.059	5.573	5.486	8.960	4.374	4.586
Summe	302.150	151.074	151.076	285.028	142.524	142.504	153.097	76.544	76.553	146.833	73.387	73.446

¹⁾ Militärflüge werden nicht erhoben.

[Detaillierte Angaben zu den Nachtflugbewegungen in den monatlichen Immissionsberichten](#)

[Detaillierte Angaben zur Nachtflugregelung](#)

Frachtonnage (gewerblicher Umschlag) / GRI A03 ✓

IN T

	2023			2022			2021			2020		
	Fracht-umschlag	Ankommende Fracht	Abfliegende Fracht	Fracht-umschlag	Ankommende Fracht	Abfliegende Fracht	Fracht-umschlag	Ankommende Fracht	Abfliegende Fracht	Fracht-umschlag	Ankommende Fracht	Abfliegende Fracht
Reine Frachtflüge	60.588	28.585	32.003	63.300	33.484	29.816	72.194	33.282	38.912	50.253	22.813	27.440
Beiladefracht auf Passagiermaschinen	216.611	90.202	126.409	195.557	79.969	115.588	94.519	39.255	55.264	94.860	41.471	53.389
Gesamtergebnis	277.199	118.786	158.413	258.857	113.453	145.404	166.713	72.537	94.176	145.113	64.284	80.829

Dialogmanagement: professionell mit Feedback umgehen / GRI 2-29

Das zentrale Dialogmanagement beantwortet, kategorisiert und analysiert das Kundenfeedback zeitnah und individuell. Diese Stelle erfasst neben Beschwerden auch konstruktive Kritik und positive Rückmeldungen. Um optimale Prozesslösungen für die Flugreisenden zu erarbeiten und gegebenenfalls Verbesserungen abzuleiten, sind die entlang der Passagiererlebniskette agierenden Fachbereiche, Behörden und Systempartner eng miteinander vernetzt.

Das Dialogmanagement erfasste im Jahr 2023 insgesamt 3.277 Beschwerden. Das sind 44,23 % mehr als im Jahr 2022. Dieser Anstieg ist auf eine Reihe von Unregelmäßigkeiten im Luftverkehr nach der Corona-Pandemie zurückzuführen. Außerdem kam es zu branchenabhängigen Streiktätigkeiten, die den Flugbetrieb und die Serviceleistungen beeinträchtigten. 2023 verzeichnete der Flughafen München eine relative Beschwerdequote von 89 Beschwerden pro einer Million abgefertigter Passagier:innen. Ein Großteil der Beschwerden stand im Zusammenhang mit Fluggesellschaften und Gepäckhandling. Der Schwerpunkt lag bei der Gepäckausgabe sowie Gepäckermittlung und -zustellung. Hinzu kamen extreme Wetterbedingungen, die die Abfertigung auf dem Vorfeld sowie im Terminalbereich erschwerten.

Dialogmanagement / GRI 2-29 ✓

ANZAHL DER NENNUNGEN

	2023	2022	2021	2020
Beschwerden gesamt	3.277	2.272	829	932
Anzahl der Beschwerden bei Top-Themen				
Airline	662	501	116	98
Flughafen-Einrichtung	628	368	186	171
Gepäckausgabe	838	274	40	64
Parken	107	66	49	59
Passkontrolle	72	71	29	59
Sicherheitskontrolle	271	261	106	112
Passagiertransport	104	96	96	65
Flughafen-Service	234	159	62	134
Lost & Found ¹⁾	152	230		
Sonstige	209	246	145	170

¹⁾ erstmals 2022 aufgenommen

Spenden und Sponsoring / GRI 413-1

ANTEIL AM GESAMTETAT IN %

	2023	2022	2021	2020
Sport	55	77	60	55
Soziales	8	4	18	21
Bildung	6	2	13	10
Kultur	32	17	7	13
Natur	0	0	2	1

[Sponsoring](#)

Einsatzzahlen der Feuerwehr / GRI 417-1

	2023	2022	2021	2020
Alarmierungen gesamt	8.631	8.111	5.028	4.915
Anzahl Ausrückungen	2.961	3.257	1.511	1.985
davon technische Hilfsleistungen	1.528	1.623	1.140	1.262
davon Sicherheitswachen ¹⁾	704	915	296	629
davon Brandeinsätze	729	719	75	94
Sonstige Feuerwehreinsätze²⁾	4.188	3.609	3.006	387
Rettungsdiensteinsätze	1.482	1.245	511	473

¹⁾ Bereitschaftsdienst, den die Feuerwehr bei bestimmten, besonders gefährlichen Anlässen vor Ort leistet, um beim Eintritt dieser Gefahren sofort eingreifen zu können

²⁾ Sonstige Tätigkeiten und Einsätze der Feuerwehr (»andere« Alarmierungskennzeichnungen/Bewertungen)

Die Flughafenfeuerwehr München ist als Teil der Konzernsicherheit auf dem Gelände des Flughafens für den Brandschutz und die technische Hilfeleistung im Flugzeug- und Gebäudebrandschutz verantwortlich. Mit qualifiziertem Rettungsdienstpersonal und eigenen Rettungswagen stellt sie rund um die Uhr die Notfallhilfe für Passagier:innen, Besucher:innen und Mitarbeiter:innen sicher und führt bei feuergefährlichen Arbeiten und Veranstaltungen Sicherheitswachen durch. Von den zwei Feuerwachen aus erreichen die 50 anwesenden Einsatzkräfte – Anwesenheitsstärke im 24/7-Dienst gemäß Bescheid der Genehmigungsbehörde – innerhalb von 180 Sekunden jeden Punkt auf den Flugbetriebsflächen und erfüllen damit die vorgeschriebenen Hilfsfristen für den Flugzeugbrandschutz. Die Löschkapazität für den Flugzeugbrandschutz entspricht für jede Start- und Landebahn den Anforderungen der höchsten Kategorie 10 der International Civil Aviation Organization [ICAO].

Anzahl Mitarbeitende / GRI 2-7, GRI 2-8, GRI 405-1 ✓

Konzern	2023						2022		2021		2020	
	Frauen	Anteil in % ³⁾	Männer	Anteil in % ³⁾	Gesamt	Anteil in % ³⁾	Gesamt	Anteil in % ³⁾	Gesamt	Anteil in % ³⁾	Gesamt	Anteil in % ³⁾
Gesamtbeschäftigte¹⁾	2.623	31,37	5.739	68,63	8.362	100,00	8.610	100,00	8.693	100,00	9.338	100,00
Voll- und Teilzeitmitarbeitende¹⁾												
Vollzeit	1.587	18,98	5.184	61,99	6.771	80,97	6.675	77,53	6.852	78,82	7.307	78,25
Teilzeit	1.036	12,39	555	6,64	1.591	19,03	1.935	22,47	1.841	21,18	2.031	21,75
Arbeitsverträge¹⁾												
Befristet	227	2,71	298	3,56	525	6,28	497	5,77	184	2,12	327	3,50
Unbefristet	2.396	28,65	5.441	65,07	7.837	93,72	8.113	94,23	8.509	97,88	9.011	96,50
Weitere Beschäftigte	154		358		512		437		508		476	
Auszubildende	97		139		236		230		247		287	
Praktikant:innen	6		11		17		7		2		9	
Geringfügig Beschäftigte	50		115		165		163		136		180	
Leiharbeiter:innen	1		93		94		37		123		0	
Summe Gesamtbeschäftigte inkl. weiterer Beschäftigter des Konzerns	2.777		6.097		8.874		9.047		9.201		9.814	
Erwerbstätige am Flughafen-Campus²⁾					33.330		33.330		38.090		38.090	

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

²⁾ Zahl nicht Teil des Bestätigungsvermerks des unabhängigen Abschlussprüfers. Schließt alle am Flughafen München ansässigen Unternehmen ein. Die Beschäftigtenerhebung am Flughafen München wird im Dreijahresrhythmus durchgeführt. Zuletzt wurden die Zahlen im Jahr 2021 erhoben. Weitere Infos zur Erhebung finden Sie [hier](#).

³⁾ Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach ¹⁾.

Anzahl Mitarbeitende / GRI 2-7, GRI 2-8, GRI 405-1 ✓

	2023						2022		2021		2020	
FMG	Frauen	Anteil in % ³⁾	Männer	Anteil in % ³⁾	Gesamt	Anteil in % ³⁾	Gesamt	Anteil in % ³⁾	Gesamt	Anteil in % ³⁾	Gesamt	Anteil in % ³⁾
Gesamtbeschäftigte¹⁾	1.053	25,88	3.016	74,12	4.069	100,00	3.990	100,00	4.176	100,00	4.364	100,00
Voll- und Teilzeitmitarbeitende¹⁾												
Vollzeit	603	14,82	2.730	67,09	3.333	81,91	3.287	82,38	3.519	84,27	3.671	84,12
Teilzeit	450	11,06	286	7,03	736	18,09	703	17,62	657	15,73	693	15,88
Arbeitsverträge¹⁾												
Befristet	12	0,29	41	1,01	53	1,30	43	1,08	45	2,12	45	1,03
Unbefristet	1.041	25,58	2.975	73,11	4.016	98,70	3.947	98,92	4.131	97,88	4.319	98,97
Weitere Beschäftigte	40		112		152		156		172		208	
Auszubildende	34		93		127		135		149		170	
Praktikant:innen	3		5		8		4				8	
Geringfügig Beschäftigte	3		14		17		17		23		30	
Leiharbeiter:innen	0		0		0		0				0	
Summe Gesamtbeschäftigte inkl. weiterer Beschäftigte: der FMG	1.093		3.128		4.221		4.146		4.348		4.572	

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

²⁾ Zahl nicht Teil des Bestätigungsvermerks des unabhängigen Abschlussprüfers. Schließt alle am Flughafen München ansässigen Unternehmen ein. Die Beschäftigterhebung am Flughafen München wird im Dreijahresrhythmus durchgeführt.

