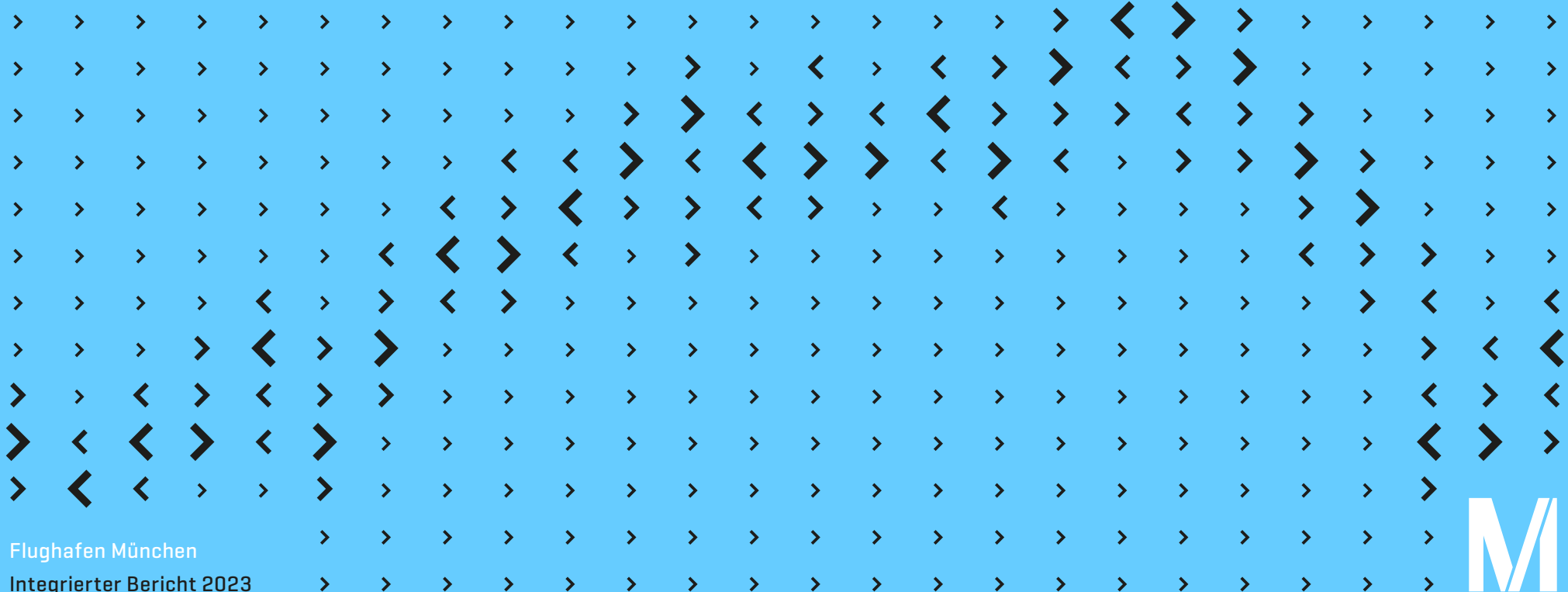


MUC 23

WIR. BEWEGEN



WIR. BEWEGEN



CI

INHALT

CHECK-IN CI

1

4 CI |
KENNZAHLEN

-

16

6 CI |
BRIEF DER
GESCHÄFTS-
FÜHRUNG

8 CI |
STRATEGIE 2030+

16 CI |
GESCHÄFTS-
MODELL

BUSINESS REPORT BR

17

18 BR 01 |
UNSER AIRPORT

-

28

24 BR 02 |
ZUKUNFTS-
FÄHIGER
PREMIUM-HUB

FINANCIAL REPORT FR

29

30 FR 01 |
KONZERN-
LAGEBERICHT

-

80

74 FR 02 |
VERKÜRZTER
KONZERN-
ABSCHLUSS

79 FR 03 |
HINWEIS ZUM
BESTÄTIGUNGS-
VERMERK

80 FR 04 |
BERICHT DES
AUFSICHTSRATS

**IMPACT REPORT
IR****81
-
103**

- 82 IR 01 |
NACHHALTIG-
KEITSDIALOG
- 85 IR 02 |
UMWELT UND
KLIMASCHUTZ
- 92 IR 03 |
MITARBEITENDE
UND GESELL-
SCHAFT
- 100 IR 04 |
UNTERNEHMEN
UND GOVERN-
ANCE

**CHECK-OUT
CO****104**

- 104 CO |
IMPRESSUM

ONLINEBERICHT

Zusätzliche Inhalte im Onlinebericht:

- **Berichtsprofil**
- **Finanzbericht mit Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers (PDF)**
- **GRI-Index**
- **Nachhaltigkeitskennzahlen**
- **Managementansätze und Nachhaltigkeitsprogramm**
- **Unabhängige Prüfbescheinigung**

Den Onlinebericht finden Sie unter:

- **bericht2023.munich-airport.de**

CI

Kennzahlen

Ökonomisch

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

MIO. EURO

	2023	2022	2021	2020	Veränderung in % 2023/22
Konzernumsatz	1.373,3	1.188,0	601,3	579,7	15,6
EBITDA	317,7	238,7	-45,8	-161,8	
EBIT	114,9	-27,7	-285,7	-403,9	
Konzernergebnis nach Steuern	25,4	-58,8	-261,3	-321,4	
EBITDA-Marge in %	23,1	20,1	-7,6	-27,9	
EBITDA/Pax [€]	8,6	7,5	-3,7	-14,6	
EBIT-Marge in %	8,4	-2,3	-47,5	-69,7	
ROCE ¹⁾ in %	2,4	-0,6	-6,0	-8,4	
Zahlungsmittelflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit	301,5	159,4	-45,8	-116,0	
Investitionen	198,3	177,6	250,0	391,0	11,7
Free Cashflow	113,4	-15,4	-273,5	-503,8	
Eigenkapital	1.786,7	1.765,7	1.815,2	2.065,0	1,2
Eigenkapitalquote in %	31,5	32,2	33,0	37,4	
Net Debt/EBITDA	9,4	12,7	-64,3	-16,3	

¹⁾ ROCE = EBIT / (Eigenkapital + Net Debt + langfristige Pensionsrückstellungen)

Ökologisch

CO₂-Emissionen

T O N N E N

	2023	2022	2021	2020	Veränderung in % 2023/22
Direkte Emissionen Scope 1	83.686	81.613	73.075	73.407	2,5
Indirekte Emissionen Scope 2	6.806	8.739	5.265	7.065	-22,1
Zurechenbarer CO ₂ -Ausstoß	90.492	90.352	78.340	80.472	0,2

Spezifische CO₂-Emissionen

K I L O G R A M M

	2023	2022	2021	2020	Veränderung in % 2023/22
CO ₂ -Emissionen pro Passagier:in	2,44	2,85	6,27	7,24	-14,4

Trink- und Abwasser

K U B I K M E T E R

	2023	2022	2021	2020	Veränderung in % 2023/22
Menge bezogenen Trinkwassers	891.705	811.648	562.510	563.789	9,9
Trinkwasserverbrauch pro 1.000 VE ¹⁾	22,4	23,7	39,6	44,7	-5,5
Gesamt-Abwasser- ableitung	2.387.073	2.051.259	1.955.165	1.610.406	16,4
Abwasseranfall pro 1.000 VE ¹⁾	59,9	59,8	137,6	127,7	0,2

¹⁾ Verkehrseinheiten

Gesellschaftlich

Mitarbeiterstruktur¹⁾

A N Z A H L

	2023	2022	2021	2020	Veränderung in % 2023/22
Gesamt	8.362	8.610	8.693	9.338	-2,9
Frauen in %	31,37	32,04	32,21	31,92	-2,1
Männer in %	68,63	67,96	67,79	68,08	1,0
Vollzeit in %	80,97	77,53	78,82	78,25	4,4
Teilzeit in %	19,03	22,47	21,18	21,75	-15,3
<30 Jahre in %	13,45	11,58	10,96	13,09	16,1
30-50 Jahre in %	48,49	50,09	51,07	51,40	-3,2
>50 Jahre in %	38,05	38,33	37,97	35,51	-0,7

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

Auszubildende

A N Z A H L

	2023	2022	2021	2020	Veränderung in % 2023/22
Gesamt	236	230	247	287	2,6

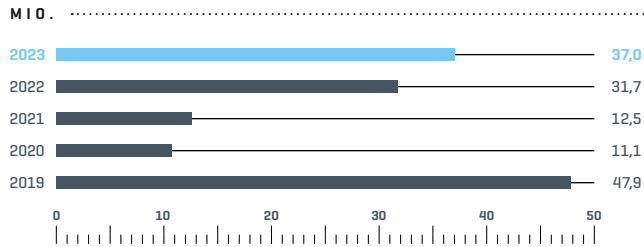
Arbeitssicherheit

A N Z A H L

	2023	2022	2021	2020	Veränderung in % 2023/22
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	155	225	107	94	-31,1
Dadurch Ausfalltage	3.536	4.646	2.264	2.508	-23,9
1.000-Mann-Quote	21,6	32,74	13,38	10,85	-34,0

Operativ

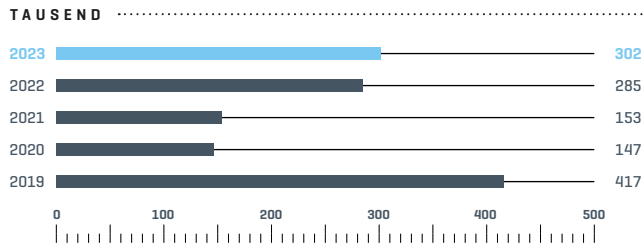
Flugreisende



- Die Anzahl der Flugreisenden stieg 2023 um fünf Millionen auf insgesamt 37 Millionen im Vergleich zum Vorjahr.
- Damit erreicht der Flughafen München rund 80 Prozent des Aufkommens aus dem Vorkrisenjahr 2019.

→ Seite 42

Flugbewegungen

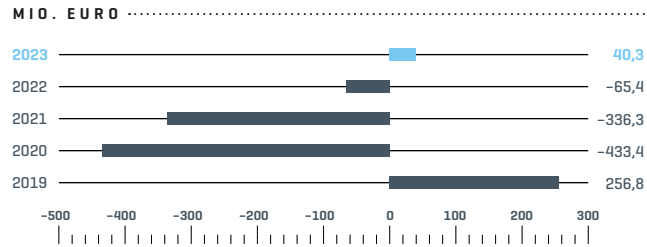


- Die Anzahl der Starts und Landungen lag sechs Prozent über dem Wert aus 2022.
- Die Sitzplatzauslastung erreichte einen Rekordwert und lag mit 81,3 Prozent erstmals seit der Eröffnung des Flughafens über 80 Prozent.

→ Seite 42

Steuerungsrelevant

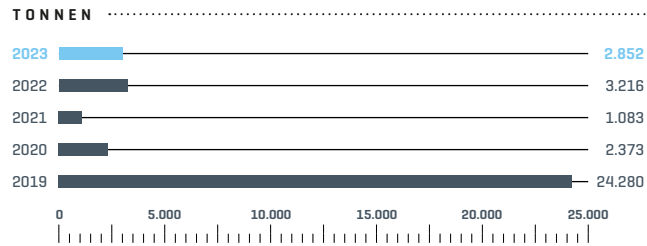
Konzernergebnis vor Steuern (EBT)



- Die deutliche Erholung des Verkehrsaufkommens führte dazu, dass der Flughafen München seit 2019 erstmals wieder ein positives Ergebnis erzielte.
- Das EBT des Flughafens München im Geschäftsjahr 2023 hat den Planwert für 2023 deutlich übertraffen.

→ Seite 46

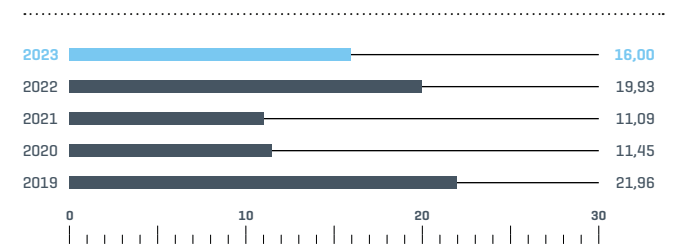
CO₂-Einsparungen²⁾



- Die langfristigen Klimaschutzziele beinhalten Vorgaben zur Umsetzung von Effizienzmaßnahmen sowie Sonderziele zum Aufbau CO₂-mindernder Techniken.
- 2023 wurden die größten Einsparungen an Strom in der Beleuchtungstechnik realisiert.

→ Seite 52

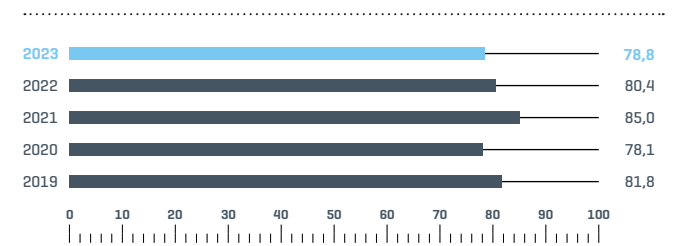
Unfallhäufigkeitsrate [LTIF]¹⁾



- Die Lost Time Incident Frequency (LTIF) stellt eine benchmarkfähige Unfallhäufigkeitsrate dar.
- 2023 verbesserte sich die LTIF für FMG und AeroGround (AE) München im Vergleich zum Vorjahr.

→ Seite 52

Passagiererlebnisindex [PEI]³⁾



- 2023 verzeichnete der Flughafen München gemessen am PEI bei der Zufriedenheit der Passagier:innen gegenüber 2022 einen leichten Rückgang.
- Der Flughafen München hat auch 2023 wieder Maßnahmen zur Verbesserung des Passagiererlebnisses umgesetzt.

→ Seite 52

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

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

²⁾ Zur Ermittlung der CO₂-Einsparungen, die durch den Austausch von Fahrzeugtypen erzielt werden, werden die durchschnittlichen Verbrauchswerte aus dem Jahr 2019 verwendet.

³⁾ Der Wert bezieht sich auf die Frage zur Gesamtzufriedenheit.

BRIEF DER GESCHÄFTSFÜHRUNG



»Wir festigen die Stellung des Münchner Airports als europäisches Premium-Drehkreuz durch den Ausbau unseres Streckennetzes.«

JOST LAMMERS

Sehr geehrte Damen und Herren,

2023 war für den Flughafen München das Jahr der Stabilisierung: die Rückkehr der Flugreisenden auf den Interkontinentalstrecken, die starke Nachfrage nach touristischen Zielen und schließlich die Rückkehr in die Gewinnzone. Im Luftverkehr ist die Normalität zurück. Die Menschen haben das Vertrauen wiedergewonnen und wollen fliegen.

37 Millionen Reisende sorgten für einen Zuwachs von 17 Prozent gegenüber dem Vorjahr und damit erneut für ein deutliches Passagierplus. Die rund 302.000 Flüge an unserem Airport waren im Schnitt zu 81 Prozent ausgelastet – ein Rekordwert. Das deutliche Wachstum zeigt, wie gut sich der Standort München erholt. Dank der erfreulichen Entwicklung haben wir mit rund 25 Millionen Euro Gewinn wieder schwarze Zahlen geschrieben. Der Konzernumsatz ist um rund 185 Millionen auf rund 1,4 Milliarden Euro angestiegen. Gleichzeitig dämpften die zahlreichen aktuellen Krisenherde sowie Engpässe bei der Beschaffung von Flugzeugen und Personal den Aufschwung.

Jedoch konnten dank kontinuierlichen Engagements einer internen Recruiting-Taskforce im vergangenen Jahr rund 1.500 neue Kolleginnen und Kollegen für den Flughafen-Konzern gewonnen werden.



v.l.n.r.:

JOST LAMMERS

Vorsitzender der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor

NATHALIE LEROY

Geschäftsführerin Finanzen und Infrastruktur

JAN-HENRIK ANDERSSON

Geschäftsführer Commercial und Security



»Der Flughafen München zählt zu den innovativsten Airports in Europa und investiert konsequent in die Qualität seiner Passagierprozesse.«

JAN-HENRIK ANDERSSON

Die Zukunft bringt Herausforderungen, ist aber auch vielversprechend. Das Unternehmen steht mitten im Wandel. Investiert haben wir etwa in unser Personal, in die Qualität der Services und in unsere Infrastruktur. Gleichzeitig entstehen zahlreiche Neubauten auf dem Airport-Campus.

Der Flugsteig am Terminal 1 ist unser derzeit größtes Bauprojekt. Unser mittlerweile eröffnetes Innovations- und Ideenzentrum LabCampus füllt sich mit Leben und bietet Mitarbeitenden, Kunden und Geschäftspartnern eine einzigartige Umgebung in unmittelbarer Nähe zu Bayerns Tor zur Welt. Wir sehen jetzt, dass sich die Entscheidung, auch während der größten Krise des Luftverkehrs mit unseren wichtigsten, strategischen Projekten auf Kurs zu bleiben, auszahlt.

Darüber hinaus formulieren wir Ziele für eine nachhaltige Entwicklung. Wir führen den Flughafen München als grünen Premium-Hub zurück in die Spitzenklasse der europäischen Airports. Die

»2023 haben wir die Erwartungen übertroffen und wieder schwarze Zahlen geschrieben.«

NATHALIE LEROY

zentrale Aufgabe dabei: die von uns beeinflussbaren CO₂-Emissionen auf netto null zu senken und den Flughafen München ab 2035 so zu betreiben, dass er kein klimaschädliches CO₂ mehr in der Atmosphäre hinterlässt. Langfristig behalten wir die Notwendigkeit der Dekarbonisierung des Luftverkehrs im Blick. Gemeinsam mit Lufthansa und weiteren Partnern haben wir eine Absichtserklärung für eine Forschungskoooperation zur Herstellung von nachhaltigen Power-to-Liquid-Flugkraftstoffen unterzeichnet. Diese Technologie hat das Potenzial, die Klimabilanz der Luftfahrt maßgeblich zu verbessern, den Luftverkehr umweltschonend zu gestalten und unsere Klimaziele in greifbare Nähe zu rücken. Richtig ist aber auch, dass es eine riesige Kraftanstrengung ist, den Luftverkehr noch klimaschonender zu gestalten.

Zu Beginn des Jahres 2023 haben sich FMG und Lufthansa außerdem darauf verständigt, wie die erfolgreiche strategische Partnerschaft weiter ausgestaltet werden soll. Im Rahmen des Programms »MUC 2030« verfolgen Airport und Airline Ziele von herausragender Bedeutung gemeinsam. Im Fokus stehen dabei, neben der Weiterentwicklung des Flughafens München zum intermodalen Verkehrsdrehkreuz, der bedarfsgerechte Ausbau der Terminalinfrastruktur und zuletzt die gemeinsame Förderung von Digitalisierung und Innovationen im operativen Betrieb. Darunter fallen Projekte, wie beispielsweise smarte Passagier- und automatisierte Abfertigungsprozesse, die das Reiseerlebnis der Fluggäste noch angenehmer und effizienter gestalten werden.

Wir blicken zurück auf ein Jahr mit deutlich mehr Flugreisenden, mit mehr Flügen zu mehr Destinationen und haben es geschafft, wieder ein solides Plus vor unser Konzernjahresergebnis zu setzen. Wir haben konsequent in unser Personal, in die Qualität unserer Prozesse und in unsere Infrastruktur investiert und werden dies 2024 verstärkt fortführen.

Wir bewegen – und bleiben selbst in Bewegung.

Ihr



Jost Lammers

WIR. BEWEGEN STRATEGISCH:

WIRTSCHAFTLICHER PREMIUM-HUB

Als kunden- und gewinnorientiertes Unternehmen bieten wir Qualität und Service markt- und bedarfsgerecht aus eigener wirtschaftlicher Kraft an und sichern mit bewährter Flughafenkompetenz die nachhaltige Wertsteigerung am Drehkreuz-Standort München.

- **Stärkung Hub-Verkehrsentwicklung**
 - Weiterentwicklung Cargo/Logistik
- **Sicherstellung Hub-Operations-Qualität**
 - Bedarfsgerechte Infrastruktur





DREH- KREUZ

Neugierig geworden?
Dann folgen Sie dem Code
zu unserem Video.







NET ZERO



WIR. BEWEGEN STRATEGISCH:

GRÜNE MOBILITÄTS- DREHSCHLEIBE

Wir bauen das integrierte und intermodale Mobilitätsangebot auf Land- und Luftseite im Sinne einer effizienten Infrastruktur- und Ressourcennutzung aus und übernehmen gemeinsam mit Partnern ökologische Verantwortung.

- Nachhaltiger Umwelt- und Naturschutz
- Reduzierung auf Netto-Null-Emissionen
- Verbesserung Schienenanbindung
- Intermodale Mobilitätskonzepte

Neugierig geworden?
Dann folgen Sie dem Code
zu unserem Video.



WIR. BEWEGEN STRATEGISCH:

WERTHALTIGES WACHSTUM



Wir steigern den Wertbeitrag der vorhandenen Kompetenzen durch die Weiterentwicklung des Produkt- und Dienstleistungsportfolios sowie durch standort- und luftverkehrsunabhängigere Diversifikation.

➤ Attraktiver Immobilienstandort

➤ Innovative Shopping- und Erlebniswelt

➤ Weiterentwicklung Beratungsgeschäft

➤ Gezielte Innovationen





INNO- VATION



Neugierig geworden?
Dann folgen Sie dem Code
zu unserem Video.



KOMPE- TENZ



Neugierig geworden?
Dann folgen Sie dem Code
zu unserem Video.





WIR. BEWEGEN STRATEGISCH:

MODERNES UNTERNEHMEN

Wir entwickeln den Flughafen zu einem flexiblen und leistungsorientierten Unternehmen mit wirtschaftlichen, digitalen und werthaltigen Strukturen und bieten vielseitige Perspektiven und Weiterentwicklungsmöglichkeiten für die Menschen im Flughafen München Konzern.

- Attraktiver Arbeitgeber
 - Automatisierung und Digitalisierung
- Einheitliche Endkundenansprache
 - Unternehmerische Verantwortung

WIR. BEWEGEN GANZHEITLICH:

GESCHÄFTS- MODELL

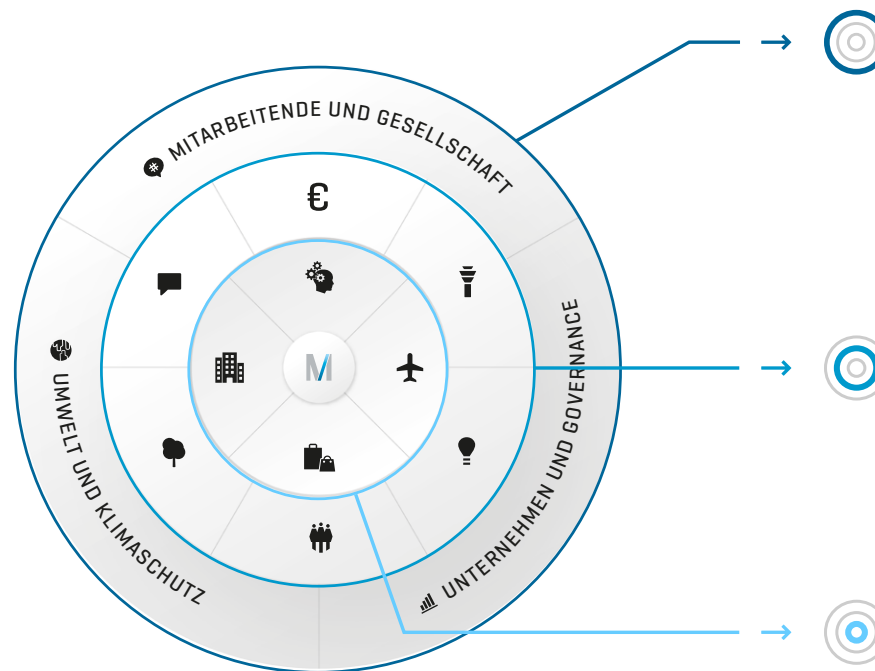
Ökologische und soziale Aspekte sowie eine transparente Unternehmensführung bilden den Rahmen unserer Geschäftstätigkeit. Mit diesem integrierten Ansatz sichern wir nachhaltig den Erfolg und die Entwicklungsfähigkeit des Flughafens München.

UNSERE STRATEGIE

In den drei Dimensionen Unternehmen und Governance, Umwelt und Klimaschutz beziehungsweise Mitarbeitende und Gesellschaft zeigen wir, welche Werte wir im Rahmen unserer strategischen Ziele generieren.

UNSERE WIRKUNG

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



Unsere Wertschöpfung

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

Die sechs Kapitalarten

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

Vier Geschäftsfelder bilden unsere Organisation

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

→ bericht2023.munich-airport.de

BUSINESS REPORT

BR

17 – 28

18 **BR 01 |**
Unser Airport

19 Wirtschaftsfaktor

19 Geschäftsfelder

21 Infrastruktur

23 5-Star-Qualität

24 **BR 02 |**
Zukunftsfähiger Premium-Hub

25 Konzernstrategie

26 Klimaschutzstrategie

27 Personalstrategie

28 Digitalisierung

BR 01

Facts & Figures

UNSER AIRPORT

FLUGGASTAUFKOMMEN 2023

37 MIO.

PASSAGIER:INNEN

(+17%)

PARKEN

P 43

1.800 Stellplätze
im neuen Parkhaus
in der AirSite West

PREMIUM-AIRPORT

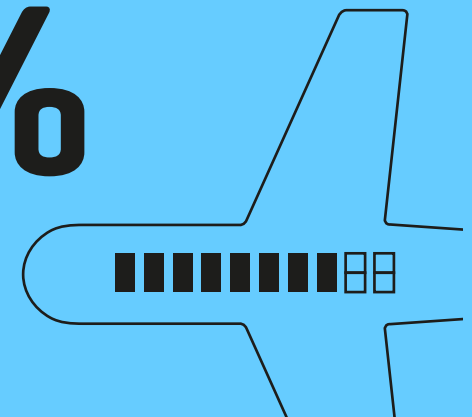
MICHELIN STERN

für das »Mountain Hub Gourmet«
im Hilton Munich Airport

REKORD

81,3%

Sitzplatzauslastung
im Jahr 2023



UNSER AIRPORT

Die Flughafen München GmbH zeigt mit ihrem integrierten Geschäftsmodell, wie Bayerns Mobilitätsdrehscheibe nachhaltig betrieben und als zukunftsfähiger Premium-Hub an der europäischen Spitze positioniert wird. So leisten wir einen bedeutenden Beitrag zum langfristigen Erfolg der gesamten Region.

Wirtschaftsfaktor: Jobmotor Flughafen stärkt die Region

Wir treffen strategische Entscheidungen unter Berücksichtigung aller wesentlicher Ressourcen und Wirkungsfelder: Finanzen, Mitarbeitende, Know-how, Umwelt, Infrastruktur und Gesellschaft. Dieser Ansatz sichert die Geschäftstätigkeit ganzheitlich ab. Wir nehmen Einfluss auf eine Vielzahl von Stakeholdern sowie interne und externe Faktoren – und umgekehrt. Die Wechselwirkungen unseres integrierten Geschäftsmodells sind vielschichtig und zeigen Effekte auf, die unmittelbar aus dem Betrieb des Flughafens oder seiner Nutzung entstehen.

Der Flughafen stärkt die Attraktivität der Region als Wirtschaftsstandort, da die internationale Anbindung Vorteile für die Ansiedlung von Unternehmen und für die Tourismusbranche bringt. Auf diese Weise entstehen zahlreiche Arbeitsplätze im Großraum München

und dem Einzugsgebiet des Flughafens. Mit Aufträgen in Millionenhöhe sind wir ein wichtiger Geschäftspartner für das lokale Gewerbe. Die ökonomische Verflechtung des Airports mit der Region zeigt sich am Volumen der vergebenen Aufträge: Rund 42 Prozent¹⁾ entfielen auf Unternehmen in der Flughafenregion. Einer Studie²⁾ zur ökonomischen Bedeutung des Flughafens zufolge war knapp jeder hundertste Euro, der im Freistaat erwirtschaftet wurde, mit dem Flughafen München verbunden. Zudem ermöglichen wir als internationales Drehkreuz eine Vielzahl an globalen wirtschaftlichen Beziehungen und leisten damit einen wichtigen Beitrag zum weltweiten Handel. Mit 464 ansässigen Unternehmen und Behörden, die derzeit circa 33.330 Menschen beschäftigen, ist der Flughafen München ein bedeutender Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor für die Region.

Geschäftsfelder: nachhaltiger Beitrag zum Erfolg

Geschäftsfeld Aviation

Der Münchner Airport sichert die Konnektivität für die hier ansässigen Menschen und Unternehmen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Luftverkehrsnachfrage aufgrund der Wirtschaftskraft und Attraktivität Bayerns und des süddeutschen Raums als Incoming-Destination positiv entwickeln wird. Dem Flughafen München kommt als Gateway für diese Region eine zentrale Bedeutung zu. Mit 37 Millionen Reisenden im Jahr 2023 erreichte der Flughafen München rund 80 Prozent des Rekordaufkommens aus dem Vorkrisenjahr 2019. Trotz der langsameren Erholung Deutschlands im Vergleich zu anderen europäischen Luftverkehrsmärkten halten

¹⁾ ohne Beschaffungsvolumen von Allresto und eurotrade, 2022

²⁾ Wirtschaftsfaktor Flughafen München – Untersuchung der direkten, induzierten und indirekten Wertschöpfungseffekte, 2018

BR 01

wir weiterhin an dem Ziel fest, die Position als eines der führenden Drehkreuze in einem sich weiter konsolidierenden europäischen Luftverkehrsmarkt zu festigen. Deshalb werden mittel- bis langfristige der Langstrecken- und Umsteigeverkehr die wesentlichen Eckpfeiler der Aviation-Strategie darstellen.

Die Entscheidung der Lufthansa Group, ihre reaktivierten Airbus-A380-Flugzeuge exklusiv am Münchner Airport zu stationieren sowie das Langstreckenangebot am Standort weiter auszubauen, ist ein klares Bekenntnis zum bayerischen Drehkreuz innerhalb des Multi-Hub-Systems der Lufthansa. Weitere Destinationen im Punkt-zu-Punkt-Verkehr sollen die Vielfalt und Attraktivität des Angebots steigern. Gerade vor dem Hintergrund aktueller operativer Herausforderungen kommt der Qualität der Infrastruktur und Prozesse eine zentrale Bedeutung zu, um die Position im Wettbewerb mit anderen Flughäfen zu stärken.

Die Luftfracht profitierte insbesondere vom attraktiven Langstreckenangebot am Münchner Flughafen. Das Frachtaufkommen stieg 2023 im Vergleich zum Vorjahr um sieben Prozent auf insgesamt rund 277.000 Tonnen, während alle anderen großen deutschen Frachtstandorte Rückgänge verzeichneten. Die Entwicklung des Cargo- und Logistikgeschäfts trägt damit der zentralen Bedeutung globaler, funktionierender Lieferketten Rechnung.

FMG und Lufthansa: Erfolg durch Partnerschaft

Im Januar 2023 bekannten sich die Flughafen München GmbH (FMG) und die Deutsche Lufthansa AG in einem Letter of Intent zu einer gemeinsamen Nachhaltigkeitsstrategie, zur Entwicklung des Münchner Airports hin zu einem intermodalen Verkehrsdrehkreuz, zum bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur sowie zur Förderung von Digitalisierung und Innovationen im operativen Betrieb. Unser Systempartner Lufthansa plant, bis 2030 seine Netto-CO₂-Emissionen im Vergleich zu 2019 zu halbieren und strebt bis zum Jahr 2050 eine neutrale CO₂-Bilanz an. Die Airline setzt dabei vor allem auf eine beschleunigte Flottenmodernisierung, die kontinuierliche Optimierung des Flugbetriebs und den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe.

Mit dem gemeinsamen Bau und Betrieb des Terminals 2, welches 2023 sein 20-jähriges Jubiläum feierte, haben wir ein in Europa einmaliges Kooperationsmodell auf den Weg gebracht. Das im April 2016 in Betrieb genommene Satellitengebäude markierte die erste Ausbaustufe für dieses erfolgreiche Joint Venture. Seit Juni 2023 setzt die Deutsche Lufthansa nach drei Jahren Pause wieder den Airbus A380 im regulären Flugbetrieb am Münchner Flughafen ein. Im Sommer 2024 wird die Airline das Angebot mit über 190 Langstreckenflügen pro Woche, vor allem nach Nordamerika und Asien, am Airport München so stark ausbauen wie noch nie.

Geschäftsfeld Commercial Activities

Das Geschäftsfeld Commercial Activities sichert und erhöht den Wertbeitrag für die FMG. Um die Kaufbereitschaft weiter zu steigern, spielen die Optimierung der Flächeneffizienz und des Angebotsportfolios eine entscheidende Rolle. Sich verändernde Einzelhandelsstrukturen und Konsumgewohnheiten erfordern zudem neue Vermarktungs- und Akquisitionskonzepte. Dies beinhaltet unter anderem den stärkeren Einsatz von digitalen Tools zur direkten Ansprache der Flugreisenden. Den Kund:innen am Flughafen München ein besonderes Erlebnis zu bieten, gehört ebenfalls zu den Aufgaben in diesem Geschäftsfeld. Inszenierungen in den Terminals, die Präsentation starker Marken sowie außergewöhnliche Veranstaltungen im Forum des München Airport Centers (MAC) leisten hier einen Beitrag.

Die Erholung der Passagierzahlen und eine steigende Nachfrage im Jahr 2023 belebten unser kommerzielles Geschäft in allen Bereichen: Handel und Gastronomie verzeichneten entsprechend Nach- und Neuvermietungen. Im Werbebereich lag im vergangenen Geschäftsjahr ein Schwerpunkt auf der Akquise von Neukunden aus der Automobil- und Solarwirtschaft. Bestehende Markenpartnerschaften wurden erfolgreich gefestigt.

Im Bereich Parken und Mobilität ist eine veränderte Kundenstruktur zu beobachten: Dem Individualverkehr, zu dem insbesondere Urlaubsreisen zählen, stand ein zwar ansteigendes, jedoch weiterhin geringeres Geschäftsreisenvolumen gegenüber. Daher verstärken wir den Fokus auf die Onlinevermarktung von Pkw-Stellplätzen, die vor allem für Urlaubsreisende relevant sind. Verschiedene Sanierungs- und Neubauprojekte in der Parkinfrastruktur verknappen derzeit die Stellplatzkapazitäten am Airport.

Geschäftsfeld Real Estate

Die Aufgabe des Geschäftsfelds Real Estate ist die bedarfsgerechte Bereitstellung von Gebäuden und Flächen für die Wertschöpfungsprozesse des Flughafens München. Die Weiterentwicklung der Immobilien, Flächen und Infrastruktur ist für den Standort Flughafen essenziell. Darüber hinaus wird das Immobiliengeschäft am Drittmarkt positioniert.

Immobilienwirtschaftliche Absicherung des Kerngeschäfts Luftverkehr

Die Immobilien und die Infrastruktur am Münchner Airport werden sukzessive modernisiert, da viele Bauten aus der Zeit der Inbetriebnahme des Flughafens stammen. Für die Entwicklung und den Betrieb unserer Immobilien sind neben der Nachhaltigkeit auch eine hohe Aufenthaltsqualität für Flugreisende und Besucher:innen wichtig. Die Anforderungen an eine moderne Terminalinfrastruktur werden im neuen Flugsteig des Terminals 1 als wegweisende Zukunftsinvestition sichtbar. In den nächsten Jahren werden außerdem das T1, das Zentralgebäude und die Parkhäuser umfangreich saniert.

BR 01

Erwirtschaftung substanzieller Erlösbeiträge durch Immobilienentwicklung

Die FMG will mit Großprojekten auch außerhalb des klassischen Portfolios neue Erlösquellen erschließen. So errichtet ein Freisinger Investor am Westrand des Airport-Campus nach eigenen Angaben Deutschlands nachhaltigste Konzert- und Veranstaltungsarena. Diese multifunktionale Halle mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, insbesondere für Konzerte für bis zu 20.000 Besucher:innen, verspricht Anreize für die regionale Wirtschaft und das Kulturleben.

Berücksichtigung von Belangen der Region

Wir stehen in einem intensiven Dialog mit der Flughafenregion und berücksichtigen deren Bedürfnisse bei der Entwicklung des Standorts Flughafen und der damit verbundenen Bauvorhaben. Die FMG übernimmt Verantwortung für Infrastrukturprojekte und Maßnahmen, die über das Flughafenareal hinausgehen. Zielgruppen und Unternehmen, die die Nähe zum Airport und ein internationales Umfeld bei der Wahl einer möglichen Ansiedelung bevorzugen, werden bestmöglich unterstützt.

Globales Engagement auf Fünf-Sterne-Niveau

Zu den wesentlichen Tochtergesellschaften zählt neben der AeroGround, aerogate und Cargogate die Munich Airport International GmbH (MAI). Sie fördert werthaltiges Wachstum über den Münchner Standort hinaus und erschließt damit neue Geschäftsfelder für die FMG. Die MAI bietet Management-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die internationale Luftfahrtbranche und ist – nicht zuletzt aufgrund der international anerkannten Fünf-Sterne-Qualität des Flughafens München – ein geschätzter Partner für strategische Investoren und Luftfahrtunternehmen auf der ganzen Welt. Durch das Engagement der MAI hat sich der Flughafen München in den letzten 30 Jahren mit annähernd

50 Projekten vom Berater für Flughafenumzüge und -inbetriebnahmen (ORAT) zu einem renommierten Infrastrukturbetreiber entwickelt.

Das Team der Munich Airport NJ LLC (MANJ) – einer 100-prozentigen Tochter der MAI – begleitete die Entstehung des neuen Terminal A am Newark Liberty International Airport, das im Januar 2023 eröffnet wurde. Seither betreibt die MANJ das Terminal A. Im März 2024 wurde das Gebäude von Skytrax ausgezeichnet und erhielt mit fünf Sternen das prestigeträchtigste Qualitätssiegel für herausragende Flughafenleistungen.

Zusammen mit ihren Tochtergesellschaften Munich Airport US Holding LLC, Munich Airport NJ LLC und amd.sigma strategic airport development GmbH konnte die MAI 2023 zahlreiche Projekte weltweit gewinnen sowie bestehende Vorhaben erfolgreich abschließen. Mit der neuen Repräsentanz in Singapur hat die MAI ihr Engagement auf dem asiatischen Kontinent gefestigt und erhielt 2023 beispielsweise den Zuschlag für Projekte in Thailand, Taiwan und auf den Malediven. Als agiler Innovationstreiber engagiert sich die Munich Airport International auch bei der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilitätszukunft. Die MAI ist als Partner in der vom Freistaat Bayern geförderten »Air Mobility Initiative« an unterschiedlichen Forschungsprojekten im Bereich der »Advanced Air Mobility« beteiligt. Im Jahr 2024 stehen der strategische Ausbau der Konzessions- und Managementverträge sowie des Consulting-Segments im Vordergrund.

Infrastruktur: Ausbau für steigenden Mobilitätsbedarf

Der Flugverkehr am Münchner Airport hat sich 2023 auf über 80 Prozent des Vorkrisenniveaus gesteigert. Die Bundesregierung⁹⁾ sowie Fachexpert:innen gehen davon aus, dass der langfristige Mobilitätsbedarf und damit auch der weltweite Luftverkehr weiter wachsen werden. Aufgabe des Flughafens München ist es, die nötigen Kapazitäten bereitzustellen. Mit bedarfsgerechten Ausbau- und Modernisierungsprojekten stärken wir unsere Entwicklungsperspektive.

