

NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

# WIR. SCHAFFEN WERTE



# MANAGEMENTANSÄTZE UND NACHHALTIGKEITSPROGRAMM

Die für den Flughafen München wesentlichen Themen wurden auf Basis einer Wesentlichkeitsanalyse identifiziert. Die Bedeutung dieser Themen wurde durch eine Befragung interner und externer Anspruchsgruppen ermittelt und in einer Wesentlichkeitsmatrix visualisiert. Die Managementansätze folgen den Vorgaben der im GRI-Content-Index dargestellten GRI Standards und erläutern, wie der Flughafen München diese Themen handhabt.

 Externer Link

€ Finanzen

 Mitarbeitende

→ Interner Link

 Gesellschaft

 Umwelt

 Infrastruktur

 Know-how

# Umwelt und Klimaschutz

## Treibhausgas- (CO<sub>2</sub>) und Luftschadstoffemissionen

### Beispiele

Klimaschutzmaßnahmen, Verbesserung der Luftgüte

### Managementansatz

- Der Betrieb eines Flughafens verursacht verschiedene Emissionen. Emittenten sind neben dem Flugbetrieb (u.a. Flugzeugtriebwerken) beispielsweise auch die Abfertigungsgeräte für Flugzeuge am Boden, die Erzeugung von Strom, Wärme und Kälte, der flughafeneigene Fuhrpark sowie der Betrieb der Flughafeninfrastruktur und der öffentliche und nichtöffentliche Landverkehr.
- Durch ein ambitioniertes CO<sub>2</sub>-Management wollen wir diese Emissionen so weit wie möglich reduzieren. Deshalb arbeiten wir mit Maßnahmen im Rahmen unserer Net Zero-Strategie an einer CO<sub>2</sub>-freien Zukunft (Netto-Null). Ziel ist es, dass der Betrieb des Flughafens München spätestens ab 2035 kein CO<sub>2</sub> mehr in der Atmosphäre hinterlässt. Das bedeutet, dass wir die von uns beeinflussbaren Emissionen - in der Fachsprache Scope 1 und 2 - um mindestens 90 Prozent reduzieren. Die verbleibenden maximal zehn Prozent werden wir mit geeigneten Projekten aktiv und dauerhaft aus der Atmosphäre entfernen. Um Netto-Null-Emissionen zu erreichen, werden wir Maßnahmen in vier Bereichen umsetzen: bei der Energieversorgung, den flughafentechnischen Anlagen, den Gebäuden und dem Fuhrpark. Grundlage aller Klimaschutzmaßnahmen ist eine zuverlässige und international vergleichbare Erfassung aller CO<sub>2</sub>-Emissionen. Auf Basis dieser Daten wird nach dem international anerkannten »Greenhouse Gas Protocol« der so genannte CO<sub>2</sub>-Footprint erstellt. Darin werden die Treibhausgasemissionen des Flughafens detailliert aufgeschlüsselt.

Für die Beurteilung der Luftgüte am Flughafen und in seiner Umgebung spielen insbesondere Stickstoffoxide und Feinstäube eine bedeutende Rolle. Diese Stoffe werden sowohl vom Land als auch vom Luftverkehr emittiert. Zu ihrer Bestimmung werden drei verschiedene Methoden eingesetzt. Neben der Bestimmung der Luftqualität durch Immissionsmessungen mit Messgeräten nach den Vorschriften der 39. BImSchV, werden Pflanzen (Bio-monitoring) und ein von Insekten frei in der Umwelt produziertes Lebensmittel (Honigmonitoring) untersucht. Mit diesem Dreiklang an Untersuchungen soll ein möglichst breites Spektrum an Stoffen erfasst und mögliche Einflüsse erkannt werden. Darüber hinaus engagiert sich die FMG gemeinsam mit Partnern in Projekten, um die Reduktion der Treibhausgasemissionen und die Verbesserung der Luftgüte voranzutreiben. Mit einem Bündel von Maßnahmen und Projekten wollen wir die am Flughafen ansässigen Unternehmen - insbesondere die Airlines - dabei unterstützen, ihre eigenen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern. Die Reduzierung dieser so genannten Scope 3-Emissionen wollen wir insbesondere auch durch gemeinsame Forschungs- und Entwicklungsprojekte vorantreiben. Unter anderem sind wir Gründungsmitglied von aireg. Die Organisation setzt sich für die Bereitstellung und Nutzung von Flugkraftstoffen aus regenerativen Energien in der Luftfahrt ein.

- Wir unterziehen uns jährlich dem CDP-Ranking (Carbon Disclosure Project), bei dem die Klimastrategie, die Klimadaten sowie die Qualität und Effektivität der Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen bewertet werden. Darüber hinaus beteiligen wir uns am Zertifizierungssystem des ACI (Airports Council International) zur Erlangung des Gütesiegels ACA (Airport Carbon Accreditation), am »Umwelt- und Klimapakt Bayern« (einer Vereinbarung zwischen der Bayerischen Staatsregierung und der bayerischen Wirtschaft auf Initiative der FMG) und sind Kooperationspartner des Münchner Klimapakts, einer Initiative der Stadt München mit Münchner Großunternehmen, die zur Klimaneutralität der Stadt bis 2035 beitragen wollen.

### Bezug zur Strategie 2030+

 [Grüne Mobilitätsdrehscheibe](#)

### Bezug zum Geschäftsmodell

  

### Sustainable Development Goals

7, 13, 17

### Kennzahlen

→ **Energieverbrauch und Emissionen**

→ **Treibhausgasemissionen**

→ **Schadstoffkonzentrationen**

→ **Luftschadstoffe**

Der Flughafen München misst die Leistung seiner Führungskräfte auch mithilfe nicht finanzieller Steuerungskennzahlen. Mit der Kennzahl »CO<sub>2</sub>-Einsparungen« misst der Flughafen München die Reduktion der Emissionen, die er durch die gezielte Umsetzung von CO<sub>2</sub>-Einsparmaßnahmen erreicht. Diese werden im Konzernlagebericht beschrieben und die Entwicklung transparent dargestellt.