Zuletzt wurden die Zahlen im Jahr 2021 erhoben. Weitere Infos zur Erhebung finden Sie [hier](#).

³⁾ Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach ¹⁾.

Mit Wirkung zum 31. Dezember 2022 hat der Flughafen München Konzern seine Aktivitäten am Flughafen Berlin durch den Verkauf der 100-Prozent-Beteiligung an der AAS Berlin GmbH (vormals

AeroGround Berlin GmbH) aufgegeben. Mit Wirkung zum 01.01.2023 wurde das Tochterunternehmen InfoGate Information Systems GmbH mit der FMG verschmolzen. Der Bereich der Arbeitsmedizin

wurde zum 01. Januar 2023 vor dem Verkauf der Anteile an der MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH in die FMG integriert.

Mitarbeitende mit Tarifverträgen / GRI 2-30, GRI 202-1 ✓

	2023		2022		2021		2020	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern ²⁾	FMG	Konzern ²⁾	FMG
Mitarbeitende mit Tarifverträgen gesamt	8.082	4.112	8.211	4.048	8.565	4.336	9.270	4.554
Anteil der Gesamtbelegschaft in % ¹⁾	91,08	97,42	90,76	97,64	93,06	99,72	94,46	99,61

¹⁾ Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Summe der Gesamtbeschäftigten inklusive Auszubildenden, geringfügig Beschäftigten, Leiharbeiter:innen und Praktikant:innen.

²⁾ ohne amd.sigma

Verhältnis der Gesamtvergütung¹⁾ / GRI 2-21

	2023	2022 ²⁾
Verhältnis zwischen der Jahresgesamtvergütung der höchstbezahlten Person in der Organisation und dem mittleren Niveau (Median) der Jahresgesamtvergütung aller Angestellten (ohne die höchstbezahlte Person)	11,16	12,31
Verhältnis des prozentualen Anstiegs der Jahresgesamtvergütung für die höchstbezahlte Person in der Organisation zum mittleren prozentualen Anstieg der Jahresgesamtvergütung für alle Angestellten (ohne die höchstbezahlte Person)	0,12	0,01

¹⁾ Alle Beschäftigten der FMG, ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter:innen und ohne Praktikant:innen. Die Gesamtvergütung von Teilzeitbeschäftigten ist jeweils auf einen Vollzeitäquivalent hochzurechnen. Die Gesamtvergütung beinhaltet: Grundgehalt, Bonuszahlungen, Aktien- und Optionspakete.

²⁾ Kennzahlen durch die bis einschließlich Mitte 2022 anhaltende Kurzarbeit beeinflusst. Kennzahl erstmals in 2022 und bisher nur für FMG erhoben.

Altersstruktur der Mitarbeitenden / GRI 405-1 ✓

	2023						2022		2021		2020	
	Frauen	Anteil in % ²⁾	Männer	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Konzern												
Alterstruktur Mitarbeitende¹⁾												
Unter 30 Jahren	395	4,72	730	8,73	1.125	13,45	997	11,58	952	10,95	1.222	13,09
30 bis 50 Jahre	1.390	16,62	2.665	31,87	4.055	48,49	4.313	50,09	4.440	51,08	4.800	51,40
Über 50 Jahre	838	10,02	2.344	28,03	3.182	38,05	3.300	38,33	3.301	37,97	3.316	35,51
Gesamt	2.623	31,37	5.739	68,63	8.362	100,00	8.610	100,00	8.693	100,00	9.338	100,00
	2023						2022		2021		2020	
	Frauen	Anteil in % ²⁾	Männer	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
FMG												
Alterstruktur Mitarbeitende¹⁾												
Unter 30 Jahren	164	4,03	257	6,32	421	10,35	376	9,42	407	9,75	442	10,13
30 bis 50 Jahre	576	14,16	1.184	29,10	1.760	43,25	1.704	42,71	1.809	43,32	1.948	44,64
Über 50 Jahre	313	7,69	1.575	38,71	1.888	46,40	1.910	47,87	1.960	46,93	1.974	45,23
Gesamt	1.053	25,88	3.016	74,12	4.069	100,00	3.990	100,00	4.176	100,00	4.364	100,00

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

²⁾ Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach ¹⁾.

Führungskräfte / GRI 405-1 ✓

	2023		2022		2021		2020	
		Anteil in %		Anteil in %		Anteil in %		Anteil in %
Konzern								
Führungskräfte gesamt^{1), 2)}	689	8,24	683	7,93	703	8,09	688	7,37
Frauen	174	25,25	173	25,33	168	23,90	151	1,62
Männer	515	74,75	510	74,67	535	76,10	537	5,76
Altersstruktur Führungskräfte²⁾								
Unter 30 Jahren	18	2,61	17	2,49	9	1,28	14	2,03
30 bis 50 Jahre	344	49,93	370	54,17	364	51,78	357	51,89
Über 50 Jahre	327	47,46	296	43,34	330	46,94	317	46,08

	2023		2022		2021		2020	
		Anteil in %		Anteil in %		Anteil in %		Anteil in %
FMG								
Führungskräfte gesamt^{1), 2)}	396	9,73	382	9,57	401	9,6	421	9,65
Frauen	74	18,69	65	17,02	62	15,46	64	1,47
Männer	322	81,31	317	82,98	339	84,54	357	8,18
Altersstruktur Führungskräfte²⁾								
Unter 30 Jahren	5	1,26	5	1,31	4	1,00	7	1,66
30 bis 50 Jahre	169	42,68	157	41,10	153	38,15	169	40,14
Über 50 Jahre	222	56,06	220	57,59	244	60,85	245	58,19

¹⁾ Stichtag 31.12.: Anteil der Führungskräfte an der Anzahl der Gesamtbeschäftigten

²⁾ Prozentualer Anteil der Führungskräfte im Verhältnis zu deren Gesamtzahl

Inanspruchnahme von Elternzeit¹⁾ / GRI 401-2, GRI 401-3 ✓

	2023			2022	2021	2020
	Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
Konzern						
Inanspruchnahme Elternzeit	97	149	246	297	276	297
Inanspruchnahme Elternteilzeit	15	3	18	10	7	12
	2023			2022	2021	2020
	Frauen	Männer	Gesamt			
FMG						
Inanspruchnahme Elternzeit	54	82	136	149	136	144
Inanspruchnahme Elternteilzeit	6	3	9	4	2	8

¹⁾ Zahl der Beschäftigten, die ihre Elternzeit im betreffenden Jahr angetreten haben. Daten ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter:innen und ohne Praktikant:innen.

Bedingt durch den hohen Aufwand einer manuellen Auswertung der verschiedenen Elternzeitmodelle (Dauer der Elternzeit, Stückelung der Elternzeit) werden die Anzahl an Rückkehrer:innen aus der Elternzeit sowie die Kündigungen nach der Elternzeit nicht erhoben.

Fluktuation von Mitarbeitenden: Einstellungen und Austritte¹⁾ / GRI 401-1 ✓

Konzern	2023				2022		2021		2020	
	Einstellungen	Anteil in % ²⁾	Austritte	Anteil in % ²⁾	Einstellungen	Austritte	Einstellungen	Austritte	Einstellungen	Austritte
Einstellungen und Austritte nach Altersklassen										
Unter 30 Jahren	678	45,78	339	30,82	518	332	120	261	271	345
30 bis 50 Jahre	620	41,86	440	40,00	499	476	82	378	221	403
Über 50 Jahre	183	12,36	321	29,18	154	347	29	377	62	234
Gesamt	1.481	100,00	1.100	100,00	1.171	1.155	231	1.016	554	982
Einstellungen und Austritte nach Geschlecht										
Männlich	1.009	68,13	715	65,00	716	704	142	690	350	571
Weiblich	472	31,87	385	35,00	455	451	89	326	204	411

FMG	2023				2022		2021		2020	
	Einstellungen	Anteil in % ²⁾	Austritte	Anteil in % ²⁾	Einstellungen	Austritte	Einstellungen	Austritte	Einstellungen	Austritte
Einstellungen und Austritte nach Altersklassen										
Unter 30 Jahren	155	43,54	59	20,56	83	64	51	60	94	40
30 bis 50 Jahre	156	43,82	62	21,60	52	86	22	87	68	40
Über 50 Jahre	45	12,64	166	57,84	15	155	10	204	15	81
Gesamt	356	100,00	287	100,00	150	305	83	351	177	161
Einstellungen und Austritte nach Geschlecht										
Männlich	243	68,26	226	78,75	115	214	56	275	122	111
Weiblich	113	31,74	61	21,25	35	91	27	76	55	50

¹⁾ inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter:innen und ohne Praktikanten:innen

²⁾ Alle Prozentsätze beziehen sich jeweils auf die Gesamtzahl der Einstellungen beziehungsweise Austritte der Beschäftigten nach ¹⁾.