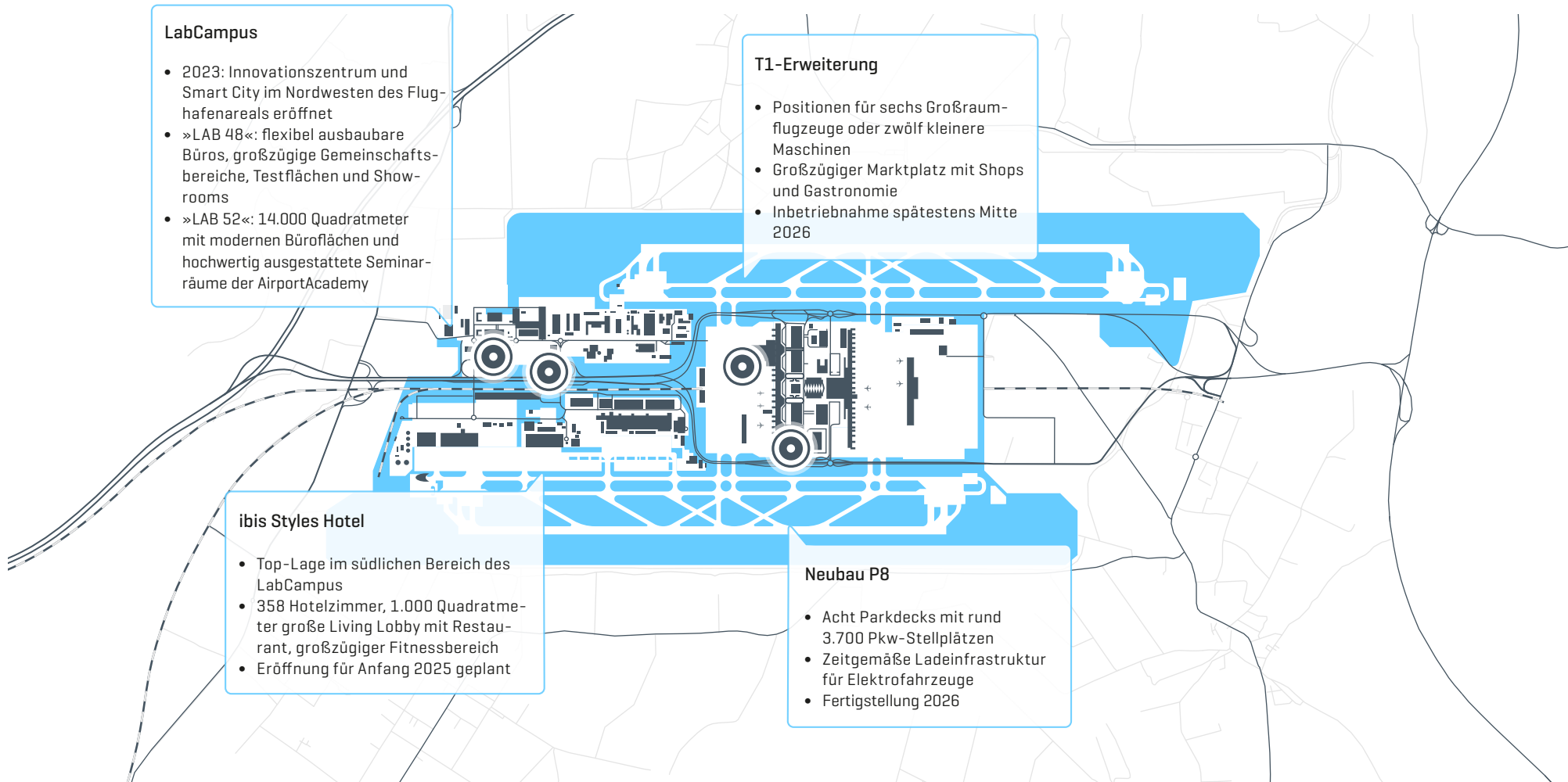
Baufortschritt bei Terminal 1-Erweiterung

Die Erweiterung und Modernisierung von Terminal 1 ist ein strategisches Ausbauvorhaben, das die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Münchner Airports sichert. Im Frühjahr 2023 hat der Innenausbau des neuen rund 96.000 Quadratmeter umfassenden Flugsteigs begonnen. Die gebäudetechnischen Installationen sind weit vorangeschritten. Ende 2024 können die ersten Geschäftspartner mit der Gestaltung ihrer Mietflächen beginnen. Seit Juni 2023 wird außerdem das Areal im bestehenden Terminal 1 umgestaltet, welches künftig als zentrale Ein- und Ausgangshalle des Non-Schengen-Bereichs dienen wird. Nach Inbetriebnahme des neuen Flugsteigs erwarten die Reisenden 16 zusätzliche Gates, zwölf hochmoderne Sicherheitskontrollspuren und ein neuer Gepäckausgabebereich. In dem Neubau entstehen außerdem ein großzügiger Marktplatz mit einem umfangreichen Retail- und Gastronomieangebot sowie zwei neue Lounges mit Panoramablick auf das westliche Vorfeld.

⁹⁾ Langfristprognose des BMDV

BR 01

Strategische Bauprojekte



BR 01

LabCampus als Innovations-Hub eröffnet

Im Nordwesten des Flughafenareals haben wir mit dem LabCampus ein einzigartiges Innovationszentrum eröffnet, das ein ideales Umfeld für branchen- und unternehmensübergreifende Zusammenarbeit bietet. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Nähe von Forschung und Wirtschaft.

Das »LAB 48« wurde Anfang Februar 2023 in Betrieb genommen. Mit einer Fläche von etwa 30.000 Quadratmetern bietet das Gebäude flexibel ausbaubare Büros, großzügige Gemeinschaftsbereiche, Testflächen und Showrooms. 2023 haben dort die Deutsche Flugsicherung sowie amplimind, ein Joint Venture zwischen Audi und Lufthansa Industry Solutions, Büroflächen bezogen. Im Herbst 2024 wird Exotec, ein Entwicklungsunternehmen für Lagerrobotik und -automatisierung, einziehen. Im »LAB 52« stehen seit 2023 auf 14.000 Quadratmetern neben modernen Büroflächen auch technisch hochwertig ausgestattete Seminarräume zur Verfügung. Hauptmieter ist die AirportAcademy, das Trainings- und Schulungszentrum des Flughafens, das auch externen Unternehmen zahlreiche Weiterbildungsmöglichkeiten bietet.

labcampus.de

Neue Entwicklungen bei Anbindung des Airports

Für den Flughafen München ist die Verbesserung der Schienenanbindung von hoher strategischer Relevanz. Sie bildet eine entscheidende Voraussetzung für die nachhaltigere An- und Abreise und ermöglicht zudem die Absicherung und Erweiterung des Einzugsgebiets. Im Jahr 2023 konnten weitere Fortschritte erzielt werden: So ist es gelungen, den bestehenden überregionalen

Flughafenexpress (ÜFEX) zwischen dem Flughafen und Regensburg ab Ende 2024 nach Nürnberg zu verlängern. Zudem hat die Bayerische Staatsregierung die Finanzierung des Überwehrgangsbauwerks West, das der Entflechtung der S1 und S8 im Zulauf zum Flughafen dient, sichergestellt. Nach Inbetriebnahme Ende 2028 trägt es zur Erhöhung der Betriebsqualität und Steigerung der Bahnhofskapazität am Flughafen bei. Auch ist es geglückt, die Anbindung des Flughafens an den Schienenpersonenfernverkehr in den »Potenziellen Bedarf« des Bedarfsplans im Bundesschienenwegeausbaugesetz aufzunehmen. Gleichzeitig wird für die aktuell laufende Fortschreibung des Deutschlandtakts, der die Grundlage für den Ausbau der Schieneninfrastruktur bildet, ein konkretes Angebotskonzept für die Anbindung des Flughafens entwickelt. Dieses soll Anfang 2024 dem zuständigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr übergeben werden. Beides sind entscheidende Schritte, um die erforderliche Einstufung in den »Vordringlichen Bedarf« zu erreichen, die Voraussetzung für den Start konkreter Planungen ist.

5-Star-Qualität: Spitzenplatz trotz Herausforderungen

Bei den jährlich vom Londoner Luftfahrtforschungsinstitut Skytrax verliehenen »World Airport Awards« wurde der Flughafen München auf Basis einer weltweiten Passagierumfrage im Frühjahr 2023 abermals mit dem Titel »Best Airport in Central Europe« ausgezeichnet. Darüber hinaus sicherte sich das Münchner Flughafenpersonal den Award »Best Airport Staff in Europe«. Außerdem kürte Skytrax den Flughafen München 2023 erneut zum Fünf-Sterne-Airport. Wir gehören damit weiterhin zum exklusiven Kreis der lediglich zwölf Hub-Airports weltweit, die dieses Premiumsiegel tragen. Besonders der Einsatz von neuen Technologien bei den Sicherheitskontrollen und die Freundlichkeit und Kompetenz der Mitarbeitenden trugen zur Auszeichnung bei. Bewertungskriterien neben der Gastfreundschaft

waren Ambiente und Komfort, Serviceangebote, Abläufe sowie Orientierung entlang der gesamten Passagierreisekette.

Im Geschäftsjahr 2023 verzeichnete die Kennzahl für die Zufriedenheit der Passagier:innen (PEI) gegenüber 2022 einen leichten Rückgang. Gründe dafür sind Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb durch Streiks oder Unwetter sowie die anhaltend angespannte Personalsituation bei einem gleichzeitigen Anstieg der Verkehrszahlen. Diese Herausforderungen führten teilweise zur Nichteinhaltung selbst gesetzter Standards bei Services und Dienstleistungen. Um den hohen Qualitätsanforderungen eines 5-Star-Airports gerecht zu werden, haben wir auch 2023 weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Passagiererlebnisses entwickelt und umgesetzt, wie beispielsweise neue Informationssysteme für die Reisenden und modernste Technologien an den Sicherheitskontrollen.

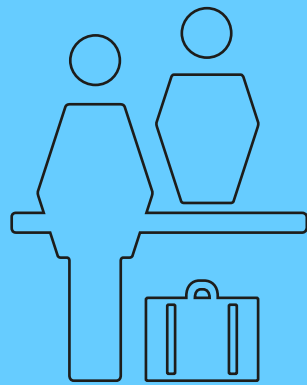
→ **Konzernlagebericht: PEI (Seite 52)**

BR 02

Facts & Figures

ZUKUNFTSFÄHIGER PREMIUM-HUB

MODERNSTE SICHERHEITSTECHNIK



60

Computertomografen für mehr Sicherheit und Komfort

UNSER ZIEL

NET ZERO

Emissionen bis 2035

ERÖFFNUNG

LAB

48 und 52

WELTWEITE VERBINDUNGEN

31%



Wachstum auf der Langstrecke

ZUKUNFTS- FÄHIGER PREMIUM-HUB

Wir entwickeln den Flughafen München zu einem flexiblen, leistungsorientierten und modernen Unternehmen mit wirtschaftlichen, digitalen und werthaltigen Strukturen. Allen Mitarbeiter:innen bieten sich dadurch vielseitige Perspektiven und Weiterentwicklungsmöglichkeiten.

Konzernstrategie: Destination Zukunft

Als kundenorientiertes Unternehmen bietet die Flughafen München GmbH (FMG) erstklassige Qualität und Services markt- und bedarfsgerecht aus eigener wirtschaftlicher Kraft an. Wir entwickeln uns zu einer grünen Mobilitätsdrehscheibe mit Netto-Null-Emissionen bis 2035 und sichern die nachhaltige Wertsteigerung am Premium-Hub München. Die Strategie 2030+ setzt für den Konzern sowohl ökonomische, als auch ökologische und soziale Ziele. Gleichzeitig sind in der Branche wachsender gesellschaftlicher Druck und härtere Wettbewerbsbedingungen spürbar. Das Unternehmen muss konsequent unter Berücksichtigung der zentralen Anspruchsgruppen und des Markts agieren und nachhaltig wachsen, um langfristig erfolgreich zu sein.

Weiterentwicklung und Ausbau des Drehkreuzverkehrs

Das Kernziel der strategischen Positionierung ist die Weiterentwicklung und der Ausbau des Drehkreuzverkehrs am Münchner Airport. Der hierfür wichtigste Partner am Standort ist die Deutsche Lufthansa AG, mit der das Terminal 2 gemeinsam betrieben wird. Wir wollen auch den Luftfrachtstandort Flughafen München mit Fokus auf die Beiladefracht auf der Langstrecke weiterentwickeln. Ziel ist außerdem die Optimierung des Punkt-zu-Punkt-Verkehrs im Terminal 1, um den Hub-Verkehr um weitere Angebote für die Reisenden zu ergänzen. Gleichzeitig ist es notwendig, die erforderlichen operativen Voraussetzungen zu schaffen: Zum einen muss die Flughafeninfrastruktur instandgehalten und modernisiert, zum anderen die operative Leistungsfähigkeit sichergestellt werden. Im operativen Betrieb wollen wir uns mit Premium-Qualität von unseren Wettbewerbern abheben.

Unternehmensführung: Verantwortung übernehmen – Verbindung leben

Unsere Geschäftstätigkeit und strategische Positionierung hat Einfluss auf die Wirtschaftsstandorte München, Bayern und Deutschland, die Flughafenregion und ihre Einwohner:innen, die Mitarbeitenden, die Reisenden sowie auf die am Standort und im Umfeld angesiedelten Unternehmen. Durch eine verantwortungsvolle Unternehmensführung generieren wir Wertschöpfung, realisieren unsere sozialen Ziele und schaffen gesellschaftliche Akzeptanz. Die Marke »M« bildet dabei ein gemeinsames Dach, sichert Konsistenz und bietet Orientierung nach innen und außen. »Verbindung leben« heißt Kooperationen fördern und Synergien schaffen. Die Organisation wird dadurch effizienter, schneller und anpassungsfähiger.

Klimaschutzstrategie: Ziele und Kooperation

CO₂-Emissionen: Net Zero bis 2035

Der Betrieb des Flughafens München soll spätestens ab 2035 kein CO₂ mehr in der Atmosphäre hinterlassen. Net Zero oder Netto Null bedeutet, dass wir die Emissionen, die wir selbst beeinflussen können, um mindestens 90 Prozent reduzieren. Die verbleibenden maximal zehn Prozent werden wir mit geeigneten Projekten aktiv und dauerhaft aus der Atmosphäre entfernen. Das Ziel Netto Null umfasst vier Bereiche:

Bei der **Energieversorgung** setzen wir unter anderem auf den Einsatz von Gas aus erneuerbaren Quellen für das flughafeneigene Blockheizkraftwerk, den Ausbau von Fotovoltaikanlagen, den Bezug von regenerativem Strom sowie den Aufbau eines weiteren Stromnetzes, um zukünftig eine ausreichende Versorgung durch Grünstrom gewährleisten zu können.

Mit Blick auf die **flughafentechnischen Anlagen** soll nach der bereits erfolgten Umrüstung der gesamten Vorfeldbeleuchtung auf LED-Technologie auch die Befeuerung der Start- und Landebahnen ausgetauscht werden. Hinzu kommen weitere Maßnahmen, wie beispielsweise der Einsatz energieeffizienterer Gepäckförderanlagen und Fluggastbrücken.

Neue **Gebäude** errichten wir nachhaltig und klimafreundlich mit niedrigem Energieverbrauch. Bereits bestehende Gebäude werden energetisch optimiert. Hierfür sind eine effiziente Raumluftechnik und Beleuchtung sowie die optimierte Steuerung der Klima- und Heizungsanlagen vorgesehen.

Im Bereich der **Mobilität** schließlich werden wir unseren Fuhrpark auf Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben umstellen oder alternative Kraftstoffe nutzen.

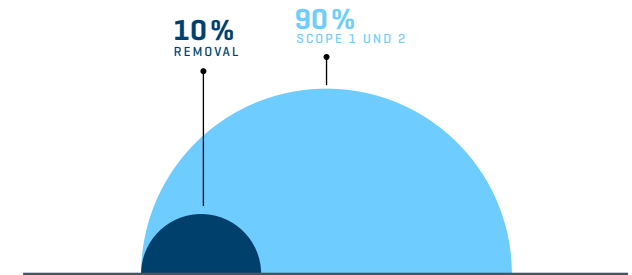
Die verbleibenden Emissionen müssen aktiv und dauerhaft aus der Atmosphäre entfernt werden. Hierfür haben wir bereits 2021 mit dem Umbau eines herkömmlichen Wirtschaftswalds zu einem resilienten Klimawald begonnen. Dadurch wird zusätzliches CO₂ aus der Atmosphäre gebunden, welches auch bei der Holzentnahme langfristig gespeichert bleibt. Weitere passende Projekte werden derzeit geprüft, beispielsweise die Wiedervernässung von Mooren, der Humusaufbau in der Landwirtschaft oder geeignete Anlagen zur Filterung und Speicherung von CO₂ [Direct Air Carbon Capture and Storage – DACCS].

munich-airport.de/removal-11630392

Nachhaltiges Fliegen: zusammen für die Zukunft

Ein wesentlicher Teil des Richtlinienpakets »Fit-for-55« innerhalb des European Green Deal ist »ReFuelEU Aviation«. Ziel ist es, den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe, der »Sustainable Aviation Fuels« [SAF], zu erhöhen und dabei gleiche Wettbewerbsbedingungen im gesamten EU-Luftverkehrsmarkt zu gewährleisten. Lufthansa, das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Airbus, MTU Aero Engines und der Flughafen München haben im Oktober 2023 eine Absichtserklärung für eine Forschungs Kooperation zu Power-to-Liquid-Flugkraftstoffen [PtL] unterzeichnet. Die geplante Kooperation soll die Kräfte führender Luftfahrtunternehmen und der Wissenschaft bündeln, um die Technologieauswahl, Markteinführung und industrielle Skalierung von PtL-Flugkraftstoffen in Deutschland zu beschleunigen. Bereits seit 2021 können am Münchner Airport nachhaltige Flugkraftstoffe angeliefert, eingelagert und getankt werden.

Net Zero 2035



90% der CO₂-Emissionen werden aus eigener Kraft reduziert, der Rest wird dauerhaft aus der Atmosphäre entnommen.



Removal

CO₂-Entnahme aus Atmosphäre, z. B. Klimawald MUC



Eigene Reduktionsmaßnahmen

1. Umstellung auf klimafreundliche Energieversorgung
2. Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebe
3. Modernisierung von flughafentechnischen Anlagen
4. Klimafreundlicher Neubau und energieeffiziente Sanierung bestehender Bauten

Personalstrategie: Perspektiven durch Wandel

Mit der für 2025/2026 prognostizierten Rückkehr zum Vorkrisenniveau spitzt sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt der Luftverkehrsbranche weiter zu. Es sind gezielte Investitionen nötig, um neues Personal für alle Bereiche des Konzerns zu gewinnen sowie vorhandene Arbeitskräfte an das Unternehmen zu binden. Um die FMG langfristig resilienter gegenüber äußeren Einflüssen zu machen, stärken wir die Wahrnehmung des Flughafens als attraktiven Arbeitgeber sowohl auf dem Arbeitsmarkt als auch innerhalb des Unternehmens. Ein Fokus liegt dabei auf den operativen Bereichen, die unmittelbar zur Bewältigung des weiteren Verkehrswachstums beitragen. Auch die veränderten Erwartungen von Berufseinsteiger:innen beeinflussen unsere Personalpolitik. Die Flughafen München GmbH etabliert deshalb eine neue Arbeitswelt: eine anpassungsfähige Organisation mit einer positiven Arbeitskultur, in der alle Mitarbeiter:innen an modernen, digitalen Arbeitsplätzen ihr Potenzial entfalten können.

Mitarbeitende: Entwicklung und Flexibilität

Seit Anfang 2023 treibt ein interdisziplinäres Transformationsteam den für Digitalisierungsvorhaben nötigen kulturellen Wandel im Unternehmen voran. Die erste interne Konferenz für alle Konzernmitarbeitenden mit Programmpunkten wie Fehlerkultur oder neue Arten des Lernens machte unseren Weg zum modernen Unternehmen erlebbar. Auch zukünftig erhalten Mitarbeitende die Möglichkeit, bei verschiedenen Formaten die anstehenden Veränderungen besser zu verstehen und die Zukunft des Unternehmens mitzugestalten. Eine wesentliche Grundlage für zeitgemäßes Arbeiten haben FMG und AeroGround mit der Betriebsvereinbarung »Mobile Arbeit« geschaffen. Sie sieht eine hohe Flexibilität für Mitarbeitende vor, deren Tätigkeit die Arbeit von einem anderen Ort aus erlaubt. Bis zu zehn Arbeitstage können zudem aus dem EU-Ausland geleistet werden. Das optimale Gleichgewicht zwischen mobiler Arbeit und Präsenz am Standort finden Führungskräfte und Beschäftigte im gemeinsamen Dialog.

Ausweitung des Personalmarketings

Um den Flughafen München in das Blickfeld interessierter Bewerber:innen zu rücken, sind hohe Investitionen nötig. Im aktuell stark umkämpften Arbeitsmarkt haben Maßnahmen zur Sicherung des Personalbedarfs oberste Priorität. Neben der Ausbildung von Nachwuchskräften und der Ausweitung des konzerneigenen Traineeprogramms liegt der Fokus auf zielgerichteten Recruiting-Initiativen. So wird beispielsweise die Zusammenarbeit mit Personalmarketing-Dienstleistern, Hochschulen oder den Arbeitsagenturen intensiviert und die Zielgruppenansprache geschärft. Der Großteil der Stellenausschreibungen erfolgt nunmehr auch in Teilzeitmodellen. Mitarbeitende erhalten eine Prämie für die erfolgreiche Werbung neuer Kolleg:innen. Hochschüler:innen werden frühzeitig durch Praktika, Abschlussarbeiten oder Werkstudierendentätigkeiten an das Unternehmen gebunden und die Anwerbung von Fachkräften im Ausland, insbesondere für operative Tätigkeiten, wird verstärkt. Neben der Weiterführung etablierter Veranstaltungsformate wie der »Berufsfit« für Schüler:innen tragen die neuen Karrieretage dazu bei, dass sich Interessent:innen aller Berufsgruppen vor Ort und ganz persönlich vom Arbeitgeber Flughafen München überzeugen können. 2023 gingen über 16.000 Bewerbungen beim Flughafen München ein.

Digitalisierung: Optimierung des Reiseerlebnisses

Wir messen der digitalen Transformation unserer Prozesse und Dienstleistungen eine hohe strategische Priorität bei. Eine konzernweite Taskforce plant den Einsatz moderner Technologien, um den Münchner Airport zu einem Premium Innovation Hub auszubauen und das Reiseerlebnis der Fluggäste noch effizienter und damit angenehmer zu gestalten.

- **Smarte Begleiter zum Gate**
Seit Herbst 2023 begleiten smarte Gepäckwagen Passagier:innen bis zum Abflug. 60 mit interaktiven Tablets ausgestattete Trolleys erleichtern die Navigation im Terminal 2 und schärfen die Wahrnehmung von Angeboten und Services, die Kund:innen auf dem Weg zum Gate nutzen können.

- **Google Indoor Navigation**
Im Rahmen einer Kollaboration des Flughafens München mit Google LLC ist die Online-Navigation in den Terminals durch die Augmented-Reality-Funktion »Indoor Live View« erweitert worden.
- **CT-Scanner an den Sicherheitskontrollen**
Seit Anfang 2023 wird das Vorhaben, alle Kontrollstellen des Flughafens mit insgesamt 60 Computertomographen und 48 neu konzipierten Kontrollspuren auszustatten, sukzessive realisiert. Unsere Passagier:innen profitieren von einer erhöhten Sicherheit, mehr Effizienz und einem besseren Komfort. Sie müssen elektronische Geräte oder mitgeführte Flüssigkeiten nicht mehr gesondert vorzeigen. Der Münchner Airport wird 2026 der erste Flughafen in Deutschland sein, der vollständig mit der neuen Sicherheitstechnik und den komfortablen Kontrollspuren ausgestattet ist.

- **Autonomes Fahren**
Seit Oktober 2023 findet eine Machbarkeitsstudie für den Betrieb autonomer Fahrzeuge auf dem Vorfeld statt. Ziel ist es, eine Roadmap für den Ausbau autonomer Anwendungen und digitaler Infrastruktur auf Basis bewerteter Technologien, Prozesse, Richtlinien und Anwendungsfälle zu definieren und in den kommenden Jahren umzusetzen.
- **Künstliche Intelligenz**
Wir erarbeiten derzeit Leit- und Richtlinien im Umgang mit künstlicher Intelligenz und setzen erste Maßnahmen hierzu um. Von geeigneten Anwendungen sollen sowohl die Mitarbeiter:innen in ihrem Arbeitsalltag, als auch die Reisenden am Airport profitieren.

FINANCIAL REPORT

FR

29 – 80

INFORMATION ZUM KONZERNABSCHLUSS UND ZUM KONZERNLAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2023

Maßgeblich für die Konzernabschlussprüfung ist der vollumfängliche Onlinebericht. Der vollständige Konzernabschluss sowie der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sind neben dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers allgemein zugänglich unter: bericht2023.munich-airport.de. Die dort veröffentlichte Version wurde von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Der hier vorliegende gedruckte Konzernlagebericht 2023 entspricht der geprüften Fassung. Der Konzernabschluss wird im gedruckten Bericht gekürzt abgebildet. Hierbei handelt es sich um die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, die Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzernbilanz, die Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und die Konzern-Kapitalflussrechnung. Der Konzernanhang nach IFRS befindet sich nur im Onlinebericht.

30 FR 01 | Konzernlagebericht

30 Grundlagen des Konzerns

39 Wirtschaftsbericht

53 Nachtragsbericht

54 Ausblick, Chancen- und Risikobericht

74 FR 02 | Verkürzter Konzernabschluss

74 Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

75 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

76 Konzernbilanz

77 Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

78 Konzern-Kapitalflussrechnung

79 FR 03 | Hinweis zum Bestätigungsvermerk

80 FR 04 | Bericht des Aufsichtsrats

KONZERN- LAGEBERICHT

Die Verkehrszahlen am Flughafen München stiegen im Vergleich zum Vorjahr deutlich an, lagen jedoch erneut unter den Werten des Vorkrisenniveaus. Die Verkehrserholung führte zu einem Anstieg der Umsatzerlöse auf knapp 1,4 Milliarden Euro. Das Ergebnis nach Steuern (EAT) verbesserte sich im Berichtsjahr auf über 25 Millionen Euro.*

* Diese Einleitung ist nicht Bestandteil des geprüften Konzernlageberichts.

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell des Konzerns

Grundlagen

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

Der Flughafen München ist in den Geschäftsfeldern Aviation, Commercial Activities, Real Estate sowie Participations, Services & External Business tätig. Das Leistungsprofil des Konzerns deckt nahezu alle am Flughafen-Campus verfügbaren Leistungen ab – vom Flugbetrieb über die Passagier- und Frachtabfertigung bis zum Einzelhandel, zum Hotelgewerbe und zur Gastronomie. Dieses integrierte Geschäftsmodell und seine Wertschöpfungstiefe heben den Flughafen München vom europäischen Wettbewerb ab.

Der Flughafen München bekennt sich zu einer nachhaltigen Unternehmenspolitik. Die Orientierung an ökonomischen, ökologischen, gesellschaftlichen und sozialen Zielen sichert die Akzeptanz des Flughafens und damit die Entwicklungsfähigkeit seines Geschäftsmodells.

Grundzüge der Leitung und Kontrolle

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

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

Geschäftsführung

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

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

Aufsichtsrat

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

FR 01

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

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

Ausschüsse im Aufsichtsrat

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

Gesellschafterversammlung

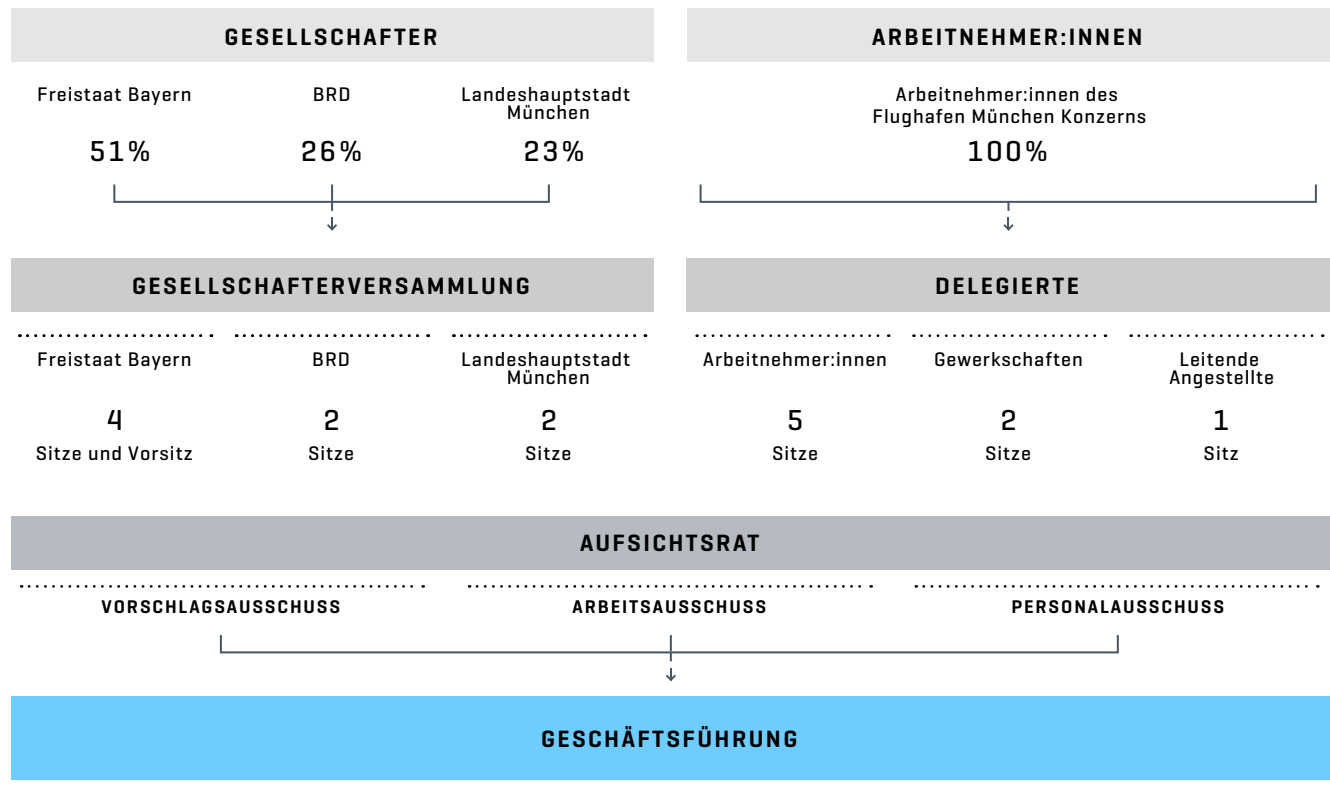
Oberstes Kontroll- und Entscheidungsgremium ist die Gesellschafterversammlung. Zentrale Entscheidungen über die geschäftlichen und wirtschaftlichen Grundlagen des Konzerns (unter anderem Flughafenausbau, Aufnahme von Darlehen) bedürfen einer einstimmigen Beschlussfassung.

Konzernerklärung zur Unternehmensführung – Angaben zur Frauenquote

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

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

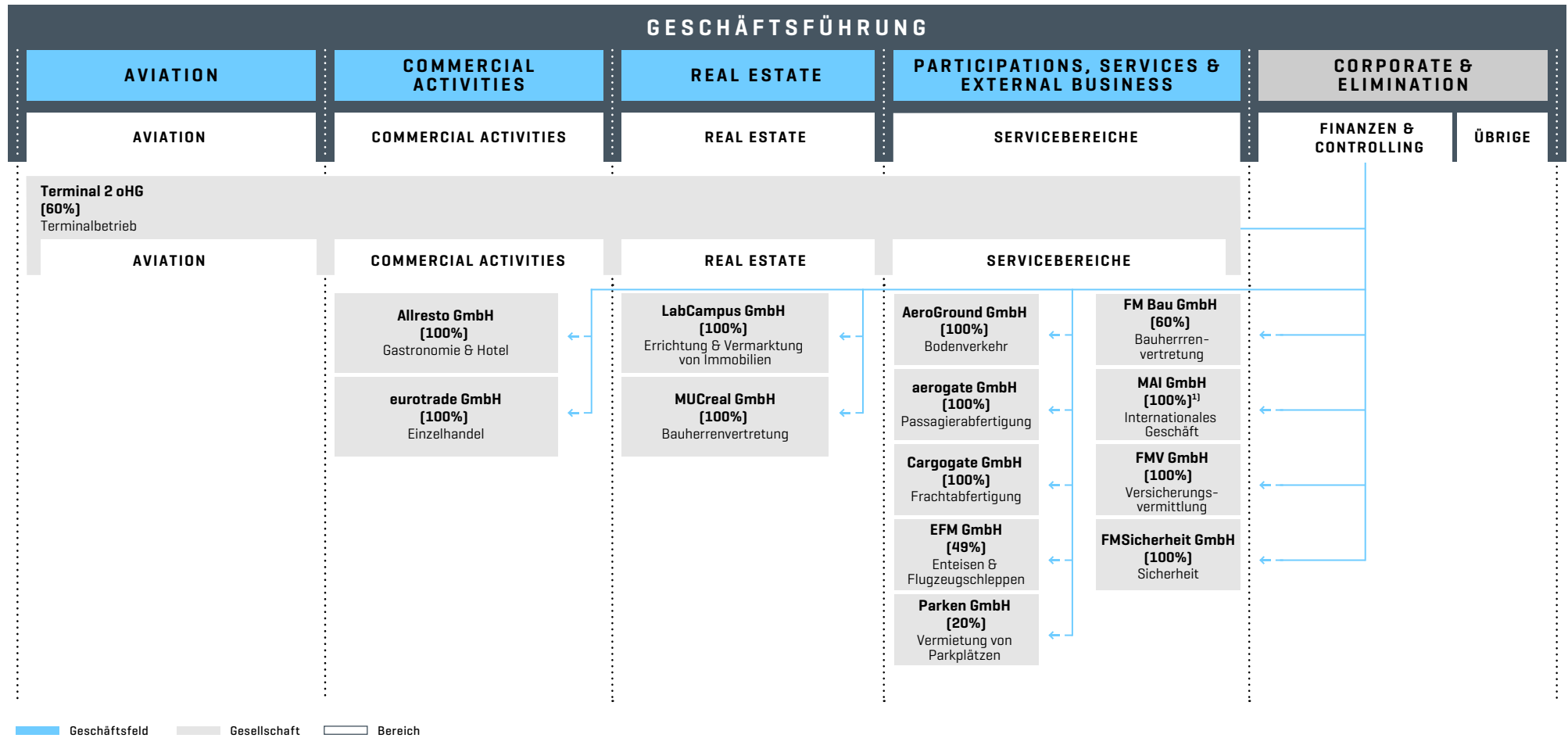
Governance-Struktur



FR 01

Organisationsstruktur des Flughafens München

GESCHÄFTS-, SERVICE- UND KONZERNBEREICHE (STAND 31. DEZEMBER 2023)



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

FR 01

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

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

Geschäftstätigkeit

Organisationsstruktur

Die Organisationsstruktur des Konzerns gliedert sich in die Geschäfts-, Service- und Konzernbereiche der FMG. Die Steuerung sowie das interne Berichtswesen der Geschäftsfelder erfolgt in erster Linie über die Konzernsteuerung der FMG. Die in der Abbildung dargestellten Geschäftsfelder umfassen die Geschäfts- und Servicebereiche der FMG und die in die Geschäftsfelder eingebundenen Konzerngesellschaften. Die Geschäftsfelder werden in den nachfolgenden Kapiteln erläutert.

Die InfoGate Information Systems GmbH wurde zum 01. Januar 2023 auf die 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.

Im Übrigen haben sich im Geschäftsjahr 2023 keine weiteren Änderungen in der organisatorischen Struktur ergeben. Eine detaillierte Übersicht der Anteilsverhältnisse ist im Konzernanhang dargestellt.

Zum 31. Dezember 2023 gehören dem Konzern neben der Muttergesellschaft nun insgesamt 14 vollkonsolidierte Unternehmen, ein assoziiertes Unternehmen, eine Joint Operation und zwei nicht-konsolidierte Unternehmen an. Diese werden durch das operative und strategische Konzerncontrolling und Beteiligungsmanagement entsprechend der jeweils zugeordneten Geschäftsbereichsstrategie gelenkt.

Geschäftsfeld Aviation

Infrastruktur für Airlines und Passagier:innen

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

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

Der Aviation-Bereich der FMG verantwortet den Betrieb des Terminal 1 am Flughafen München, während das Terminal 2 von der Terminal 2 oHG – einer Partnerschaft zwischen der FMG und der Deutschen Lufthansa AG (im Folgenden Deutsche Lufthansa) – betrieben wird. In beiden Terminals wird die Ausstattung nach Bedarf kontinuierlich optimiert und erweitert. Der im Bau befindliche Flugsteig am Terminal 1, dessen Innenausbau 2023 startete, soll nach seiner Inbetriebnahme Mitte 2026 zukünftige Anforderungen an effiziente Sicherheitskontrollen und Terminalinfrastrukturen erfüllen, um den Status des Flughafens München als Premium-Hub mit entsprechender Aufenthaltsqualität weiter sicherzustellen und zu verbessern.

Für die Bereitstellung und den Betrieb dieser Luftverkehrsanlagen werden diverse Entgelte erhoben. Die im Geschäftsjahr 2021 in Kraft getretene Entgeltrahmenvereinbarung (ERV) regelt grundsätzlich die Entwicklung der Luftverkehrsentsgelte bis einschließlich 2030 und stellt die Refinanzierung der Infrastruktur in einem festgelegten Umfang sicher. 2023 gab es gemäß ERV eine durchschnittliche Entgelterhöhung von +4,1 %.

Durch seine zentrale Lage in Europa inmitten der Metropolregion München, die sich als Innovations-, Wissens- und Wirtschaftsstandort mit einer breit aufgestellten Branchenstruktur auszeichnet, ist der Flughafen München strategisch bestens positioniert. Das Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten in der wirtschaftlich bedeutenden Flughafenregion hat sich durch die Corona-Pandemie allerdings verlangsamt.³⁾ Während der internationale Drehkreuzverkehr bereits im Sommer 2022 zurückkehrte, manifestiert sich die weiter fortschreitende Erholung des Luftverkehrs nun auch beim Geschäftsreiseverkehr. Die demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Bayern und vor allem im Flughafeneinzugsgebiet lassen trotz coronabedingter Einbußen mittel- bis langfristig eine weitere Zunahme der Verkehrsnachfrage am Flughafen München erwarten. Weitere Erläuterungen hierzu sind im Abschnitt »Wirtschaftliches Umfeld« zu finden.