Fluktuationsquote¹⁾ / GRI 401-1 ✓

IN %

	2023		2022		2021		2020	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Fluktuationsquote	13,05	6,96	13,00	7,35	11,00	7,94	9,93	3,55

¹⁾ Die Fluktuationsquote spiegelt das Verhältnis der Austritte zu den Beschäftigten (im Jahresdurchschnitt inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer:innen und ohne Praktikant:innen) wider.

Durchschnittliche Weiterbildungsstunden¹⁾ / GRI 404-1 ✓

	2023		2022		2021		2020	
	Konzern ³⁾	FMG	Konzern ⁴⁾	FMG	Konzern ⁵⁾	FMG	Konzern ⁶⁾	FMG
Anzahl der durchschnittlichen Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter:in	20,8	7,1	13,8	6,2	7,6	3,5	11,9	5,2
Pro männlichem Mitarbeiter	21,2	7,9	14,2	7,1	8,2	3,9	12,9	5,8
Pro weiblicher Mitarbeiterin	19,9	4,5	13,0	3,6	6,4	2,2	9,8	3,3
Pro Führungskraft ²⁾	10,0	6,8	6,1	3,9	5,4	3,0	6,6	4,8
Pro Mitarbeiter:in (ohne Führungsverantwortung)	21,8	7,1	14,5	6,4	7,8	3,5	12,3	5,2

¹⁾ Durchschnittliche Fortbildungs-, Schulungs- und Seminarstunden, die zeitwirtschaftlich erfasst werden (exklusive Luftsicherheitsschulung) pro Beschäftigter:in (ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmer:innen und ohne Praktikant:innen) zum Stichtag 31.12.

²⁾ Führungskräfte der Ebenen 1 bis 4 ohne Geschäftsführung der FMG

³⁾ ohne amd.sigma, Munich Airport NJ LLC, MAI US Holding, und MUCReal

⁴⁾ ohne AE Berlin, amd.sigma, Munich Airport NJ LLC, MAI US Holding, MUCReal, LabCampus und Infogate

⁵⁾ ohne MucReal, LabCampus, amd.sigma, Munich Airport NJ LLC, Infogate

⁶⁾ ohne MucReal, LabCampus, amd.sigma, Munich Airport NJ LLC

Arbeitssicherheit und Gesundheit / GRI 403-9 ✓

	2023	2022	2021	2020
Konzern ¹⁾	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
Unfallstatistik²⁾				
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	155	225	107	94
Dadurch Ausfalltage ³⁾	3.536	4.646	2.264	2.508
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0	0
1.000-Mann-Quote ⁴⁾	21,6	32,74	13,38	10,85

	2023	2022	2021	2020
FMG ^{1), 6)}	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
Unfallstatistik²⁾				
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	20	51	20	16
Dadurch Ausfalltage ³⁾	438	1.497	446	298
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0	0
1.000-Mann-Quote ⁴⁾	6,91	17,53	6,44	5

¹⁾ Inklusive Auszubildenden, geringfügig Beschäftigten, Leiharbeiter:innen und Praktikant:innen

²⁾ Verletzungen auf dem Niveau von Erste-Hilfe-Maßnahmen werden auch erfasst, sobald der Beschäftigte beim medizinischen Dienst des Flughafens München vorstellig wird.

³⁾ Es handelt sich um Kalendertage und diese werden ab dem Folgetag des Arbeitsunfalls gezählt. Es werden nur Ausfalltage berichtet, die im gleichen Kalenderjahr wie das Unfallereignis liegen.

⁴⁾ Meldepflichtige Arbeitsunfälle × 1.000 / tatsächlich geleistete Mitarbeiterkapazitäten (MAK) im Jahresdurchschnitt

⁵⁾ Mitarbeitende in der Bodenabfertigung mit Betriebszugehörigkeit FMG, Beschäftigte der AeroGround sowie bei AeroGround beschäftigte Leiharbeiter:innen

⁶⁾ Ausgenommen »Mitarbeitende der Bodenabfertigung mit Betriebszugehörigkeit FMG«. Diese werden als »Mitarbeitende in der Bodenabfertigung München« ausgewiesen.

Arbeitssicherheit und Gesundheit / GRI 403-9 ✓

	2023	2022	2021	2020
	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
Mitarbeitende in der Bodenabfertigung München⁵⁾				
Unfallstatistik²⁾				
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	78	61	24	33
Dadurch Ausfalltage ³⁾	2.151	1.030	583	816
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0	0
1.000-Mann-Quote ⁴⁾	46,67	57,01	12,02	15,30

	2023	2022	2021	2020
	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
Mitarbeitende in der Bodenabfertigung Berlin				
Unfallstatistik²⁾				
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	0	44	34	21
Dadurch Ausfalltage ³⁾	0	555	493	838
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0	0
1.000-Mann-Quote ⁴⁾	0	108,93	88,31	48,24

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.

¹⁾ Inklusive Auszubildenden, geringfügig Beschäftigten, Leiharbeiter:innen und Praktikant:innen

²⁾ Verletzungen auf dem Niveau von Erste-Hilfe-Maßnahmen werden auch erfasst, sobald der Beschäftigte beim medizinischen Dienst des Flughafens München vorstellig wird.

³⁾ Es handelt sich um Kalendertage und diese werden ab dem Folgetag des Arbeitsunfalls gezählt. Es werden nur Ausfalltage berichtet, die im gleichen Kalenderjahr wie das Unfallereignis liegen.

⁴⁾ Meldepflichtige Arbeitsunfälle × 1.000 / tatsächlich geleistete Mitarbeiterkapazitäten (MAK) im Jahresdurchschnitt

⁵⁾ Mitarbeitende in der Bodenabfertigung mit Betriebszugehörigkeit FMG, Beschäftigte der AeroGround sowie bei AeroGround beschäftigte Leiharbeiter:innen

⁶⁾ Ausgenommen »Mitarbeitende der Bodenabfertigung mit Betriebszugehörigkeit FMG«. Diese werden als »Mitarbeitende in der Bodenabfertigung München« ausgewiesen.

Ein Schwerpunkt der Arbeitssicherheitsmaßnahmen liegt beim Flughafen München auf dem Bereich Flugzeugabfertigung am Boden. Daher veröffentlicht die FMG eine zusätzliche Unfallstatistik für Mitarbeitende, die in der Flugzeugabfertigung tätig sind.

Unfallhäufigkeitsrate¹⁾ / GRI 403-9 ✓

	2023	2022	2021	2020
Gesamt (FMG + AeroGround)²⁾	16,00	19,93	11,09	11,45
FMG	5,40	8,15	7,10	4,60
AeroGround ²⁾	35,63	42,03	22,62	30,54

¹⁾ Arbeitsunfälle (mit Ausfallzeit ≥ 1 Tag) × 1.000.000 / geleistete Arbeitsstunden

²⁾ Inklusive Mitarbeitende in der Bodenabfertigung am Standort München mit Betriebszugehörigkeit FMG, Beschäftigte der AeroGround sowie bei AeroGround beschäftigte Leiharbeiter:innen

Krankenstand¹⁾ / GRI 403-10 ✓

IN %	2023			2022	2021	2020
Konzern	Frauen	Männer	Gesamt ³⁾	Gesamt ³⁾	Gesamt ⁴⁾	Gesamt ⁴⁾
Krankheitsquote ²⁾	7,86	10,16	9,5	10,21	5,98	6,00

FMG	2023			2022	2021	2020
Krankheitsquote ²⁾	Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
	5,94	9,12	8,39	9,10	5,67	6,39

¹⁾ inklusive Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter:innen und ohne Praktikant:innen

²⁾ Krankstunden im Verhältnis zu den zu leistenden Sollstunden, inklusive Reha, Kur, Heilverfahren etc.; bezieht sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach ¹⁾.

³⁾ ohne amd.sigma, Munich Airport NJ LLC, MAI US Holding, MUCReal

⁴⁾ ohne Eurotrade, amd.sigma, MUCReal, LabCampus, MAI US Holding, Munich Airport NJLLC, InfoGate

Berufskrankheiten¹⁾ / GRI 403-10 ✓

IN %	2023		2022		2021		2020	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern ²⁾	FMG	Konzern ²⁾	FMG
Anzeige von Berufskrankheiten	4	0	6	4	6	1	3	3

¹⁾ inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter:innen und ohne Praktikant:innen
²⁾ ohne amd.sigma

Beschäftigung Menschen mit Behinderung / GRI 405-1 ✓

Konzern	2023 ³⁾	2022 ³⁾	2021	2020
	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
Anzahl Mitarbeiter:innen mit Einschränkung ¹⁾	648	653	737	711
Schwerbehindertenquote in % ²⁾	7,47	7,33	7,67	7,06

FMG	2023	2022	2021	2020
	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
Anzahl Mitarbeiter:innen mit Einschränkung ¹⁾	439	451	496	485
Schwerbehindertenquote in % ²⁾	10,60	10,81	11,15	11,60

¹⁾ Grad der Behinderung mindestens 30 im Sinne der Gleichstellung gemäß Sozialgesetzbuch IX

²⁾ Anteil von Mitarbeitenden mit Einschränkung nach ¹⁾ an den durchschnittlichen Gesamtbeschäftigten inklusive Auszubildenden, inklusive geringfügig Beschäftigten, exklusive Leiharbeiter:innen und exklusive Praktikant:innen

³⁾ ohne Munich Airport NJ LLC und MAI US Holding

Nationalitäten¹⁾ / GRI 405-1 ✓

Konzern	2023				2022		2021		2020	
	Frauen	Männer	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Verteilung nach Nationalitäten gesamt	2.720	5.878	8.598		8.840		8.940		9.625	
Deutsche Staatsangehörigkeit	2.065	4.111	6.176	71,83	6.590	74,55	6.879	76,95	7.306	75,91
Ausländische Staatsangehörigkeit	655	1.767	2.422	28,17	2.250	25,45	2.061	23,05	2.319	24,09
Verteilung der am meisten vertretenen ausländischen Nationalitäten										
Türkei	44	420	464	5,40	501	5,67	486	5,44	525	5,45
Kroatien	33	179	212	2,47	209	2,36	201	2,25	251	2,61
Bosnien-Herzegowina	29	162	191	2,22	107	1,21	77	0,86	85	0,88
Rumänien	78	89	167	1,94	142	1,61	130	1,45	170	1,77
USA	58	85	143	1,66	95	1,07	42	0,47	25	0,26
Ungarn	16	108	124	1,44	129	1,46	141	1,58	156	1,62
Italien	29	93	122	1,42	123	1,39	119	1,33	129	1,34

FMG	2023				2022		2021		2020	
	Frauen	Männer	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾	Gesamt	Anteil in % ²⁾
Verteilung nach Nationalitäten gesamt	1.087	3.109	4.196		4.125		4.325		4.534	
Deutsche Staatsangehörigkeit	1.036	2.752	3.788	90,28	3.722	90,23	3.936	91,01	4.103	90,49
Ausländische Staatsangehörigkeit	51	357	408	9,72	403	9,77	389	8,99	431	9,51
Verteilung der am meisten vertretenen ausländischen Nationalitäten										
Türkei	2	222	224	5,34	224	5,43	221	5,11	243	5,36
Österreich	9	19	28	0,67	28	0,68	28	0,65	31	0,68
Italien	5	16	21	0,50	20	0,48	20	0,46	24	0,53
Kosovo	1	20	21	0,50	21	0,51	22	0,51	22	0,49
Griechenland	3	15	18	0,43	17	0,41	18	0,42	19	0,42

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

²⁾ Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach ¹⁾.

Wohnsitz der Beschäftigten¹⁾ / GRI 2-7, GRI 401-1 ✓

Landkreise	2023				2022		2021		2020	
	Konzern	Anteil in % ²⁾	FMG	Anteil in % ²⁾	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Freising	2.365	27,51	871	20,76	2.223	835	2.197	854	2.395	906
Erding	1.614	18,77	959	22,86	1.639	977	1.740	1.030	1.874	1.076
München	1.677	19,50	732	17,45	1.631	705	1.669	759	1.796	802
Landshut	1.208	14,05	651	15,51	1.199	658	1.246	692	1.315	720
Pfaffenhofen	166	1,93	98	2,34	159	91	154	91	146	95
Ebersberg	156	1,81	97	2,31	149	92	159	97	184	113
Anderer Landkreis ³⁾	1.412	16,42	788	18,78	1.840	767	1.775	802	1.915	822
Gesamt	8.598	100,00	4.196	100,00	8.840	4.125	8.940	4.325	9.625	4.534

¹⁾ Anzahl der Gesamtbeschäftigten inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeiter:innen und ohne Praktikanten:innen, die im jeweiligen Landkreis zum Stichtag 31.12. ihren Wohnsitz hatten.

²⁾ Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach ¹⁾.

³⁾ Der bis zum Berichtsjahr 2021 separat ausgewiesene Punkt »Berlin und Umland« ist seit dem Berichtsjahr 2022 Teil von »Anderer Landkreis«.

Energieverbrauch und Emissionen¹⁾ / GRI 301-1, GRI 302-1, GRI 302-2, GRI 302-4, GRI 302-5, GRI 305-1, GRI 305-2, GRI 305-3, GRI 305-5 ✓

	2023			2022			2021			2020		
	GJ	MWh	CO ₂ [t]	GJ	MWh	CO ₂ [t]	GJ	MWh	CO ₂ [t]	GJ	MWh	CO ₂ [t]
Scope 1: Direkter Energieverbrauch/Emissionen												
Erdgas Gas-Diesel-Aggregate BHKW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Erdgas Gas-Otto-Aggregate BHKW	1.248.966	346.935	70.417	1.230.410	341.781	68.829	1.125.086	312.524	62.375	1.151.294	319.804	63.863
Erdgas Heizkesselanlage	36.173	10.048	2.039	12.534	3.482	701	40.619	11.283	2.252	23.494	6.526	1.303
Heizöl Gas-Diesel-Aggregate	18.529	5.147	1.373	31.177	8.660	2.310	28.393	7.887	2.104	29.488	8.191	2.185
Heizöl Kesselanlage	4.421	1.228	328	10.551	2.931	782	32	9	2	89	25	7
Flüssiggas	0	0	0	0	0	0	1.084	301	70	374	104	24
Heizöl Notstromaggregate	1.991	553	147	2.242	623	166	2.257	627	167	1.382	384	102
Erdgasverbrauch EFM ²⁾	7.528	2.091	424	6.956	1.932	389	5.612	1.559	311	3.758	1.044	208
Diesel- und Ottokraftstoff	120.676	33.521	8.957	113.863	31.629	8.436	78.325	21.757	5.794	77.220	21.450	5.715
Ergebnis Scope 1	1.438.283	399.523	83.686	1.407.733	391.037	81.613	1.281.409	355.947	73.075	1.287.100	357.528	73.407
Scope 2: Indirekter Energieverbrauch/Emissionen³⁾												
Stromfremdbezug ⁴⁾	111.283	30.912	14.189	133.834	37.176	16.172	110.668	30.741	11.682	119.084	33.079	14.125
Fernwärmebezug ⁵⁾	87.365	24.268	1.292	101.459	28.183	1.501	123.768	34.380	1.465	99.162	27.545	1.173
Erdgasbezug ⁶⁾	60.610	16.836	3.417	55.412	15.392	3.100	17.147	4.763	951	23.742	6.595	1.317

¹⁾ Die FMG erstellt ihren CO₂-Footprint auf Basis des GHG-Protokolls WRI/WBCSD Greenhouse Gas Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard. Für Scope 3 berichtet die FMG über – für ihr Geschäftsmodell – relevante Teilbereiche. Außerdem wird das Prinzip operativer Kontrolle angewendet. Umrechnungsparameter, wie insbesondere Heizwerte und Emissionsfaktoren, soweit sie dem Emissionshandel unterliegen, werden gemäß den Vorgaben der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) ermittelt. Übrige Umrechnungsparameter basieren auf den entsprechenden aktuellsten Veröffentlichungen des Umweltbundesamtes (UBA).

²⁾ EFM: Gesellschaft für Enteisung und Flugzeugschleppen am Flughafen München; assoziiertes Unternehmen

³⁾ Ausweis der Scope 2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance (2015) nach der Methode »Location based« auf Basis von BRD-Inlandsverbrauchs-, Strommix- und Fernwärmemix-Emissionsfaktoren. Netto-Scope-2-Emissionen mit spezifischen Emissionsfaktoren betragen für Strom 0,459 kg/kWh und für fossile Fernwärme 0,213 kg/kWh (Quelle: UBA). Der gesamte Fernwärmebezug besteht aus fossiler Fernwärme und Fernwärme aus Biomasse mit dem spezifischen Emissionsfaktor von 0 kg/kWh.

⁴⁾ 59 % Strom aus erneuerbaren Energien (Stand 2022 nach §42 EnWG)

⁵⁾ Auf Basis der Vorjahre geschätzter Wert: 75 % der Fernwärme wird aus Biomasse direkt aus dem Biomasse-Heizwerk am Standort Zolling bezogen.

⁶⁾ Reiner Erdgasbezug (Bezugsjahr 2023), keine erneuerbaren Energien

⁷⁾ Inklusive Durchleitungsmengen an externe Unternehmen

⁸⁾ Gesamte Durchleitungsmengen an externe Unternehmen und Tochtergesellschaften. Es wurde der gleiche spezifische Emissionsfaktor verwendet, der auch beim Stromfremdbezug angewendet wird.

⁹⁾ Aus physikalischen Gründen ist es nicht sinnvoll, Wärme, Kälte und Strom in Energieeinheiten zu addieren. Die Summe ist nur sehr eingeschränkt aussagekräftig.

¹⁰⁾ Keine Angabe, da Werte nicht für alle Positionen ausweisbar sind.