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

Aufgrund seiner vielversprechenden Marktposition und der erfolgreichen Kooperation mit der Lufthansa verfügte der Flughafen München, gemessen an der Zahl der Flugziele, vor der Corona-Krise über eines der dichtesten Netze kontinentaler Verbindungen in Europa. Die Anzahl dieser Routen befand sich im Sommerflugplan 2023 weitestgehend auf dem Niveau von 2019, lediglich die Anzahl der Frequenzen lag bei manchen Destinationen darunter.

³⁾ Prognos Zukunftsatlas 2022

FR 01

Die Kombination aus einem dichten Netz an innerdeutschen sowie innereuropäischen Zubringern und einer starken lokalen Nachfrage ermöglicht es dem Flughafen München, ein attraktives Portfolio an Langstreckenflügen anzubieten. Aufgrund der touristischen Attraktivität des Standorts sowie des wachsenden Einzugsgebiets mit einer einkommensstarken Bevölkerung ist der Flughafen München auch für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen interessant.

Mit einer Rückkehr auf das weltweite Verkehrsniveau von 2019 ist nach einer Prognose der International Air Transport Association (im Folgenden IATA) 2024 zu rechnen.²⁾ Die Deutsche Lufthansa geht davon aus, in München dann wieder ein Drehkreuz mit rund 33 stationierten Langstreckenmaschinen zu betreiben. Die deutsche Luftverkehrssteuer und protektionistische Maßnahmen – allen voran fehlende Verkehrsrechte – hemmen weiterhin das marktgerechte Wachstum am Flughafen München.

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

Geschäftsfeld Commercial Activities

Erstklassiger Service und Angebote entlang des Passagierwegs

Das Geschäftsfeld Commercial Activities ist für die Entwicklung, Vermarktung und Verwaltung aller kommerziell nutzbaren Flächen des Flughafens München verantwortlich.

Dazu zählt das Angebot von nachfrageorientierten Parkraumkapazitäten. Derzeit stehen rund 33.300 Stellplätze zur Verfügung, davon sind rund 20.100 terminalnah. Das Produktportfolio umfasst neben dem klassischen Passagierparken auch das Mietwagen-geschäft, Premiumparken und Mieterparken sowie landseitige Transferbetriebe.

Darüber hinaus erfolgt dort sowohl die strategische Planung des Branchenmixes in Bezug auf Einzelhandels-, Service- und Gastronomieflächen als auch die Vermietung und die Konzessionsvergabe an Dritte und Konzerngesellschaften.

Der Flughafen München unterhält rund 18.900 m² gastronomische Flächen (Vorjahr: 18.750) und etwa 17.600 m² Einzelhandels- und Serviceflächen. Auf rund 76 % der Gesamtfläche betreiben Tochtergesellschaften der FMG eigene Einzelhandels- oder Gastronomiebetriebe.

Auch das Fünf-Sterne-Hotel im Zentralbereich des Flughafens München zählt zum Verantwortungsbereich von Commercial Activities. Es verfügt über 550 Zimmer und 30 Tagungsräume.

Commercial Activities vermarktet darüber hinaus die Werbeträger und Werbeflächen des Flughafens München. Aufmerksamkeitsstarke Werbeflächen mit wenig Streuverlust und individuellen Inszenierungsmöglichkeiten kennzeichnen das Angebot der sogenannten Out-of-Home-Werbung am Flughafen München.

Zum Leistungsportfolio des Geschäftsfelds zählt außerdem das Eventgeschäft.

Geschäftsfeld Real Estate

Immobilienstandort mit hoher Attraktivität

Das Geschäftsfeld Real Estate entwickelt, betreibt und vermarktet alle Immobilien und Grundstücke des Flughafens München, sowohl on- als auch off-Campus. Der Immobilienstandort ist in lagespezifische Areale aufgeteilt, die unter dem Begriff AirSite vermarktet werden. Als Immobilienstandort bietet der Flughafen München ein attraktives Umfeld, eine gute Straßenverkehrs-anbindung, sehr gute Parkmöglichkeiten und ein umfassendes Sortiment an Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs.

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

²⁾ The ATW 2023 Forecast Special Report

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

FR 01

Geschäftsfeld Participations, Services & External Business

Participations & External Business: Full-Service-Provider

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

Wesentliche Tochtergesellschaften

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

FR 01

Services: Energie, IT und Digitales für alle Mieter:innen am Flughafen

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

Bedeutende Servicebereiche

<p>Technik</p> <p>Der Servicebereich ist für den sicheren und wirtschaftlichen technischen Betrieb der Flughafeninfrastruktur verantwortlich. Dazu zählen unter anderem die Energieversorgung, die Instandhaltung von Gebäuden und flughafenspezifischen Anlagen sowie das Fahrzeugmanagement. Zudem ist dieser Bereich mit der Energieversorgung, den Energieeinsparmaßnahmen und dem Energiemanagement maßgeblich an der Umsetzung der CO₂-Strategie des Flughafens München beteiligt.</p>	<p>IT</p> <p>Der Servicebereich ist der zentrale IT-Provider des Flughafens München. Er bietet moderne, zuverlässige und integrierte Lösungen für einen zunehmend stärker prozess- und datengestützten Flughafenbetrieb an. Das IT-Serviceportfolio umfasst verschiedene Dienstleistungen aus den Feldern der Medien- und Kommunikationstechnik, der IT-Arbeitsplatzausstattung sowie der Server-, Datenbank- und Speicher-Systemtechnik. Die Kernkompetenzen des Bereichs liegen in der Integration unterschiedlicher, technischer IT-Plattformen sowie in der Vorhaltung maßgeschneiderter systemtechnischer Lösungen zur Unterstützung logistischer Prozesse am Flughafen München. Im Rahmen der digitalen Transformation unterstützt der Servicebereich IT aktiv Veränderungsprozesse zur Fort- oder Neuentwicklung digitaler Geschäftsmodelle. Immer mehr an Bedeutung gewinnen dabei die Beachtung sicherheits- und datenschutzrechtlicher Vorgaben sowie die Einhaltung konzernweiter, einheitlicher Standards.</p>
--	---

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

FR 01

Steuerungssystem und Wertemanagement

Der Flughafen München misst die Leistung seiner Führungskräfte mithilfe bedeutsamer finanzieller und nicht-finanzieller Kennzahlen. Das Ergebnis vor Steuern (Earnings before Taxes – EBT) deckt die finanzielle Perspektive ab. Als nicht-finanzielle Kennzahlen werden der Passagiererlebnisindex (PEI), die CO₂-Einsparungen und die Unfallhäufigkeitsrate (Lost Time Incident Frequency = LTIF) betrachtet.

Ergebnis vor Steuern (EBT)

Die Ergebnisziele der Führungskräfte werden auf Basis des EBT formuliert.

Das EBT ist die Ausgangsgröße zur Bestimmung der Ertragskraft. Es handelt sich um das Konzernergebnis vor Ertragsteuern, ermittelt unter Anwendung der Internationalen Rechnungslegungsstandards in ihrer durch die Europäische Kommission in europäisches Recht übernommenen Fassung.

Passagiererlebnisindex (PEI)

Der PEI ist ein Messmodell für die Kundenzufriedenheit, welches es dem Flughafen München erlaubt, standortspezifische, an die Bedürfnisse der Zielgruppen angepasste Zielwerte abzuleiten und die Handlungsfelder zur Leistungsverbesserung den vorhandenen Kundenkontaktpunkten zuzuweisen. Aus Gründen der Objektivität ermittelt ein unabhängiger, externer Dienstleister diese Werte. Er erhebt in Primärbefragungen regelmäßig während des gesamten Jahresverlaufs die Zufriedenheit von abfliegenden und ankommenden Reisenden. Auf Quartalsbasis und am Jahresende erhält der Flughafen München so zahlreiche Detailinformationen über die Zufriedenheit seiner Flugreisenden in acht Kategorien entlang der Passagiererlebniskette. Eine zentrale Kennzahl resultiert aus

der Frage zur Gesamtzufriedenheit, die sowohl bei abfliegenden als auch ankommenden Passagier:innen ermittelt wird und die Grundlage für die Zieldefinition ist.

CO₂-Einsparungen

Der Flughafen München hat sich 2023 das Klimaziel »Netto-Null-Emissionen« gesetzt, das heißt, dass der Betrieb des Flughafens ab 2035 kein CO₂ mehr in der Atmosphäre hinterlassen soll. Dafür sollen Emissionen (Scope 1 und Scope 2), die der Flughafen selbst beeinflussen kann, um mindestens 90 % reduziert werden. Die verbleibenden 10 % sollen durch zukünftig noch auszuwählende Projekte aktiv und dauerhaft aus der Atmosphäre entfernt werden (sogenanntes Removal).

Die Netto-Null-Emissionen-Strategie (Basisjahr 2016) ist eine Weiterentwicklung der vorherigen CO₂-Strategie. In die Betrachtung fließen die durch Energiebereitstellung und Kraftstoffverbrauch vom Flughafen München selbst verursachten Emissionen (Scope 1) und die Emissionen aus der zugekauften Energie (Scope 2) ein. Mit der Kennzahl »CO₂-Einsparungen« misst der Flughafen München die Reduktion der Emissionen, die er durch die gezielte Umsetzung von CO₂-Einsparmaßnahmen erreicht. Jedes Jahr setzt er Maßnahmen (zum Beispiel der Wechsel auf hocheffiziente Antriebe) zur jährlich wiederkehrenden Einsparung von Energie (Strom, Wärme, Kälte, Kraftstoff) um. Aus dieser eingesparten Menge an Energie resultiert eine Minderung der CO₂-Emissionen für die darauffolgenden Jahre. Faktoren wie die Schonung von Ressourcen oder der effiziente Einsatz von Energie lassen sich damit ebenfalls berücksichtigen. Je nach Datengrundlage werden die Einsparungen auf Basis von Messungen, Produktdatenblättern oder Leistungsangaben auf Typenschildern ermittelt und in der CO₂-Datenbank dokumentiert. In Ausnahmefällen wird auf Erfahrungswerte vergleichbarer, bereits abgeschlossener und verifizierter Maßnahmen zurückgegriffen. Die ermittelten Einsparungen werden auf das gesamte Geschäftsjahr hochgerechnet.

Um die Prognose- und die erreichten Zielwerte besser vergleichen zu können, verwendet der Flughafen München den Emissionsfaktor des Umweltbundesamtes, der zu Beginn des jeweiligen Berichtsjahres verfügbar ist.

Unfallhäufigkeitsrate (LTIF)

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

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

Digitale Transformation und Innovation

Die digitale Transformation ist für den Flughafen München ein strategisch sehr wichtiges Thema, das es in den kommenden Jahren aktiv zu gestalten gilt. Die Kernthemen der aktualisierten Digitalstrategie umfassen:

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

Der Flughafen München nutzt hierfür verschiedene bereichsübergreifende Quellen und Initiativen, über die relevante Markt- und Technologie-Trends aufgespürt und gemeinsam mit Expert:innen aus den Fachbereichen analysiert werden. Ziel ist es, frühzeitig Trends mit Innovationspotenzial für den Flughafen München zu erkennen sowie Entwicklungsmöglichkeiten für neue Produkte und Services zu identifizieren.

Digitalstrategie



Schaffung einer ganzheitlichen Datenbasis, um datengetriebene Vorhaben zu realisieren



Positionierung als Premium Innovation Hub



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



Optimierung der Employee Experience mithilfe von digitalen Tools



Transformation der analogen Infrastruktur in eine Smart City

Wirtschaftsbericht

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Verhaltene Wirtschaftsentwicklung

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

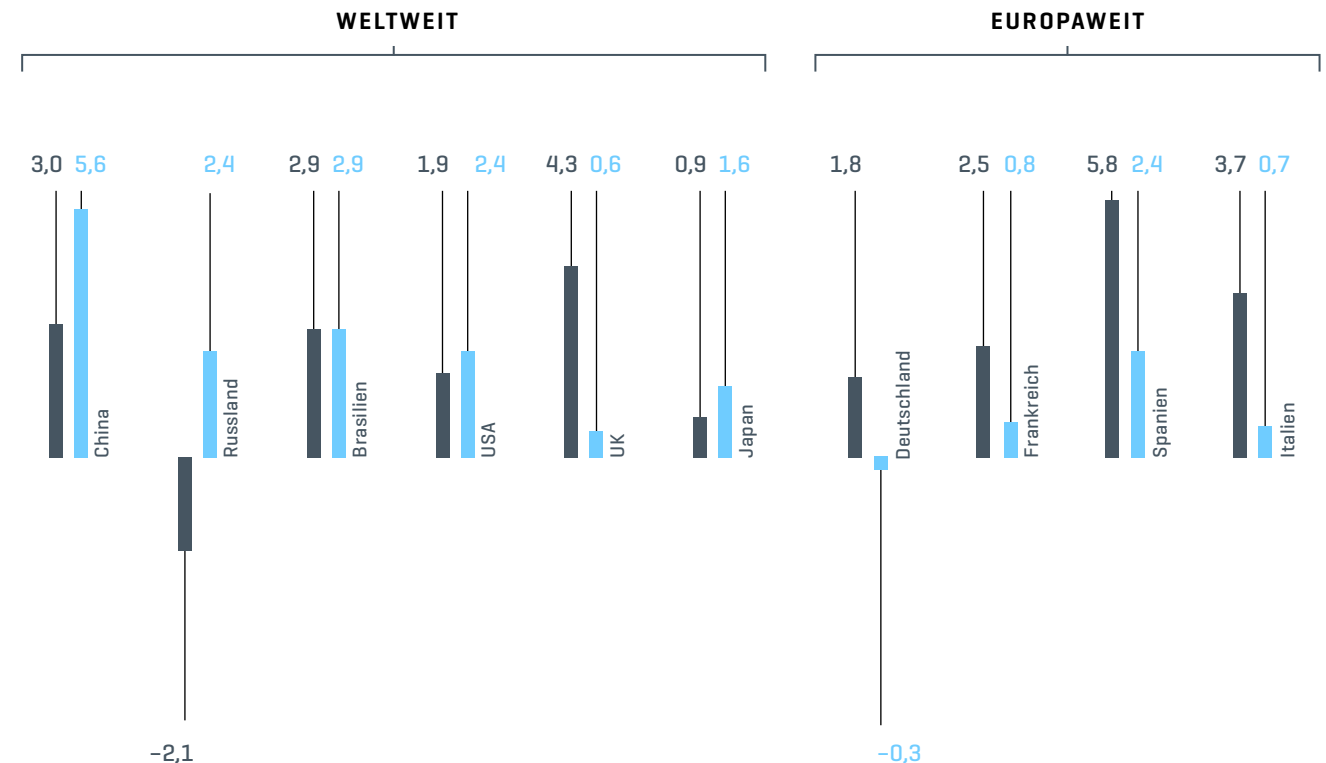
Die Weltwirtschaft wurde 2023 vor allem durch hohe Inflationsraten, weiterhin hohe Energiepreise und einer damit einhergehenden restriktiven Geldpolitik vieler Zentralbanken belastet. In weiten Teilen der Welt kam es zu einem deutlichen Anstieg des Zinsniveaus. Die Industrie sowie der private Konsum wurden dadurch negativ beeinflusst und die krisenbedingte ökonomische Unsicherheit nahm zu. Nichtsdestotrotz wuchs das weltweite reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2023 um 2,7 % [2022: 2,7 %] und lag damit 1,1 Prozentpunkte über der Vorjahresprognose.⁴⁾

In den Schwellenländern wuchs die Wirtschaft mit einer Rate von insgesamt 5,0 % [Vorjahr: 3,2 %]. Die Wirtschaft der Volksrepublik China wurde durch die andauernde Immobilienkrise, Rückgänge beim Außenhandel und eine vergleichsweise schwache Binnennachfrage belastet. Positive Impulse gingen von der Beendigung der strikten Maßnahmen im Rahmen der Null-Covid-Politik aus. Insgesamt konnte dadurch die chinesische Wirtschaft das BIP um 5,6 % [2022: 3,0 %] steigern. Im asiatischen Raum trug vor allem Indien mit einer BIP-Steigerungsrate von 6,8 % [2022: 6,7 %] zu einem starken Wachstum bei.⁴⁾

Wirtschaftswachstum ausgewählter Länder

WACHSTUM BIP 2022 UND 2023¹⁾ [IN %]

■ 2022 ■ 2023



¹⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2023, Dezember 2023

⁴⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2023, Dezember 2023; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2023/24, November 2023

FR 01

Die Wirtschaft der Industrienationen litt vor allem unter den Folgen der hohen Inflation und dem deutlichen Anstieg der Verbraucherpreise. Die Zentralbanken erhöhten die Leitzinsen im Jahresverlauf deutlich, was den privaten Konsum und die Investitionstätigkeit belastete. Insgesamt verzeichneten die führenden Volkswirtschaften nur noch eine leichte Zunahme des BIP um 1,5 % [2022: 2,5 %]. Positive Impulse gingen von der US-Wirtschaft aus. Das BIP legte in den USA um 2,4 % zu. Stütze der Konjunktur war dort vor allem ein starker privater Konsum. Die britische Wirtschaft wuchs dagegen nach einem starken Anstieg im Jahr 2022 [4,3 %] lediglich mit einer Rate von 0,6 %. Dort entwickelte sich der private Konsum aufgrund der hohen Inflation verhalten.⁴⁾

Im Euroraum stieg die Wirtschaftsleistung leicht um 0,5 %. Die hohe Inflation führte zu einem kräftigen Rückgang der real verfügbaren Einkommen und dämpfte dementsprechend die private Konsumnachfrage. Die Industriekonjunktur wurde 2023 noch vom Energiepreisschock aus dem Vorjahr belastet. Die Europäische Zentralbank (EZB) ging zu einer deutlich restriktiveren Geldpolitik über. Sie erhöhte die Leitzinsen im Jahresverlauf erheblich. Die Investitionstätigkeit wurde durch die gestiegenen Zinsen eingeschränkt. Der Arbeitsmarkt im Euroraum zeigte sich weiterhin robust. Im langjährigen Vergleich war die Arbeitslosenquote entsprechend niedrig.⁴⁾

Die Energiekrise des Vorjahres und die hohe Inflation belasteten die deutsche Volkswirtschaft 2023 erheblich. Die Inflationsrate sank gegenüber dem Vorjahr (8,7 %), lag aber mit 6,0 % im Jahresdurchschnitt immer noch auf einem beträchtlichen Niveau oberhalb der Zielmarke von 2,0 %. Hohe Lohnabschlüsse ließen die Reallöhne zuletzt wieder ansteigen. Der private Konsum erholte sich aufgrund einer erhöhten Sparneigung noch nicht (-1,1 %). Auch der Außenhandel war aufgrund der schwachen Weltkonjunktur rückläufig. Im- und Exporte gingen um 3,2 % beziehungsweise 2,0 % zurück. Die Bruttoanlageinvestitionen zeigten aufgrund des schwächelnden Baugewerbes nur ein verhaltenes Wachstum (+0,2 %). Die Arbeitslosenquote stieg im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte auf 5,7 %. Insgesamt schrumpfte das deutsche BIP 2023 um 0,3 %.⁴⁾

Der Ölpreis (Marke Brent) schwankte 2023 in einem Intervall zwischen 70 und 96 US-Dollar je Barrel. Der Höchststand wurde Mitte September verzeichnet, der Tiefststand Mitte März. Zum Jahresende lag der Ölpreis bei rund 77 US-Dollar je Barrel.⁵⁾

Wirtschaftliches Umfeld Luftverkehr (Aviation) Verkehr erholt sich deutlich

2023 erreichte die weltweite Passagierluftfahrt gemäß Daten der IATA nach verkauften Personenkilometern (RPK) 94,1 % des Vorkrisenniveaus (2019). Im Vergleich zum Vorjahr lag der Anstieg bei 24 %; die Auslastung der Flugzeuge lag bei 82,3 %. Erfreulich war die Entwicklung in Europa mit einem Anstieg von 20,2 % bei den RPK und einer Auslastung von 84,4 %. Dennoch blieb das Angebot in Europa um -4,8 % hinter dem Referenzjahr 2019 zurück.⁶⁾

2023 war nach Angaben der IATA ein schwieriges Jahr für die weltweite Luftfracht. Zum Jahresende zeigte der Markt allerdings wieder Erholungstendenzen. Mit -1,9 % blieben die »Cargo Tonne-Kilometers« (CTK) hinter dem Vorjahr zurück, somit konnte auch das Angebotsplus von 11,3 % [Available Cargo-Tonne Kilometers] nicht abgesetzt werden. Verglichen mit dem Vorkrisenniveau (2019) wurden 96,4 % des Frachtaufkommens erreicht.⁷⁾

Die Presseberichte des Branchenverbands Airport Council International (im Folgenden ACI) Europe enthielten ein positives Fazit und zeigten nur noch ein kleines Minus von -4,5 % im Passagierverkehr verglichen mit dem Referenzjahr 2019. Die Berichte wiesen auf dämpfende Faktoren wie die hohe Inflation, teure Tickets und geopolitische Spannungen hin.⁸⁾

Der europäische Flugsicherungsdienstleister Eurocontrol zeigte in seinem »European Aviation Overview 2023« die Entwicklung von Flügen und Überflügen in Europa unter Berücksichtigung des Vorkrisenniveaus auf. Im Betrachtungszeitraum wurden 92 % des Referenzjahres 2019 erreicht, Deutschland als drittgrößter Markt kam allerdings nur auf rund 80 %. Griechenland [+9 %] beziehungsweise die Türkei und Portugal (jeweils +8 %) lagen dagegen bereits

deutlich über dem Vorkrisenniveau. Als Gründe für die Situation in Deutschland machte Eurocontrol die stagnierende Entwicklung des innerdeutschen Verkehrs sowie den unter Vorkrisenniveau liegenden Hubverkehr aus. Auf Seiten der Fluggesellschaften zeigten vor allem die Low-Cost Airlines Wizz Air mit +37 % und Ryanair mit +21 % im Vergleich zu 2019 die deutlichste Erholung (Punkt-zu-Punkt-Verkehre). Die Deutsche Lufthansa hingegen lag immer noch um 24 % unter dem Vorkrisenniveau.⁹⁾

Der Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wies in aller Deutlichkeit auf die unterdurchschnittliche Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland hin. Grund hierfür waren vor allem die gestiegenen staatlichen Standortkosten. Insbesondere das Fehlen von Punkt-zu-Punkt-Verkehren, die nur 68 % des Vorkrisenniveaus erreichten, wurde als Folge der staatlichen Eingriffe genannt. Im übrigen Europa lag der Punkt-zu-Punkt-Verkehr bereits über dem Niveau von 2019 (115 %). Am schwächsten entwickelte sich der innerdeutsche Verkehr außerhalb der Drehkreuze Frankfurt und München. Er erreichte im Berichtsjahr nur 25 % des Vorkrisenniveaus. Generell profitierten die genannten Drehkreuze vom wiedererstarnten Langstrecken- und Umsteigeverkehr. Kontinentale Zubringerdienste wuchsen um 14 %, erzielten aber trotzdem nur 61 % des Volumens des Jahres 2019. Die wettbewerbsverzerrenden Belastungen innerhalb der EU führten zu einer weiteren Verkehrsverlagerung an außereuropäische Drehkreuze, vor allem an dem Persischen Golf und an dem Bosphorus. Im Betrachtungszeitraum 2010 bis 2023 stieg der Umsteigeranteil an Nicht-EU-Drehkreuzen im Asienverkehr von 37 % auf 56 % und im Afrikaverkehr von 11 % auf 30 %. Lediglich im Luftfrachtsegment konnte Deutschland trotz

⁴⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2023, Dezember 2023; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2023/24, November 2023

⁵⁾ www.onvista.de

⁶⁾ IATA-Air Passenger Market Analysis December 23/Abweichende Berechnung der Auslastung nach Airline-Standard, Verkaufte Sitzplatzkilometer/Angebotene Sitzplatzkilometer führt zu erhöhten Werten, keine Vergleichbarkeit mit der Sitzplatzauslastung (Flughafenmethode).

⁷⁾ IATA-Air Cargo Market Analysis December 2023

⁸⁾ ACI Airport Traffic Forecast Revised 2023-2027 Outlook

⁹⁾ Eurocontrol-European-aviation-overview-20240118-2023-review

FR 01

eines Rückgangs der Tonnage um 7 % seine Spitzenposition in Europa verteidigen.¹⁰⁾

Die in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (im Folgenden ADV) organisierten Flughäfen verzeichneten 2023 deutlich bessere Verkehrszahlen als im Vorjahr. Insgesamt wurden 197,4 Millionen Flugreisende (+19,4 %) abgefertigt. Dieser Wert lag um -21,3 % unter dem Wert des Jahres 2019. Das Cargo-Aufkommen (Luftfracht- und Luftpostumschlag) erreichte mit 4.695.499 Tonnen oder -7,1 % nicht mehr den Vorjahreshöchststand und blieb um 2,2 % hinter dem Jahr 2019 zurück.¹¹⁾

Wirtschaftliches Umfeld Commercial Activities Parken – Abhängigkeit vom Passagieraufkommen und Passagiermix

Die Parknachfrage ist mit dem höheren Passagieraufkommen gestiegen. Die Passagier:innen reisten verglichen mit der Nutzung des ÖPNV gegenüber dem Vorkrisenniveau verstärkt individuell an (55 % Anteil der Individualverkehre 2023, konstant gegenüber 2022). Das umsatzstarke Segment der Business-Passagier:innen ist im Vergleich zum Jahr 2019 weiterhin deutlich geringer vertreten. Dies konnte jedoch zum Großteil durch einen Anstieg der Individualanreisenden kompensiert werden.

Einzelhandel wächst vor allem im stationären Handel

Aufgrund der hohen Inflation stieg der Konsum gemäß dem Handelsverband Deutscher Einzelhändler 2023 nur sehr moderat um 2,9 % auf 649,1 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahr an, was einem realen Rückgang von -3,4 % entspricht. Das nominale Wachstum entstand vor allem im stationären Handel (2023: +3,5 %).¹²⁾

Im Handel verschlechterte sich das Geschäftsklima deutlich. Es ging 2023 gegenüber dem Vorjahr um knapp 7 Prozentpunkte zurück.¹³⁾

Gastronomie und Hotelgewerbe – Umsatzentwicklung verhalten

Der Umsatz im Gastgewerbe wies gegenüber dem Vorjahr nur ein geringes Wachstum, nominal um 8,5 %, preisbereinigt um 1,1 % auf.¹⁴⁾

In den einzelnen Wirtschaftsbereichen zeigten sich folgende Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr: Bei den Hotels und sonstigen Beherbergungsunternehmen stieg der Umsatz um 10,8 %, was preisbereinigt einem Plus von 4,5 % entspricht. Die Gastronomie verzeichnete einen Umsatzanstieg von 7,2 % (real -0,9 %) und der Catering-Bereich von 12,1 % (real 1,8 %).¹⁴⁾

Werbewirtschaft – Wachstum der Außenwerbung verlangsamt

Die für den Flughafen relevante Werbegattung »Out-of-Home« steigerte ihren Umsatz in Deutschland im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um knapp 9 % auf fast 3 Milliarden Euro.¹⁵⁾

Wirtschaftliches Umfeld Immobilienvermarktung (Real Estate) Münchener Bürovermietungsmarkt mit historisch niedrigem Jahresergebnis

Der Münchener Bürovermietungsmarkt bekam 2023 die Auswirkungen der rezessiven Wirtschaftslage zu spüren. Mit einem Flächenumsatz von 474.800 m² wurde das niedrigste Ergebnis seit 1997 erzielt (2022: 754.400 m²). Der Vermietungsumsatz ohne Eigennutzer:innen lag mit 448.300 m² um 33 % unter dem Vorjahr (671.700 m²). Davon wurden 41 % innerhalb des Mittleren Rings, 34 % in den Stadtteil-lagen und 25 % im Umland erzielt.¹⁶⁾

Der Leerstand auf dem Gesamtmarkt inklusive Umland erhöhte sich auf rund 6,9 % (31.12.2023: 1,57 Mio. m²) gegenüber dem Vorjahr (31.12.2022: 1,23 Mio. m²). In der Altstadt herrschte mit 1,2 % Leerstandsquote weiterhin Flächenknappheit. Innerhalb des Mittleren Rings war das Flächenangebot mit 3,5 % Leerstandsquote moderat. In einigen Stadtteilen stieg jedoch der Leerstand spürbar an. Zwischen dem Mittleren Ring und der Stadtgrenze näherte sich das

Flächenangebot mit einer Leerstandsquote von 8,3 % dem Umland an, in dem aktuell 9,5 % des Flächenbestands kurzfristig zur Verfügung standen.¹⁶⁾

Der Anteil des Neubausegments am Vermietungsumsatz ging im Vergleich zum Vorjahr von 45 % auf 30 % zurück, was zu einer Seitwärtsbewegung der Durchschnittsmiete führte. Diese war mit 23,80 €/m² rund 1 % niedriger als im Vorjahr (2022: 24,20 €/m²). Jedoch wurden im Spitzensegment neue Höchstwerte von deutlich über 50,00 €/m² erzielt. Neubauten im Stadtgebiet erzielten im Durchschnitt 29,10 €/m² (2022: 30,50 €/m²).¹⁶⁾

Aufgrund der zuletzt kaum noch finanzierbaren Baustarts ohne Vorvermietung sind 2023 kaum spekulative Flächen in Bau gegangen. Durch die insgesamt stark rückläufige Bauaktivität reduzierte sich das aktuelle Gesamtvolumen auf rund 708.100 m² Bürofläche, die nur zu 67 % belegt ist. Davon werden 490.400 m² 2024 fertiggestellt mit einem Leerstand von rund 175.000 m². Damit dürfte der Leerstand auch 2024 weiter steigen.¹⁶⁾

Der Nachfragerückgang ist insgesamt stärker ausgefallen als erwartet. Das Großnutzersegment mit Anmietungen von mehr als 5.000 m² verbuchte lediglich fünf Mietverträge im Gesamtmarkt München. Nichtsdestotrotz ist insgesamt noch eine grundlegende Marktaktivität in München vorhanden. Allerdings sind insbesondere Großnutzer:innen in konjunkturellen Schwächephasen zurückhaltender beim Anmieten. Es wird davon ausgegangen, dass dies im ersten Halbjahr 2024 noch deutlich zu spüren sein wird.¹⁶⁾

¹⁰⁾ 20240207 BDL PM Jahreszahlen 2023

¹¹⁾ ADV, ADV-12.2023_MoSta-Flughäfen

¹²⁾ HDE, Jahres-Pressekonferenz 2024

¹³⁾ ifo Geschäftsklima Deutschland nach Wirtschaftsbereichen

¹⁴⁾ Pressemitteilung Nr. 064 vom 20. Februar 2024 – Statistisches Bundesamt

¹⁵⁾ Pressemitteilung Fachverband Außenwerbung – 16.01.2024

¹⁶⁾ Colliers: Münchener Bürovermietungsmarkt mit »historisch niedrigem Jahresergebnis« – Pressemitteilung vom 09. Januar 2024

FR 01

Geschäftsverlauf

**Wichtige Ereignisse im abgelaufenen Geschäftsjahr
Aufwärtstrend trotz wirtschaftlicher Turbulenzen**

Insgesamt war das Jahr 2023 geprägt von zahlreichen Herausforderungen: Trotz intensiver Rekrutierungsmaßnahmen konnten insbesondere in den personalintensiven, operativen Bereichen nicht durchgängig die geplanten Personalressourcen rekrutiert werden. In der Flugzeug- und Gepäckabfertigung sowie bei den Sicherheitsdienstleistungen kam es daher in Spitzensituationen und bei Extremwetterlagen zu Personalengpässen. Somit bildeten die Produktionskapazitäten – auch bei Airlines, Dienstleistern und Behörden – größtenteils den limitierenden Faktor am Standort.

Die im Vorjahr noch als kritisch eingestufte Versorgungslage im Energiebereich entspannte sich 2023, die Preise stabilisierten sich und schafften damit Planungssicherheit. Überarbeitete Notfall- und Backup-Pläne verbesserten zudem die Resilienz und Reaktionsgeschwindigkeit des Flughafens München.

Der Flughafen München verfolgte weiter konsequent die Strategie, sich auf das Kerngeschäft des Flughafenbetriebs und seiner direkten Nebengeschäfte zu konzentrieren. Dazu verkleinerte er unter anderem das Beteiligungsportfolio.

Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zeigte sich 2023 eine deutliche Erholung des Verkehrsaufkommens mit einem starken Zuwachs in allen Bereichen. Dies wirkte sich neben den Sondereffekten so weit aus, dass der Flughafen München erstmals seit 2019 wieder ein positives Ergebnis nach Steuern erzielte.

Inbetriebnahme des Terminals A in Newark

Das neue Terminal A am Newark Liberty International Airport, für dessen Betrieb rund 130 Mitarbeitende der Munich Airport New Jersey zuständig sind, nahm im Januar 2023 erfolgreich seinen regulären Betrieb auf. Das hochmoderne Gebäude bietet den Flugreisenden viele Annehmlichkeiten, unter anderem durch den konsequenten Einsatz digitaler Technologien. Außerdem werden dort regionale Kunstwerke präsentiert, und das gastronomische

Angebot und die Shoppingmöglichkeiten umfassen 60 verschiedene Anbieter:innen, davon viele aus der Region New Jersey. An den 33 Gates sollen künftig bis zu 13,6 Millionen Passagier:innen im Jahr effizient abgefertigt werden.

Erste Quartiere am LabCampus feierlich eröffnet

Mit dem LabCampus entsteht im Westen des Flughafengeländes ein rund 500.000 m² großer Innovations-Campus, an dem internationale Konzerne, Hidden Champions und junge Unternehmen ideale Kollaborationsbedingungen vorfinden. Im Juli 2023 wurde das erste Quartier mit den beiden nun fertiggestellten Gebäuden, dem LAB 48 und dem LAB 52 mit der Airport Academy, eröffnet.

Geschäftsverlauf Aviation**Deutliche Erholung der Verkehrszahlen im Jahr 2023**

Die Verkehrsentwicklung lag 2023 im gesamten Jahresverlauf zum Teil erheblich über dem Vorjahresergebnis. Allerdings konnten die Werte des Vorkrisenniveaus noch nicht erreicht werden.

Verkehrszahlen Flughafen München¹⁾

	2023	2022	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Flugbewegungen	302.150	285.028	17.122	6,0
Passagier:innen (in Millionen)	37,0	31,7	5,3	17,0
Luftfrachturnschlag (in Tonnen)	277.199	258.857	18.342	7,1
Luftpostumschlag (in Tonnen)	7.147	7.921	-774	-9,8

¹⁾ rundungsbedingte Abweichungen möglich

FR 01

Mit 37,0 Millionen Flugreisenden (+17,0%) und 302.150 Flugbewegungen (+6,0%) stiegen die Verkehrszahlen am Flughafen München im Vergleich zum Vorjahr deutlich an. Trotzdem lagen die Passagierzahlen lediglich bei rund 77% und die Bewegungen bei nur 72% der Werte des Referenzjahres 2019.

Der Flughafen München startete auf deutlich höherem Niveau in das Jahr 2023 als im Vorjahr. In den Osterferien zeichneten sich bereits Erholungstendenzen ab, die sich ab Pfingsten erheblich verstärkten. Extreme Auslastungsraten bei hohen Ticketpreisen zeigten, dass die Nachfrage zeitweise kaum befriedigt werden konnte.

Dank der in nahezu allen Ländern der Welt entfallenden Reisebeschränkungen erholte sich der Langstreckenverkehr deutlich. Manche Destinationen wie die USA lagen bereits zu Jahresbeginn auf und im Jahresverlauf sogar über dem Vergleichszeitraum 2019. Der wichtige asiatische Markt zeigte sich uneinheitlich. Aufgrund von Reisebeschränkungen lag China deutlich unterhalb, während kleinere Märkte wie Indien oder Thailand das Vorkrisenniveau überschritten. 2023 wurden gut 7 Millionen gewerbliche Passagier:innen auf der Langstrecke befördert, ein Plus von 31% im Vergleich zu 2022, jedoch ein Minus von 17% im Vergleich zu 2019.

2023 wurden knapp 6 Millionen gewerbliche Reisende innerdeutsch befördert, ein Plus von 19% im Vergleich zum Vorjahr, jedoch ein Minus von 40% im Vergleich zu 2019. Im Jahresverlauf erholte sich der Deutschlandverkehr immer mehr, was bei hohen Ticketpreisen vor allem auf eine wachsende Nachfrage im Geschäftsreiseverkehr zurückzuführen war.

Auch der Kontinentalverkehr zeigte eine deutliche Erholung. Rund 24 Millionen gewerbliche Flugreisende nutzten den Flughafen München, was einem Zuwachs von +13% entspricht. Allerdings blieb das Passagieraufkommen rund -19% unter dem Referenzjahr 2019 zurück. Über alle Segmente hinweg wurde eine neue Rekordauslastung von 81% erreicht (2019 und 2022: 77%). Ein wichtiger Grund für diese Entwicklung war der Drehkreuzverkehr der Deut-

schen Lufthansa, der zu einem starken Umsteigeranteil von 41% beitrug (2022: 43%; 2019: 39%).

Auch der gewerbliche Luftfrachtumschlag verbesserte sich im Jahresvergleich um 7,1% auf 277.199 Tonnen und lag somit lediglich -16% unter dem Vorkrisenniveau. Durch die Erholung der Passagierlangstrecke wuchs die in München umgeschlagene Beiladefracht gegenüber 2022 um 11% auf 216.611 Tonnen [-24% im Vergleich zu 2019]. Der Anteil der Beiladefracht am Frachtaufkommen stieg dabei auf 78% und erreichte damit fast wieder das in der Vorkrisenzeit übliche Niveau von gut 80%. Generell nahm die Luftfrachtnachfrage im Betrachtungszeitraum weltweit ab. Zum Jahresende

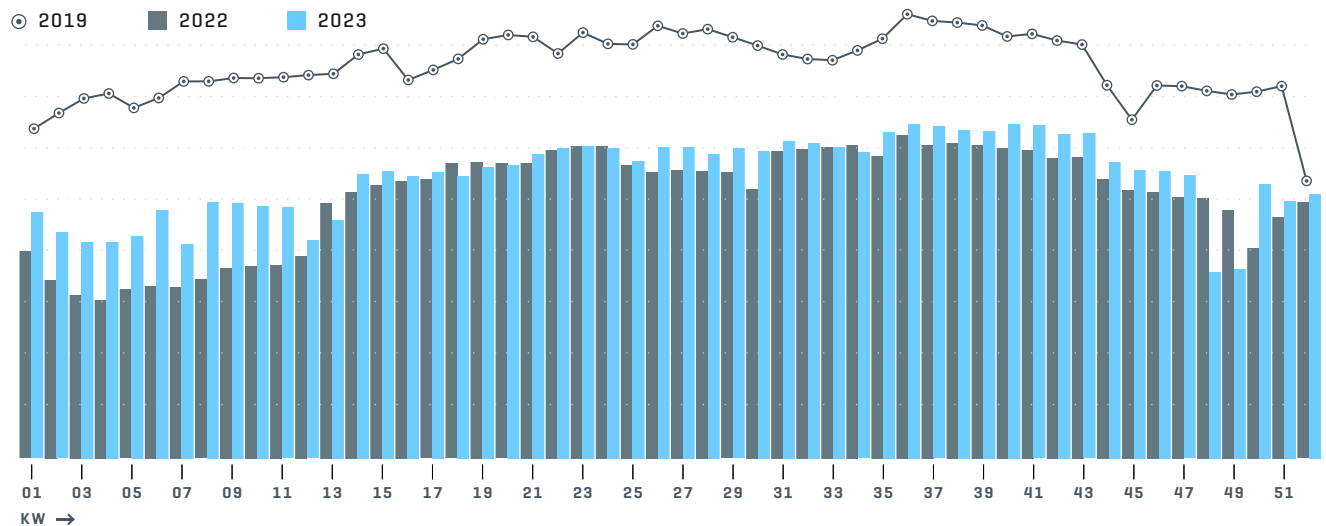
stabilisierte sich der Frachtmarkt jedoch wieder. München profitierte dabei weiter von Nachholeffekten.