¹¹⁾ Summe aus Scope 1, Scope 2 und der Zwischensumme Scope 3a

¹²⁾ Emissionsberechnung mit dem Modell LASPORT für die Einteilung des Flugbetriebs nach dem LTO-Zyklus

¹³⁾ Scope 2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance (2015) nach der Methode »Market based« ergeben 2.313 t CO₂. Basis ist der Emissionsfaktor von 0,156 kg/kWhel für den Strombezug des Flughafen München. Die anderen Emissionsfaktoren bleiben unverändert gegenüber 3).

¹⁴⁾ Berechnet aus Flugbewegungen mit dem Modell LASPORT mit nachträglicher Berücksichtigung der vermiedenen APU-Emissionen durch den Gebrauch der PCA-Anlagen.

¹⁵⁾ Zubringerverkehr umfasst den durch Flugreisende, Besucher:innen und Mitarbeitende im Flughafenbereich verursachten Straßenverkehr berechnet nach ACA.

¹⁶⁾ Bei der Berechnung wird seit 2021 ein vergrößerter Radius in Betracht gezogen: CO₂-Emissionen aus dem Zu- und Abreiseverkehr von Mitarbeitenden, Fluggästen und am Flughafen verkehrenden Personen. Bei den Mitarbeitenden wird ausschließlich der Weg zur Arbeitsstätte am Flughafen München Campus betrachtet.

¹⁷⁾ Im Rahmen der Prüfung der Daten identifizierte Fehler wurden nachträglich korrigiert.

Energieverbrauch und Emissionen¹⁾ / GRI 301-1, GRI 302-1, GRI 302-2, GRI 302-4, GRI 302-5, GRI 305-1, GRI 305-2, GRI 305-3, GRI 305-5 ✓

	2023			2022			2021			2020		
	GJ	MWh	CO ₂ [t]	GJ	MWh	CO ₂ [t]	GJ	MWh	CO ₂ [t]	GJ	MWh	CO ₂ [t]
Stromlieferung an externe Unternehmen ⁷⁾	-166.976	-46.382	-21.289	-170.622	-47.395	-20.617	-143.266	-39.796	-15.123	-155.203	-43.112	-18.409
Wärmelieferung an externe Unternehmen	-80.971	-22.492	-1.292	-77.427	-21.508	-1.501	-80.147	-22.263	-3.773	-74.833	-20.787	-3.640
Strom für Kältelieferung an externe Unternehmen	-1.066	-296	-136	-696	-193	-84	-397 ¹⁷⁾	-110 ¹⁷⁾	-42	-348 ¹⁷⁾	-97 ¹⁷⁾	-41
Erdgaslieferung an externe Unternehmen	-60.610	-16.836	-3.417	-55.412	-15.392	-3.100	-17.147	-4.763	-951	-23.742	-6.595	-1.317
Stromfremdbezug Durchleitung ⁸⁾	110.145	30.596	14.043	109.808	30.502	13.269	104.742	29.095	11.056	116.824	32.451	13.857
Ergebnis Scope 2¹³⁾	9)	9)	6.806	9)	9)	8.739	9)	9)	5.265	9)	9)	7.065
Scope 3: Anderer indirekter Energieverbrauch/ Emissionen (durch Dritte)	10)	10)		10)	10)					10)	10)	
Strombezug externer Unternehmen	-	-	21.289	-	-	20.617	-	-	15.123	-	-	18.409
Wärmebezug externer Unternehmen	-	-	1.292	-	-	1.501	-	-	3.773	-	-	3.640
Strom für Kältebezug externer Unternehmen	-	-	136	-	-	84	-	-	42	-	-	41
Erdgasbezug externer Unternehmen	-	-	3.417	-	-	3.100	-	-	951	-	-	1.317
Kraftstoffe für externe Unternehmen	-	-	5.604	-	-	6.446	-	-	4.261	-	-	4.080
Zwischensumme	9)	9)	31.739	9)	9)	31.747	9)	9)	24.149	9)	9)	27.487

¹⁾ Die FMG erstellt ihren CO₂-Footprint auf Basis des GHG-Protokolls WRI/WBCSD Greenhouse Gas Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard. Für Scope 3 berichtet die FMG über – für ihr Geschäftsmodell – relevante Teilbereiche. Außerdem wird das Prinzip operativer Kontrolle angewendet. Umrechnungsparameter, wie insbesondere Heizwerte und Emissionsfaktoren, soweit sie dem Emissionshandel unterliegen, werden gemäß den Vorgaben der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHST) ermittelt. Übrige Umrechnungsparameter basieren auf den entsprechenden aktuellsten Veröffentlichungen des Umweltbundesamtes (UBA).

²⁾ EFM: Gesellschaft für Enteisung und Flugzeugschleppen am Flughafen München; assoziiertes Unternehmen

³⁾ Ausweis der Scope-2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance (2015) nach der Methode »Location based« auf Basis von BRD-Inlandsverbrauchs-, Strommix- und Fernwärmemix-Emissionsfaktoren. Netto-Scope-2-Emissionen mit spezifischen Emissionsfaktoren betragen für Strom 0,435 kg/kWh und für fossile Fernwärme 0,213 kg/kWh (Quelle: UBA). Der gesamte Fernwärmebezug besteht aus fossiler Fernwärme und Fernwärme aus Biomasse mit dem spezifischen Emissionsfaktor von 0 kg/kWh.

⁴⁾ 57 % Strom aus erneuerbaren Energien (Stand 2021 nach § 42 EnWG)

⁵⁾ Auf Basis der Vorjahre geschätzter Wert: 75 % der Fernwärme wird aus Biomasse direkt aus dem Biomasse-Heizwerk am Standort Zolling bezogen.

⁶⁾ reiner Erdgasbezug (Bezugsjahr 2022), keine erneuerbaren Energien

⁷⁾ inklusive Durchleitungsmengen an externe Unternehmen

⁸⁾ Gesamte Durchleitungsmengen an externe Unternehmen und Tochtergesellschaften. Es wurde der gleiche spezifische Emissionsfaktor verwendet, der auch beim Stromfremdbezug angewendet wird.

⁹⁾ Aus physikalischen Gründen ist es nicht sinnvoll, Wärme, Kälte und Strom in Energieeinheiten zu addieren. Die Summe ist nur sehr eingeschränkt aussagekräftig.

¹⁰⁾ Keine Angabe, da Werte nicht für alle Positionen ausweisbar sind.

¹¹⁾ Summe aus Scope 1, Scope 2 und der Zwischensumme Scope 3a

¹²⁾ Emissionsberechnung mit dem Modell LASPORT für die Einteilung des Flugbetriebs nach dem LTO-Zyklus

¹³⁾ Scope-2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance (2015) nach der Methode »Market based« ergeben 752 t CO₂. Basis ist der Emissionsfaktor von 0,248 kg/kWhel für das Netz im Flughafen München. Die anderen Emissionsfaktoren bleiben unverändert gegenüber ³⁾.

¹⁴⁾ Berechnet aus Flugbewegungen mit dem Modell LASPORT mit nachträglicher Berücksichtigung der vermiedenen APU-Emissionen durch den Gebrauch der PCA-Anlagen.

¹⁵⁾ Zubringerverkehr umfasst den durch Flugreisende, Besucher:innen und Mitarbeitende im Flughafenbereich verursachten Straßenverkehr berechnet nach ACA.

¹⁶⁾ Bei der Berechnung wird seit 2021 ein vergrößerter Radius in Betracht gezogen: CO₂-Emissionen aus dem Zu- und Abreiseverkehrs von Mitarbeitenden, Fluggästen und am Flughafen verkehrenden Personen. Bei den Mitarbeitenden wird ausschließlich der Weg zur Arbeitsstätte am Flughafen München Campus betrachtet.

¹⁷⁾ Im Rahmen der Prüfung der Daten identifizierte Fehler wurden nachträglich korrigiert.

Energieverbrauch und Emissionen¹⁾ / GRI 301-1, GRI 302-1, GRI 302-2, GRI 302-4, GRI 302-5, GRI 305-1, GRI 305-2, GRI 305-3, GRI 305-5 ✓

	2023			2022			2021			2020		
	GJ	MWh	CO ₂ [t]	GJ	MWh	CO ₂ [t]	GJ	MWh	CO ₂ [t]	GJ	MWh	CO ₂ [t]
Summe des jährlich beeinflussbaren CO₂-Ausstoßes¹¹⁾												
Flugverkehr (LTO-Zyklus) ¹²⁾	-	-		-	-		-	-		-	-	
Take-off (Start)	-	-	41.846	-	-	37.296	-	-	17.720	-	-	18.279
Climb-out (Steigflug)	-	-	71.290	-	-	63.596	-	-	30.950	-	-	31.747
Idle (Rollen auf dem Vorfeld)	-	-	121.389	-	-	105.454	-	-	52.622	-	-	49.752
Approach (Landeanflug)	-	-	85.884	-	-	77.417	-	-	37.713	-	-	38.009
APU (PCA berücksichtigt) ¹⁴⁾	-	-	13.076	-	-	9.947	-	-	8.033	-	-	8.928
Triebwerksprobeläufe	-	-	455	-	-	349	-	-	430	-	-	502
Zubringerverkehr ¹⁵⁾	-	-	67.246 ¹⁶⁾	-	-	55.783 ¹⁶⁾	-	-	27.389 ¹⁶⁾	-	-	9.300
Ergebnis Scope 3			432.925			381.589			199.006			184.004

¹⁾ Die FMG erstellt ihren CO₂-Footprint auf Basis des GHG-Protokolls WRI/WBCSD Greenhouse Gas Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard. Für Scope 3 berichtet die FMG über – für ihr Geschäftsmodell – relevante Teilbereiche. Außerdem wird das Prinzip operativer Kontrolle angewendet. Umrechnungsparameter, wie insbesondere Heizwerte und Emissionsfaktoren, soweit sie dem Emissionshandel unterliegen, werden gemäß den Vorgaben der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) ermittelt. Übrige Umrechnungsparameter basieren auf den entsprechenden aktuellsten Veröffentlichungen des Umweltbundesamtes (UBA).

²⁾ EFM: Gesellschaft für Enteisung und Flugzeugschleppen am Flughafen München; assoziiertes Unternehmen

³⁾ Ausweis der Scope-2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance (2015) nach der Methode »Location based« auf Basis von BRD-Inlandsverbrauchs-, Strommix- und Fernwärmemix-Emissionsfaktoren. Netto-Scope-2-Emissionen mit spezifischen Emissionsfaktoren betragen für Strom 0,435 kg/kWh und für fossile Fernwärme 0,213 kg/kWh (Quelle: UBA). Der gesamte Fernwärmebezug besteht aus fossiler Fernwärme und Fernwärme aus Biomasse mit dem spezifischen Emissionsfaktor von 0 kg/kWh.

⁴⁾ 57% Strom aus erneuerbaren Energien (Stand 2021 nach § 42 EnWG)

⁵⁾ Auf Basis der Vorjahre geschätzter Wert: 75% der Fernwärme wird aus Biomasse direkt aus dem Biomasse-Heizwerk am Standort Zolling bezogen.

⁶⁾ reiner Erdgasbezug (Bezugsjahr 2022), keine erneuerbaren Energien

⁷⁾ inklusive Durchleitungsmengen an externe Unternehmen

⁸⁾ Gesamte Durchleitungsmengen an externe Unternehmen und Tochtergesellschaften. Es wurde der gleiche spezifische Emissionsfaktor verwendet, der auch beim Stromfremdbezug angewendet wird.

⁹⁾ Aus physikalischen Gründen ist es nicht sinnvoll, Wärme, Kälte und Strom in Energieeinheiten zu addieren. Die Summe ist nur sehr eingeschränkt aussagekräftig.

¹⁰⁾ Keine Angabe, da Werte nicht für alle Positionen ausweisbar sind.

¹¹⁾ Summe aus Scope 1, Scope 2 und der Zwischensumme Scope 3a

¹²⁾ Emissionsberechnung mit dem Modell LASPORT für die Einteilung des Flugbetriebs nach dem LTO-Zyklus

¹³⁾ Scope-2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance (2015) nach der Methode »Market based« ergeben 752 t CO₂. Basis ist der Emissionsfaktor von 0,248 kg/kWhel für das Netz im Flughafen München. Die anderen Emissionsfaktoren bleiben unverändert gegenüber ³⁾.

¹⁴⁾ Berechnet aus Flugbewegungen mit dem Modell LASPORT mit nachträglicher Berücksichtigung der vermiedenen APU-Emissionen durch den Gebrauch der PCA-Anlagen.

¹⁵⁾ Zubringerverkehr umfasst den durch Flugreisende, Besucher:innen und Mitarbeitende im Flughafenbereich verursachten Straßenverkehr berechnet nach ACA.

¹⁶⁾ Bei der Berechnung wird seit 2021 ein vergrößerter Radius in Betracht gezogen: CO₂-Emissionen aus dem Zu- und Abreiseverkehrs von Mitarbeitenden, Fluggästen und am Flughafen verkehrenden Personen. Bei den Mitarbeitenden wird ausschließlich der Weg zur Arbeitsstätte am Flughafen München Campus betrachtet.

¹⁷⁾ Im Rahmen der Prüfung der Daten identifizierte Fehler wurden nachträglich korrigiert.

Stromerzeugung und -bezug / GRI 305-1, GRI 305-2, GRI 305-5

Mit seinem hauseigenen Blockheizkraftwerk (BHKW), das auf Basis der Kraft-Wärme-Kopplung betrieben wird, erzeugt der Flughafen München als Energieversorger rund 80 % des gesamten Strombedarfs. Der fehlende Anteil von ca. 20 % wird zugekauft und an verbundene Unternehmen und Drittkunden auf dem Campus geliefert. Das BHKW wandelt eingesetztes Erdgas gleichzeitig in elektrische Energie und nutzbare Wärme um. Die bei der Stromerzeugung entstehende Abwärme deckt zu rund 80 % den Heizwärmebedarf des Flughafen Campus. Den restlichen Bedarf an Heizwärme bezieht der Flughafen von der Fernwärmeversorgung Freising. Seit Anfang 2011 stammt rund die Hälfte der zugekauften Fernwärme aus regenerativer Biomasse.

Energieintensitätskoeffizient¹⁾ / GRI 302-3 ✓

IN KWH/PASSAGIER:IN

	2023	2022	2021	2020
Stromverbrauch	5,50	6,52	14,89 ²⁾	17,23 ²⁾

¹⁾ Der Stromverbrauch ist für mehr als 2/3 der gesamten CO₂-Emissionen verantwortlich, die durch energieinduzierte Prozesse des Flughafens verursacht werden (ohne Emissionen der Airlines). Außerdem ist er nur sehr schwach an die Klimabedingungen geknüpft. Daher ist der Strombedarf pro Passagier:in die aussagekräftigste energetische Kennzahl am Flughafen München.

²⁾ Die Berechnung des Energieintensitätskoeffizienten steht in Relation zu der Anzahl der Passagier:innen. Aufgrund des starken Passagiereinbruchs ab dem Jahr 2020 unterscheidet sich der Wert stark von den Werten vor der Pandemie.

Als Stromverbrauch wird der gesamte Stromverbrauch aller Gebäude und Anlagen inklusive durchgeleiteter Strommengen gezählt, die auf dem Campus des Flughafens betrieben werden. Eingeschlossen sind dabei die Verbräuche der FMG und ihrer Tochtergesellschaften, die Verbräuche externer Unternehmen sowie alle Verluste auf der Niederspannungsebene.

Intensität der Treibhausgasemissionen¹⁾ / GRI 305-4 ✓

IN KG/PASSAGIER:IN

	2023	2022	2021	2020 ^{2),3)}
CO ₂ -Emissionen [Scope 1, 2, 3a]	-	-	8,20	9,71
CO ₂ -Emissionen [Scope 1, 2]	2,44	2,85	-	-

¹⁾ Die Messgröße »CO₂-Emissionen pro Passagier« ermöglicht eine physikalisch sinnvolle Addition der verschiedenen Formen von Primär- und Sekundärenergien, die am Flughafen eingesetzt werden, in Relation zu den Passagierzahlen. Bis einschließlich 2021 setzt sich die Berechnung der Kennzahl aus den CO₂-Emissionen von Scope 1, 2 und 3a (inkl. Verbräuche von Strom, Wärme, Kälte, Erdgas und Kraftstoffe externer Unternehmen) zusammen. Ab 2022 werden – der aktuellen CO₂-Strategie entsprechend – die CO₂-Emissionen von Scope 1 und 2 ohne Scope 3a addiert.

²⁾ Die Berechnung der Intensität der Treibhausgasemissionen steht in Relation zu der Anzahl der Passagier:innen. Aufgrund des starken Passagiereinbruchs ab dem Jahr 2020 unterscheidet sich der Wert stark von den Werten vor der Pandemie.

³⁾ Im Rahmen der Prüfung der Daten identifizierte Fehler wurden nachträglich korrigiert.

Andere Treibhausgasemissionen / GRI 305-3, GRI 305-5, GRI 305-6 ✓

CH₄, N₂O UND FLUORHALTIGE TREIBHAUSGASE IN CO₂-ÄQUIVALENTEN¹⁾ (T)

	2023	2022	2021	2020
LTO-Zyklus	3.231	2.862	1.402	1.389
Zubringerverkehr ²⁾	429	417	317	277
APU ³⁾	270	242	127	127
Triebwerksprobelauf ⁴⁾	5	4	4	5
Kleingeräte in Gebäuden und zentrale Kälteanlagen	62	715	173	346
Mobile Anlagen (Kfz)	28,8	119	113	140

¹⁾ Umrechnung der Emissionen in CO₂-Äquivalente nach IPCC Fourth Assessment Report

²⁾ Zubringerverkehr umfasst den durch Passagiere, Besucher:innen und Pendler:innen im Flughafenbereich verursachten Verkehr.