Der Luftpostumschlag sank auf rund 7.147 Tonnen [-9,8%] und lag damit nur bei rund 39% des Niveaus von 2019.

Im Vergleich mit den in der ADV organisierten Flughäfen entwickelte sich der Flughafen München 2023 im Vorjahresvergleich beim Fracht-Aufkommen überdurchschnittlich, beim Bewegungs- und Passagierverkehr jedoch leicht unterdurchschnittlich. Kumuliert bis November lag das Flugbewegungsaufkommen noch über dem ADV-Schnitt, das extreme Winterwetter im Dezember belastete das

Flugbewegungen am Flughafen München im Jahresverlauf [gewerblicher Verkehr, in Tausend]

FLUGBEWEGUNGEN NACH KALENDERWOCHEN



FR 01

Verkehrsergebnis in München jedoch überdurchschnittlich. Das starke Passagier- und Bewegungswachstum am Flughafen Frankfurt dominierte die Entwicklung im deutschen Markt. Insbesondere bei der Luftfracht in München zeigten sich deutliche Nachholeffekte und eine Stärkung des Standorts. Durch das wiedererstarkte Passagierdrehkreuz wuchs die Beiladefracht bei weiterhin hohem Nurfracht-Aufkommen [-4% im Vergleich zu 2022, aber +32% im Vergleich zu 2019].

Verkehr 2023¹⁾

IN %	ADV	München
Bewegungen (gesamter Verkehr exklusive nichtgewerblicher Verkehr)	+6,6	+6,3
Flugreisende (gewerblicher Verkehr)	+19,4	+17,0
Cargo (Luftfracht und Luftpost inklusive Transit)	-6,8	+5,2

¹⁾ ADV-12.2023_Monats-Statistik_Flughäfen

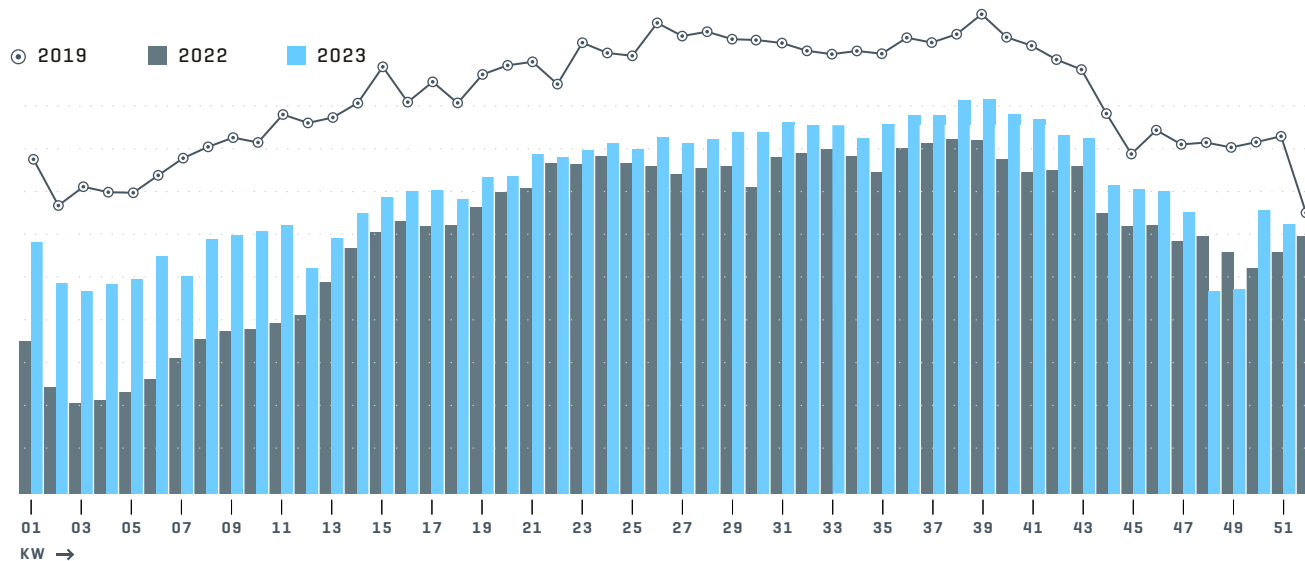
Die Rangfolge der passagierreichsten europäischen Flughäfen ist seit Pandemiebeginn von extremen Veränderungen gekennzeichnet und leidet zusätzlich unter den Folgen des russischen Angriffs auf die Ukraine. Gemessen am Passagiervolumen rangierte München 2023 auf Rang 10 und nach Flugbewegungen auf Platz 8 im Ranking der verkehrsreichsten europäischen Flughäfen.¹⁷⁾

Bodenabfertigungsleistungen trotz Erholung in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld

Die Tochtergesellschaft AE München steigerte 2023 insgesamt die Abfertigungszahlen. Verantwortlich dafür war vor allem die weitere Erholung des Flugverkehrs. Gegenläufig wirkte sich jedoch weiterhin der Krieg zwischen Russland und der Ukraine aus.

Passagierentwicklung am Flughafen München im Jahresverlauf (gewerblicher Verkehr)

PASSAGIER:INNEN NACH KALENDERWOCHE



Am Flughafen München gibt es zwei Bodenabfertigungslizenzen. Eine davon ist fest an die AE München vergeben. 2023 konnte die AE München bedingt durch die Verkehrserholung eine Steigerung der Abfertigungsmenge von +8,9% verzeichnen. Der Marktanteil stieg leicht um +0,7 Prozentpunkte und lag damit im Jahresdurchschnitt 2023 bei 61,4%.

Geschäftsverlauf Commercial Activities

Die Umsatzerlöse sind im Geschäftsfeld Commercial Activities unter anderem aufgrund der Erholung des Passagieraufkommens um 18,7% gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Parken – Umsatzanstieg überproportional zu lokalem Passagieraufkommen

Der Umsatz im Bereich Parken und Mobilität entwickelte sich 2023 mit +24,5% im Vergleich zu dem Vorjahreszeitraum positiv und verglichen mit 2022 überproportional zur Passagierentwicklung. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau 2019 zeigte sich allerdings ein Rückgang der Erlöse von -21%, was einer überproportionalen Erlösentwicklung im Hinblick auf die O&D-Passagierentwicklung in Höhe von -23% entspricht.

¹⁷⁾ ACI-2023-13 Munich Airport Ranking

FR 01

Aufgrund laufender Sanierungen mit entsprechenden Stellplatzausfällen ist und bleibt die Kapazitätssituation vor allem in der zentralen Zone angespannt.

Das Mietwagengeschäft entwickelte sich analog zur Passagierentwicklung positiv. Die im Vorjahr den Umsatz antreibende Knappheit an Fahrzeugen hat sich 2023 nicht mehr in der Form dargestellt. Jedoch ergaben sich auch hier Herausforderungen in Bezug auf bestehende Kapazitätsengpässe und erste Anzeichen eines mengenmäßig eingeschränkten Wachstums. Der passagierabhängige Bereich Mieterparken blieb abgesehen von einer inflationsbedingten Preisanpassung nahezu unverändert.

Einzelhandel – Umsatzanstieg überproportional zur Passagierentwicklung

Die Umsatzerlöse im Einzelhandel stiegen absolut um 15,4% gegenüber dem Vorjahr. Der Umsatz pro Passagier:in ist um 1,5% gesunken, was die allgemeine Kaufzurückhaltung aufgrund der hohen Inflation widerspiegelt. Zudem wirken sich die Streiktage bei der größten Einzelhändlerin eurotrade aus. Weiterhin sind die kaufkräftigen, internationalen Passagier:innen aus Destinationen wie China, Russland und der Ukraine nur in sehr geringem Umfang am Flughafen München vertreten.

Umsatzwachstum in Gastronomie und Hotel überproportional zur Passagierentwicklung

Die Umsätze in den Restaurants und Bars sind gegenüber dem Vorjahr absolut betrachtet um 27,9% und pro Passagier:in um 9,2% gestiegen. Gründe hierfür sind unter anderem die längere Verweildauer am Flughafen sowie die inflationsbedingte Preissteigerung.

Das Hotel verzeichnete wegen der gestiegenen Nachfrage nach Übernachtungen und Konferenzen in Verbindung mit den Ende 2022 abgeschlossenen Umbaumaßnahmen einen Umsatzanstieg. Bei den Skytrax Awards 2023 wurde das Fünf-Sterne-Hotel im Zentralbereich des Flughafens München als zweitbestes Flughafenhotel in Europa ausgezeichnet.¹⁸⁾

Werbung – herausforderndes Marktumfeld

Entgegen dem Branchentrend sind die Werbeumsätze am Flughafen um 5,1% gestiegen. Dies ist vor allem auf starke Buchungen zum Jahresende zurückzuführen.

Geschäftsverlauf Real Estate

Fortlaufende Standort- und Immobilienentwicklung

Der Flughafen München errichtet auf dem südlich an das Novotel angrenzenden Grundstück derzeit ein weiteres Hotel, dessen Bau sich aufgrund der Corona-Pandemie verzögert hatte. Es handelt sich hierbei um ein iBIS-Budget-Hotel mit 358 Zimmern. Im Frühjahr 2023 erfolgte die Baufreigabe. Die Rohbauarbeiten begannen im Mai 2023. Diese schritten gut voran, sodass im vierten Quartal 2023 bereits im Erdgeschoss mit dem Innenausbau begonnen werden konnte. Die Inbetriebnahme des Hotels ist für Anfang 2025 geplant.

Die Bauarbeiten am neuen Flugsteig, der das Terminal 1 erweitern wird, schritten 2023 gut voran. Der Innenausbau begann im ersten Quartal 2023, unter anderem wurden alle Rolltreppen eingebaut. Im Juni wurde zudem die Gepäckausgabe im Modul B außer Betrieb genommen und seitdem entkernt. Hier soll ein moderner Eingangsbereich als zentraler Ein- und Ausgangspunkt zum Flugsteig entstehen. Im November begannen die Estricharbeiten innerhalb des Gebäudes. Darüber hinaus starteten 2023 die Planungen für den Innenausbau, der die Retail- und Gastronomieeinheiten sowie den zentralen Marktplatz im Flugsteig umfasst. Eine Inbetriebnahme des Flugsteigs wird spätestens Mitte 2026 erwartet.

Um dem wachsenden Bedarf an Parkkapazitäten im Bereich der AirSite West gerecht zu werden, wurde der Bau zweier Parkhäuser auf den Weg gebracht. Während das P44 mit 2.000 Stellplätzen bereits 2021 eröffnet werden konnte, befand sich das P43 mit 1.800 Stellplätzen Ende 2023 noch im Bau und wurde im ersten Quartal 2024 in Betrieb genommen. In der zentralen Zone wurde im Jahr 2023 der Abriss des P8 abgeschlossen. Erste Bauarbeiten zur Errichtung des neuen P8 begannen im vierten Quartal 2023.

Neue Entwicklungen ergaben sich im Personalbereich beim Projekt »FMG und Wohnen«: So erfolgte 2023 die Anmietung eines Zimmerkontingents in der Lilienthalstraße in Hallbergmoos, um der Nachfrage nach preislich adäquatem Wohnraum für neue Mitarbeitende gerecht zu werden. Darüber hinaus werden aktuell Verhandlungen über eine Erweiterung der Raumkapazitäten durch die Anmietung eines weiteren Gebäudeteils geführt.

2023 wurden einige Verkehrsinfrastrukturprojekte erfolgreich umgesetzt. So konnte die Sanierung des Verkehrsknotens West 1 [Brückenbauwerk] im vierten Quartal abgeschlossen werden. Darüber hinaus erfolgte die Sanierung des Nordrings im Rahmen der Bauabschnitte 2 und 3, was zu einem Abschluss des Projekts führte. Außerdem wurde das Projekt S-Bahntunnel weiter vorangetrieben [zweiter Bauabschnitt], um zu einem genehmigungsfähigen Zustand zu kommen und anschließend eine Übergabe an die Deutsche Bahn zu veranlassen.

¹⁸⁾ SKYTRAX, World's Best Airport Hotels 2023, November 2023

FR 01

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Ertragslage

Ergebnis nach Steuern – Rückkehr zum Wachstumspfad

Im Geschäftsjahr 2023 konnte der Flughafen München das Ergebnis nach Steuern (EAT) deutlich um TEUR 84.142 auf TEUR 25.348 verbessern. Nachfolgend werden die Entwicklungen im Einzelnen erläutert.

Ertragslage

	2023	2022	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Umsatzerlöse	1.373.301	1.187.988	185.313	15,6
sonstige Erträge	43.201	45.337	-2.136	-4,7
Gesamtleistung	1.416.502	1.233.325	183.177	14,9
Materialaufwand	-461.641	-421.965	-39.676	9,4
Personalaufwand	-541.586	-500.035	-41.551	8,3
sonstige Aufwendungen	-95.614	-72.672	-22.942	31,6
EBITDA	317.661	238.653	79.008	33,1
Abschreibungen	-202.790	-266.400	63.610	-23,9
EBIT	114.871	-27.747	142.618	>100,0
Finanzergebnis¹⁾	-74.608	-37.611	-36.997	98,4
EBT	40.263	-65.358	105.621	>100,0
Ertragsteuern	-14.915	6.564	-21.479	>100,0
EAT	25.348	-58.794	84.142	>100,0

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

Die deutliche Verkehrserholung 2023 führte zu einem Anstieg der Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten von TEUR 445.565 auf

TEUR 516.363 (+15,9%). Dennoch liegen die Umsatzerlöse unter dem Vorkrisenjahr 2019.

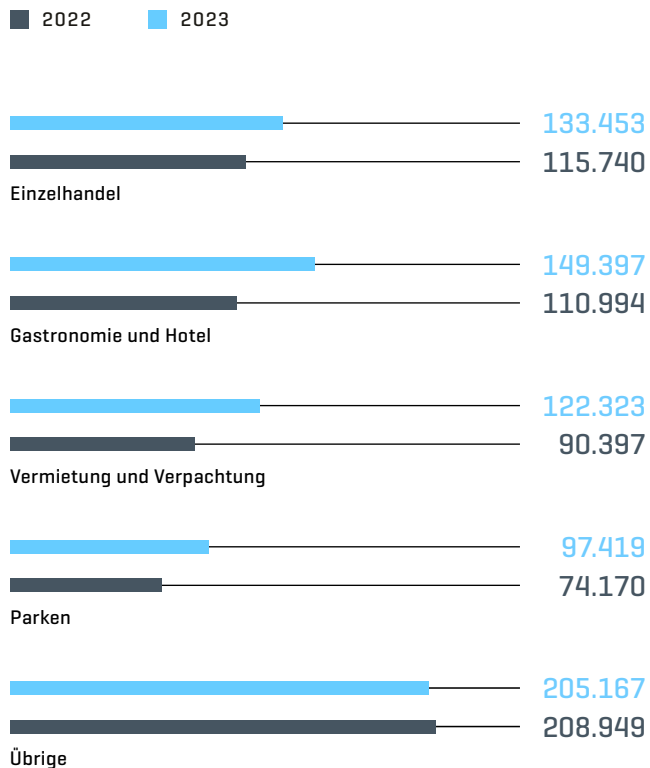
Auch die Umsatzerlöse aus Abfertigungsdiensten erhöhten sich aufgrund der gestiegenen Flugbewegungen und Fluggastzahlen insgesamt um TEUR 7.005 auf TEUR 149.179.

FR 01

Die Umsatzerlöse in den anderen Bereichen entwickelten sich wie folgt:

Umsatzerlöse andere Bereiche

IN TEUR



In den übrigen Umsatzerlösen sind unter anderem weltweite Management-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die Luftfahrtbranche sowie Versorgungsleistungen und Treibstoffe enthalten.

Nach mehr als 30 Jahren Betriebszeit nimmt der Sanierungsbedarf der Bauten aus der ersten Ausbaustufe des Flughafens München weiter zu. Dementsprechend stiegen die Aufwendungen für Sanierungs-, Optimierungs- und Umbaumaßnahmen um TEUR 11.571 auf TEUR 128.956. Die restlichen Kosten im Materialaufwand erhöhten sich vor allem bedingt durch den deutlichen Anstieg des Flugverkehrs am Standort München. Insgesamt stieg der Materialaufwand um TEUR 39.676 beziehungsweise 9,4%.

Der Personalaufwand des Flughafens München erhöhte sich um 8,3% auf TEUR 541.586, vor allem bedingt durch Tarifsteigerungen sowie zahlreiche Maßnahmen, um die Belegschaft finanziell zu unterstützen. Dies betraf im Wesentlichen Zulagen für kritische Bereiche, Entlastungsprogramme und Prämien. Die Mitarbeitendenzahl reduzierte sich von durchschnittlich 8.543 auf 8.193 Personen.

Die sonstigen Aufwendungen lagen mit TEUR 95.614 beziehungsweise 31,6% deutlich über dem Vorjahr. Dies ist vor allem auf höhere Prüfungs-, Beratungs- und Projektkosten, höhere Aufwendungen für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit und höhere Beiträge und Gebühren für öffentliche Versorgungsleistungen sowie sonstige Gebühren zurückzuführen.

Die Reduzierung der Abschreibungen um TEUR 63.610 resultiert im Wesentlichen aus den geringeren Wertminderungen von Vermögenswerten (TEUR 6.483; 2022: TEUR 59.715). Im Vorjahr waren vor allem Wertminderungen auf Gebäude in Höhe von TEUR 42.889 enthalten.

Das Finanzergebnis inklusive Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen verschlechterte sich um TEUR 36.997 auf TEUR -74.608. Ursächlich hierfür war der Anstieg der Zinsaufwendungen aus Darlehen.

Der Aufwand aus Ertragsteuern ist auf die erwirtschafteten positiven Ergebnisse im Konzern zurückzuführen.

FR 01

Vermögens- und Finanzlage

Vermögenslage

IN TEUR	31.12.2023	31.12.2022	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Langfristige Aktiva	5.272.539	5.264.038	8.501	0,2
Kurzfristige Aktiva ¹⁾	407.057	213.036	194.021	91,1
davon Zahlungsmittelbestand	11.201	30.811	-19.610	-63,6
Aktiva	5.679.596	5.477.074	202.522	3,7
Eigenkapital	1.786.679	1.765.672	21.007	1,2
Übrige langfristige Passiva ²⁾	2.636.230	2.566.391	69.839	2,7
Übrige kurzfristige Passiva ²⁾	1.256.687	1.145.011	111.676	9,8
Passiva	5.679.596	5.477.074	202.522	3,7

¹⁾ einschließlich Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht
²⁾ einschließlich Finanzschulden aus Personengesellschaften

Vermögen – weiterhin erfolgreiche Sicherung der Liquidität

Die langfristigen Aktiva sind vor allem durch Sachanlagen (TEUR 4.975.302; Vorjahr: TEUR 4.983.574) und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (TEUR 206.434; Vorjahr: TEUR 198.774) geprägt.

Der Anstieg der kurzfristigen Aktiva (+TEUR 194.021) resultiert im Wesentlichen aus dem Anstieg der Liquiditätsreserven (+TEUR 169.459) auf TEUR 201.442 im Zusammenhang mit den Darlehensaufnahmen zum Ende des Geschäftsjahres 2023. Darüber hinaus erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+TEUR 32.365) auf TEUR 112.466.

Die Erhöhung des Eigenkapitals auf TEUR 1.786.679 ist im Wesentlichen auf den Konzernjahresüberschuss des laufenden Geschäftsjahres von TEUR 25.348 zurückzuführen.

In den langfristigen Passiva sind mit TEUR 475.000 Darlehen enthalten, die Mitte Dezember 2023 aufgenommen wurden. Gegenläufig wurden Darlehen in Höhe von insgesamt TEUR 388.450 fristgerecht zurückgezahlt. Im Geschäftsjahr 2024 werden weitere Tilgungen von Darlehen fällig. Deshalb ist es zu einer Verschiebung von Finanzschulden aus dem langfristigen in den kurzfristigen Bereich gekommen. Insgesamt beträgt der Saldo von kurzfristigen Schulden zum Stichtag TEUR 709.101 (Vorjahr: TEUR 399.899).

FR 01

Kapitalstruktur

IN TEUR	31.12.2023	31.12.2022	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Gezeichnetes Kapital	306.776	306.776	-	-
Rücklagen	131.610	113.819	17.791	15,6
übriges Eigenkapital	1.348.273	1.345.057	3.216	0,2
davon Jahresergebnis	25.348	-58.794	84.142	>100,0
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	20	20	-	-
Eigenkapital	1.786.679	1.765.672	21.007	1,2
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	398.780	382.357	16.423	4,3
Gesellschafterdarlehen¹⁾	518.315	512.794	5.521	1,1
Darlehen mit fester Zinsbindung	1.794.820	1.707.533	87.287	5,1
Darlehen mit variabler Zinsbindung	465.809	464.692	1.117	0,2
Darlehen	2.260.629	2.172.225	88.404	4,1
Derivate	1.920	438	1.482	>100,0
Sonstige Schulden	713.273	643.588	69.685	10,8
Fremdkapital	3.892.917	3.711.402	181.515	4,9
Eigenkapitalquote	31,5%	32,2%		

¹⁾ inklusive gestundete Zinsen

Die Eigenkapitalquote sank im Vergleich zum Vorjahr leicht um 0,7% auf 31,5%.

FR 01

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

Konditionen kurz- und langfristiger Darlehen

STAND 31.12.2023

Finanzierungsart	Währung	Zinsbindung	Restschuld in TEUR	Zinssatz in %	
				von	bis
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	EUR	ergebnisabhängig	398.780	-	-
Gesellschafterdarlehen	EUR	variabel/ergebnisabhängig	491.913	Basiszins zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	variabel	466.324	3M und 6M-EURIBOR zzgl. Marge	
Darlehen	EUR/USD	fest	1.794.055	0,16	5,95

Die Gesellschafterdarlehen haben eine Fälligkeit von 2024 bis 2025 und werden anhand des Basiszinssatzes zuzüglich einer Marge verzinst.

Die Darlehen haben eine Endfälligkeit von 2024 bis 2033.

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

FR 01

Liquidität

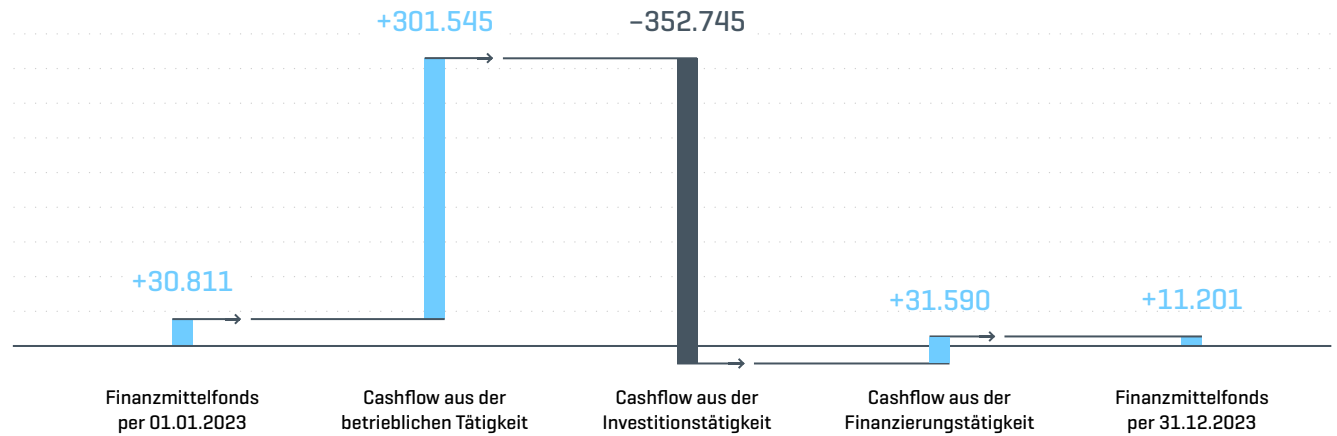
Aufgrund der besseren Verkehrsentwicklung sowie des strikten Kostenmanagements konnte im Geschäftsjahr 2023 der Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit deutlich gesteigert werden [Vorjahr: TEUR +159.426].

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit ergab sich vor allem aus den Investitionen in Bauprojekte sowie kurzfristigen Termingeldanlagen.

Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit stieg im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 12.019 auf TEUR 31.590 insbesondere aufgrund der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden zur Sicherung der Liquidität.

Kapitalflussrechnung

IN TEUR



FR 01

Zielerreichung und Gesamtaussage

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

Prognose-Ist-Vergleich

	2022	2023		2023		
	Ist	Prognose		Ist		
		von	bis			
		in %	in %			
EBT [in TEUR]	-65.358	Anstieg	10,0	30,0	40.263	übertraffen
CO ₂ -Einsparungen [in Tonnen] ¹⁾	3.216	Rückgang	-38,0	-33,0	2.852	übertraffen
Passagiererlebnisindex ²⁾	80,4	unverändert	0,0	0,0	78,8	nicht erreicht
Unfallhäufigkeitsrate [LTIF] ³⁾	19,9	Rückgang	0,0	2,0	16,0	übertraffen

¹⁾ Zur Ermittlung der CO₂-Einsparungen, die durch den Austausch von Fahrzeugtypen erzielt werden, werden die durchschnittlichen Verbrauchswerte aus dem Jahr 2019 verwendet.

²⁾ Der Wert bezieht sich auf die Frage zur Gesamtzufriedenheit.

³⁾ Gültig für FMG und AE München; als Vergleichszeitraum wurde 2019 (LTIF: 21,96) herangezogen.

Ergebnis vor Steuern (EBT)

Das EBT des Flughafens München im Geschäftsjahr 2023 zeigt, dass der Planwert deutlich übertraffen werden konnte. Dies ist vor allem auf die positiven Sondereffekte im Energie- und Versorgungsbereich sowie den unterplanmäßigen Personalbestand zurückzuführen.

Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zeigte sich 2023 eine deutliche Erholung des Verkehrsaufkommens mit einem massiven Zuwachs in allen Bereichen. Dies führte neben den Sondereffekten dazu, dass der Flughafen München seit 2019 erstmals wieder ein positives Ergebnis vor Steuern erzielte.

CO₂-Einsparungen

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

Die vergangenen Jahre waren geprägt von umfangreichen Maßnahmen in der Raumluftechnik. 2023 wurden die größten Einsparungen an Strom [in Summe circa 4,7 GWh] in der Beleuchtungstechnik, gefolgt von der Raumluftechnik, realisiert. Im Vergleich zu 2022 stieg der Emissionsfaktor für Strom um circa 15% auf 435 g/kWh, sodass sich allein hierdurch höhere CO₂-Einsparungen ergaben.

2023 führten Sanierungsmaßnahmen an den Gebäudehüllen des Frachtgebäudes und des Hangars zu Wärmeeinsparungen. Somit können jährlich wiederkehrend etwa 0,8 GWh Wärme eingespart werden.

Beinhaltete das Ziel »Klimaneutraler Flughafenbetrieb 2030« Vorgaben zu den Emissions-Einsparungen in Höhe von 2.000 Tonnen CO₂ im Jahr 2023, so werden durch das neue Klimaziel »Netto-Null-Emissionen« bereits Einsparungen in Höhe von 2.680 Tonnen CO₂ gefordert, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Mit den im Jahr 2023 abgeschlossenen Effizienzmaßnahmen konnten Einsparungen, die für das gesamte Wirtschaftsjahr berechnet werden, in Höhe von 2.852 Tonnen CO₂ erreicht werden.

FR 01

Passagiererlebnisindex (PEI)

2023 verzeichnete der Flughafen München gemessen am PEI bei der Zufriedenheit der Passagier:innen gegenüber 2022 einen leichten Rückgang. Ursachen für den niedrigen Wert sind Unregelmäßigkeiten im operativen Betrieb wie zum Beispiel Unwetter sowie eine anhaltend angespannte Personalsituation bei einem weiteren Anstieg der Verkehrszahlen gegenüber dem Vorjahr, was zum Teil zur Nicht-Einhaltung von Servicestandards führte.

Das Londoner Luftforschungsinstitut Skytrax kürte den Flughafen München 2023 erneut zum Fünf-Sterne-Flughafen. Um den Anforderungen eines Fünf-Sterne-Flughafens gerecht zu werden, setzte der Flughafen München auch 2023 wieder Maßnahmen zur Verbesserung des Passagiererlebnisses um. So wurden beispielsweise im Terminal 1 und im Zentralbereich an sechs Standorten große Monitore installiert, die Informationen zu allen relevanten Mobilitätsangeboten am Flughafen anzeigen. Reisende haben so auf einen Blick Zugang zu Echtzeitdaten verschiedener Dienste und Anbieter:innen. Zudem realisierte der Flughafen München Maßnahmen zur Steigerung der Prozessqualität, dazu gehörten beispielsweise die Installation der neuen CT-Scanner bei den Sicherheitskontrollen im Terminal 1 und 2 oder die Digitalisierung von Prozessen wie zum Beispiel der Einsatz von Biometrie, insbesondere im Terminal 2.

Unfallhäufigkeitsrate (LTIF)

2023 betrug die LTIF für die FMG und AE München 16,00 und übertraf somit klar den prognostizierten Wert von 20,05. Gegenüber 2022 reduzierte sich die LTIF um 20%. Dieser Rückgang ergibt sich aus der starken Reduktion der Arbeitsunfälle [-16%] bei gleichzeitigem Anstieg der geleisteten Stunden [+5%]. Vergleicht man die LTIF des Jahres 2023 mit der LTIF aus dem Jahr 2019 vor Beginn der Corona-Pandemie [21,67], lässt sich eine starke Reduktion der Unfallhäufigkeit feststellen.

Nachtragsbericht

Nach Abschluss des Geschäftsjahres 2023 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

Ausblick, Chancen- und Risikobericht

Ausblick

Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die weltwirtschaftliche Entwicklung wird auch weiterhin im Wesentlichen durch hohe Inflationsraten beeinflusst. So war die Inflation zwar zuletzt wieder deutlich rückläufig und für 2024 und 2025 wird ein weiterer Rückgang prognostiziert. Die Zentralbanken werden jedoch das Zinsniveau vorerst auf einem hohen Niveau belassen, um einen erneuten Anstieg der Inflation zu verhindern. Dieses Zinsniveau bremst den privaten Konsum und die Investitionen. Hohe Lohnabschlüsse bei gleichzeitig rückläufiger Inflation dürften die Kaufkraft der privaten Haushalte im Prognosezeitraum jedoch wieder ankurbeln. Der private Konsum wird daher eine tragende Säule der weiteren Wirtschaftsentwicklung sein. Der aktuell schwache globale Warenhandel und die teilweise immer noch hohen Energiepreise hemmen die industrielle Entwicklung. Vom Industriebereich werden also in den nächsten Monaten keine expansiven Impulse ausgehen. Der Ausblick auf die weltwirtschaftliche Entwicklung ist dementsprechend getrübt. Das ifo Institut prognostiziert für 2024 und 2025 ein Wirtschaftswachstum von 2,0 % beziehungsweise 2,3 %.¹⁹⁾

Die Wirtschaftsleistung der Industrienationen dürfte 2024 mit einer Rate von 1,0 % leicht expandieren. Für die USA wird ein Wachstum des BIP von 1,3 % erwartet. In Großbritannien dürfte die Wirtschaft 2024 dagegen um lediglich 0,4 % zulegen. In beiden Ländern hemmen gestiegene Zinsen den Konsum und die Investitionstätigkeit.¹⁹⁾

Die Gruppe der Schwellenländer wird 2024 gemäß der Konjunkturprognose des ifo Instituts insgesamt ein Wirtschaftswachstum von 3,8 % erzielen. Die chinesische Volkswirtschaft dürfte mit einer

Rate von im langfristigen Mittel vergleichsweise niedrigen 4,3 % zulegen, da die Lage auf dem Immobilienmarkt angespannt bleibt und das Exportgeschäft durch die vergleichsweise schwache Weltkonjunktur belastet wird. Die indische Wirtschaft wird ebenfalls von der verhaltenen globalen Wirtschaftsentwicklung gehemmt. Für 2024 wird eine Wachstumsrate von 5,7 % prognostiziert.¹⁹⁾

In der Eurozone wird die Wirtschaftsleistung voraussichtlich um 1,0 % zulegen. Im Vergleich zu 2023 mit einer Wachstumsrate von 0,5 % zeichnet sich somit eine leichte Erholung ab. Nichtsdestotrotz hemmen die hohe Inflation und die damit einhergehende Zinssteigerung die Konjunktur. Der Industriebereich leidet noch unter den Nachwirkungen des Energiepreisschocks und den immer noch vergleichsweise hohen Energiepreisen. Die Arbeitsmärkte sind aufgrund des Fachkräftemangels weiter angespannt. Das ifo Institut rechnet in Frankreich für 2024 mit einer Wachstumsrate des BIP von 0,7 %. Für Italien und Spanien werden Wachstumsraten von 0,6 % beziehungsweise 1,2 % prognostiziert.¹⁹⁾

Die deutsche Volkswirtschaft wird sich laut Prognose 2024 langsam erholen und um 0,9 % wachsen (2023: -0,3 %). Die schwache Weltkonjunktur, das inflationsbedingt hohe Zinsniveau und die Nachwirkungen des Energiepreisschocks belasten auch im Inland die Wirtschaftslage. Industrie, privater Konsum und Bauwirtschaft schwächeln. Für 2024 wird mit einer Inflationsrate von 2,1 % gerechnet (2023: 6,0 %). Für die Arbeitslosenquote wird ein moderater Anstieg um 0,2 Prozentpunkte auf 5,9 % prognostiziert. Die Baukonjunktur wird sich aufgrund hoher Zinsen und Baupreise weiter abkühlen. Die Industrie dürfte von einer Zunahme des globalen Warenhandels profitieren und wieder moderat expandieren. Für die Im- und Exporte wird eine Wachstumsrate von 0,9 % beziehungsweise 1,3 % prognostiziert.¹⁹⁾

Der Ölpreis (Marke Brent) ist 2023 im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken. Er lag 2023 im Jahresdurchschnitt bei 82,5 US-Dollar je Barrel (2022: 98,7 US-Dollar je Barrel). Das ifo Institut geht davon aus, dass der Ölpreis 2024 mit 81,3 US-Dollar je

Barrel im Jahresdurchschnitt in etwa auf dem Niveau von 2023 bleiben wird.²⁰⁾

Die demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Bayern und vor allem im Flughafeneinzugsgebiet lassen trotz kurzfristiger Einbrüche mittel- bis langfristig eine weitere starke Zunahme der Verkehrsnachfrage am Flughafen München erwarten. Nach den Ergebnissen der regionalisierten Bevölkerungsvorberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik wird die Einwohnerzahl Bayerns bis zum Jahr 2042 gegenüber 2022 um 4,6 % wachsen. Insbesondere in der Region München wird mit einer starken bis sehr starken Bevölkerungszunahme gerechnet. In der Landeshauptstadt München wird von einem Zuwachs um 6,0 % ausgegangen; der Landkreis München dürfte um 4,8 % zulegen. Vier der am stärksten wachsenden Landkreise Bayerns befinden sich zudem im nahen Einzugsgebiet des Flughafens München. Für die Landkreise Ebersberg und Dachau wird ein Wachstum von 11,0 % beziehungsweise 10,5 % prognostiziert, für die Landkreise Pfaffenhofen a. d. Ilm und Landshut ein Wachstum von 11,0 % beziehungsweise 12,3 %.²¹⁾

Der weltweite Luftverkehrsmarkt hatte im Zuge der Corona-Pandemie einen historischen Einbruch erlebt. Nach Beendigung der Pandemie-Maßnahmen kam es zu einer Erholung. 2023 erreichte der globale Passagierverkehr mit 8,6 Milliarden beförderten Passagier:innen 94,2 % des vorpandemischen Werts von 2019. 2024 dürfte sich die Erholung weiter fortsetzen. Der ACI geht davon aus, dass 2024 der weltweite Passagierverkehr mit 9,4 Milliarden beförderten Passagier:innen den vorpandemischen Wert von 9,2 Milliarden Passagier:innen übersteigt (102,5 %).²²⁾ Der ACI erwartet außerdem eine Rückkehr des Asien-/China-Verkehrs, sieht aber weiterhin Risiken in der ökonomischen Schwäche Europas,

¹⁹⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2023, Dezember 2023; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2023/24, November 2023

²⁰⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2023, Dezember 2023

²¹⁾ Bayerisches Landesamt für Statistik, Regionalisierte Bevölkerungsvorberechnung für Bayern bis 2042, Februar 2024

²²⁾ Latest air travel outlook reveals 2024 to be a milestone for global passenger traffic, 27. September 2023; ACI, Press Release, 17. Januar 2024

FR 01

der Verfügbarkeit von Flugzeugen und Ersatzteilen sowie weiter bestehende geopolitische Risiken.²³⁾

Prognostizierter Geschäftsverlauf

Nach massiven verkehrlichen und wirtschaftlichen Verlusten im Zuge der Corona-Pandemie kam es nach 2022 auch 2023 zu einer deutlichen Erholung des Luftverkehrs. Im Jahr 2024 rechnet der Flughafen München mit einem Anstieg der Passagierzahlen um rund 6%. Damit liegt das erwartete Passagieraufkommen bei über 80% des Vorkrisenniveaus von 2019. Diese Annahme ist jedoch weiterhin mit großer Unsicherheit verbunden und hängt im Wesentlichen davon ab, wie sich die politischen Rahmenbedingungen, vor allem aufgrund der Ukraine-Krise und der Spannungen zwischen China und den USA entwickeln; aber auch, welche Implikationen der Fachkräftemangel auf den Geschäftsverlauf des Flughafens Münchens hat. Sollten sich die genannten Unsicherheitsfaktoren erneut verstärken, hätte dies negative Auswirkungen auf den Geschäftsverlauf, die Ertragslage und die finanziellen Kennzahlen im Unternehmen.

Bezüglich der Erlöse aus Flughafenentgelten geht die Geschäftsführung von einer Steigerung analog zur Verkehrsentwicklung und gemäß den Regelungen der Entgeltrahmenvereinbarung aus.

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

Für die Umsätze aus Gastronomie und Hotel sowie aus Abfertigungsdiensten, Parken und Werbung wird ein Wachstum entsprechend der Verkehrsentwicklung angenommen. Die Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes auf Speisen bei Vorort-Verzehr von 7% auf 19% wird die Gastronomieumsätze jedoch deutlich negativ beeinflussen.

Bei den Umsätzen aus Vermietung und Verpachtung erwartet der Flughafen München nach Volleröffnung des Terminals in Newark (USA) im August 2023 eine überproportionale Entwicklung im Vergleich zu den Gesamtumsätzen.

Die übrigen Umsätze, zu denen unter anderem Durchsatzentgelte für die Flugbetriebsstoffversorgung, Umsätze für Versorgungsleistungen und Treibstoffe sowie Erlöse aus Management-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die Luftfahrtbranche gehören, entwickeln sich nach unserer Einschätzung in Summe leicht unterproportional zum Verkehrswachstum, hängen von diesem aber auch nur bedingt ab.

Insgesamt rechnet die Geschäftsführung mit einem Umsatzwachstum von über 10% gegenüber dem Jahr 2023.

Der Materialaufwand dürfte im Vergleich zu den Umsätzen in Summe leicht überproportional steigen. Dies lässt sich im Wesentlichen auf deutlich höhere Aufwendungen für bezogene Leistungen im Zusammenhang mit der Vollenbetriebnahme des neuen Terminals in Newark zurückführen. Ebenso nimmt der Wareneinsatz in den Bereichen Gastronomie und Einzelhandel infolge des wieder anziehenden Passagiervolumens zu. Die im Materialaufwand enthaltenen Instandhaltungs- und Umbaumaßnahmen werden sich bedingt durch entsprechende Nachholeffekte aus den Krisenjahren ebenfalls erhöhen.

Der Personalaufwand des Flughafens München wird moderat steigen. Das liegt vor allem an Tarif- und Vergütungserhöhungen sowie einem Anstieg der Anzahl der Beschäftigten, vor allem in operativen Konzerneinheiten.

Die sonstigen Aufwendungen werden im Zuge der geschäftlichen Belebung und der Umsetzung diverser Projekte voraussichtlich überproportional steigen.

Die Abschreibungen bleiben nahezu konstant zum Vorjahr.

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

Trotz der höheren Umsatzerlöse geht der Flughafen München aufgrund von deutlichen Steigerungen auf der Aufwandsseite im Geschäftsjahr 2024 von einem Rückgang des EBT aus, das sich aufgrund der Erholung des Flugverkehrs insgesamt jedoch weiterhin positiv darstellen wird.

Die Geschäftsführung unternimmt weiterhin Anstrengungen, um die Liquidität des Flughafens München zu sichern beziehungsweise zusätzliche finanzielle Flexibilität zu schaffen. Dies erfolgt über eine kritische Prüfung sämtlicher operativer und strategischer Ausgaben beziehungsweise Investitionen.

Hinsichtlich der künftig benötigten Liquidität steht der Flughafen München in ständigem Austausch mit seinen Hausbanken. Im Laufe des Jahres 2024 werden die Verkehrs-, Ergebnis- sowie Liquiditätsprognose kontinuierlich aktualisiert und der sich hieraus ergebende Finanzierungsbedarf abgeleitet und gegebenenfalls beschafft. Damit ist sichergestellt, dass der Flughafen München jederzeit über die notwendige Liquidität verfügt.

Der angenommene Liquiditätsverbrauch setzt voraus, dass sich der Flugverkehr und damit die Umsätze weiter erholen und das erwartete Niveau erreichen. Eine Voraussetzung ist ebenfalls, dass die Aufwendungen – trotz dynamischer, makroökonomischer Entwicklungen – nicht überplanmäßig steigen. Treten diese Prämissen nicht in der dargestellten Form ein, kann dies zu einem höheren Liquiditätsbedarf und infolgedessen zu einem vorzeitigen Verbrauch der bestehenden Liquiditätsreserven führen. Den gegebenenfalls höheren Liquiditätsbedarf kann der Flughafen München aus heutiger Sicht auf dem Kapitalmarkt decken.

²³⁾ ACI Airport Traffic Forecast Revised 2023–2027 Outlook

FR 01

Prognostizierte bedeutsamste finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren:

Prognostizierte bedeutsamste finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

	2023	2024		
	Ist	Prognose		
		von	bis	
		in %	in %	
EBT [in TEUR]	40.263	Rückgang	-60,0	-40,0
CO ₂ -Einsparungen [in Tonnen] ¹⁾	2.852	Rückgang	-24,3	-16,7
Passagiererlebnisindex ²⁾	78,8	Anstieg	1,5	6,6
Unfallhäufigkeitsrate [LTIF] ³⁾	16,0	Anstieg	25,0	27,5

¹⁾ Zur Ermittlung der CO₂-Einsparungen, die durch den Austausch von Fahrzeugtypen erzielt werden, werden die durchschnittlichen Verbrauchswerte aus dem Jahr 2019 verwendet.

²⁾ Der Wert bezieht sich auf die Frage zur Gesamtzufriedenheit.

³⁾ Gültig für FMG und AE München

Ergebnis vor Steuern (EBT)

Insgesamt rechnet der Flughafen München 2024 mit einem geringeren, aber immer noch positiven EBT. Die genaue Ausprägung ist vor allem vom weiteren Verlauf diverser politischer Entwicklungen und der gesamtwirtschaftlichen Lage abhängig und derzeit nur schwer abzuschätzen. Der Flughafen München bleibt damit voraussichtlich auch 2024 hinter dem Vorkrisenniveau zurück.

CO₂-Einsparungen

Für 2024 wird mit einer weiteren CO₂-Einsparung erwartet. Die geplanten Maßnahmen sollen vor allem den Energiebedarf bei Beleuchtung und Torluftschleibern verringern.

Passagiererlebnisindex (PEI)

Der Prognosewert beim Passagiererlebnisindex (PEI) für 2024 wird auf dem Niveau des Jahres 2023 von über 80 angesetzt, da der Flughafen München für 2024 von einer Stabilisierung des operativen Betriebs ausgeht und eine Erreichung des PEI-Zielwerts größer 80 als realistisch einschätzt.

Unfallhäufigkeitsrate (LTIF)

Aufgrund des wachsenden Luftverkehrs ist die Entwicklung der Unfallhäufigkeitsrate (LTIF) schwer vorhersehbar. Zusätzlich zum Personalaufbau und zu der damit einhergehenden Steigerung der geleisteten Arbeitsstunden plant der Flughafen München die Aus-

weitung der LTIF auf alle Tochtergesellschaften. Die Prognose der LTIF für 2024 orientiert sich nicht nur an diesen einschneidenden Veränderungen, sondern auch an der erfahrungsgemäßen hohen Volatilität der LTIF und den damit verbundenen starken Schwankungen des Werts.

Um dem Anstieg der LTIF entgegenzuwirken und das Unfallgeschehen zu stabilisieren, wird das Projekt zur Stärkung der Arbeitssicherheitskultur bei der AE München 2024 weitergeführt. Ziel der Sensibilisierungsmaßnahme ist es, die Zahl der Arbeitsunfälle durch ein möglichst jederzeit aufmerksames Verhalten am Arbeitsplatz zu reduzieren.

FR 01

Chancen- und Risikobericht

Chancen

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

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

Grundsätzlich strebt der Flughafen München ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Chancen und Risiken an. Sofern es zum Zeitpunkt der Planung wahrscheinlich war, dass eine Chance eintreten wird, wurde diese bereits in die Prognose 2024 beziehungsweise die mittel- und langfristige Planung aufgenommen. Die dargestellten Chancen konzentrieren sich deshalb auf künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für den Flughafen München positiven Abweichung von der Prognose und der mittel- und langfristigen Planung führen könnten.

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

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

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

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

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

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

FR 01

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich zum 31. Dezember 2023 mit dem Wegfall der Chance »Entwicklung der Corona-Pandemie« eine Änderung an der Strukturierung der identifizierten Chancen ergeben. Die inhaltliche Beschreibung der verbleibenden Chancen sowie deren Bewertung wurden grundsätzlich überarbeitet.

Übersicht Chancen am Flughafen München

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

FR 01

Marktentwicklung

Entwicklungen bei den Fluggesellschaften sind von besonderer Bedeutung für das Verkehrsaufkommen an Flughäfen. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie stellten Airlines und Flughäfen vor historisch beispiellose Herausforderungen. Personal wurde während der Krise abgebaut und Flugzeugflotten wurden verkleinert. Mit dem Auslaufen der Pandemiebeschränkungen zog die Nachfrage nach Flugreisen stark an. Flughäfen und Airlines haben seither mit erheblichen Personalengpässen zu kämpfen. Probleme bei der Abfertigung konnten 2023 zwar verbessert, aber noch nicht vollumfänglich gelöst werden. Das entstandene Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage führte zu einer Verteuerung der Ticketpreise, welche die allgemeine hohe Inflationsrate überstieg. Sollte es in diesem Zusammenhang zu einer Entspannung kommen und die Ticketpreise wieder sinken, könnte ein überplanmäßiges Passagierwachstum die Folge sein. Die Deutsche Lufthansa hat bereits weite Teile ihrer stillgelegten Flotte reaktiviert. So hat sich die Lufthansa entschieden, die komplette Flotte vom Typ Airbus A380 in München zu stationieren. Sollte die Lufthansa zukünftig weitere Maschinen anderer Typen am Flughafen München stationieren, hätte dies einen überplanmäßig positiven Einfluss auf die Passagierzahlen und damit auf das Unternehmensergebnis.

Noch liegen die Nachfrage und das Angebot im Punkt-zu-Punkt-Verkehr, insbesondere innerdeutsch, und im Geschäftsreiseverkehr, deutlich unterhalb des Vorkrisenniveaus. Knappe Flugzeug- und Abfertigungskapazitäten sowie teures Kerosin sorgen für hohe Ticketpreise. Im Zuge der weiteren Erholung könnte sich ein verstärkter Wettbewerb zwischen den verschiedenen Fluggesellschaften ergeben. Flugtickets könnten im Verlauf des Planungshorizonts dementsprechend preiswerter werden als angenommen. Die Passagierzahlen würden sich in diesem Fall merklich positiver entwickeln, als in der Planung unterstellt. Eine überplanmäßige Passagier- und damit Ergebnisentwicklung des Flughafens München wären die Folge.

Der Flughafen München betreibt seit längerem ein intensives Qualitätsmanagement und hat als einer von wenigen Flughäfen weltweit den Status eines Fünf-Sterne-Flughafens. Ebenso verfügt über ein äußerst attraktives Einzugsgebiet, sowohl hinsichtlich geschäftlicher als auch privater Reisen und betreibt seit Jahren eine professionelle Airline-Akquise. Mit der Deutschen Lufthansa hat der Flughafen München einen wichtigen Kunden, der am Standort München ein Drehkreuz betreibt und auch zukünftig daran festhalten möchte. Darüber hinaus beruht die Zusammenarbeit auf gemeinschaftlichen Investitionen und langfristigen Kooperationsabkommen.

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

Schiienenanbindung

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

Hinsichtlich der Schienenanbindung des Münchner Flughafens sind mit dem Erdinger Ringschluss, der Walpertskirchener Spange, der zweiten Stammstrecke in München sowie der Ausbaustrecke 38 München-Mühlldorf-Freilassing/Salzburg mehrere Projekte in der konkreten Planung beziehungsweise Umsetzung. Sollte darüber hinaus eine adäquate Anbindung an das Fernbahnnetz erfolgen,

könnte der Flughafen München effizient in ein künftiges multimodales Verkehrssystem integriert werden. Das Passagiereinzugsgebiet würde sich dadurch erweitern und damit eine überplanmäßige Ergebnisentwicklung ermöglichen. Für die Fernbahnanbindung laufen derzeit gemeinsam mit der Deutschen Bahn, der Deutschen Lufthansa sowie dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vorbereitende Untersuchungen für die Aufnahme in den Prozess der Bundesverkehrswegeplanung.

Der Flughafen München verfügt über die nötige Expertise zu diesem Thema und steht in intensivem Kontakt mit regionalen und überregionalen Behörden sowie mit der Deutschen Bahn. Ziel ist es dabei, eine optimale Anbindung des Flughafens an das Fernbahnnetz zu realisieren, was einen erheblichen wirtschaftlichen Vorteil mit sich bringen würde. Die resultierende Chance ist langfristig mit »hoher Relevanz« zu bewerten.

Zins- und Wechselkursentwicklung

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

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

FR 01

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

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

Volkswirtschaftliche Entwicklung

Es gibt eine enge Korrelation zwischen dem Wachstum des nationalen sowie globalen Wirtschaftsaufkommens und des Luftverkehrs. In Folge der Pandemie und des russischen Angriffs auf die Ukraine sind die Inflationsraten in weiten Teilen der Welt deutlich angestiegen. Die Zentralbanken gingen zu einer restriktiven Geldpolitik über. Deutlich gestiegene Zinsniveaus hemmen den privaten Konsum und die Investitionstätigkeit und belasten so die konjunkturelle Entwicklung. Dies dürfte auch die Nachfrage nach Urlaubsreisen negativ beeinflussen. Die schwierige Lage der Unternehmen stellt darüber hinaus ein Hemmnis für die Entwicklung des Geschäftsreiseverkehrs dar. Zuletzt sind die Inflationsraten jedoch wieder deutlich gesunken. Es wird aktuell davon ausgegangen, dass sowohl die US-amerikanische Zentralbank (FED) als auch die europäische Zentralbank (EZB) im Frühsommer 2024 eine Zinswende einleiten werden. Zudem sorgen hohe Lohnabschlüsse dafür, dass die Reallöhne und damit die Kaufkraft der privaten Haushalte wieder ansteigen.

Die Verbraucherstimmung ist in Deutschland aktuell immer noch auf einem niedrigen Niveau. Die zahlreichen globalen Krisen und die Haushaltsdebatte der Bundesregierung führen neben der hohen Inflation zu einer Verunsicherung der Konsument:innen. Sollte es in diesem Zusammenhang zu einer Stabilisierung kommen und die Unsicherheit wieder abnehmen, besteht die Chance auf eine schnellere Erholung der Wirtschaft und ein damit einhergehendes Wachstum des Luftverkehrs.

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

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

Obwohl die volkswirtschaftliche Entwicklung einer der zentralen Einflussfaktoren für den Luftverkehr ist, ist kurzfristig nicht mit einem Wirtschaftswachstum zu rechnen, das die aktuellen Prognosen deutlich übertrifft. Die aktuell schwierige geopolitische Lage ist zudem ein Hemmnis für den Abbau protektionistischer Tendenzen. Die resultierende Chance ist daher mit »geringer Relevanz« zu bewerten.

Regulierung und Gesetzgebung

Der Luftverkehr ist ein historisch stark regulierter Markt. Dementsprechend stellen Gesetze, Verordnungen und internationale Abkommen auch aktuell noch entscheidende Einflussfaktoren für den Luftverkehr dar. Die Einführung neuer und die Änderung bestehender Regulierungen können Risiken, aber auch Chancen für die Marktteilnehmer:innen mit sich bringen.

Die deutsche Luftverkehrsabgabe, die 2020 erhöht wurde, hat aufgrund ihres nationalen Charakters wettbewerbsverzerrende Effekte im europäischen Luftverkehrsmarkt zur Folge. Dies führt dazu, dass Flugreisende aus grenznahen Gebieten vermehrt Flughäfen im Ausland als Abflugort wählen. Sollte die Luftverkehrssteuer durch effektivere internationale, klimapolitische Instrumente abgelöst werden, könnten dadurch wettbewerbsverzerrende Effekte reduziert werden. Dies könnte in der Folge das Verkehrsaufkommen am Flughafen München erhöhen. Die Bundesregierung wird jedoch aufgrund der aktuellen Haushaltsdebatte die Luftverkehrsabgabe zum 01. Mai 2024 weiter erhöhen. Die Wahrscheinlichkeit für die oben dargestellte Entwicklung ist daher im Moment als sehr gering einzustufen.

In den letzten Jahren nahm die Diskussion über die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky) an Fahrt auf. Neben der Einführung einheitlich hoher Sicherheitsstandards ist das Ziel, die Luftraumkapazität zu erweitern und eine ökonomischere länderübergreifende Kooperation der nationalen Flugsicherungsorganisationen zu erreichen. Konkret geht es unter anderem darum, den Airlines wirtschaftlichere Flugrouten mit direkter Luftlinie zu ermöglichen. Durch effizientere Flugrouten könnte signifikant Kerosin eingespart und damit bis zu 10% der CO₂-Emissionen vermieden werden. Während Letzteres einen positiven Imagegewinn für den Luftverkehr als Ganzes mit sich

FR 01

bringen könnte, würde sich Ersteres aufgrund der niedrigeren Kosten positiv auf die Nachfrage nach Flugreisen auswirken. Es handelt sich bei Single European Sky allerdings um eine überaus komplexe Thematik, da sie die nationale Souveränität der einzelnen europäischen Staaten berührt. Mögliche Lösungsansätze müssen dementsprechend alle nationalen und europäischen Akteur:innen in der Zusammenarbeit und im Dialog mit der Industrie erarbeiten.

Um Chancen der Regulierung und Gesetzgebung adäquat zu ergreifen, nutzt der Flughafen München die Expertise des Konzernbereiches Kommunikation und Politik und engagiert sich in verschiedenen Luftverkehrsverbänden, wie etwa dem BDL. Zentrales Ziel ist es dabei, wichtige Regulierungen für den Luftverkehrssektor mitzugestalten und wettbewerbsverzerrenden Effekten entgegenzuwirken.

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

Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen

Der Flughafen München verfolgt das 2023 aktualisierte Klimaziel Netto-Null-Emissionen bis 2035. Er strebt an, den von ihm beeinflussbaren CO₂-Footprint durch eine Kombination von Reduktions- und Removal-Maßnahmen im Verhältnis 90:10 auf Netto-Null-Emissionen zu senken. Dazu werden entsprechende Maßnahmen in den Bereichen Energieversorgung, flughafentechnische Anlagen, Gebäude und Fuhrpark umgesetzt. Die Zielerreichung ist mit Kosten verbunden. Im Bereich der Energieerzeugung und -einsparung sowie der erneuerbaren Energien ist allgemein jedoch eine fortschreitende Effizienzsteigerung zu beobachten. Sollte sich diese Entwicklung beschleunigen, so könnten die Kosten für das Klimaziel des Flughafens München geringer sein als erwartet. Die Konzerneinheit Umwelt und der Konzernbereich Technik sowie das strategische

Nachhaltigkeitsmanagement des Flughafens beobachten diesbezügliche Trends.

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

Interne Prozess- und Effizienzverbesserungen

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben den Flughafen München dazu veranlasst, das Veränderungsprogramm »Restart« aufzusetzen. Das Programm wurde erfolgreich umgesetzt und diente dazu, das Unternehmen zukunftsfähig und effizient aufzustellen. Darüber hinaus wurden in der mittelfristigen Planung des Flughafens München Effizienzsteigerungen unter anderem durch Digitalisierungsprojekte und die IT-Transformation berücksichtigt und dabei – trotz des aktuell herausfordernden makroökonomischen Umfelds – ambitionierte Zielsetzungen festgelegt. Daher ist die Wahrscheinlichkeit einer deutlich überplanmäßigen Entwicklung als gering einzustufen. Die daraus resultierende Chance wird demnach mit »geringer Relevanz« bewertet.

Internationales Geschäft

Trotz der bestehenden Herausforderungen in der Luftverkehrsindustrie agiert das internationale Geschäft des Flughafens München in einem Wachstumsmarkt: Nach Angaben der IATA wird sich die Nachfrage nach Flugreisen bis 2040 verdoppeln, mit einer durchschnittlichen jährlichen globalen Wachstumsrate von 3,4%. Gerade angesichts größer werdender Herausforderungen im deutschen beziehungsweise europäischen Heimatmarkt nimmt die Bedeutung der internationalen Diversifizierung für werthaltiges Wachstum des Flughafens München weiter zu.

Dem internationalen Geschäft des Flughafens München bieten sich daher langfristige Wachstumsperspektiven für seine Management-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die Luftfahrtbranche.

International setzt sich der Trend fort, verstärkt private Unternehmen in das Management und den Betrieb von bisher durch die öffentliche Hand bewirtschafteten Flughäfen einzubinden. In den Geschäftsfeldern Konzessions- und Managementverträge hat sich der Flughafen München durch erste Projekte am Markt etabliert. Neue strategische Partnerschaften können die lokale Marktposition in wichtigen Zielmärkten stärken und eine positive Geschäftsentwicklung ermöglichen.

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

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

Real Estate

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

FR 01

Der Flughafen München schafft mit seinem Projekt »LabCampus« ein neuartiges Innovationszentrum, das entsprechende Mietflächen bereitstellt und konzeptionell auf branchenübergreifende Zusammenarbeit, gemeinsames Entwickeln, Testen, Präsentieren und Realisieren ausgerichtet ist. Langfristig betrachtet besteht die Möglichkeit, dass der LabCampus schneller umgesetzt wird als in den aktuellen Planungen angenommen. Eine frühere Inbetriebnahme zusätzlicher Gebäude und Cluster würde mit entsprechenden Ertragsströmen einhergehen und eine überplanmäßige Ergebnisentwicklung ermöglichen.

Der Flughafen München beobachtet intensiv alle relevanten Märkte und betreibt eine professionelle Kunden-Akquise, um sich am Markt ergebende Chancen optimal zu nutzen. Die resultierende Chance ist aufgrund des langfristigen Wirkungshorizonts aktuell mit »geringer Relevanz« zu bewerten.

Risikomanagementsystem

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

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

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

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

Aufgabe des Risikomanagementausschusses ist es, die Risiken aus Konzernperspektive zu analysieren und die Wirksamkeit von Gegenmaßnahmen zu überwachen. Er unterstützt bei der Entwicklung des Risikomanagementsystems sowie bei der Risikoidentifikation, -beurteilung und -steuerung. Der Risikomanagementausschuss tagt vierteljährlich und beschließt den Risikobericht für die Gesellschafter:innen.

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

Identifikation und Kommunikation von Risiken

Alle Bereichsleiter:innen und Geschäftsführer:innen der Tochter- und Beteiligungsunternehmen sind für die Identifikation und Bewertung

von Risiken verantwortlich. Über Risikobetreuer:innen erfolgt die Koordination, Verwaltung, Dokumentation und Weitergabe aller risikorelevanten Informationen. Der:die Risikomanager:in prüft die Risikomeldungen der Bereiche auf Plausibilität und Einhaltung der konzernweiten Standards zur Risikobewertung. Er:sie fasst die Einzelmeldungen in einem Risikobericht, unter Berücksichtigung der Wesentlichkeit für den Flughafen München, zusammen und berichtet vierteljährlich an den Risikomanagementausschuss und die Gesellschafter:innen. Zudem besteht für erstmals identifizierte, existenzgefährdende Risiken eine Ad-hoc-Berichtspflicht an die Geschäftsführung.

Als Grundlage für einen bewussten Umgang mit Risiken ist jede:r einzelne Mitarbeitende in das unternehmensweite Risikomanagement involviert. Jede:r Mitarbeitende trägt die Verantwortung dafür, Gefahren im eigenen Bereich zu melden.

Bewertung von Risiken

Die Risikobewertung ermöglicht es, festzustellen, in welchem Umfang die einzelnen Risiken die Erfüllung der Unternehmensziele und -strategien gefährden und welche Risiken sich möglicherweise bestandsgefährdend auswirken können. Dazu werden die Faktoren Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit/-häufigkeit in einer Risikomatrix dargestellt. Die Schadenshöhe beschreibt, mit welchem Ergebniseffekt bei Risikoeintritt zu rechnen ist. Bei im Zeitverlauf wiederkehrenden Ereignissen wird mit der Eintrittshäufigkeit gearbeitet. Zunächst erfolgt die Bewertung ohne Berücksichtigung von Maßnahmen zur Risikobegrenzung [Brutto-Risiken, siehe Abschnitt »Risiken«]. Anschließend werden die Risiken nach Umsetzung von Gegenmaßnahmen bewertet [Netto-Risiken, siehe Abschnitt »Risiken«].

FR 01

Risikohandhabung

Ausgehend von der Risikoanalyse werden im Einklang mit der Unternehmensstrategie und ökonomischen Aspekten geeignete Gegenmaßnahmen zur Risikohandhabung festgelegt. Zu den Strategien der Risikobewältigung zählen: kontrollieren, versichern, minimieren, eliminieren und abwälzen. Die Risikoverantwortlichen haben die Aufgabe, Gegenmaßnahmen zur Bewältigung von Risiken in dem jeweils betroffenen Bereich festzulegen und umzusetzen.

Risikoüberwachung

Der:die Risikomanager:in überwacht kontinuierlich die Effektivität des Risikomanagements. Zudem erfolgt eine separate Überwachung durch die interne Revision.

Compliance-Management-System

Compliance beinhaltet die Einhaltung aller für den Flughafen München relevanten Gesetze, Vorschriften und Vorgaben, nationaler und internationaler Normen und Standards sowie unternehmensinterner Regelungen und Richtlinien. Der Flughafen München hat dazu ein konzernweites Compliance-Management-System eingerichtet.

Die Konzerneinheit Compliance berichtet regelmäßig an die Geschäftsführung und jährlich an den Aufsichtsrat über den aktuellen Stand des Compliance-Management-Systems.

Darüber hinaus werden Compliance-Risiken bei Überschreiten der internen Schwellenwerte im Rahmen der Risikoberichterstattung an die Geschäftsführung und die Gesellschafter:innen kommuniziert. Es findet ein regelmäßiger Austausch zwischen Risikomanagement und Compliance statt.

Der am 1. Mai 2022 in Kraft getretene Code of Conduct enthält Grundsätze und Leitlinien für werte- und gesetzeskonformes Verhalten. Er ist Maßstab für alle und gilt sowohl innerhalb des Konzerns als auch gegenüber Dritten im nationalen und internationalen Kontext. Der Code of Conduct wurde 2023 im Zuge des Inkrafttretens des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) und des Hinweisgeberschutzgesetzes angepasst.

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

Compliance-Risiken erkennen und minimieren

Die Konzerneinheit Compliance erstellt jährlich gemeinsam mit den Bereichen der FMG die Compliance-Risikoanalyse und führt sie mit den Compliance-Risikoanalysen der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften zusammen. Über die Ergebnisse werden die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat informiert. Die Bewertung der Compliance-Risiken erfolgt analog zum Risikomanagement.

Liegen für ein Risiko trotz aller ergriffenen Gegenmaßnahmen ein hohes oder sehr hohes Schadenspotenzial und gleichzeitig eine mittlere oder hohe Eintrittswahrscheinlichkeit vor, wird dies näher betrachtet.

Für das Jahr 2023 bleiben nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen keine erheblichen Compliance-Risiken bestehen.

Korruptionsprävention

Der Code of Conduct und die Geschenke- und Einladungsrichtlinie unterstützen die Geschäftsführung, Führungskräfte und Beschäftigten bei einem gesetzeskonformen und ethischen Verhalten am Arbeitsplatz. Sie sind im Intranet veröffentlicht und somit allen

Mitarbeitenden zugänglich. Darüber hinaus verweist der Code of Conduct auf die Beachtung weiterer betriebsinterner Vorgaben, wie die Einhaltung des öffentlichen Vergaberechts bei Beschaffungs- und Vergabevorgängen, die Datenschutzorganisation oder die Informationssicherheit. Dadurch werden Prozessabläufe intern und extern transparent und nachvollziehbar. Bei Vergabe und Ausschreibungsverfahren wird eine Verpflichtungserklärung der Anbieter:innen, Korruption zu vermeiden, gefordert, bei Verstößen sind Sanktionen vorgesehen.

Die Position der:des Antikorruptionsbeauftragten wird durch die Leitung der Konzerneinheit Compliance wahrgenommen. Für das Jahr 2023 sind keine bestätigten Korruptionsfälle im Konzern bekannt.

Kommunikation und Schulung

Eine Kernaufgabe der Konzerneinheit Compliance ist die Schulung und Beratung der Geschäftsführung, der Führungskräfte und der Beschäftigten, um so Compliance-Verstöße bereits präventiv zu verhindern.

Alle Mitarbeitenden und Führungskräfte werden regelmäßig mit Compliance-Dokumenten und Neuerungen vertraut gemacht. Die Durchführung der Compliance-Unterweisung wird von den Fachbereichen dokumentiert.

Um das Bewusstsein für Compliance-Themen und Datenschutz zu steigern, ist zudem das webbasierte Compliance-Training konzernweit von allen Beschäftigten einmal jährlich verpflichtend zu absolvieren und mit einem Test erfolgreich abzuschließen. Im Rahmen des Führungskräfte moduls »Check-in Compliance« führte eine externe Kanzlei zusammen mit der Konzerneinheit Compliance Schulungen durch.

FR 01

Interne Meldestelle bei Konzerneinheit Compliance

Zur Implementierung des Hinweisgeberschutzgesetzes hat der Flughafen München 2023 in der Konzerneinheit Compliance eine interne Meldestelle eingerichtet. Bereits seit 2013 können Mitarbeitende des Flughafens München, Geschäftspartner:innen und Kund:innen über ein elektronisches Hinweisgebersystem, das Business Keeper Monitoring System (BKMS®), Hinweise auf unternehmensschädigendes Verhalten melden, auch in englischer Sprache und anonym. Es deckt auch das Beschwerdeverfahren im Rahmen des LkSG ab. Daneben steht die Besetzung der internen Meldestelle internen und externen Personen auch über weitere Kommunikationswege (Telefon, E-Mail, persönliches Gespräch) als Kontakt bei Hinweisen auf Compliance-Verstöße zur Verfügung. In den Ausschreibungsunterlagen werden die Interessent:innen über die Möglichkeit zur Nutzung des BKMS® bei Verdacht auf einen Compliance-Verstoß informiert.

Datenschutz

Der Flughafen München hat umfassende Maßnahmen zur Einhaltung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) sowie des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG) getroffen. Die Tochter- und Beteiligungsgesellschaften haben Datenschutzbeauftragte benannt, die die Beratungs- und Überwachungsaufgaben gemäß DSGVO wahrnehmen. Zudem gibt es in den Fachbereichen der FMG Datenschutzkoordinator:innen, um die Themen und Risiken der Fachbereiche entsprechend identifizieren und abbilden zu können.

Die konzernweite Datenschutz-Richtlinie wurde auditiert und aktualisiert veröffentlicht. Sie hat das Ziel, ein einheitliches und hohes Niveau für den Schutz betroffener Personen bei der Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten innerhalb des Flughafens München zu gewährleisten und die Einhaltung des Datenschutzes sicherzustellen. Die Verantwortung für die Einhaltung des Datenschutzes im Einzelnen liegt dezentral bei den einzelnen Fachbereichen der FMG beziehungsweise den Tochter- und Beteiligungsgesellschaften für ihre jeweiligen Verarbeitungstätigkeiten.

Das Datenschutz-Team bei der Konzerneinheit Compliance unterstützte die verantwortlichen Fachbereiche ganzjährig bei der Einhaltung der Vorschriften zum Schutz personenbezogener Daten. Dies erfolgt in vertrauensvoller Zusammenarbeit mit der:dem Datenschutzbeauftragten der FMG, die:der organisatorisch in die Konzerneinheit Compliance eingebunden ist und ihre:seine Aufgaben gemäß Art. 39 DSGVO wahrnimmt. Die:der Datenschutzbeauftragte ist auch in einigen Tochter- und Beteiligungsgesellschaften in der gleichen Funktion bestellt. Die Datenschutzkoordinator:innen wurden durch die Konzerneinheit Compliance in Zusammenarbeit mit der:dem Datenschutzbeauftragten fortlaufend geschult, informiert und beraten. Zusätzlich erfolgten Sensibilisierungen aller Beschäftigten, zudem ist jährlich ein webbasiertes Training zu absolvieren.

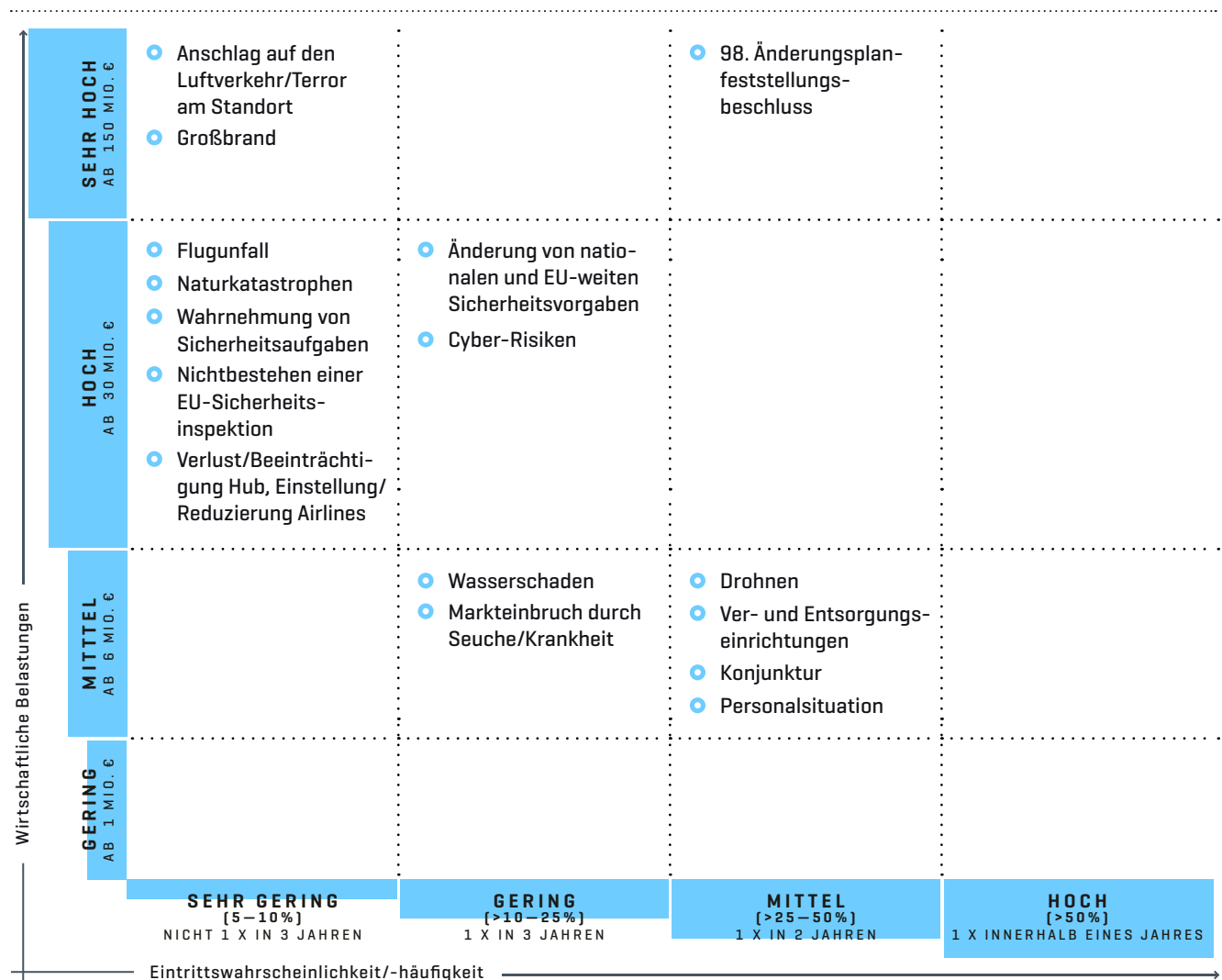
FR 01

Risiken

Im Folgenden werden die Risiken erläutert, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit beziehungsweise auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage sowie die Reputation des Flughafens München ausüben könnten. Die Risiken werden jeweils vor (Übersicht Brutto-Risiken) und nach Berücksichtigung geeigneter Gegenmaßnahmen (Übersicht Netto-Risiken) dargestellt.

Die Risikobetrachtung bezieht sich auf die wirtschaftliche Belastung im angegebenen Zeitraum. Zum 31. Dezember 2023 wurden für den Flughafen München folgende wesentliche Brutto-Risiken identifiziert:

Übersicht Brutto-Risiken



FR 01

Risiken aus dem Eintritt von Ereignissen höherer Gewalt

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Naturkatastrophen	Langanhaltende und intensive Niederschläge verbunden mit Schneeschmelze und wassergesättigten Böden südlich von München bis zu den Alpen können entsprechende Hochwasserabflüsse in der Isar verursachen. Ein hierdurch bedingter Bruch der Isardämme sowie der Hochwasserschutzdeiche bei Freising könnte zu einer Überflutung im Flughafenbereich führen.	Das Wasserwirtschaftsamt hat die Isar neu vermessen. Untersuchungen haben ergeben, dass die bestehenden Hochwasserschutzdeiche im Einflussbereich des Flughafens bei intensiven Niederschlägen und Sturzfluten, welche bei entsprechenden Wetterlagen auftreten können, ausreichend sind. Zurzeit erfolgt eine Analyse beziehungsweise Entwicklung von Gegenmaßnahmen, um dauerhaft die Voraussetzungen für einen »Hochwasser-TÜV« zu erfüllen. Dauerhaft überwacht der Flughafen München das Abwasserabflussgeschehen und führt Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen durch. Durch ein Krisen- und Risikomanagement am Flughafen München werden die Gegenmaßnahmen auf operativer Ebene verstärkt. Die Ereignisse Erdbeben, Sturm, Hagel und Hochwasser sind versichert.
Anschlag auf den Luftverkehr/Terror am Standort	Der Luftverkehr unterliegt einer Bedrohung durch terroristische Anschläge und politisch motivierte Störaktionen. Relevante Angriffsziele stellen hierbei Luftfahrzeuge und Infrastruktureinrichtungen dar. Neben Personen- und Sachschäden wäre als Folge zumindest kurzfristig mit einem Rückgang von Flugbewegungen und Passagierzahlen zu rechnen.	Zur Abwendung möglicher Störungen ergreift die Konzernsicherheit strategische, operative sowie technische/organisatorische Maßnahmen: Vorhaltung ausreichender und gut ausgebildeter Personalressourcen, bauliche Maßnahmen zur Gewährleistung moderner und zugelassener Sicherheitstechnik und Infrastruktur, Überwachung der Dienstleistungsqualität durch nachhaltige Qualitätsmaßnahmen sowie ständiger Austausch mit den zuständigen Sicherheitsbehörden. Personen- und Sachschäden sowie Betriebsunterbrechungen sind versichert.
Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben	Für Sicherheitsaufgaben in überlassenen Bereichen sind die Luftfahrtunternehmen verantwortlich. Luftfahrtunternehmen erfüllen in diesen Bereichen die gleiche Aufgabe wie Flughafenbetreiber, unterliegen jedoch nicht der gleichen Aufsichtsbehörde. Für den Flughafen München besteht das Risiko, dass im Rahmen von Inspektionen Mängel in überlassenen Bereichen aufgedeckt werden und dadurch der Flughafen insgesamt seinen Sicherheitsstatus verliert. Fehlerhaftes Kontrollverhalten könnte zu Sach- und Personenschäden sowie einem Reputationsverlust führen.	Aktuell ist ein Tochterunternehmen der FMG mit der Wahrnehmung operativer Sicherheitsaufgaben in den überlassenen Bereichen beauftragt; dessen Leistungserbringung unterliegt einem regelmäßigen Monitoring durch die FMG. Darüber hinaus erfolgt ein gegenseitiger, intensiver Austausch mit den zuständigen Regulierungs- und Aufsichtsbehörden.
Markteinbruch durch Seuche/Krankheit	Der Flughafen München ist Ein-, Aus- und Umsteigeplatz für Millionen von Reisenden und somit ein möglicher Einfallstor für Bakterien und Viren aus aller Welt. Der Ausbruch von Epidemien/Krankheiten kann zu Markteinbrüchen mit reduzierten Flugbewegungen und Passagierzahlen führen.	Der Flughafen München unterliegt dem Gesetz zur Durchführung der Internationalen Gesundheitsvorschriften [IGV-DG]. Ebenso werden die von der EASA (European Union Aviation Safety Agency) vorgegebenen Regeln, die regelmäßig durch die Aufsichtsbehörde geprüft werden, erfüllt. Beispiele für Schutzmaßnahmen vor Ansteckung sind: berührungslose Zugänge und Armaturen, regelmäßige Hygieneinspektionen, Sicherheitsabstände sowie »eGates« zur berührungslosen Identifikation mittels Gesichtserkennungstechnologie.
Großbrand	Im Falle einer Beschädigung oder Zerstörung von Terminals oder Infrastrukturanlagen durch einen Großbrand ist mit Sach- und Personenschäden sowie bedeutenden und langfristigen Betriebsunterbrechungen zu rechnen.	Zur Minimierung des Großbrandrisikos ergreift der Flughafen München alle notwendigen Maßnahmen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes. Dazu betreibt er eine eigene Flughafenfeuerwehr. Das Risiko Großbrand ist zusätzlich durch eine Feuerversicherung (Sach- und Betriebsunterbrechungsversicherung) sowie eine Betriebshaftpflichtversicherung (für Haftpflichtansprüche Dritter) minimiert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.
Flugunfall	Flugunfälle oder Schäden an Flugzeugen können zu Personen- und Sachschäden sowie Betriebsunterbrechungen und Folgeschäden führen.	Zur Minimierung des Risikos unterhält der Flughafen München eine Flughafenfeuerwehr, einen medizinischen Dienst und ein Seelsorgeteam. Das Risiko Flugunfall ist durch Haftpflicht- und Kaskoversicherungen minimiert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.