³⁾ Berechnung mit dem Modell LASPORT aus Flugbewegungen unter Berücksichtigung der APU-Restlaufzeit bei PCA-Nutzung

⁴⁾ Zahlen geschätzt

Eingesetzte Enteisungsmittel¹⁾ / GRI 301-1, GRI 301-2, GRI 301-3, GRI A06 ✓

	2022/2023	2021/2022	2020/2021	2019/2020
Betriebsflächenenteiser in t ²⁾	2.780	2.558	1.829	1.287
Flugzeugenteisungsmittel (Safewing Typ I) in m ³	3.256	2.563	1.283	1.859
Flugzeugenteisungsmittel (Safewing Typ IV) in m ³	536	455	187	241
Recyclingquote des verwendeten Enteisungsmittels Typ I in %	69	68	68	55
Einsatztage Winterdienst	37	56	67	52

¹⁾ Die Werte beziehen sich auf den Zeitraum vom 01.10.2022–30.09.2023. Die Datenbasis ist saisonbedingt. Schwankungen im Jahresvergleich gehen einher mit der Wetterlage im Winter.

²⁾ Flüssigmittel Kaliumformiat und granuliertes Mittel Natriumformiat

Die Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH (EFM) verwendet zum Enteisen der Flugzeuge glykolhaltige Enteisungsmittel, die mit Enteisungsfahrzeugen auf die Flugzeuge aufgespritzt werden. Das dünnflüssige Enteisungsmittel Typ I wird im Verhältnis 55:45 mit Wasser vermischt, erhitzt und mit einer Temperatur von 85 Grad Celsius auf die Flugzeuge aufgetragen. Das Enteisungsmittel Typ IV enthält Verdicker und ist daher zähflüssig. Es wird unvermischt und kalt versprüht.



Gemessene Schadstoffkonzentrationen¹⁾ / GRI 305-7, GRI A05 ✓

IN $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Aktueller gesetzlicher Jahresgrenzwert	2023	2022	2021	2020
NO ₂ -Konzentration (Stickstoffdioxid)	40	13	14	12	14
SO ₂ -Konzentration (Schwefeldioxid) ²⁾	20	2	2	2	2
PM ₁₀ -Konzentration (Feinstaub)	40	10	11	10	11
PM _{2,5} -Konzentration	25	6	8	8	8

¹⁾ Im Zuge der Veröffentlichung des Integrierten Berichtes werden NO₂, SO₂ und PM₁₀ sowie PM_{2,5} erhoben. Weitere Schadstoffkonzentrationen können dem [aktuellen Webreporting der Luftgütemessungen](#) entnommen werden.
²⁾ Gesetzlicher Grenzwert zum Schutz der Vegetation, streng gültig nur abseits von Ballungsräumen und Verkehrsanlagen, wird hier aber ebenso eingehalten wie der Immissionswert der Verwaltungsvorschrift TA Luft zum Schutz der menschlichen Gesundheit von 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Emittierte Luftschadstoffe / GRI 305-7, GRI A05 ✓

IN T	2023	2022	2021	2020
NO _x -Luftverkehr (LTO-Zyklus)	1.197,1	1.085,6	455,1	466,9
NO _x -Zubringerverkehr ¹⁾	47,2	51,6	41,4	39,9
SO _x -Luftverkehr (LTO-Zyklus)	81,2	72,0	35,2	34,9
SO _x -Zubringerverkehr ¹⁾	0,2	0,2	0,1	0,1
PM ₁₀ -Luftverkehr (LTO-Zyklus)	10,2	8,9	4,4	4,1
PM ₁₀ -Zubringerverkehr ¹⁾	0,5	0,6	0,5	0,5

¹⁾ Zubringerverkehr umfasst den durch Passagier:innen, Besucher:innen und Pendler:innen im Flughafenbereich verursachten Verkehr.

Gesamt-Trinkwasserverbrauch^{1), 2)} / GRI 303-3, GRI 303-5

1 m³ entspricht 0,001 Megalitern	2023	2022	2021	2020
Menge des vom Wasserversorger bezogenen Wassers in m³	891.705	811.648	562.510	563.789
Wasserverbrauch pro 1.000 Verkehrseinheiten in m³	22,4	23,7	39,6	44,7

¹⁾ Enthalten sind alle Unternehmen am Campus.

²⁾ Herleitung der Werte: Wasserzählung in m³ gemessen an den Trinkwassereinspeisestellen (Übergabestellen Wasserzählschächte 1 bis 4) vom Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain an den Flughafen München

Wasserquellen / GRI 303-1, GRI 303-3

Das für den Münchner Flughafen benötigte Trinkwasser wird vom Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain über sieben zwischen 94 und 160 Meter tiefe Brunnen aus den tertiären Schichten gefördert. Sie befinden sich in den Wasserschutzgebieten »Obere Point« (mit einer Fläche von 33 ha) und »Oberdingermoos« (mit einer Fläche von 36 ha) der Gemeinde Oberding.

moosrain.de/verband/daten-fakten

Gesamt-Brauchwasserentnahme zur Kühlung in den Energiezentralen West und Ost / GRI 303-1, GRI 303-3, GRI 303-5

1 m³ entspricht 0,001 Megalitern	2023	2022	2021	2020
Menge des entnommenen quartären Grundwassers in m³	232.530	218.527	200.064	198.729

Gesamt-Abwassereinspeisung^{1), 2)} / GRI 303-2, GRI 306-1, GRI 303-4

1 m³ entspricht 0,001 Megalitern	2023	2022	2021	2020
Gesamt-Abwassermenge des Flughafens München an die Kläranlage des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos in m³	2.387.073	2.051.259	1.955.165	1.610.406
Abwasserverbrauch pro 1.000 Verkehrseinheiten in m³	59,9	59,8	137,6	127,7

¹⁾ Enthalten sind alle Unternehmen am Campus.

²⁾ Das zur Kläranlage des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos abgeleitete Abwasser setzt sich aus häuslichem Abwasser, Enteisungswasser und Regenwasser zusammen.

Gewässerproben / GRI 303-1, GRI 303-2, GRI A04

Nach den Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses muss der Flughafen München die bestehenden wasserwirtschaftlichen Verhältnisse im Umgriff des Flughafens untersuchen. Die Beweissicherung des Grundwassers in quantitativer (Wasserstand) und qualitativer (Wasserqualität) Hinsicht ist dabei von besonderer Bedeutung. Die FMG ermittelt den Wasserstand kontinuierlich an über 300 Grundwasser- und 17 Oberflächengewässermessstellen. Die Qualitätsbestimmung erfolgt an 18 Grundwassermessstellen und an elf Oberflächengewässermessstellen. Alle durchgeführten Maßnahmen werden in einem Bericht zusammengefasst, bewertet und der Wasserbehörde vorgelegt.

azv-em.de

Abfall¹⁾ / GRI 306-2, GRI 306-4

IN T

	2023	2022	2021	2020	Ort der Entsorgung und Verwertung
Recycling					
Papier, Pappe, Kartonagen (PPK) aus Gebäuden	725	683	380	516	
Gemischte Wertstoffe/Abfall zur Verwertung aus Gebäuden	1.871	1.670	944	1.122	
Oberboden (humoser Erdaushub) ²⁾	125	175	0	31	
Mischglas	204	300	133	107	Sortieranlagen, Recyclingfachbetriebe Eitting, Schwaig, Moosburg, München (Recycling)
Holz	407	471	435	369	
Sperrmüll	545	364	302	417	
Metallschrott mit Elektroschrottanteil	719	322	260	378	
Restliche Wertstoffe ³⁾	277	213	98	113	
Summe Recycling	4.873	4.198	2.552	3.053	
Verwertung					
Stoffliche Verwertung	2.971	2.338	2.115	2.277	
Baustellenabfälle (Abfälle aus Rückbau-, Umbau-, Renovierungs- sowie Instandhaltungsmaßnahmen)	1.988	1.017	1.167	1.784	Verwertungs-/Entsorgungsfachbetrieb (stoffliche Verwertung/ Grubenverfüllung)
Gefährliche Abfälle ohne ADR ⁴⁾ (nur FMG-Anteil, ohne Mineralwolle und ohne Gefahrgut)	175	268	48	45	Verwertungs-/Entsorgungsfachbetriebe (stoffliche Verwertung), beziehungsweise GSB-Sonderabfallentsorgung München, Ebenhausen (Sekundärbrennstoffe)
ADR (= Gefahrgut) ⁴⁾	223	324	134	191	
Restliche Abfallstoffe ⁵⁾	585	729	765	257	
Energetische Verwertung	2.295	2.184	1.181	1.133	
Speisereste	872	800	440	518	Biogasanlage (Energiegewinnung)
Abfall zur Beseitigung/unzulässige Flüssigkeiten (Terminalbereiche)	46	66	40	39	
Abfall zur Beseitigung/Gewerblicher Siedlungsabfall aus Gebäuden	1.377	1.318	700	576	
Summe Verwertung	5.266	4.522	3.296	3.410	

¹⁾ Alle Mengenangaben beziehen sich ausschließlich auf die von der FMG-Abfallwirtschaft organisierten Entsorgungsprozesse. Das bezieht sich auf die ausgewiesene Gesamtsumme (2023: 10.330 t).

²⁾ Der Oberboden kommt aus verschiedenen Bauaktivitäten.