FR 01**Marktrisiken**

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Verlust/Beeinträchtigung Hub, Einstellung/Reduzierung Airlines	<p>Die Verkehrsentwicklung war nach Ausbruch der Corona-Pandemie zwei Jahre lang stark gedämpft. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind abgeklungen, dies spiegelt sich unter anderem in der Aufnahme von Verbindungen von und nach China im Sommer 2023 wider.</p> <p>Der andauernde Ukraine-Konflikt hat nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung am Standort München. Die Wiederaufnahme der Flüge mit Flugzeugen des Typs Airbus A380 im Sommer 2023 unterstreicht die Bedeutung des Hub-Standorts München für die Deutsche Lufthansa. Der Wiederaufbau wird kontinuierlich fortentwickelt. Im kommenden Sommer plant die Deutsche Lufthansa, den Airbus A380 täglich auf fünf Strecken ab München einzusetzen. Damit wird eine noch nie erreichte Anzahl von Flügen zu interkontinentalen Zielen generiert.</p>	<p>Die Zusammenarbeit des Flughafens München mit der DLH beruht auf gemeinschaftlichen Investitionen und langfristigen Kooperationsabkommen. Dies zeigt sich auch im Abschluss der Absichtserklärung (LoI II) im Rahmen des Projekts MUC2030.</p> <p>Der Flughafen München bietet eine ausgezeichnete Verbindungsqualität und erreichte im Jahr 2023 in Europa Platz 6 für Hub-Connectivity im »Airport Industry Connectivity Report 2023« des internationalen Flughafenverbands ACI.</p>
Konjunktur	<p>Die Weltkonjunktur wird durch vielfältige Krisen belastet. Der Ausbruch des Ukraine-Konflikts hat die wirtschaftliche Erholung vom pandemiebedingten Einbruch weitestgehend ausgebremst.</p> <p>Die Ukraine-Krise und die damit einhergehenden Sanktionen vieler westlicher Länder gegen Russland haben zu einem starken Anstieg der Energie- und Rohstoffpreise geführt. Sparmaßnahmen bei Industrie und privaten Haushalten, neue Importquellen für Energielieferungen und milde Temperaturen im Winter 2022/2023 haben zu einer Entspannung am Energiemarkt geführt. Dennoch sind die Inflationsraten weltweit auf einem sehr hohen Niveau. Auch können protektionistische und wirtschaftspolitische Ausrichtungen die Weltkonjunktur belasten.</p> <p>Im internationalen Vergleich erholt sich der Luftverkehr in Deutschland langsamer.</p>	<p>Die Reduzierung der Ausgaben mittels Kostensenkungsmaßnahmen in allen Bereichen, der sozial verträgliche Personalabbau sowie eine kurzfristige Reduzierung des Investitionsbudgets in nicht kritischen Bereichen haben die Folgen von Konjunkturreinbrüchen gemindert.</p> <p>Zur Sicherung der Zahlungsfähigkeit bestehen revolvingende Kreditlinien beziehungsweise können Darlehen am Kapitalmarkt aufgenommen werden.</p>

FR 01

Betriebliche Risiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Cyber-Risiken	Ständig neue technologische Entwicklungen und die weltweit zunehmende Gefahr von Cyber-Angriffen führen zu Risiken in Bezug auf die Sicherheit von IT-Systemen und Netzwerken sowie die Datensicherheit. Im Bereich Cyber-Kriminalität ist ein zunehmendes, abstraktes Gefahrenpotenzial vorhanden, das einer stetigen Beobachtung und Einschätzung bedarf. Ein Ausfall der IT für den Verkehrsbetrieb kann zu Betriebsunterbrechungen führen. Dies hätte finanzielle Einbußen sowie Reputationsschäden zur Folge.	Die unternehmenskritischen IT-Systeme sind grundsätzlich redundant und an räumlich getrennten Standorten untergebracht. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind über eine All-Risk-Versicherung abgedeckt. Zur Abwendung einer Cybercrime-Attacke werden durch ein Informationssicherheitsmanagement strategische, technische und organisatorische Maßnahmen vorgegeben und kontrolliert, Führungskräfte und Mitarbeitende erhalten regelmäßig Schulungen. Im konzerneigenen Kompetenzzentrum gegen Cyber-Kriminalität erarbeiten IT-Spezialist:innen des Flughafens München gemeinsam mit erfahrenen IT-Security-Unternehmen neue Verfahren zur Bekämpfung von Cyber-Kriminalität. Zur Schadensreduzierung hat die FMG eine Versicherung gegen Cyber-Risiken abgeschlossen. Zudem wurde das neue Cyber-Sicherheitsprogramm auf den Weg gebracht.
Wasserschaden	Ein Wasserschaden durch den Bruch von Trink- oder Löschwasserpipelineleitungen kann zu einem Ausfall von wichtigen Infrastrukturanlagen für den Flugbetrieb führen.	Ferngesteuerte Notabschiebeeinrichtungen und zusätzliche Sicherungen der Rohrverbindungen begrenzen einen möglichen Schaden. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.
Änderung von nationalen und EU-weiten Sicherheitsvorgaben	Für den Flughafen München gelten nationale und EU-weite Luftsicherheitsvorgaben, die unter anderem die Themenschwerpunkte Flughafensicherheit, Fluggast- und Handgepäckkontrollen, Luftfracht- und Luftpost- sowie Warenkontrollen umfassen. Sicherheitsvorgaben werden fortlaufend an die aktuellen Gegebenheiten angepasst. Daraus können für den Flughafen München sowohl prozessuale als auch infrastrukturelle Änderungen entstehen. Entsprechende finanzielle Belastungen wären die Folge.	Über Verbands- und Gremienarbeit versucht der Flughafen München, die Auswirkungen möglichst gering zu halten. Durch eine frühzeitige Information über laufende Gesetzgebungsverfahren wird eine rechtzeitige Umsetzung der Sicherheitsauflagen sichergestellt. Zusätzliche, durch infrastrukturelle Änderungen entstandene Ausgaben werden in der Entgeltrahmenvereinbarung berücksichtigt.
Nichtbestehen einer EU-Sicherheitsinspektion	Die Luftfahrtbehörden der EU führen Sicherheitsinspektionen an Flughäfen durch. Bei Nichterfüllen der Sicherheitsstandards und anschließender Verfehlung des Nachaudits kann der Flughafen München seinen »Clean«-Status verlieren. Die Folgen wären eine Erhöhung der Sicherheitsauflagen, eine erhebliche Behinderung in den betrieblichen Prozessen, Wettbewerbsnachteile sowie ein Imageverlust. Die letzte Inspektion im Mai 2022 wurde erfolgreich bestanden.	Der Flughafen München führt ein durchgängiges und strenges Qualitätsmanagement zur Steuerung der Qualität aller Sicherheitsaspekte am Flughafen München durch. Die Qualitätskontrollen haben gezeigt, dass die getroffenen Gegenmaßnahmen sowie das konsequente Monitoring wirken, und in Theorie und Praxis sehr gut geschultes Personal eingesetzt wird.

FR 01

Betriebliche Risiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Ver- und Entsorgungseinrichtungen	Die unzureichende Verfügbarkeit von betriebsnotwendigen Medien wie Strom, Wärme, Kälte, Trink- und Löschwasser, Abwasser und Abfall kann zu Sachschäden und Betriebsunterbrechungen führen.	Wartung und Instandhaltung, Netzredundanzen und Bevorratung sowie geeignetes Personal reduzieren das Risiko von Versorgungslücken. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.
Personalsituation	Vor dem Hintergrund der wieder positiven Verkehrsentwicklung besteht das Risiko der Personalunterdeckung und damit einhergehend die Gefahr, dass es zu langen Wartezeiten und zu Verzögerungen bei Flugzeugabfertigungen kommen kann. Unabhängig von der angespannten Personalsituation wird darauf geachtet, dass ausreichend qualifiziertes Personal zur Aufrechterhaltung der Betreiberverantwortung zur Verfügung steht. Angesichts der gesamtwirtschaftlichen Situation und den im Markt zu beobachtenden Tarifentwicklungen ist mit stärkeren Steigerungen der Personalkosten als in der Vergangenheit zu rechnen.	Zur finanziellen Unterstützung der Belegschaft wurden zahlreiche Maßnahmen ergriffen (unter anderem Zulagen für kritische Bereiche, Umsetzung von Entlastungsprogrammen, Prämien). Zudem wurden durch verstärkte Rekrutierungsmaßnahmen neue Bewerbermärkte erschlossen.
Drohnen	Nachdem die Bundesregierung 2017 verschärfte Regeln zum Betrieb von Drohnen in Flughafenkontrollzonen beschlossen hatte, ergänzte die EU-Kommission 2019 eine Vorschrift zum sicheren Betrieb von Drohnen. Auf nationaler Ebene wurde auf dieser Grundlage die rechtliche Zuständigkeit geregelt. An allen deutschen Verkehrsflughäfen ist die Deutsche Flugsicherung (DFS) zuständig. Einzelheiten hierzu wurden am 17. Juni 2021 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und sind in Kraft. Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung wird die Detektion und Abwehr von Drohnen als hoheitliche Aufgabe eingeordnet. Sie liegt somit nicht beim Flughafenbetreiber.	Um Auswirkungen auf den Betrieb unter Safety- und Security-Aspekten möglichst gering zu halten, hat der Flughafen München Maßnahmen ergriffen. Hierzu gehören unter anderem die Mitwirkung an der einheitlichen Regulation von Drohnenverkehr über Verbände (ADV, ACI, BDL) sowie die Mitwirkung bei EASA-Initiativen, die Aufklärung der Öffentlichkeit und die Mitwirkung bei einem Testprojekt zur »Technologie für zukünftige Drohnerkennung« mit der DFS. Die im Testprojekt gezeigten Systeme müssen weiterentwickelt werden, damit ein effektiver, verlässlicher Einsatz an Verkehrsflughäfen gewährleistet ist. Dazu ist die DFS mit Unterstützung des Flughafens München in engem Austausch mit Systemherstellern. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.

Zusätzlich zu den in der Matrix dargestellten Risiken bestand im Vorjahr das Risiko »Sanierung Ground Handling«.

FR 01

Rechtliche Risiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Baupreissteigerungen	Risiken können bei Bauprojekten durch Baupreissteigerungen, Lieferantenausfälle, Planungsverzögerungen und externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Technologiewechsel, Regeln der Technik oder sonstige Anforderungen entstehen, unter anderem durch die Verschiebung von Bauvorhaben.	Die Investitionsprojekte werden hinsichtlich ihrer betriebswirtschaftlichen Rentabilität, ihrer Finanzierbarkeit und der mit den Investitionen verbundenen Risiken angemessen geplant und während der Durchführung laufend überwacht. Das Brutto-Risiko liegt hierfür unter der Risikotoleranzgrenze der FMG und ging daher nicht in die Darstellung der Risikomatrix ein.
98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss	Bedingt durch das politische Moratorium und die damit verbundene Verschiebung der Entscheidung zur Realisierung der dritten Start- und Landebahn sind alle bisher angefallenen Planungs- und Grunderwerbskosten kontinuierlich auf ihre Werthaltigkeit hin zu überprüfen und gegebenenfalls abzuschreiben. Ohne Kapazitätserweiterung durch den Bau der dritten Start- und Landebahn könnte es mittel- und langfristig zu Kapazitätsengpässen und zu einem signifikanten Unternehmenswertverlust kommen. Beeinflusst wird dieser vor allem durch ein Stagnieren beziehungsweise einen Rückgang des Verkehrsaufkommens und damit verbunden durch geringere Erlöse in den Bereichen Aviation und Non-Aviation. Das Moratorium wurde mit dem aktuellen Koalitionsvertrag für die laufende Legislaturperiode in Bayern bis 2028 verlängert.	Die Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses durch den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) vom 19. Februar 2014 und im Folgejahr durch das Bundesverwaltungsgericht hat eine Begrenzung der rechtlichen Risiken für die Projektumsetzung zur Folge. Als Gegenmaßnahmen zum signifikanten Unternehmenswertverlust sind die Diversifikation der Produktpalette und die Ausweitung des Auslandsgeschäfts geplant beziehungsweise bereits in der Umsetzung. Die bedarfsgerechte Erweiterung der luftseitigen Infrastruktur bleibt für den Flughafen München mittel- und langfristig ein zentrales strategisches Zukunftsprojekt.
EU-Datenschutz-Grundverordnung	Zudem bestehen Risiken im Zusammenhang mit der DSGVO. Die DSGVO erweitert die bestehenden Pflichten aus dem BDSG und erhöht die rechtlichen, betrieblichen und technisch-organisatorischen Anforderungen an den Datenschutz. Eine Verletzung dieser Rechte und Pflichten könnte hohe Bußgelder, Schadenersatzklagen, Abmahnungen sowie Reputationsschäden nach sich ziehen. 2023 wurden am Flughafen München Fragestellungen im Zusammenhang mit der Nutzung der Videoüberwachung durch das CCTV-System (Closed Circuit Television) und dem Einsatz von Microsoft 365 betrachtet.	Als Gegenmaßnahmen für Datenschutzrisiken aus dem CCTV wurden insbesondere folgende Maßnahmen getroffen: Rollennutzungskonzept, Neubeschilderung zum Hinweis auf Videoüberwachung, Neuverhandlung der Betriebsvereinbarung zu CCTV, Konsolidierung der Rechtsgrundlage, Durchführung einer Datenschutz-Folgenabschätzung. Bei der Implementierung von Microsoft 365 wurden entsprechende Umsetzungsempfehlungen ausgesprochen, um die Risiken vor allem bei der Offenlegung von personenbezogenen Daten zu reduzieren. Das Brutto-Risiko liegt hierfür unter der Risikotoleranzgrenze der FMG und ging daher nicht in die Darstellung der Risikomatrix ein.

FR 01

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

Bei ausländischen Tochtergesellschaften können sich im Rahmen der Beratung von anderen Flughäfen und des Betriebs von Terminals

insbesondere Risiken aus der Übernahme der operativen Betriebsverantwortung im Ausland ergeben. Flughafenbetreiberprojekte haben lange Laufzeiten und unterliegen allgemeinen volkswirtschaftlichen und unternehmensspezifischen Risiken – von der zukünftigen Luftverkehrsentwicklung bis hin zum veränderten Konsumverhalten der Flugreisenden. Aus risikominimierenden Gründen arbeitet der Flughafen München daher mit lokalen Partner:innen zusammen, die über Erfahrungen hinsichtlich der jeweiligen landestypischen Bestimmungen und Gegebenheiten verfügen. Um vor allem Haftungsrisiken für den Flughafen München zu begegnen, wurden im Ausland lokale Gesellschaften mit beschränkter Haftung gegründet, die als selbstständige Einheiten und als lokale Auftragnehmer:innen agieren. Ebenso können Risiken

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

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

Finanzrisiken

Für die nachfolgend aufgeführten Brutto-Finanzrisiken lag die erwartete wirtschaftliche Belastung zum 31. Dezember 2023 unter der Meldegrenze. Sie gingen daher nicht in die Risikoberichterstattung ein. Die Überwachung und Steuerung dieser Risiken sind Aufgabe des zentralen Finanz- und Cashmanagements.

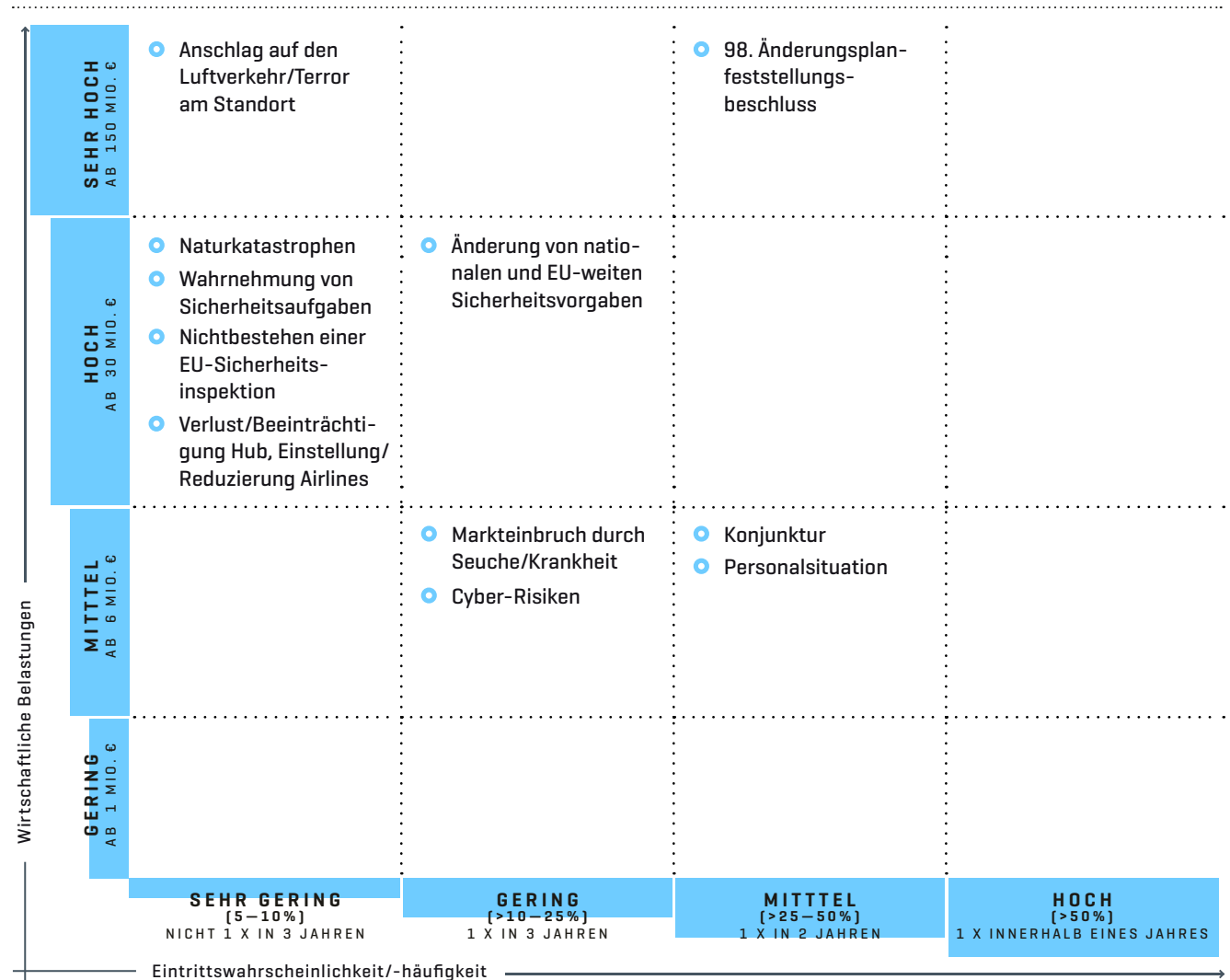
Finanzrisiken

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Währungsrisiken	Soweit geplanten Umsätzen in Fremdwährungen keine entsprechenden währungskongruenten Ausgaben gegenüberstehen, ergeben sich Währungsrisiken.	Währungsrisiken sichert der Flughafen München mit Devisentermingeschäften ab.
Kredit- und Bonitätsrisiken	Kredit- und Bonitätsrisiken entstehen vor allem aus kurzfristigen Geldanlagen sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.	Geldanlagen erfolgen nur bei (in der Regel deutschen) Kreditinstituten, die einer entsprechenden Einlagensicherung unterliegen. Zum Management von Bonitätsrisiken gehören eine Bonitätsprüfung der Kund:innen, eine stetige Überwachung der offenen Posten und ein stringentes Mahnwesen. In Abhängigkeit von der Bonität werden bestimmte Aufträge nur gegen Vorauszahlung oder Stellung von Sicherheiten in Form von Bürgschaften erbracht.
Zinsänderungsrisiko	Zinsrisiken ergeben sich im Wesentlichen aus variabel verzinsten Finanzschulden aus Darlehen sowie Finanzschulden gegenüber Gesellschafter:innen. Seit Oktober 2023 hat die EZB darauf verzichtet, die Leitzinsen weiter zu erhöhen. Der Markt geht davon aus, dass erste Zinssenkungen im Frühsommer 2024 vorgenommen werden.	Zinsrisiken aus variabel verzinsten Finanzschulden aus Darlehen begegnet der Flughafen München durch Absicherung mit Zinspayerswaps. Vor dem Hintergrund der sich aktuell verändernden Rahmenbedingungen werden Strategien zur Begrenzung der mittelfristigen Zinsrisiken geprüft.
Liquiditätsrisiko	Liquiditätsrisiken können sich aus der Kreditvergabepaxis der Banken und geänderten Rahmenbedingungen am Kapitalmarkt für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben. Der Flughafen München überwacht im Rahmen der langfristigen Wirtschaftsplanung und der kurz- und mittelfristigen Finanzplanung das Risiko.	Zur Sicherstellung der Liquidität verfügt der Flughafen München über ein Liquiditätsmanagement. Die Liquiditätsplanung berücksichtigt dabei das laufende Geschäft, die Investitionen sowie die Finanzierungsaspekte für den gesamten Konzern. Ferner wird darauf geachtet, dass der Zugang zum Kredit- und Kapitalmarkt gewährleistet ist. Um die Zahlungsfähigkeit jederzeit sicherzustellen, werden auf Basis einer rollierenden Liquiditätsplanung langfristige Kreditlinien und liquide Mittel vorgehalten.

FR 01

Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen verbleiben folgende Netto-Risiken:

Übersicht Netto-Risiken



FR 01

Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation

Für den Flughafen München ist es wichtig, sich ihm bietende Chancen aktiv zu nutzen, um durch ein stetiges Wachstum seine Position am Markt zu sichern und weiter zu verbessern. Aber auch Risiken rechtzeitig zu erkennen und ihnen systematisch entgegenzuwirken, ist ein zentrales Ziel des Flughafens München.

So wird jedes Jahr die aktuell erwartete Wirkung möglicher Ereignisse und Entwicklungen bereits in der Geschäftsplanung berücksichtigt. Die berichteten Chancen und Risiken sind als über das prognostizierte Unternehmensergebnis hinausgehende potenzielle Abweichungen definiert. Der Flughafen München konsolidiert und aggregiert die von den Unternehmensbereichen und Konzerngesellschaften gemeldeten Risiken und berichtet sie vierteljährlich an die Geschäftsführung und Gesellschafter:innen. Chancen werden in Zusammenarbeit mit dem Konzernbereich Finanzen und Controlling identifiziert und gesteuert.

Aus dem konzernweiten Risikomanagementsystem wie auch nach Einschätzung der Geschäftsführung waren im aktuellen Prognosezeitraum keine Risiken absehbar, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand des Flughafens München gefährden. Die Geschäftsführung ist davon überzeugt, dass der Zugang zu Liquidität zur Deckung des Finanzierungsbedarfs wie im Vorjahr möglich ist. Die grundsätzliche Ertragskraft des Flughafens München mit den diversifizierten Geschäftsfeldern bildet eine solide Grundlage, um die Chancen für die zukünftige Geschäftsentwicklung zu nutzen und die hierfür notwendigen Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

Der Flughafen München weist darauf hin, dass verschiedene bekannte wie auch unbekannt Risiken, Ungewissheiten und andere Faktoren dazu führen können, dass die tatsächlichen Ereignisse, die Finanzlage, die Entwicklung oder die Leistung der Gesellschaft wesentlich von den hier gegebenen Einschätzungen abweichen.

München, den 8. April 2024

Jost Lammers Nathalie Leroy Jan-Henrik Andersson

FR 02

VERKÜRZTER KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

TEUR			
	Angabe	2023	2022
+ Umsatzerlöse	VI.1	1.373.301	1.187.988
+/- Bestandsveränderung		0	-64
+ Aktivierte Eigenleistungen	VI.2	12.177	14.869
+ Sonstige Erträge	VI.3	31.024	30.532
Gesamtleistung		1.416.502	1.233.325
- Materialaufwand	VI.4	-461.641	-421.965
- Personalaufwand	VI.5	-541.586	-500.035
- Sonstige Aufwendungen	VI.6	-95.614	-72.672
Betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)		317.661	238.653
- Abschreibungen	VI.7	-202.790	-266.400
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		114.871	-27.747
+ Zinsergebnis	VI.8	-97.001	-37.280
+/- Sonstiges Finanzergebnis	VI.8	21.106	-115
Finanzergebnis		-75.895	-37.395
+ Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen	VII.4	1.287	-216
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		40.263	-65.358
+/- Ertragsteuern	VI.9	-14.915	6.564
Konzernjahresergebnis (EAT)		25.348	-58.794
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		25.347	-58.794
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		1	0

FR 02**Konzern-Gesamtergebnisrechnung**

TEUR	Angabe	2023	2022
Konzernjahresergebnis		25.348	-58.794
+/- Absicherung von Zahlungsströmen	VII.16	-2.595	3.055
+/- Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	471	-601
+/- Effekte aus der Währungsumrechnung		-757	1.267
Posten, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		-2.881	3.721
+/- Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	VII.17	-2.023	7.776
+/- Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	563	-2.163
Posten, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		-1.460	5.613
= Sonstiges Ergebnis nach Steuern		-4.341	9.334
Gesamtergebnis		21.007	-49.460
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		21.006	-49.460
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		1	0

FR 02

Konzernbilanz

TEUR

Aktiva	Angabe	31.12.2023	31.12.2022	Passiva	Angabe	31.12.2023	31.12.2022
Immaterielle Vermögenswerte	VII.1	14.567	11.717	Gezeichnetes Kapital	VII.12	306.776	306.776
Selbstgenutzte Sachanlagen	VII.2	4.975.302	4.983.574	Rücklagen	VII.12	131.610	113.819
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	VII.3	206.434	198.774	Übriges Eigenkapital	VII.12	1.348.273	1.345.057
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	VII.4	2.789	1.502	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter		20	20
Forderungen	VII.5	1.346	5.009	Eigenkapital		1.786.679	1.765.672
Vertragliche Vermögenswerte	VII.23	42.642	47.962	Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	VII.14	398.780	382.357
Sonstiges Finanzvermögen		857	2.560	Verbindlichkeiten	VII.15	12.984	11.552
Aktive latente Steuern	VII.6	21.715	5.211	Sonstige Finanzschulden	VII.15	1.810.960	1.786.848
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	6.887	7.729	Leistungen an Arbeitnehmer:innen	VII.17	67.140	68.437
Langfristige Vermögenswerte		5.272.539	5.264.038	Sonstige Rückstellungen	VII.18	74.435	69.383
Vorräte	VII.7	30.420	24.848	Passive latente Steuern	VII.6	260.147	234.766
Forderungen	VII.8	125.628	88.986	Sonstige Schulden	VII.20	11.784	13.048
Vertragliche Vermögenswerte	VII.23	9.939	7.801	Langfristige Schulden		2.237.450	2.184.034
Sonstiges Finanzvermögen	VII.8	878	0	Verbindlichkeiten	VII.19	185.046	167.770
Tatsächliche Ertragsteueransprüche		1.105	973	Vertragliche Verbindlichkeiten	VII.23	14.181	5.598
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	25.407	26.597	Sonstige Finanzschulden	VII.19	988.142	915.465
Kurzfristige Geldanlagen	VII.10	201.442	31.983	Leistungen an Arbeitnehmer:innen	VII.17	36.681	29.671
Zahlungsmittelbestand	VII.10	11.201	30.811	Sonstige Rückstellungen	VII.18	10.457	11.618
Kurzfristige Vermögenswerte		406.020	211.999	Tatsächliche Ertragsteuerschulden		7.257	1.707
Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht	VII.11	1.037	1.037	Sonstige Schulden	VII.20	14.923	13.182
Aktiva		5.679.596	5.477.074	Kurzfristige Schulden		1.256.687	1.145.011
				Passiva		5.679.596	5.477.074

FR 02

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

TEUR

	Angabe	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen		Übriges Eigenkapital	Nicht beherrschende Gesellschafter	Eigenkapital
			Kapitalrücklage	Gewinnrücklage			
Stand 31.12.2021	VII. 12.	306.776	102.258	-12.175	1.418.253	20	1.815.132
Jahresergebnis		0	0	0	-58.794	0	-58.794
Sonstiges Ergebnis		0	0	5.613	2.454	0	8.067
Gesamtergebnis		0	0	5.613	-56.340	0	-50.727
Zuführung zu den Rücklagen		0	0	18.123	-18.123	0	0
Änderungen von Rücklagen		0	0	18.123	-18.123	0	0
Effekte aus der Währungsumrechnung		0	0	0	1.267	0	1.267
Stand 31.12.2022	VII. 12.	306.776	102.258	11.561	1.345.057	20	1.765.672
Jahresergebnis		0	0	0	25.347	1	25.348
Sonstiges Ergebnis		0	0	-1.460	-2.124	0	-3.584
Gesamtergebnis		0	0	-1.460	23.223	1	21.764
Zuführung zu den Rücklagen		0	0	19.251	-19.251	0	0
Änderungen von Rücklagen		0	0	19.251	-19.251	0	0
Effekte aus der Währungsumrechnung		0	0	0	-757	0	-757
Stand 31.12.2023	VII. 12.	306.776	102.258	29.352	1.348.272	21	1.786.679

FR 02

Konzern-Kapitalflussrechnung

TEUR

	Angabe	2023	2022		Angabe	2023	2022
Gesamtergebnis		21.007	-49.460	Einzahlungen aus der Veräußerung von selbstgenutzten Sachanlagen		7.594	10.697
+ Ergebnisneutrale latente Steuern		-1.034	2.764	Einzahlungen aus der Veräußerung von immateriellen Vermögenswerten		831	631
+ Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		2.023	-7.776	Einzahlungen aus der Veräußerung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien		80	3
+ Absicherung von Zahlungsmittelströmen		2.595	-3.055	Auszahlungen aus dem Verkauf von Tochtergesellschaften		0	-3.045
+ Veränderungen aus der Währungsumrechnung		757	-1.267	Auszahlungen für Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen		-179.270	-167.031
Jahresergebnis [EAT]		25.348	-58.794	Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte		-7.990	-1.122
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen		-1.287	216	Auszahlungen für Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-11.058	-9.432
Ertragsteuern		14.915	-6.564	Einzahlungen aus dem Verkauf von Finanzanlagen		5.349	0
Finanzergebnis		75.895	37.395	Erhaltene Zinsen		1.178	1.149
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		114.871	-27.747	Zugänge von Geldanlagen		-201.442	-31.983
Abschreibungen		202.790	266.400	Abgänge von Geldanlagen		31.983	34.984
Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus den Veränderungen des Konsolidierungskreises		0	204	+ Zahlungsmittelflüsse aus der Investitionstätigkeit		-352.745	-165.149
Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus dem Abgang von Finanzanlagen		-2.959	0	Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen	IX.	475.000	216.692
Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen und Umgliederungen aus dem Anlagevermögen		-855	-2.091	Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen bei Kreditinstituten	IX.	-388.450	-150.681
Zu-/Abnahme der Vorräte		-5.572	-2.345	Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	IX.	-3.120	-5.250
Zu-/Abnahme der kurzfristigen Forderungen		-36.759	-34.575	Zinszahlungen aus Leasingverbindlichkeiten	IX.	-555	-254
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten		19.635	19.592	Zahlungsmittelzuflüsse aus dem konzernweiten Cash-management mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen	IX.	2.604	476
Zu-/Abnahme der Leistungen an Arbeitnehmer:innen		1.179	-19.490	Gezahlte Zinsen (ohne Bauzeitzinsen)	IX.	-46.668	-37.500
Zu-/Abnahme der Rückstellungen		-1.169	-21.041	Auszahlungen aus Bauzeitzinsen	IX.	-7.221	-3.912
Zu-/Abnahme der anderen Aktiva und Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		9.971	-14.749	+ Zahlungsmittelflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	IX.	31.590	19.571
Bruttozahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit		301.132	164.158	Veränderung des Zahlungsmittelbestands		-19.610	13.848
Saldo aus gezahlten und erhaltenen Ertragsteuern		413	-4.732	Zahlungsmittelbestand zum Periodenbeginn		30.811	16.963
Zahlungsmittelflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit		301.545	159.426	Zahlungsmittelbestand zum Periodenende		11.201	30.811

HINWEIS ZUM BESTÄTIGUNGS- VERMERK

Angaben zum Ergebnis der Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts für das Geschäftsjahr 2023

In dem vorstehenden, zur Einbindung in den gedruckten integrierten Bericht bestimmten – gekürzten – Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2023 ist der Konzernanhang nicht enthalten. Der vollständige Konzernabschluss – einschließlich Konzernanhang – sowie der Konzernlagebericht jeweils für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 wurden von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist dabei zu der zusammenfassenden Beurteilung gelangt, dass die Prüfung zu keinen Einwendungen geführt hat und hat einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Der vollständige Konzernabschluss sowie der Konzernlagebericht jeweils für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sind neben dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers hierzu auf der Internetseite der Flughafen München GmbH allgemein zugänglich.

BERICHT DES AUFSICHTS- RATS

Der Aufsichtsrat ließ sich durch die Geschäftsführung über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über die wesentlichen Geschäftsvorfälle in seinen Sitzungen und durch schriftliche Berichte regelmäßig und eingehend unterrichten. Der Aufsichtsrat hat in seinen Sitzungen und den Sitzungen seiner Ausschüsse alle wichtigen Angelegenheiten der Gesellschaft beraten und im Rahmen seiner satzungsmäßigen Zuständigkeit die ihm obliegenden Entscheidungen getroffen. Der Aufsichtsrat trat dazu im Geschäftsjahr 2023 zu drei Sitzungen zusammen. Der Arbeitsausschuss hat drei Sitzungen durchgeführt. Der Personalausschuss hat vier Mal getagt.

Der von der Geschäftsführung vorgelegte Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 und der Lagebericht der FMG sowie des Konzerns sind durch die zum Abschlussprüfer bestellte PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Nach eigener Prüfung hat der Aufsichtsrat von dem Prüfungsergebnis Kenntnis genommen und keine Einwendungen erhoben.

Er billigt gem. § 52 Abs. 1 GmbHG i.V.m. § 171 Abs. 2 AktG den Jahresabschluss der FMG und den Konzernabschluss. Er schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresabschluss der FMG festzustellen und den Konzernabschluss zu billigen.

Der Geschäftsführung und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern spricht der Aufsichtsrat Dank und Anerkennung für die im Geschäftsjahr 2023 geleistete erfolgreiche Arbeit aus.

München, den 23. Juli 2024

Für den Aufsichtsrat



Staatsminister Albert Füracker
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Flughafen München GmbH

IMPACT REPORT

IR

81–103

82 **IR 01 |**
Nachhaltigkeitsdialog

83 **Wesentlichkeitsanalyse**

85 **IR 02 |**
Umwelt und Klimaschutz

86 **Klimaschutz**

89 **Ressourcen**

90 **Biodiversität**

92 **IR 03 |**
Mitarbeitende und Gesellschaft

93 **Arbeitgeber**

96 **Sicherheit**

97 **Gesellschaftliches Engagement**

99 **Lärmschutz**

100 **IR 04 |**
Unternehmen und Governance

101 **Beschaffung**

102 **Governance**

Facts & Figures

NACHHALTIGKEITSDIALOG

WESENTLICHKEITSPROZESS

5

Schritte bis zur Wesentlichkeit



WESENTLICHKEITSMATRIX

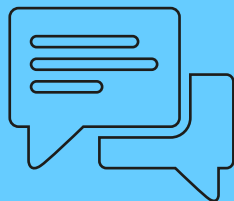
13



wesentliche Themen einer nachhaltigen Entwicklung

IM DIALOG

8



Stakeholder-Gruppen im Austausch mit dem Airport

UN-ZIELE

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

12

SDGs für den Flughafen München

munch-airport.de/sdgs

NACH- HALTIGKEITS- DIALOG

Unser Verständnis von Nachhaltigkeit basiert auf den Dimensionen Umwelt [Environment], Soziales [Social] und verantwortungsvolle Unternehmensführung [Governance]. Mit unserem Nachhaltigkeitsdialog berücksichtigen und erörtern wir die wesentlichen Themen, welche die nachhaltige Entwicklung des Flughafens und seines Umfelds beeinflussen.

Wesentlichkeit: Analyse der Stakeholder-Erwartungen

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie berücksichtigt die wesentlichen Themen und beinhaltet die Maßnahmen zu deren Umsetzung sowie die definierten Ziele im Nachhaltigkeitsprogramm. Themen sind dann wesentlich, wenn sie die nachhaltige Entwicklung des Flughafens und seines ökonomischen, ökologischen oder sozialen Umfelds beeinflussen. Für die Bewertung der als wesentlich definierten Themen werden jährlich unsere Stakeholder befragt, darunter beispielsweise Mitarbeitende, das FMG-Management, Reisende und die Anwohner:innen der Region. Die Ergebnisse fließen in die Wesentlichkeitsmatrix ein.

Die FMG hat Kennzahlen definiert, die die Erreichung der strategischen Ziele beziehungsweise die Effektivität der Maßnahmen messbar machen.

Neben dem EBT [Konzernergebnis vor Steuern] und der Messgröße zur Kundenzufriedenheit PEI [Passagierlebnisindex] werden auch die CO₂-Einsparungen und die Unfallhäufigkeitsrate LTIF [Lost Time Incident Frequency] als Steuerungskennzahlen herangezogen.

Wesentlichkeitsprozess: Basis unserer Nachhaltigkeitsstrategie

Unser Wesentlichkeitsprozess orientiert sich an den Standards der Global Reporting Initiative [GRI]. Im Jahr 2023 haben wir bestehende Themen aktualisiert und erweitert. Die Veränderungen können dem GRI Content Index entnommen werden. Insgesamt sind 13 wesentliche Themen zentraler Bestandteil der Nachhaltigkeitsaktivitäten des Flughafens im Geschäftsjahr 2024.

1. Identifikation

Um weitere, potenziell wesentliche Themen aufzunehmen, nutzen wir einen KI-basierten Benchmark. Dieser liefert Nachhaltigkeits-themen, die in anderen Branchen und Ländern als wesentlich eingestuft wurden und der FMG als Orientierung dienen können.

2. Priorisierung

Bei einer Befragung bewerten 400 externe Stakeholder die auf der Benchmark-Analyse basierenden Themen. Anschließend diskutieren interne Fachexpert:innen die Ergebnisse. 2023 wurden zusätzliche Themen identifiziert: »Engagement und Wertschöpfung in der Region« und »Verantwortung in der Lieferkette«.

3. Bewertung

Interne und externe Stakeholder bewerten die Themen. Dafür nutzt die FMG neben einer die Stakeholder-Gruppen übergreifenden Onlinebefragung eine jährliche interne Führungskräftebefragung. Die Ergebnisse werden in der Wesentlichkeitsmatrix veröffentlicht.

IR 01

4. Implementierung

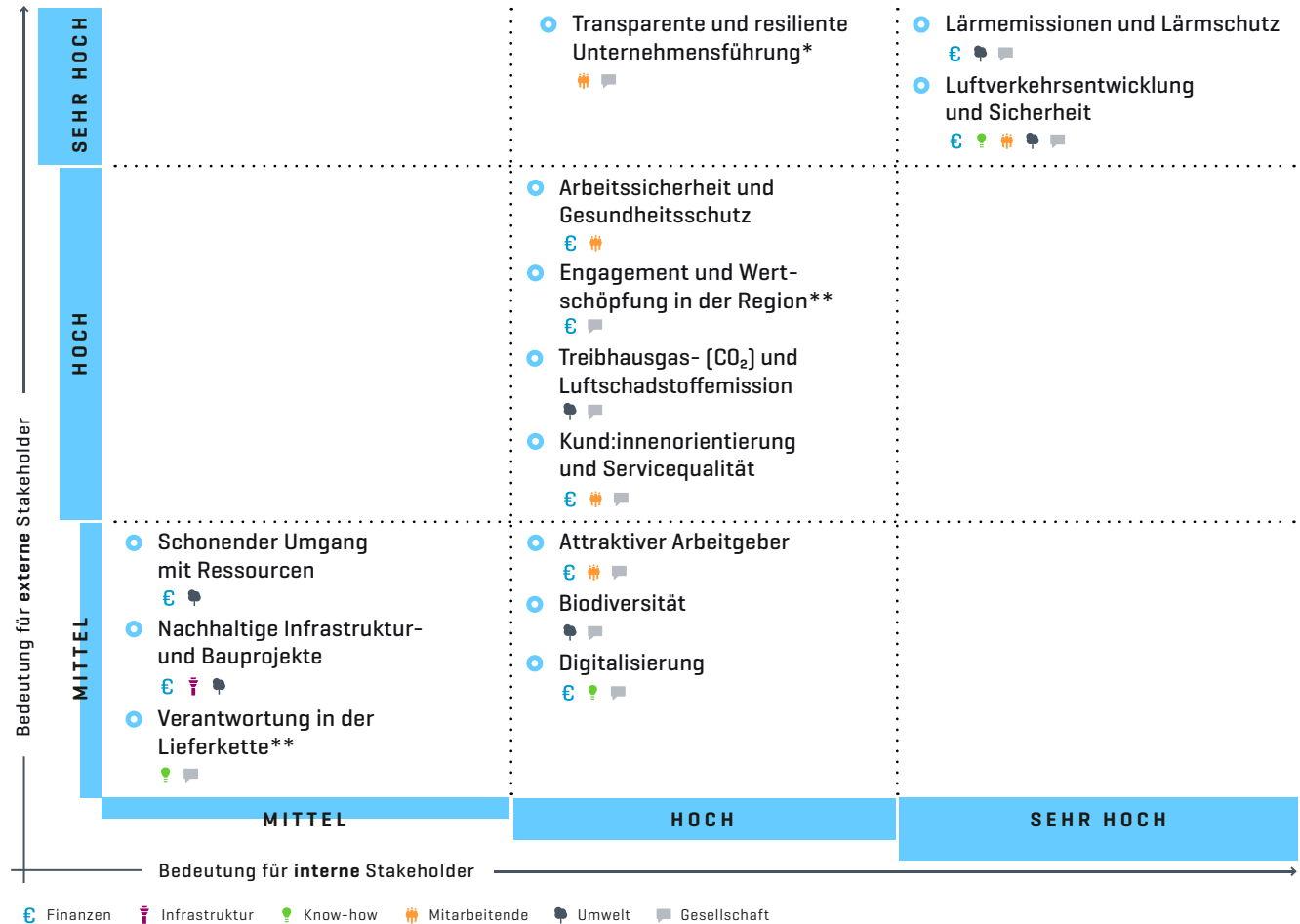
Zentrale Aspekte der nachhaltigen Entwicklung werden regelmäßig in einem internen Nachhaltigkeitsboard diskutiert. Die Geschäftsführung tauscht sich dort mit Fachexpert:innen und Mitgliedern des obersten Führungskreises aus und entscheidet über strategische Weichenstellungen für die nachhaltige Entwicklung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

5. Operationalisierung

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

Als Ergebnis des aktuellen Prozesses werden die Themen »Luftverkehrsentwicklung und Sicherheit« sowie »Lärmemissionen und Lärmschutz« von internen und externen Stakeholder-Gruppen in ihrer Wesentlichkeit als sehr hoch eingeschätzt. Das Thema »Transparente Unternehmensführung« wurde inhaltlich überarbeitet und in »Transparente und resiliente Unternehmensführung« umbenannt.

Wesentlichkeitsmatrix



* Thema angepasst/zusammengefasst
 ** Neues Thema

Facts & Figures

UMWELT UND KLIMASCHUTZ

GRÜNFLÄCHEN

2 / 3

des Flughafengeländes sind Grünflächen

1.575
HEKTAR (GESAMT)

HONIGMONITORING

29

Bienenvölker am Flughafen produzieren Bio-Honig



ABFALLMENGE

0,023

Kilogramm Abfall pro Passagier:in

(+2,6%)

UMWELT UND KLIMASCHUTZ

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

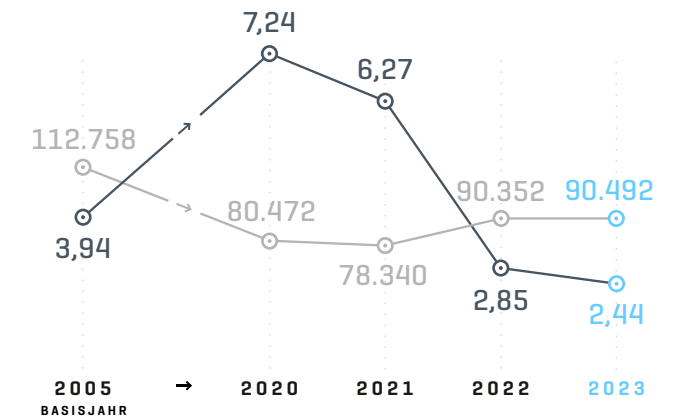
Klimaschutz

CO₂-Einsparungen: unser Weg zu Net Zero

Die Verkehrszahlen haben sich auch im Jahr 2023 weiter erhöht. Dies führte zu einem marginalen Anstieg der dem Flughafen zurechenbaren CO₂-Emissionen um 140 auf insgesamt 90.492 Tonnen. Damit liegt dieser Wert knapp 11.000 Tonnen unter dem Vor-Corona-Niveau aus dem Jahr 2019. Im Jahr 2023 hat die Flughafen München GmbH rund 1,4 Millionen Euro investiert, um den Treibhausgas-Ausstoß durch 18 weitere Einzelmaßnahmen langfristig um 2.852 Tonnen zu verringern. Dank der insgesamt 351 bereits seit 2005 umgesetzten Maßnahmen konnten wir unseren CO₂-Ausstoß um mehr als 57.000 Tonnen CO₂ pro Jahr senken. Mit den steigenden Passagierzahlen reduzierten sich 2023 die spezifischen CO₂-Emissionen pro Passagier:in auf 2,44 Kilogramm [Scope 1 und 2].

CO₂-Emissionen

— Scope 1 und Scope 2 in Tonnen pro Jahr
— Spezifische CO₂-Emissionen pro Passagier:in in Kilogramm



→ Konzernlagebericht: CO₂-Einsparungen (Seite 37)

[klimaschutz-portal.aero](#)

[cdp.net](#)

CO₂-Footprint: komplexe Rechenaufgabe

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

Scope 1 und Scope 2

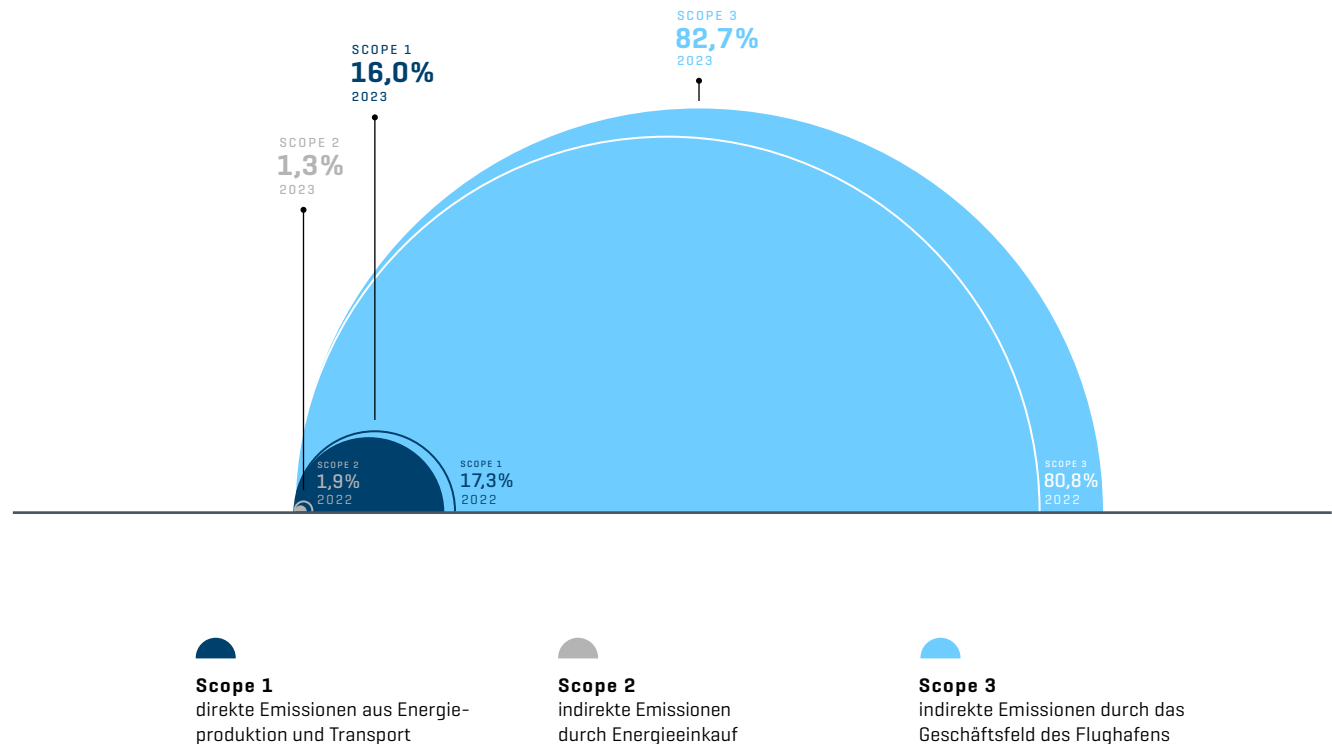
Energiekonzept: Fotovoltaik und Biogas als Lösungsstrategie

Der Flughafen München will zukünftig für seine Energieversorgung möglichst viele verfügbare Ressourcen in der Region nutzen. Dafür sollen bis 2030 Fotovoltaikanlagen mit insgesamt 50 Megawatt Leistung auf Parkhäusern, Frachtgebäuden und geeigneten Freiflächen in Betrieb gehen. 2023 wurden davon bereits fünf Megawatt beauftragt. Die Primärenergieversorgung des Blockheizkraftwerks soll künftig auf Biogas umgestellt werden. Die hohen Energiepreise und die Abhängigkeit von russischem Erdgas sind neben dem Klimaschutz ein weiteres Argument, die Autarkie der Energieversorgung voranzutreiben.

Ziel: Ausbau Fotovoltaikanlagen

- 20 MW auf Dachflächen
- 30 MW auf Freiflächen
- Über 50.000 MWh Sonnenstrom
- Entspricht dem Stromverbrauch von knapp 15.000 Haushalten beziehungsweise einem Viertel des Stromverbrauchs des Münchner Flughafens im Vorkrisenjahr 2019
- Über 19.000 Tonnen CO₂-Einsparung pro Jahr

Greenhouse-Gas-Emissionen



IR 02

Sonderstab deckt Einsparpotenziale auf

Am Flughafen München setzte der im Jahr 2022 initiierte Sonderstab »Energie« seine Arbeit fort, um die gesetzlich verordneten Energiesparvorgaben zu erfüllen sowie ökonomische und ökologische Einsparpotenziale bestmöglich zu nutzen. In Summe sparen wir durch die umgesetzten Maßnahmen des Sonderstabs circa sieben GWh Strom pro Jahr am Flughafen-Campus nachhaltig ein.

TOP-3-Maßnahmen**LEDs zur Senkung des Energieverbrauchs**

Erzielte der Flughafen München im Jahr 2022 noch in der Kategorie Lüftungstechnik die größten Einsparungen, nahm 2023 die Kategorie Licht diesen Platz ein. Allem voran erbrachte die Umrüstung der Parkhausinnenbeleuchtung circa 71 Prozent der Gesamteinsparungen beim Thema Beleuchtung. Neben dem Austausch alter Leuchtmittel gegen LED rückt eine optimale Beleuchtungssteuerung immer mehr in den Vordergrund. Effektive Stellhebel sind hier die Regelung der Helligkeit und die Präsenzsteuerung.

Treibstoffverbrauch bei Abfertigungsfahrzeugen nimmt ab

Die Elektrifizierung von insgesamt 64 Fahrzeugen – darunter Hubtransporter, Treppen, Zugfahrzeuge und Kleintransporter – hat bei der Tochtergesellschaft AeroGround sehr große Einsparungen an Diesel und Benzin erzielt. Allein bei den 47 Zugfahrzeugen sank dadurch der Treibstoffverbrauch um circa 200.000 Liter pro Jahr.

Optimierung der Lüftungsanlagen

Wie schon in den letzten Jahren wird die Optimierung der Lüftungsanlagen am gesamten Campus weiter vorangetrieben. Neben dem Austausch von Ventilatoren der neuesten Generation mit sogenannter Mehrmotorentechnik arbeiten wir parallel daran, die Druckverluste im Gesamtsystem zu reduzieren. Ein Beispiel hierfür ist der stellenweise Rückbau von großen Schalldämpfern in den Lüftungszentralen und der selektive Einsatz von nachgelagerten Schalldämpfern im Kanalnetz.

Auszug aus den 2023 abgeschlossenen Maßnahmen zur Energieeffizienz (Scope 1 und 2)

Thema	Maßnahme	CO ₂ -Einsparung pro Jahr in Tonnen
Raumlufttechnik	Umbau der Lüftungsanlagen im Terminal 2	386
	Umbau der Lüftungsanlagen im Terminal 1 und in weiteren Gebäuden	323
Beleuchtung	Umrüstung auf LED-Technik im Parkhaus P5	365
	Umrüstung auf LED-Technik und Optimierung der Steuerung im Parkhaus P20 (Bauabschnitt 2)	267
	Umrüstung auf LED-Technik und Optimierung der Steuerung im T2	252
Fahrzeuge	Elektrifizierung Fahrzeugflotte	622

Elektromobilität: Anteil wächst auf 37 Prozent

Der Münchner Flughafen hat bereits verschiedene alternative Antriebskonzepte getestet. Dazu zählen die Eröffnung der weltweit ersten öffentlichen Wasserstofftankstelle im Jahr 1999 sowie Versuche mit Biogas, Bioethanol, Biodiesel und C.A.R.E.-Diesel. Außerdem betreiben wir derzeit 135 Pkws und Kleintransporter sowie 366 Abfertigungs- und Spezialgeräte elektrisch. Bis 2030 sollen Elektrofahrzeuge den Großteil des Fuhrparks ausmachen. 2023 sind vor allem im Abfertigungsbereich wieder verstärkt Investitionen in die Beschaffung von Elektrofahrzeugen getätigt worden. Ihr Anteil ist auf 37 Prozent angewachsen. Mit Blick auf die technologische Weiterentwicklung wird der Fahrzeugmix bis 2030 auf Basis besserer Batterien, grünen Wasserstoffs, synthetischer Kraftstoffe und weiterer alternativer Antriebskonzepte noch stärker diversifiziert sein.

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

Die FMG hat bis dato über 600 Ladepunkte sowohl für eigene Poolfahrzeuge als auch für Airlines, Behörden, den Mietwagen- und Car-Sharing-Bereich, Flugreisende und teilweise auch Bodenabfertigungsgeräte errichtet. Bis 2030 ist vorgesehen, die bestehende Ladeinfrastruktur um mehrere tausend Ladepunkte zu erweitern. Ein Beispiel ist die geplante Ausstattung von zwei Parkhäusern mit bis zu 200 Ladepunkten je Gebäude. Diese Ladestationen werden aus einer Dach-Fotovoltaikanlage in Kombination mit einem leistungsstarken Energiespeicher gespeist, um die erzeugte Energie effizient zu nutzen. Als Herzstück soll ein intelligentes Lademanagement sicherstellen, dass die Elektrofahrzeuge bedarfsgerecht geladen werden. Dabei arbeiten wir eng mit Partnern aus der Industrie zusammen, um mit innovativen Lösungen den Einsatz von Elektromobilität auf dem gesamten Flughafengelände weiter voranzutreiben.

Scope 3**Dachsanierung: Wärmebedarf im Hangar sinkt**

2023 haben wir die Dachflächen auf dem Hangar 1 energetisch saniert. Die Optimierung von circa 30.000 Quadratmetern an Flach- und Glasdächern sowie von Rauchwärmeabzugsklappen hat den Wärmebedarf des Gebäudes um etwa zehn Prozent reduziert.

IR 02

Luftgüte: konsequentes Monitoring

Stickstoffoxide und Feinstaub: auf niedrigem Level

Wie beim CO₂ verursachen auch bei den Luftschadstoffen die Flugzeuge deutlich mehr Emissionen als der Bodenverkehr auf den Vorfeldern und Zubringer- und Betriebsstraßen. Eine messtechnische Unterscheidung der Immissionen ist jedoch nicht möglich. Für die Beurteilung der Luftgüte am Flughafen und in seiner Umgebung spielen insbesondere Stickstoffoxide und Feinstäube eine bedeutende Rolle. Zur Messung von Luftschadstoffen betreiben wir eine mobile und zwei stationäre Messstationen. Die stationären Messstationen im Westen und im Osten des Flughafens erfassen die Wirkung der Schadstoffquellen des Straßen- und Luftverkehrs und des sonstigen Flughafenbetriebs – überlagert von der Grundbelastung des Ballungsraums München und der natürlichen Hintergrundkonzentration in der Atmosphäre. Die mobile Luftgütemessstation dient auf Anfrage von Gemeinden dazu, die Luftqualität vor Ort zu untersuchen. Mobile Messungen fanden 2023 auf dem Volksfestplatz in Hallbergmoos statt.

Die Stickstoffdioxidkonzentrationen am Flughafen München bewegten sich auch im Jahr 2023 auf einem für einen vorstädtischen Bereich typischen Niveau. Mit der Covid-19-Pandemie zeigte sich ein deutlicher Rückgang der Konzentrationen, der sich trotz zunehmenden Flugverkehrs fortsetzt. Die Feinstaubkonzentrationen am Flughafen München liegen auf einem konstant niedrigen Level und sind typisch für den ländlichen Raum. Hier beobachten wir eine deutliche meteorologische Abhängigkeit: Trockenes und heißes Wetter begünstigt höhere Feinstaubwerte. An den beiden stationären und an der mobilen Luftgütemessstation wurden 2023 alle geltenden gesetzlichen Grenzwerte deutlich unterschritten.

 **Messergebnisse in Echtzeit:** munich-airport.de/lumo

 munich-airport.de/luft

Landeentgelte: Emissionen als Grundlage

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

Ultrafeinstaub: noch ein Forschungsthema

Der Flugverkehr ist eine Quelle für ultrafeine Partikel (UFP). Aktuell gibt es jedoch noch keinen objektiven Maßstab für eine Beurteilung der Partikelkonzentrationen und auch keine Grenzwerte. Im Umfeld des Flughafens München misst seit dem Frühjahr 2021 die Universität Bayreuth im Auftrag des Bayerischen Umweltministeriums die UFP-Konzentration an der Stadtgärtnerei in Freising und auf dem Volksfestplatz in Hallbergmoos. Erste Ergebnisse für das Jahr 2022 hat das Umweltministerium inzwischen veröffentlicht. Demnach liegen die Konzentrationen in Freising und Hallbergmoos auf einem ähnlichen Niveau wie an den Messstationen des Bayerischen Landesamts für Umwelt in Regensburg, Augsburg und München. Die FMG unterstützt die Messungen der Universität Bayreuth mit der mobilen Messstation am Standort Hallbergmoos und erhebt weitere Luftgüteparameter zur Interpretation der UFP-Konzentrationen. Die FMG führt selbst keine UFP-Messungen durch.

 **UFP-Messungen**

Bio-Honig: 29 Bienenvölker rund um den Flughafen

Langlebige Schadstoffe können sich in der Umwelt anreichern und so in die Nahrungskette gelangen. Diesem Sachverhalt trägt der Flughafen München seit vielen Jahren mit verschiedenen Untersuchungen Rechnung. 2023 wurden an acht Messpunkten im Umland Pflanztöpfe mit Welschem Weidelgras und Grünkohl aufgestellt, um die Belastung von Futter- und Nahrungsmitteln im Flughafenumfeld zu untersuchen. Es zeigten sich keine Auffälligkeiten. Auch das Honigmonitoring haben wir mit 29 Bienenvölkern rund um den

Flughafen fortgesetzt. Der Münchner Flughafenhonig ist seit 2023 als »Bio« zertifiziert. Er erfüllt als erster Honig eines deutschen Flughafens die Vorgaben der Kennzeichenverordnung »DE-Öko-037« und darf auf dem Etikett das EU-Bio-Siegel und das deutsche Bio-Siegel tragen.

 **Honigmonitoring**

Ressourcen


Abfallwirtschaft: Vermeidung hat Vorrang

Am Flughafen München fallen verschiedene Abfälle und Wertstoffe an, zum Beispiel im Passagierbereich, in Bürogebäuden, aber auch bei Baumaßnahmen. Die Flughafen München GmbH ist autorisiert, die Abfallwirtschaft auf ihrem Gelände auf Grundlage des Kreislaufwirtschaftsgesetzes eigenverantwortlich durchzuführen. Absolute Priorität hat dabei die Abfallvermeidung. Darüber hinaus sorgen wir dafür, dass die Abfälle und Wertstoffe in unterschiedlichen Trennsystemen gesammelt, zertifizierten Entsorgungsfachbetrieben in der Nähe des Flughafens übergeben, in Sortieranlagen aufbereitet und anschließend recycelt oder verwertet werden. Den geringen Anteil an nicht verwertbarem Restabfall wandelt das Heizkraftwerk München Nord in Fernwärme und Strom um.

Die weiterhin steigenden Passagierzahlen verursachten 2023 deutlich mehr Abfall- und Wertstoffmengen. Zahlreiche Neubau- und Umbaumaßnahmen am gesamten Flughafen-Campus bewirkten eine Zunahme der Baustellenabfälle. Um der Verantwortung für eine nachhaltige Abfallwirtschaft gerecht zu werden und bestehende Prozesse möglichst ressourcenschonend zu gestalten, sind wir im ständigen Dialog mit Kund:innen und Mitarbeitenden. Individuelle

Entsorgungskonzepte berücksichtigen die unterschiedlichen Anforderungen und Voraussetzungen der Abfallerzeugenden. Vor allem eine möglichst hohe Sortenreinheit erleichtert die Recyclingprozesse.

Die Abfallwirtschaft entwickelt sich aufgrund von äußeren Einflüssen, wie zum Beispiel der Digitalisierung oder der Klimadebatte, ständig weiter. So stellt ab dem Jahr 2024 die Europäische Wirtschaftsdienst GmbH den Preisspiegel und die Berichterstattung zum Altpapiermarkt für die Abfallfraktion »Alte Zeitungen« ein. Gründe dafür sind der starke Rückgang des Altpapieraufkommens und die abnehmende Bedeutung der Papierproduktion. Wir werden deshalb alle am Campus aufgestellten Zeitungspressen entfernen. Gleichzeitig wird für alle Abfälle, die der thermischen Verwertung zugeführt werden, eine CO₂-Steuer fällig. Damit soll der Anreiz geschaffen werden, Abfälle zu vermeiden oder besser zu recyceln, um am Ende die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Wir werden zukünftig also noch akribischer auf eine Trennung der Abfälle achten.

 »Umwelterklärung«
munich-airport.de/publikationen

Wasserwirtschaft: Schonung natürlicher Ressourcen

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

Brauchwasser senkt Trinkwasserverbrauch

Bis zum Jahr 2019 pendelte sich der jährliche Trinkwasserverbrauch am Münchner Flughafen trotz Passagierwachstums gleichbleibend bei etwa einer Million Kubikmeter ein. Pandemiebedingt ging der Trinkwasserbezug vom Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain in den Jahren 2020 und 2021 auf unter 600.000 Kubikmeter zurück. 2023 stieg der Wasserbezug auf 891.705 Kubikmeter an.

Dort, wo keine Trinkwasserqualität erforderlich ist, nutzt der Flughafen München vermehrt Brauchwasser: für Betonarbeiten und zur Baustellenbefeuchtung, zur Reinigung der Bahnen, für Nasskehrmaschinen, zur Kanalreinigung sowie zur Bewässerung von Grünflächen, Sträuchern und Bäumen. Für diese Zwecke wurde 2022 ein weiterer Brauchwasserbrunnen in Betrieb genommen. Auch zur Kühlung der Energiezentrale West verwenden wir statt tertiärem Grundwasser (Trinkwasser) oberflächennahes quartäres Grundwasser (Brauchwasser) aus einem eigens gebohrten Brunnen. Seit Beginn der Brauchwasserförderung im Jahr 2010 summiert sich die Einsparung auf insgesamt 2.854.250 Kubikmeter.

Flugzeugenteisung: Recyclingquote auf hohem Niveau

Enteisungsfahrzeuge befreien die Flugzeuge vor dem Start von Eis und Schnee. Das von den Flugzeugen dabei abtropfende Enteisungsmittel gelangt über Schlitzrinnen und Kanäle in unterirdische Auffangbecken. In der Recyclinganlage am Flughafen München wird es mechanisch und chemisch behandelt, um Enteisungsmittel vom Typ 1 wiederherzustellen. Die Recyclingquote für den darin enthaltenen Wirkstoff Glykol lag in der Wintersaison 2022/2023 bei 58,9 Prozent. Sie bewegte sich bisher zwischen 41 und 60 Prozent und hängt stark von der Witterung, der eingesetzten Menge an Enteisungsmitteln sowie von Niederschlägen und Verdunstung ab.

Biodiversität

Drei-Zonen-Konzept: Schaffung wertvoller Lebensräume

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

Biotope: weitere Ausgleichsflächen geplant

Die FMG hat am Vorflutgraben Nord Biotope für Zauneidechsen angelegt. Sie dienen als Ersatz für die ursprünglichen Habitate, in denen aus Sicherheitsgründen Bäume gefällt werden mussten. Außerdem wurden die für den Flussregenpfeifer westlich des Flughafens gebauten Mulden neu abgedichtet. Dort findet dieser Zugvogel, dessen natürlicher Lebensraum auf Sand- und Kiesbänken in Flussauen knapp wird, jetzt optimale Bedingungen vor. Im Herbst 2024 sollen neue Ausgleichsflächen - vor allem im Oberdingermoos - entstehen. Darüber hinaus wird der Flughafen gemäß seinen Auflagen auf dem Campus Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für das Rebhuhn schaffen.

Vogelschutzgebiet: Heimat für gefährdete Vogelarten

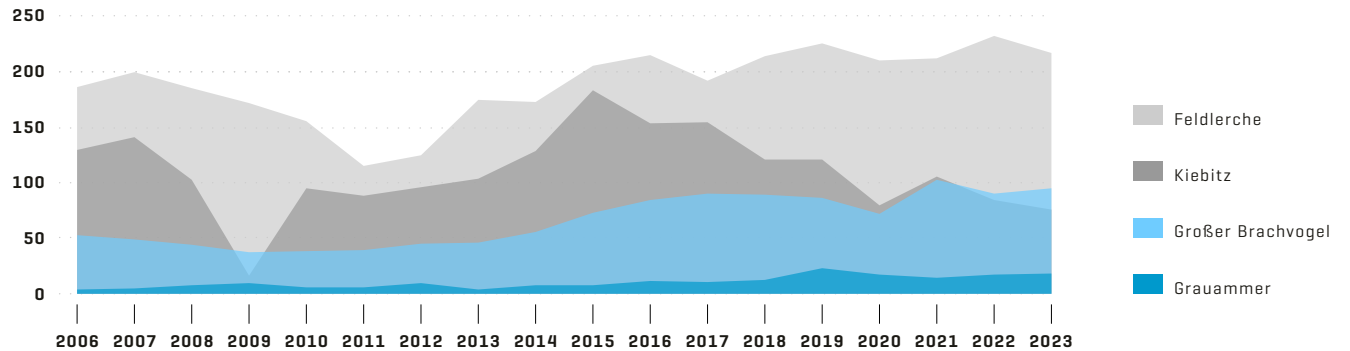
Vor 15 Jahren, im August 2008, wurden die Flächen im »Nördlichen Erdinger Moos« als EU-Vogelschutzgebiet ausgewiesen. Neben dem Großen Brachvogel, dem Kiebitz und der Wiesenschafstelze profitieren insgesamt 40 teils stark gefährdete Vogelarten von einem hohen Schutzstatus auf dem und um das Gelände des Münchner Flughafens. Herzstück des 4.525 Hektar großen Vogelschutzgebiets sind die circa 666 Hektar großen Flughafenwiesen rund um die beiden Start- und Landebahnen. 2023 beherbergten sie als das bedeutendste Wiesenbrütergebiet Bayerns 99 Brutpaare des Großen Brachvogels sowie 79 Brutreviere des Kiebitzes, des Vogels des Jahres 2024. Auch die vom Aussterben bedrohte Uferschnepfe, von der es 2021 bayernweit 19 Brutpaare gab, hat wiederholt auf den Flughafenwiesen Jungvögel großgezogen. Darüber hinaus dient der Airport im Zusammenspiel mit den Ausgleichs- und Ersatzflächen außerhalb des Flughafengeländes als Refugium für seltene Pflanzenarten wie den Kriechenden Sellerie, Reptilien wie die Zauneidechse und Insekten wie die Vogelazurjungfer.

[»Vogelwelt und Flugbetrieb«](#)

munic-airport.de/publikationen

munic-airport.de/vogelschutzgebiet

Entwicklung ausgewählter Brutvögel auf den Flughafenwiesen



Artenvielfalt: neue Blühflächen im Besucherpark

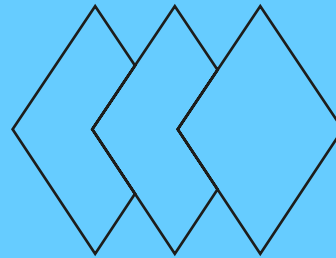
Wir engagieren uns über die gesetzlichen Auflagen hinaus auch freiwillig für biodiversitätsfördernde Projekte. Beispiel dafür ist eine mit Saatgut aus der Region angelegte Wildblumenwiese am Aussichtshügel Süd. Der neugeschaffene Lebensraum hilft, die genetische Vielfalt zu erhalten und sorgt für eine optimale Wechselbeziehung zwischen Pflanzen und Insekten. Ein angepasstes Pflegeregime lässt mit der Zeit eine artenreiche Wiese auf nährstoffarmem Boden entstehen.

Facts & Figures

MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

UMFRAGE IN DER FLUGHAFENREGION

92%



beurteilen die Stärkung der bayerischen
Wirtschaft durch den Flughafen positiv

NACHWUCHS IM KONZERN

236

AUSZUBILDENDE

(+2,6%)

FLUGHAFEN-CAMPUS

33.330

BESCHÄFTIGTE

(Beschäftigtenerhebung 2021)

FLUGHAFEN MÜNCHEN KONZERN

8.362

MITARBEITER:INNEN

(-2,9%)

23

Ausbildungsrichtungen
und duale Studiengänge

MITARBEITENDE UND GESELL- SCHAFT

Unsere Mitarbeitenden und ihre Entwicklung stehen im Fokus unserer Personalpolitik. Wir bestärken sie in ihrer Rolle und fördern sie individuell und umfassend. Unser gesellschaftliches Engagement ist vielfältig und weitreichend. Umgekehrt sehen unsere Anwohner:innen den Flughafen als integralen Bestandteil der Region.

Arbeitgeber: Verantwortung für die Region

Mit 8.362 Mitarbeitenden¹⁾ sind wir nach der Deutschen Lufthansa AG der zweitgrößte Arbeitgeber am Flughafen-Campus. Das wirkt sich positiv auf die Region aus: Der Arbeitsagenturbezirk Freising, der auch die Landkreise Erding, Dachau und Ebersberg umfasst, weist mit durchschnittlich 2,5 Prozent nach wie vor eine der niedrigsten Arbeitslosenquoten in Deutschland auf. Zum Vergleich: Bundesweit stieg die Arbeitslosenquote um 0,4 Prozentpunkte auf 5,7 Prozent. Laut der Beschäftigterhebung aus dem Jahr 2021 war fast jedes vierte sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnis in den Landkreisen Freising und Erding am Flughafen zu finden.

Mitarbeitende: Vielfalt als Chance

Der Flughafen München profitiert von der Vielfalt seiner Belegschaft. Dabei respektieren wir ihre unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse – unabhängig von Alter, Geschlecht, Nationalität, kulturellem Hintergrund, sexueller Orientierung und Weltanschauung. So tauscht sich beispielsweise unsere LGBTQIA+-Initiative »queerport« mit kommunalen Organisationen und international operierenden Unternehmen aus und steht für Offenheit und Toleranz.

Wir fördern die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Führungspositionen. Unser Shared-Leadership-Programm unterstützt beispielsweise Führungskräfte, die sich eine Stelle teilen. Seit 2024 haben weibliche Führungskräfte wieder die Möglichkeit, am Cross-Mentoring-Programm teilzunehmen, das sie mittels externer Moderation und begleitender Rahmenveranstaltungen in ihrer Rolle stärkt.

Alle Beschäftigten leisten einen wertvollen Beitrag zum Unternehmenserfolg, sofern sie entsprechend ihrer Ressourcen und Fähigkeiten eingesetzt werden. Mit dem Programm »Mento Pro« engagieren wir uns dafür, dass Mitarbeitende unabhängig vom Bildungsstand einen leichten Zugang zu Informationen sowie Aus- und Weiterbildungsangeboten erhalten.

In unserem Unternehmen liegt der Anteil von Mitarbeitenden mit gesundheitlicher Einschränkung bei über sieben Prozent, ihre Integration ist uns ein wichtiges Anliegen. Unsere Inklusionsbeauftragten setzen sich für die Gleichberechtigung und gesellschaftliche Teilhabe von Beschäftigten mit Behinderung oder gesundheitlichen Einschränkungen ein. Prävention, Rehabilitation und Barrierefreiheit stehen hier genauso im Fokus wie gesunde Arbeitsbedingungen.

¹⁾ Mitarbeitende im Konzern ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte, Leiharbeiter:innen, Praktikant:innen (Stichtag 31.12.)

IR 03

Die Schwerbehindertenvertretung sorgt dafür, dass die Perspektiven und Bedürfnisse der Kolleg:innen im Unternehmen gewahrt werden.

→ **Konzernlagebericht: Frauenquote (Seite 31)**

[charta-der-vielfalt.de](https://www.charta-der-vielfalt.de)

Tarif: Rückkehr zur Normalität

Wir wenden als Mitglied des Kommunalen Arbeitgeberverbands Bayern den Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) an. Unsere Beschäftigten erhalten eine betriebliche Altersvorsorge, die tariflich geregelt und über die bayerische Zusatzversorgungskasse für kommunale Arbeitgeber organisiert wird. Angesichts der Corona-Krise hatten die Tarifpartner rückwirkend zum 1. September 2020 einen bundesweiten Notlagentarifvertrag für Flughäfen ausgehandelt, dessen zentraler Bestandteil die Sicherung der Arbeitsplätze war. Betriebsbedingte Beendigungs- und Änderungskündigungen schloss der Vertrag für die gesamte Laufzeit aus. Im Gegenzug wurde unter anderem festgelegt, dass zur finanziellen Entlastung der Flughäfen die linearen Entgelterhöhungen im TVöD zeitlich verschoben werden. Dieser Notlagentarifvertrag ist Ende 2023 ausgelaufen. Gleichzeitig sind auch die letzten Einschränkungen für Mitarbeitende entfallen, darunter die Nichtberücksichtigung der Jahressonderzahlung bei der Altersvorsorge.

Um die stark erhöhten Lebenshaltungskosten abzumildern, haben wir übertarifliche Entlastungspakete auf den Weg gebracht: Der Fahrtkostenzuschuss stieg bereits von Mai bis Dezember 2022 und erneut von Januar bis Juni 2023 auf 17 Cent pro Kilometer. Zwischen Juni 2023 und Februar 2024 haben wir außerdem eine steuer- und sozialversicherungsfreie Inflationsausgleichsprämie in Gesamthöhe von 3.000 Euro ausgezahlt.

Mehr Nettolohn erhielten Beschäftigte der FMG und AeroGround in den Entgeltgruppen 1-8 in Form einer monatlichen Brückenzulage,

die von Lohnsteuer und Sozialversicherungsabgaben befreit ist. Die Maßnahme galt rückwirkend ab 1. Januar 2023 bis zur Tarifierhöhung im TVöD, die ab März 2024 in Kraft tritt. Diese basiert auf dem Tarifabschluss zwischen der Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände und den Gewerkschaften ver.di, dbb beamtenbund und tarifunion vom April 2023. Sie sieht die Erhöhung des Tabellenentgelts um einen Grundbetrag von 200 Euro vor, gefolgt von einem Zuwachs um 5,5 Prozent. Die Laufzeit dieses Tarifabschlusses reicht bis Ende 2024.

Bodenabfertigung: neuer Branchen-tarifvertrag

Am 15. Februar 2024 haben sich die Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände und der Arbeitgeberverband der Bodenabfertigungsdienstleister im Luftverkehr e.V. mit ver.di auf Bundesebene außerdem auf einen Branchentarifvertrag für die Beschäftigten bei den Bodenabfertigungsdiensten der Verkehrsflughäfen geeinigt. Dieser setzt sich aus einem einheitlichen Mantel-, einem Entgelt- sowie einem Überleitungstarifvertrag (ÜTV) zusammen. Der ÜTV gibt vor, wie die Arbeitsverhältnisse aus den bisher angewendeten Tarifwerken überführt werden sollen und wie etwaige Besitzstände zu berechnen sind. Es wird angestrebt, die Regelungen bereits 2024 in Kraft zu setzen. Darüber hinaus sollen durch eine Allgemeinverbindlichkeitserklärung erstmals an allen größeren Verkehrsflughäfen die gleichen Mindestarbeitsbedingungen und Standards für derartige Dienstleistungen gelten.