³⁾ zum Beispiel Folien, Leichtverpackungen

⁴⁾ ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route); Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

⁵⁾ zum Beispiel Startbahnabrieb, Kehricht, Altreifen, Gummiabfälle

Abfall¹⁾ / GRI 306-2, GRI 306-4

IN T

	2023	2022	2021	2020	Ort der Entsorgung und Verwertung
Entsorgung in Deponie					
Dämmstoffe (Mineralwolle)	191	309	116	163	
Summe Deponie	191	309	116	163	GSB Sonderabfalldeponie Schweinfurt
Gesamtmenge	10.330	9.029	5.964	6.626	

¹⁾ Alle Mengenangaben beziehen sich ausschließlich auf die von der FMG-Abfallwirtschaft organisierten Entsorgungsprozesse. Das bezieht sich auf die ausgewiesene Gesamtsumme (2023: 10.330 t).

²⁾ Der Oberboden kommt aus verschiedenen Bauaktivitäten.

³⁾ zum Beispiel Folien, Leichtverpackungen

⁴⁾ ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route): Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

⁵⁾ zum Beispiel Startbahnabrieb, Kehricht, Altreifen, Gummiabfälle

Gefahrgut: Kontrollen und Schulungen / GRI 306-4

Am Flughafen München fallen betriebsbedingt wasser- und umweltgefährdende Stoffe an, die abtransportiert und dann als Gefahrgut deklariert werden müssen. Die Kontrolle der für die Beförderung von Gefahrgut eingesetzten Fahrzeuge ergab deren ordnungsgemäßen Zustand sowie Betriebs- und Verkehrssicherheit. Für die Mitarbeitenden finden gemäß den gesetzlichen Vorschriften regelmäßig Schulungen im Umgang mit Gefahrgut statt. Im Berichtsjahr 2023 wurden insgesamt 223 Tonnen Abfall (Vorjahr: 324 Tonnen) als deklarisiertes Gefahrgut zur Entsorgung transportiert.

Abfallmanagement / GRI 306-2

Die Flughafen München GmbH ist autorisiert, die Abfallwirtschaft auf ihrem Gelände auf Grundlage des Kreislaufwirtschaftsgesetzes eigenverantwortlich durchzuführen. Absolute Priorität hat dabei die Abfallvermeidung. In allen Bereichen des Flughafenbetriebs fallen jedoch Abfall- und Wertstoffprodukte an, die dann am Entstehungsort in unterschiedlichen Trennsystemen gesammelt, zertifizierten Fachbetrieben in der Nähe des Flughafens übergeben, in Sortieranlagen aufbereitet und anschließend recycelt oder verwertet werden. Übrig bleibt ein geringer Anteil an nicht verwertbarem Restabfall, den das Heizkraftwerk München Nord in Fernwärme und Strom umwandelt.

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

Abfall aus Flugzeugen / GRI 306-2

Die Abfallmengen (Material der Kategorie 1) aus der Flugzeugkabineninnenreinigung sowie dem Cateringrücklauf werden entsprechend EG-Verordnung 1069/2009 (Verordnung über tierische Nebenprodukte) von einem Entsorgungsfachbetrieb in der Müllverbrennungsanlage/im Heizkraftwerk München Nord beseitigt bzw. energetisch verwertet.

Die Entsorgungsleistung liegt nicht im Verantwortungsbereich der FMG und wird von einem Entsorgungsfachbetrieb im Namen und Auftrag des Zweckverbands Tierkörperbeseitigung Erding durchgeführt.

Gemessener Lärm¹⁾ / GRI A07 ✓

IN DB [A]	2023		2022		2021		2020	
	Nacht ²⁾	Tag	Nacht ²⁾	Tag	Nacht ²⁾	Tag	Nacht ²⁾	Tag
Messstelle (nächstgelegene Gemeinde)								
Brandstahl (Gde. Hallbergmoos)	48	56	48	57	42	55	44	55
Pallhausen (Stadt Freising)	43	52	44	53	40	49	42	50
Reisen (Gde. Eitting)	47	54	46	54	42	52	41	49
Viehlaßmoos (Gde. Berglern)	45	54	45	52	40	49	40	49

¹⁾ Dauerschallpegel Leq3 der sechs verkehrsreichsten Monate an vier, jeweils an den Hauptabflugrichtungen gelegenen Fluglärmmessstellen in dB(A)

²⁾ Zeitraum von 22 bis 6 Uhr

Regelungen Lärmschutz

Die wesentlichen Regeln für den Luftverkehr werden auf internationaler Ebene festgelegt. Unter dem Dach der Vereinten Nationen beschäftigt sich die ICAO (International Civil Aviation Organization) mit der Reduzierung von Fluglärm. Die EU verfolgt ähnliche Ziele: Mit dem »Flightpath 2050« will sie die Lärmemissionen, ausgehend von 2000, bis 2050 um 65 Prozent absenken. Aber auch der Flughafenbetreiber kann regulierend eingreifen. So dürfen am Flughafen München laute Luftfahrzeuge ohne Zertifizierung nach Anhang 16 ICAO weder starten noch landen. Nachts sind die Vorschriften noch strenger: Die Nachtflugregelung am Münchner Airport sieht ein Lärmkontingent vor, das die Anzahl der Bewegungen sowie die Art und Größe der Flugzeuge berücksichtigt. Im Jahr 2023 betrug die Auslastung des Lärmkontingents 50 %. An keinem Schnittpunkt der Flugkorridore mit der Grenzlinie des ausgewiesenen Tag- / Nachtschutzgebiets wurde der zulässige Dauerschallpegel von 50 dB(A) überschritten.



Lärmschutz

Verteilung der Betriebsrichtungen West und Ost

	2023				2022				2021				2020			
	Richtung Westen		Richtung Osten		Richtung Westen		Richtung Osten		Richtung Westen		Richtung Osten		Richtung Westen		Richtung Osten	
Flugbewegungen gesamt ¹⁾ , absolut	194.153		105.537		172.227		109.752		96.748		53.577		103.782		40.399	
Flugbewegungen gesamt ¹⁾ , in %	65		35		61		39		64		36		72		28	
	Starts	Landungen	Starts	Landungen	Starts	Landungen	Starts	Landungen	Starts	Landungen	Starts	Landungen	Starts	Landungen	Starts	Landungen
Nordbahn	42.554	54.831	25.205	24.198	37.205	48.440	27.233	24.028	21.806	24.452	12.894	11.304	18.451	31.846	15.693	6.432
Südbahn	54.530	42.238	27.556	28.578	48.953	37.629	27.582	30.909	26.582	23.908	13.887	15.492	33.489	19.996	4.486	13.788

¹⁾ ohne Hubschrauber
Quelle: WebReporting Januar bis Dezember 2023

Die Verteilung der Betriebsrichtung, also die Entscheidung, ob die Flugzeuge in Richtung Westen oder Osten starten und landen, hängt von den Windverhältnissen ab. Denn Starts und Landungen erfolgen in der Regel gegen die vorherrschende Windrichtung. Außerdem achtet die FMG bei der Nutzung des Bahnsystems darauf, dass Nord- und Südbahn zu möglichst gleichen Teilen ausgelastet sind.

Lärmbeschwerden¹⁾ / GRI 2-26 ✓

	2023	2022	2021	2020
Eingegangene telefonische Lärmbeschwerden	64	77	58	51
Beschwerdeführer:innen	42	58	47	28
Eingegangene schriftliche Beschwerden	78	364	78	33
Beschwerdeführer:innen	33	43	42	27

¹⁾ Ein direkter Zusammenhang zwischen der Anzahl an Flugbewegungen und der Anzahl an Lärmbeschwerden liegt nicht vor. Vielfältige persönliche Empfindungen können sich auf das individuelle Beschwerdeverhalten auswirken.

Bevölkerungsentwicklung in den angrenzenden Gemeinden¹⁾ / GRI A07 ✓

Anzahl Einwohner	2022	2021	2020
Stadt Freising (Landkreis Freising)	49.339	48.582	48.872
Marzling (Landkreis Freising)	3.306	3.237	3.250
Oberding (Landkreis Erding)	6.726	6.472	6.455
Hallbergmoos (Landkreis Freising)	11.662	11.337	11.148

¹⁾ Stichtag ist jeweils der 31.12.

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung - Statistikatlas Bayern. Die Daten für 2023 lagen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichts noch nicht vor.

Flughafen-»Ökoflächen«¹⁾ außerhalb des Flughafenzauns / GRI 304-3 ✓

IN HA

	2023	2022	2021	2020
»Ökoflächen« gesamt	877	875	872	864
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Zone III ²⁾	524	522	519	499
Flughafenrandzone, Zone II	250	250	250	250
Ökokonto für zukünftige Ausbaumaßnahmen	103	103	103	115

¹⁾ Grünflächen der Zone II und III, die von der Flughafen München GmbH auflagengemäß naturschutzfachlich entwickelt oder gepflegt werden (im Gegensatz zu landwirtschaftlichen Pachtflächen oder sonstigen Immobilien).

²⁾ Von 2022 bis 2023 waren in der FMG ca. 1,71 ha zusätzliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereitzustellen. Mit der Herstellung von rund 1,59 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurde begonnen. Die restlichen rund 0,12 ha wurden auf bestehenden Ausgleichs- und Ersatzflächen angelegt und aufgewertet.