Aufgrund der europaweiten Liberalisierung des Markts im Bodenverkehrsdienst wurden vor rund 13 Jahren Sanierungstarifverträge eingeführt, die an den langfristigen Lufthansa-Abfertigungsvertrag gekoppelt sind. Dadurch ist es gelungen, die Arbeitsplätze im flughafeneigenen Bodenverkehrsdienst dauerhaft zu erhalten und das Kerngeschäft des Flughafens wirtschaftlich solide zu betreiben.

Die AeroGround verhandelt derzeit einen neuen Langfristvertrag zur Erbringung von Bodenabfertigungsleistungen mit der Deutschen Lufthansa. Der Vertrag zwischen der AeroGround und ihrem Hauptkunden wurde Anfang 2024 gekündigt und endet zum 31. Oktober 2024. Gleichzeitig enden zu diesem Zeitpunkt die Sanierungstarifverträge im Bodenverkehrsdienst.

Arbeits- und Gesundheitsschutz: wichtiger Bestandteil der Unternehmenskultur

Wir treten gesundheitlichen Risiken am Arbeitsplatz aktiv entgegen, um die Sicherheit, die Gesundheit und das Wohlbefinden aller Beschäftigten zu fördern. Expert:innen aus dem Gesundheitsmanagement und dem Arbeitsschutz unterstützen und beraten konzernweit dabei, alle gesetzlichen und innerbetrieblichen Anforderungen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes umzusetzen und die Prozesse kontinuierlich zu verbessern. Zur systematischen Steuerung dienen Kennzahlen, die kontinuierlich ausgewertet werden.

Die betrieblichen Zusatzleistungen für eine gesunde Work-Life-Balance reichen von Angeboten des Betrieblichen Gesundheitsmanagements und der Arbeitsmedizin über die Mitarbeiterverpflegung bis hin zur Beratung und Unterstützung in schwierigen Lebenssituationen.

Prävention als Gesundheitsstrategie

Mitarbeitenden stehen zahlreiche Kurse zu den Präventionsfeldern Bewegung, Ernährung, Ergonomie und mentale Gesundheit zur Auswahl. Neben Online-Vorträgen zu verschiedenen Gesundheitsthemen gibt es beispielsweise Aktionstage zur körperlichen und mentalen Gesundheit, Sportkurse und ein firmeneigenes Fitnessstudio. In Zusammenarbeit mit der Deutschen Rentenversicherung

IR 03

bieten wir das Programm »RV Fit« in zwei Varianten an: Bei »RV Fit BETSI« steht die Bewegung im Vordergrund, bei »RV Fit Energie vital« die Stressbewältigung. Das bei der Flughafenfeuerwehr seit 2014 laufende Gesundheitsprogramm Pro.Fit ist gezielt auf die Anforderungen des beruflichen Alltags der Beschäftigten im Einsatzdienst abgestimmt. Es beinhaltet die jährliche Diagnostik von Kennwerten zu Ausdauer, Kraft und Beweglichkeit in Form von sportwissenschaftlichen Tests und individualisierten Trainingsempfehlungen.

Betriebliches Eingliederungsmanagement

Unser Betriebliches Eingliederungsmanagement (BEM) unterstützt Mitarbeitende dabei, ihre Arbeits- und Beschäftigungsfähigkeit wiederherzustellen, zu fördern oder zu erhalten. Das BEM richtet sich an alle Beschäftigten von FMG und AeroGround nach längeren Phasen der Arbeitsunfähigkeit. Das BEM-Team beteiligte sich auch 2023 am Projekt BEMpsy, das die selbstbestimmte und gleichberechtigte Teilhabe schwerbehinderter Menschen mit akuten oder drohenden psychischen Störungen verbessern möchte. Betroffene Beschäftigte werden künftig von einer digitalen Plattform und digitalen Tools, insbesondere im Kontext psychischer Beeinträchtigung, profitieren.

Automatisierte Gepäckentladung

Die Terminal 2 Gesellschaft hat 2021 gemeinsam mit Siemens, der FMG und der AeroGround ein Pilotprojekt zur automatisierten Gepäckentladung im Innendienst gestartet. 2023 arbeitete das Projektteam an dem weltweit neuen Prototyp mit dem Ziel, Ergonomie und Prozessabläufe zu verbessern. Nach weiteren Testläufen reduzierten sich die Prozesszeiten und die Fehlerquote bei hängen gebliebenen Koffern. Neben verschiedenen technischen Anpassungen an der Gepäckförderanlage überarbeitete das Team auch das sogenannte AGV (Automated Guided Vehicle), das bei der Übergabe von Containern zum Einsatz kommt. 2024 werden in einer Pilotphase Mitarbeitende der AeroGround die Anlage nach entsprechender Schulung im Realbetrieb bedienen.

Verringerung psychischer Belastungen

Auf Grundlage der Betriebsvereinbarung zur Ermittlung und Beurteilung psychischer Belastungen am Arbeitsplatz im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung aus dem Jahr 2019 fand in Kooperation mit der AOK Bayern 2022 eine Umfrage unter allen Beschäftigten der FMG und AeroGround statt. Mit der Verteilung der Ergebnisse an die Fachbereiche hat der Folgeprozess begonnen, sodass im Jahr 2023 die Ableitung der Maßnahmen zur Reduzierung der psychisch wirksamen Belastungen am Arbeitsplatz erfolgte und zahlreiche Maßnahmen umgesetzt wurden.

[»Jahresbericht Arbeitsschutz«](https://munich-airport.de/publikationen)
munich-airport.de/publikationen

Ausbildung: Investition in die Zukunft

Ein vielfältiges und attraktives Ausbildungsangebot ist eine wichtige Säule zur Sicherung unserer Personalressourcen. Mit konzernweit 23 Ausbildungsrichtungen und dualen Studiengängen ist die FMG einer der größten Ausbildungsbetriebe in der Region. 2023 wurden zwei neue duale Studiengänge eingeführt: der »Bachelor of Engineering Wirtschaftsingenieurwesen - Facility Management« und der »Bachelor of Arts/Accounting & Controlling«. Für den Ausbildungsbeginn 2023 bewarben sich über 600 junge Menschen am Flughafen München, 113 davon starteten zum 1. September 2023 ihre Karriere bei der FMG und ihren Tochterunternehmen. Im Berichtsjahr befanden sich im Konzern insgesamt 236 Jugendliche in Ausbildung. Das Berufsspektrum am Airport reicht dabei von IT und Technik, Sicherheit, Feuerwehr, Wirtschaft und Logistik bis hin zu Einzelhandel und Gastronomie. 57 Jugendliche beendeten 2023 ihre Ausbildung bei uns; allen konnte eine Übernahme angeboten werden. Neuerungen im Bewerbungsverfahren, wie vorgezogene Ausschreibungen bereits ab Juni des Vorjahres und eine größere Flexibilität beim Auswahlverfahren und bei den Einstiegsvorausset-

zungen, machten den Zugang zu einer Ausbildung am Flughafen 2023 noch attraktiver.

Nach der Wiederaufnahme der internationalen Austauschtreffen im Rahmen des Programms »Erasmus+« konnten wir den Berufseinsteiger:innen 2023 Aufenthalte an den Flughäfen in Wien und in Athen organisieren. Für 2024 ist eine Fortführung geplant.

Sister Airports: interkultureller Austausch

Unsere internationalen Austauschprogramme dienen der persönlichen, fachlichen, sprachlichen und kulturellen Weiterentwicklung von Fach- und Führungskräften und fördern die Unternehmensentwicklung. 2023 besprachen ausgewählte Delegierte bei Aufenthalten an den Airports in Bangkok, Denver und Nagoya aktuelle Herausforderungen. Die Themen Digitalisierung, Nachhaltigkeit, IT und Sicherheit standen hierbei im Fokus. Zu Gegenbesuchen nach München kamen Kolleg:innen aus Bangkok, Denver, Singapur und Peking. Auch virtuell pflegten wir den Kontakt zu den Sister Airports. In sogenannten »CEO Talks« und »CCO Chats« tauschten sich die Geschäftsführungen zu konkreten Fragestellungen und Projekten aus. 2024 möchten wir den Austausch weiter intensivieren. Die Partnerschaft mit dem Moskauer Domodedovo-Airport ruht weiterhin.

munich-airport.de/sister-airports

IR 03

AirportAcademy: Umzug auf den LabCampus

Wir betreiben mit der AirportAcademy ein konzerneigenes Bildungszentrum mit knapp 50 Beschäftigten. Es erfüllt die Anforderungen nach DIN ISO 9001:2015, ist »zertifizierter Bildungsträger nach AZAV« sowie akkreditiertes Trainingsinstitut des Airports Council International (ACI).

Im zweiten Quartal 2023 zog die AirportAcademy in das Gebäude »LAB 52« auf dem Gelände des LabCampus. Als Folge der Coronapandemie beschränkten sich die Qualifikationsmaßnahmen auch 2023 noch auf gesetzlich vorgeschriebene und betriebskritische Aktivitäten. Dennoch fanden wieder etliche Präsenzveranstaltungen mit 27.100 Teilnehmertagen (2022: 15.600) interner und externer Kund:innen statt. Seminare rund um die Qualifikationen für die Flugzeugabfertigung bildeten dort den Schwerpunkt. Bei den digitalen Lehr- und Lernformen sank die Anzahl der Teilnehmenden auf 24.900 (2022: 29.600). Vor allem Inhalte aus den Bereichen Aviation und Security waren gefragt. Die neue digitale Lernplattform (Learning Management Solution) soll 2024 erweiterte Funktionalitäten anbieten.

munich-airport.de/academy

Qualifizierung: Ausbau von Führungskompetenz und Arbeitgeberattraktivität

Die Rolle der Führungskräfte ist ein wesentlicher Faktor, um Mitarbeitende an unser Unternehmen zu binden und neue Mitarbeitende für uns zu gewinnen. Unser Führungsleitbild zeigt, was wir von Führungskräften erwarten und wie sie bestmöglich mit Mitarbeitenden zusammenarbeiten: wertschätzend, auf Augenhöhe und vertrauensvoll. Der Führungsdialog als regelmäßiger Beurteilungsprozess folgt diesem Leitbild. Mit speziellen Programmen wird die Kompetenz der Führungskräfte gezielt entwickelt und so die Führungsqualität erhöht. Außerdem fördert ein neues, außertarifliches Vergütungssystem ihre Leistungs- und Ergebnisorientierung.

Für neue Führungskräfte ist der Besuch eines zwölfmonatigen Programms verpflichtend, mit dem sie in ihre Rolle hineinwachsen und ihre Führungskompetenzen stärken. Rund 250 Führungskräfte aus dem ganzen Konzern arbeiteten 2023 beim Entwicklungsereignis »Meet-up Führung« an verschiedenen Facetten der Arbeitgeberattraktivität und an ihrer individuellen Rolle in Bezug auf die Bindung und Gewinnung von Mitarbeitenden.

Beschäftigte legen Wert auf Entwicklungsmöglichkeiten, Weiterbildung und Qualifizierung. Die Berufsvielfalt im Konzern und die interne Ausschreibung aller vakanten Stellen bieten Mitarbeitenden viele Perspektiven. Um die Arbeitgeberattraktivität weiter zu steigern, führten wir 2023 ein digitales Weiterbildungsangebot ein und investierten wieder stärker in die Entwicklung der Mitarbeitenden. Das Angebot reicht von Seminaren der AirportAcademy über Programme für Leistungsträger:innen bis hin zur finanziellen und zeitlichen Förderung berufsbegleitender Weiterbildungen oder der Teilnahme an externen Seminaren und Fachtagungen. Ein neues Mentoringprogramm trägt dazu bei, den bereichs- und hierarchieübergreifenden Austausch zu fördern.

Sicherheit: hoher Stellenwert am Flughafen

Sicherer Flugbetrieb: gemeinsame Standards

Innerhalb der Europäischen Union sind gemeinsame Standards für die Planung, den Betrieb und den Unterhalt von Flughäfen festgeschrieben, die auch wir verbindlich umsetzen müssen. Die Betriebserlaubnis für den Flughafen München ist unmittelbar an die im Dezember 2017 erteilte Zertifizierung der EASA (European Aviation Safety Agency) gekoppelt. Damit verbunden ist der fortwährende Nachweis der Einhaltung relevanter Anforderungen gegenüber der für uns zuständigen Aufsichtsbehörde, der Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern. Wir verfügen dazu über ein Safety-Management-System. Damit überwachen wir kontinuierlich den laufenden Flug- und Abfertigungsbetrieb mit Blick auf Risiken und Entwicklungen, um rechtzeitig zielgerichtete Maßnahmen ableiten zu können. Um den Anforderungen zu entsprechen, realisieren wir bauliche Änderungen an der flugbetriebsrelevanten Infrastruktur oder an den Betriebs- und Organisationsprozessen im Einklang mit den EASA-Vorgaben und wenden dabei Safety-Risikobewertungen und Compliance-Prüfungen an. Dieses Vorgehen war auch 2023 hilfreich, um die Unfallgefahr zu minimieren und die Sicherheit des Flugbetriebs fortlaufend und aktiv zu verbessern.

Niedrige Vogelschlagrate: spezielles Biotopmanagement

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

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

Wir stehen zum Thema Vogelschlagverhütung mit den relevanten Partner:innen und Institutionen in intensivem Kontakt, insbesondere mit den Airlines, der Deutschen Flugsicherung, regionalen und übergeordneten Behörden sowie dem DAVVL [Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e.V.]. Die Statistik des DAVVL weist für den Flughafen München seit vielen Jahren eine vergleichsweise niedrige Wildlife-Strike-Rate aus. 2023 war sie im Bundesdurchschnitt um rund 32 Prozent höher als auf dem Münchner Flughafengelände.

Hochwasserschutz: regelmäßige Überprüfung

Das bestehende Gewässersystem bewahrt den Flughafen München vor Hochwasserabflüssen, die statistisch gesehen einmal in hundert Jahren auftreten. Eine erste Untersuchung hatte bereits 2019 ergeben, dass dies auch für extremes Hochwasser bei Sturzfluten aus dem südlichen Einzugsgebiet gilt. Seit 2021 überprüfen wir fortlaufend die Entwässerungssicherheit innerhalb des Flughafens und berücksichtigen dabei auch eine mögliche hydraulische Überlastung des Kanalsystems, unter anderem auf Grundlage verschiedener extremer Starkniederschlagsszenarien. Wir bewerten und priorisieren objekt- und flächenbezogene Risiken mit dem Ziel, potenzielle Starkregenrisiken vorbeugend durch bauliche und betriebliche Maßnahmen auf ein akzeptables Maß zu reduzieren.

Regelmäßig kontrollieren wir darüber hinaus die Leistungsfähigkeit des Kanalsystems, um eine ordnungsgemäße Entwässerung sicherzustellen. Bei Neubauten legen wir die Abwasserleitungen und Versickerungsanlagen entsprechend der Empfehlung der bayerischen Wasserwirtschaftsverwaltung vorausschauend auf Regenerereignisse mit einer Wiederkehrzeit von zehn Jahren aus. Die dezentrale Regenwasserbewirtschaftung und eine möglichst überflutungssichere Geländeplanung sind für uns ebenfalls wichtige Maßnahmen, um die Auswirkungen durch Überflutungen möglichst gering zu halten.

Gesellschaftliches Engagement

Partnerschaft: Airport als Corporate Citizen

Umfrage: Blick auf den Flughafen

Der Flughafen München ist integraler Bestandteil der Region. Dieser Aussage stimmten 63 Prozent der Teilnehmer:innen an der Umfrage »Der Flughafen aus Sicht seiner Nachbarn« zu. Im Auftrag der FMG hatte ein Marktforschungsinstitut 2023 über tausend Interviews mit Bewohner:innen aus 49 Umlandgemeinden geführt. Die befragten Bürger:innen bewerteten den Flughafen und die Lebenssituation in der Region überwiegend positiv.

Engagement: Unterstützung vielfältiger Projekte

Auch 2023 engagierte sich der Flughafen wieder für regionale Vereine und Institutionen mit gemeinnützigem Hintergrund. Wir unterstützten zahlreiche Projekte in den Bereichen Sport, Kultur, Bildung und Soziales. Gefördert wurden beispielsweise Sportturniere sowie die Volkshochschulen in Erding und Freising. Viele kulturelle Veranstaltungen fanden mit finanzieller Beteiligung des Flughafens statt, unter anderem das Uferlos-Festival in Freising, das Glonntal-Festival in Markt Indersdorf oder der Wartenberger Kultursommer.

munich-airport.de/engagement-87167

IR 03

Wohnraum: breites Angebot für Mitarbeitende

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber stellen wir auch Wohnraum für Mitarbeitende bereit. Das derzeitige Angebot reicht von Wohnheimplätzen und möblierten Apartments, auch zur temporären Nutzung, über Wohn- und Mehrfamilienhäuser in unterschiedlichen Ausstattungs- und Preiskategorien, bis hin zu einem Mitarbeiterhotel mit rund 300 Betten, in dem neu eingestellte Beschäftigte vorübergehend wohnen können. Um das Portfolio an den wachsenden Bedarf anzupassen, laufen weitere Untersuchungen und Entwicklungsprojekte. So prüfen wir derzeit mittel- und langfristige Realisierungsmöglichkeiten für neue Bauvorhaben auf eigenen Grundstücken in unseren direkten Anrainergemeinden.

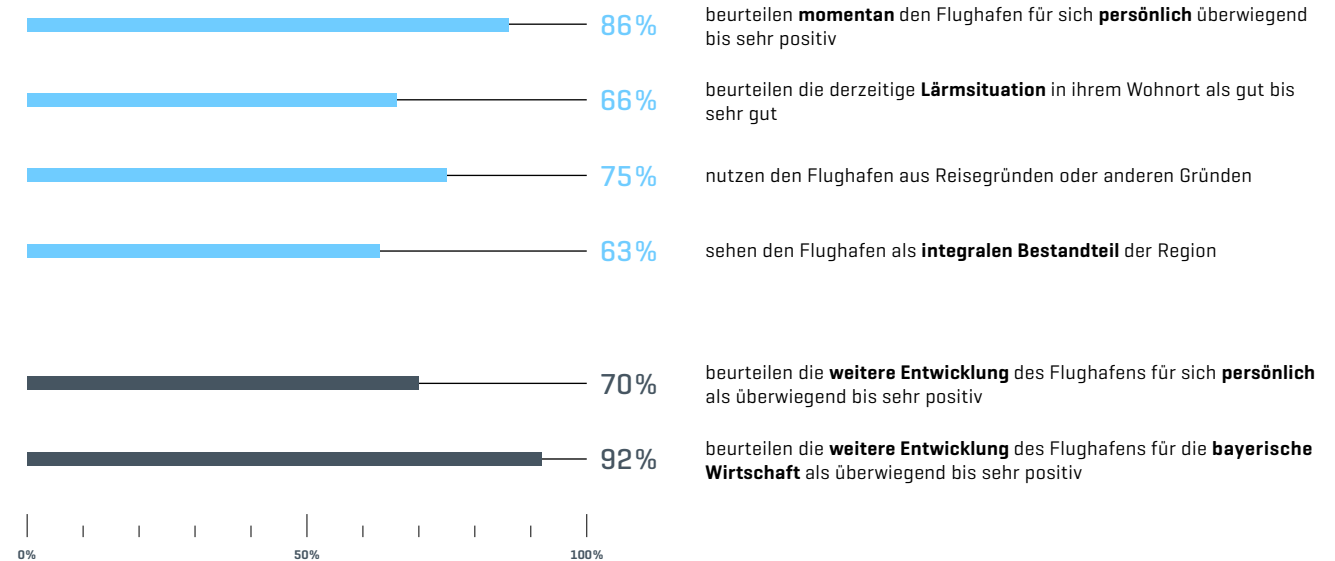
Flughafenverein: starker Einsatz für die Ukraine

Das Engagement für die Ukraine stand 2023 für den Flughafenverein München erneut an erster Stelle. Mehrere Transporte mit zahlreichen Hilfsgütern wie Decken, Schulmöbel, Brennholz, medizinische Geräte und Hygieneartikel gelangten so in die Ukraine. Auch Wasseraufbereitungsanlagen und Notstromaggregate wurden übergeben. Die Unterstützung kam unter anderem einer Behinderteneinrichtung, einer Kinderklinik und einem Kinderheim zugute. Im Februar und März 2023 half der Flughafenverein in den Erdbebenregionen in der Türkei und Syrien. Der Verein organisierte nicht nur die Sammlung von Sach- und Warenspenden, sondern war auch mit zwei Teams vor Ort und stellte Container zur Verfügung. Ein weiteres wichtiges Projekt des Flughafenvereins waren 2023 die sogenannten »stillen Hilfen« für Mitarbeitende und deren Angehörige, die durch ein schweres Schicksal oder eine Krankheit unverschuldet in Not geraten sind. Seit 2016 trägt der Verein, den Mitarbeitende und Freunde der FMG vor 26 Jahren gegründet haben, das DZI Qualitäts- und Vertrauenssiegel im deutschen Spendenwesen.

flughafenverein.de

Der Flughafen München aus Sicht der Nachbarn

■ Status Quo ■ Zukünftige Entwicklung



Ergebnisse der bevölkerungsrepräsentativen Befragung »Der Flughafen aus Sicht seiner Nachbarn« / beauftragt durch die Flughafen München GmbH / durchgeführt von Kantar Marktforschung
Datenbasis: 1.037 Befragte

Lärmschutz: möglichst geringe Belastungen

Fluglärm: zielgerichtete Maßnahmen

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

[»Fluglärm und Fluglärmschutz«](#)
munich-airport.de/publikationen

MUC: Homebase für Flugzeuge mit geringem Lärmpegel

Als das umweltfreundlichste Langstreckenflugzeug der Welt gilt der Airbus A350. Es verursacht im Vergleich zu seinem Vorgänger, der A340, deutlich niedrigere Lärmpegel: beim Start bis zu 7 dB(A) weniger und bei der Landung bis zu 3 dB(A) weniger. Die A350-900-Reihe hat im Vergleich zur A340-Reihe eine um 40 bis 50 Prozent kleinere Lärmkontur und keine Pegel größer als 85 dB(A) außerhalb des Flughafengeländes. Dies führt unmittelbar zu einer geringeren Fluglärmbelastung im Umfeld des Flughafens. Die Lufthansa hat 2022 ihre Flotte am Münchner Airport um vier weitere Airbus A350 verstärkt – auf insgesamt 21 dieser spritsparenden und emissionsarmen Langstreckenflugzeuge.

Landeentgelt: je leiser, desto günstiger

Damit Fluggesellschaften vom Einsatz leiser Flugzeuge profitieren, hat die Flughafen München GmbH das Instrument der lärmabhängigen Entgelte weiterentwickelt und deren Anteil an den Gesamtentgelten seit 1. Juni 2021 deutlich erhöht. Die neue Entgeltordnung unterscheidet mit 13 statt bisher elf Lärmklassen noch stärker zwischen leiseren und lauterer Flugzeugtypen und sieht für Flüge während der Nachtstunden Zuschläge auf das Lärmgrundentgelt vor. Im Jahr 2023 erfüllten bereits die Hälfte aller Flugbewegungen am Flughafen München die strengsten Vorgaben des sogenannten »Kapitel 14« gemäß Lärmzertifizierung der ICAO (International Civil Aviation Organization, Annex 16).

→ Konzernlagebericht: Nachtflugregelung (Seite 33)

Engmaschige Fluglärmüberwachung

An 16 ortsfesten Lärmmessstellen überwacht die FMG kontinuierlich den Fluglärm in einem Umkreis von etwa 20 Kilometern. Die aufgezeichneten Messwerte sind in Echtzeit im Internet abrufbar – neben zahlreichen anderen Statistiken. Im Vergleich zum Vorjahr schlug sich der weitere Anstieg des Flugverkehrs 2023 zum Teil in leicht erhöhten Lärmpegeln nieder. Die gemessenen Werte bewegten sich aber unter dem Vorkrisenniveau von 2019.

Zusätzlich gibt es spezielle Messstellen, die auf Antrag der Kommunen Fluglärm an nahezu beliebigen Orten der Flughafenregion aufzeichnen können. Im Jahr 2023 wurden insgesamt neun mobile Messungen durchgeführt: in den Gemeinden Röhrmoos (Ortsteile Zieglberg sowie Rudelzhofen), Kranzberg, Haimhausen, Forstinning, Langenbach, Steinkirchen, Kirchdorf a. d. Amper sowie in der Stadt Karlsfeld.

[Messergebnisse in Echtzeit: munich-airport.de/flumo](#)
[Aktiv gegen Fluglärm: munich-airport.de/mobile-messung](#)

Lärmaktionsplan für den Flughafen München

Die Regierung von Oberbayern hat unter Beteiligung der Öffentlichkeit und der betroffenen Gemeinden Ende 2021 einen Lärmaktionsplan für den Flughafen München veröffentlicht. Dieser stellt bereits realisierte Schritte sowie zukünftige Maßnahmen zur Minderung des Fluglärms im Umfeld des Airports dar. Mit der Lärmaktionsplanung setzt die Regierung die Richtlinie der EU über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm für den Flughafen München um. Im Jahr 2023 hat die Regierung von Oberbayern den Lärmaktionsplan erneut überprüft und befunden, dass eine Überarbeitung aktuell nicht erforderlich ist.

[regierung.oberbayern.bayern.de](#)

Facts & Figures

UNTERNEHMEN UND GOVERNANCE

GESAMTPERSONALAUFWAND KONZERN

541,6
MIO. €
(+8,3%)

FLUGHAFEN ALS WIRTSCHAFTSFAKTOR

464 
Unternehmen und Behörden
[Beschäftigenerhebung 2021]

AUFWENDUNGEN

98,9 MIO. €
**Sozialabgaben, Aufwendungen für
Altersvorsorge und Unterstützung**

LÖHNE UND GEHÄLTER

442,7
MIO. €

UNTERNEHMEN UND GOVERN- ANCE

Eine verantwortungsvolle Unternehmenspolitik ist der Maßstab unseres wirtschaftlichen Handelns. Neuen Anforderungen begegnen wir mit zielgerichteten Maßnahmen und modernen ethischen Regeln. Dabei orientieren wir uns an unserem Code of Conduct, der die wesentlichen Grundsätze im Umgang mit Geschäftspartner:innen und Stakeholdern zusammenfasst.

Beschaffung: vielfältiger Bedarf an Waren und Dienstleistungen

Der Flughafen München beschafft eine Vielfalt an Produkten und Dienstleistungen, die für den Betrieb und Ausbau eines internationalen Drehkreuzflughafens erforderlich sind. Unser Warenspektrum entspricht dem einer Kleinstadt: Die 132 Warengruppen reichen von Bürobedarf über Straßenbau bis hin zu Fahrzeugen und Gebäuden. 2023 betrug das Beschaffungsvolumen des Flughafen München Konzerns rund 647 Millionen Euro (netto) und stieg damit um 19,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Um Synergieeffekte zu nutzen, laufen alle Beschaffungsvorgänge der Fachbereiche und Tochtergesellschaften über das zentrale, konzernweite Warengruppenmanagement – einige Artikel wie Getränke oder medizinische Erzeugnisse ausgenommen. Seit 2022 beschaffen Tochterunter-

nehmen einen Teil der Waren in Kooperationen. Da das gemeinsame Einkaufs- und Absatzvolumen groß ist, führt diese Bündelung zu deutlichen Einsparungen.

Vergaberecht: transparente Leitlinien

Der Flughafen München Konzern ist als Sektorenauftraggeber im Bereich »Häfen und Flughäfen« tätig. Daher richtet sich die Beschaffung grundsätzlich nach dem Kartellvergaberecht. Bei öffentlichen Aufträgen erfolgt eine europaweite Ausschreibung nach verbindlichen, vergaberechtlichen Vorgaben. Aufträge, die nicht unter das Kartellvergaberecht fallen, schreiben wir in der Regel nach einem unternehmensspezifischen, formalisierten Verfahren aus. Bieter:innen müssen bei der Angebotsabgabe die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben bestätigen, um Gründe auszuschließen, die gegen eine Teilnahme am Kartellvergabe- oder Ausschreibungsverfahren sprechen. Zudem müssen sie nachweisen, dass sie Qualitätssicherungs- und Umweltmanagementnormen einhalten. Für alle Mitarbeitenden der FMG gelten auch eine Reihe von internen Vorgaben. Die allgemeinen Grundsätze des Einkaufs sind im Unternehmen als »Zehn goldene Beschaffungsregeln« verankert und dienen als Verhaltensrichtlinie zur rechtssicheren Beschaffung zwischen Fachbereich und Einkauf.

Einkauf: ökonomische, ökologische und soziale Standards

Aufträge vergeben wir nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit und legen besonderen Wert auf den Einsatz von langlebigen und verbrauchsarmen Materialien und Produkten. Bei Investitionsgütern berücksichtigen wir die Folgekosten für Wartung und Instandhaltung [Life Cycle Costs]. Das Bewusstsein für eine nachhaltige

IR 04

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

Lieferbeziehungen: Fokus in der Region

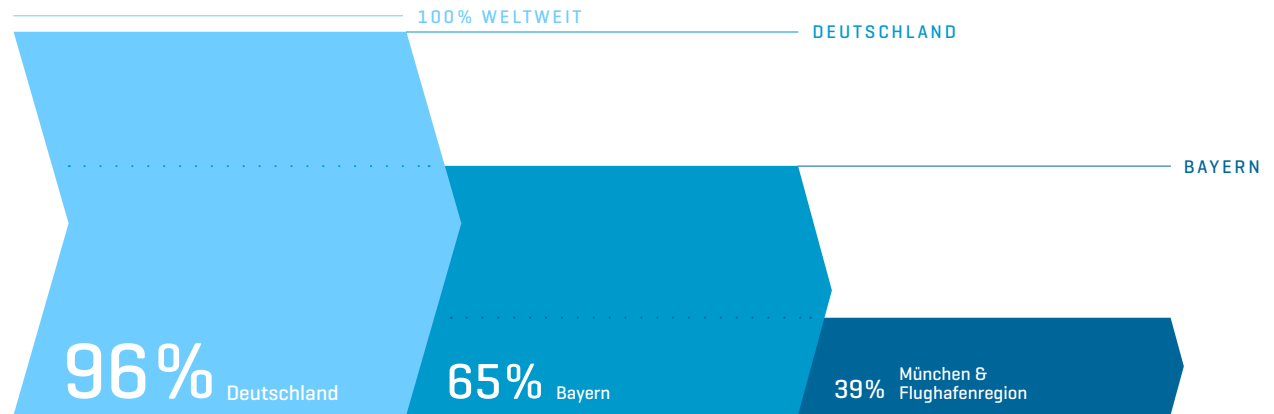
3.979 Lieferant:innen waren 2023 für den Flughafen München Konzern tätig. Ihre Zahl ist im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des höheren Betriebsaufkommens angestiegen. Da hauptsächlich Geschäftspartner:innen aus der Region den Flughafen München beliefern, sind die Transportwege kurz und die CO₂-Emissionen gering. Unsere Tochtergesellschaft Allresto beispielsweise bezieht größtenteils saisonale Lebensmittel: Fast alle stammen aus Bayern – gut die Hälfte aus der Flughafenregion. Wir bewerten unsere strategisch wichtigen Rahmenvertragspartner:innen nach folgenden Kriterien:

- Qualität des Produkts oder der Dienstleistung
- Service
- Zuverlässigkeit
- Wettbewerbsfähigkeit
- Innovation und Nachhaltigkeit

Außerdem besprechen wir regelmäßig mit den Lieferant:innen, wie sich etwaige Qualitätsmängel beseitigen und Optimierungspotenziale realisieren lassen.

Lieferantenstruktur

ANTEIL AM BESCHAFFUNGSVOLUMEN DES FLUGHAFENS



Governance: verantwortungsvolle Unternehmensführung

Lieferketten: neue Anforderungen

Am 1. Januar 2023 ist das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz [LkSG] in Kraft getreten. Es soll die internationale Menschenrechtslage verbessern, indem es Anforderungen an ein verantwortungsvolles Management von Lieferketten definiert. Um das neue Gesetz bestmöglich umzusetzen, haben wir passende Maßnahmen entwickelt und im Unternehmen eingeführt. Wir bekennen uns generell zu international anerkannten Normen, Leitsätzen und Prinzipien.

Dazu zählen insbesondere die Ziele für nachhaltige Entwicklung [Sustainable Development Goals], die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte und die Konventionen der Vereinten Nationen, die Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation sowie die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen. Wir üben unsere Geschäftstätigkeit schwerpunktmäßig in Deutschland aus, wo der Schutz der Menschenrechte gesetzlich verankert ist. Bei der Ausschreibung von internationalen Leistungen finden nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung. Dies dokumentieren wir bei Vertragsabschlüssen sorgfältig.

sustainabledevelopment.un.org

LkSG-Anforderungen: mehrstufiger Ansatz

Bei der Umsetzung der LkSG-Anforderungen verfolgen wir einen mehrstufigen Ansatz, um sowohl die Rechtssicherheit als auch die Effizienz der Einkaufsprozesse sicherzustellen. In allen neuen Ausschreibungs- und Vertragsdokumenten verpflichten wir die Bietenden beziehungsweise die Vertragspartner:innen zur Einhaltung aller LkSG-Anforderungen durch die standardmäßige Einbindung der Code-of-Conduct-Klausel. Zusätzlich legen wir in enger Zusammenarbeit mit dem Fachbereich bei Ausschreibungen mit erhöhtem Risikopotenzial bezüglich menschenrechtlicher oder umweltbezogener Sorgfaltspflichten zusätzliche Kriterien für die Leistungsanforderungen fest, um diese Risiken zu minimieren. Wenn während der Leistungsphase Risiko- oder Verdachtsfälle auftreten, prüfen wir die Einzelfälle. Die Abteilungen Einkauf, Nachhaltigkeit und Compliance vereinbaren die Maßnahmen zur Minimierung dieser potenziellen Risiken entlang der Lieferketten und legen sie dem quartalsweise tagenden LkSG-Risikoboard vor.

Eine externe Risikoanalyse zeigte keine hohen Risikopotenziale. Die Auswertung der länderbezogenen Risiken bezüglich der unmittelbaren Lieferant:innen ergab ein sehr geringes Risikopotenzial, da 96 Prozent der Drittlieferant:innen aus Deutschland beziehungsweise 99 Prozent aus der EU stammen. Warengruppen, die ein potenziell erhöhtes Branchenrisiko bergen, beschaffen wir in Ländern mit geringem Risikopotenzial. Als Ergebnis der externen Risikoanalyse haben wir die länder- und branchenspezifischen Risikopotenziale in einer Matrix kombiniert und in Risikoklassen eingeteilt. Der Risikoklasse und der Höhe des Einkaufsvolumens entsprechend wurden Maßnahmen zur Risikominimierung abgeleitet.

Es ist zu erwarten, dass die Sorgfaltspflichten aus dem LkSG zu nehmen werden. Um sie auch weiterhin rechtssicher, vollständig und effizient dokumentieren zu können, hat sich das LkSG-Risikoboard für eine softwarebasierte Anwendung entschieden. Diese



wird sowohl die interne als auch die externe Risikoanalyse sowie die Berichtspflichten des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle rechtssicher abbilden. Zusätzlich wird eine Medienbeobachtung Frühwarnfunktionen erfüllen. Der Vertragsschluss und die Implementierung der Online-Anwendung sind für Anfang 2024 geplant.

Grundsätze: Aktualisierung des Code of Conduct

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. Darüber hinaus orientieren wir uns an unserem Code of Conduct. Darin sind die wesentlichen Grundsätze und Regeln des Handelns sowie die Maßstäbe, die wir uns im Umgang mit Geschäftspartner:innen und Stakeholdern setzen, zusammengefasst. Der Code of Conduct bildet seit Mai 2022 den obersten Orientierungsrahmen für die Geschäftsführung, alle Führungskräfte und Mitarbeitenden. Er enthält die grundlegenden Prinzipien und Regeln für ein verantwortungsvolles und ethisches Verhalten gegenüber Personen innerhalb und außerhalb des Konzerns. Wir verpflichten uns darin, die nationalen und internationalen Gesetze, die staatlichen Vorschriften und behördlichen Vorgaben sowie die unternehmensinternen Regelungen einzuhalten.

Aufgrund des LkSG und des neuen Hinweisgeberschutzgesetzes, das im Juli 2023 in Kraft getreten ist, haben wir auch unseren Code of Conduct angepasst. Die Änderung bezüglich LkSG beinhaltete insbesondere die Erwartung des Flughafens München an seine Lieferant:innen, in der gesamten Lieferkette keine Menschenrechte, international anerkannten Arbeitsstandards oder umweltbezogene Verpflichtungen zu verletzen.

Unsere aktuelle Code-of-Conduct-Klausel wurde 2023 mittels der Umsetzung des LkSG im Einkaufsprozess eingeleitet. Zusätzlich berücksichtigen wir 2024 den Code of Conduct und Maßnahmen aus dem Risikomanagement bei der Konzeptionierung unserer Einkaufsrichtlinie.

-  **Menschenrechte wahren**
-  **Code of Conduct**

Menschenrechte: Fairness in internationalen Beziehungen

Das Recht und die Gesetze der Bundesrepublik Deutschland und der EU gelten unmittelbar und ausnahmslos auch in internationalen Beziehungen. Dazu gehört das Verbot von wettbewerbswidrigem Verhalten, von Kartell- und Monopolbildung, von Schwarzarbeit, Kinder- und Zwangsarbeit sowie Gewalt. Die Einhaltung von Menschenrechten und Menschenrechtsverfahren wird insbesondere entsprechend der Grundsätze der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen (UN) gewährleistet. Zudem hat der Flughafen München am 1. Januar 2023 eine Verfahrensordnung für ein Beschwerdeverfahren veröffentlicht. Das neue Hinweisgeberschutzgesetz hat uns dazu veranlasst, die Verfahrensordnung hinsichtlich der Beschwerdekanäle zu aktualisieren. Anfang Juli 2023 hat die FMG zudem eine interne Meldestelle eingerichtet, die Verstöße gegen das LkSG aufnimmt.

→ **Konzernlagebericht: Compliance-Management-System [Seite 63]**

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Flughafen München GmbH
Postfach 23 17 55
85326 München-Flughafen

KONTAKT

Kommunikation und Politik
Telefon: +49 89 975 413 50

Konzernentwicklung – Nachhaltigkeitsmanagement
Telefon: +49 89 975 435 08

E-Mail: bericht@munich-airport.de

FOTOS

Flughafen München GmbH
evoBOT®: Fraunhofer ILM [S. 14]

KONZEPTION, BERATUNG UND DESIGN

hw.design gmbh, München

WEITERFÜHRENDE LINKS

Den Onlinebericht mit zusätzlichen Inhalten finden Sie unter:

bericht2023.munich-airport.de

Mehr Informationen zum Unternehmen sind auf der Website abrufbar:

munich-airport.de/unternehmen

Facebook & LinkedIn:

facebook.com/flughafenmuenchen

linkedin.com/company/munich-airport