→ **Steuerungskennzahlen**

→ **Zielerreichung**

→ **Ausblick**

### Links

→ **Klimaschutzstrategie**

→ **CO<sub>2</sub>-Einsparung: unser Weg zu Net Zero**

→ **Luftgüte: konsequentes Monitoring**

 **Net Zero**

 **Luftgüte**

## Nachhaltigkeitsprogramm

### Ziele und Maßnahmen

Als Fahrplan für die nachhaltige Entwicklung dient das strategische Nachhaltigkeitsprogramm. Hier werden zu jedem wesentlichen

Thema Ziele dargestellt und in einzelnen Maßnahmen konkretisiert. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit

den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

### TREIBHAUSGAS- (CO<sub>2</sub>) UND LUFTSCHADSTOFFEMISSIONEN

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Klimastrategie Net Zero 2035	Entwicklung der Kommunikationskampagne »Net Zero 2035« für die Zielgruppe Reisende und Besuchende	2024	100 [abgeschlossen]
	Durchführung des regionalen Projekts »Klimawald MUC« durch Umgestaltung des Waldes an verschiedenen Standorten in Bayern	fortlaufend	fortlaufend
	Planung und Umsetzung von geeigneten Removal-Projekten zur Erfüllung des Ziels: Net Zero 2035	2035	fortlaufend
	Planung und Umsetzung von geeigneten Projekten, die zur Senkung von Treibhausgasemissionen bei Kunden und Partnern beitragen (Scope 3-Emissionen)	2035	fortlaufend
	Beleuchtungsoptimierung in den Parkhäusern P26, P44 und P51	2025	75
	Umrüstung der Außenbeleuchtung und Vorfeldebefuerung auf LED-Technologie	2025 (verlängert)	95
	Optimierung der Energieeffizienz im Bestand	fortlaufend	fortlaufend
	Green IT: Neubau eines Konzern-Rechenzentrums	2025 (pausiert)	50
	Ausbau der Photovoltaikanlagen auf Dachflächen von Gebäuden und Freiflächenanlagen am und um den Flughafen auf 50 MWp	2030 (verlängert)	14
	Betrieb der Fahrzeugflotte mit regenerativer Energieversorgung	2030	37
Einsatz von Torluftschleiern zur Reduktion von Wärmeverlusten	fortlaufend	fortlaufend	
Kontinuierlicher, schrittweiser Austausch der alten Motoren hin zu neueren, effizienteren Motoren der Gepäckförderanlage	fortlaufend	fortlaufend	

TREIBHAUSGAS- [CO<sub>2</sub>] UND LUFTSCHADSTOFFEMISSIONEN

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen mit Kooperationspartnern	Ausrüstung aller gebäudenahen Positionen des Terminals 1 mit Pre-Conditioned-Air (PCA)	fortlaufend	fortlaufend
	PCA-Anlagen: Steigerung der konzernweiten Nutzungsquote durch Anpassung der Regelwerke, Prozessoptimierung und Kommunikationskonzept	fortlaufend	fortlaufend
	Vermarktung des klimafreundlicheren »Single Engine Taxiing«-Ansatzes zwischen Runway und Parkposition durch Anpassung des Luftfahrthandbuchs und Kommunikationskonzept	2024	100 [abgeschlossen]

## Schonender Umgang mit Ressourcen

### Beispiele

Sparsamer Wasser- und Energieverbrauch, Kreislaufwirtschaft

### Managementansatz

- Der Energieverbrauch eines internationalen Flughafens lässt sich mit dem einer kleinen Stadt vergleichen. Umso wichtiger ist es, sparsam und verantwortungsvoll mit natürlichen Ressourcen umzugehen. Die meisten Abfälle und Wertstoffe werden von den Beteiligungsgesellschaften, den am Flughafen ansässigen Firmen, sowie den Airlines erzeugt.
- Die Flughafen München GmbH ist autorisiert, die Abfallwirtschaft auf ihrem Gelände auf Grundlage des Kreislaufwirtschaftsgesetzes eigenverantwortlich durchzuführen. Absolute Priorität hat dabei die Abfallvermeidung und die Rückführung von Wertstoffen in den Stoffkreislauf. Die äußerst dynamische Energie-, Wasser- und Abfallpolitik und die damit verbundene rasante Entwicklung dieser Märkte erfordern ein Höchstmaß an Agilität und Flexibilität. Unsere Mitarbeitenden planen, realisieren und betreiben deshalb ständig modernste und innovative Technologie. Der Großteil der Energie auf dem Flughafen-Campus wird in den Gebäuden benötigt. Der energieeffizienten Optimierung wird deshalb ein hoher Stellenwert eingeräumt. Das interne Energiemanagement begleitet beratend und planerisch bei Neubauten, Sanierungen und der regenerativen Energiebereitstellung und unterstützt die Konzernbereiche bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Energieverbrauchsvermeidung und Energieeffizienzsteigerung. Den Prinzipien »Verminderung und Verwertung« wird durch das Wertstoffmanagement des Flughafens München Rechnung getragen. Ziel des Wassermanagements am Münchner Flughafen ist es, den natürlichen Wasserhaushalt so wenig wie möglich zu beeinflussen und alle Einwirkungen durch Gewässerbewirtschaftung, Entwässerung sowie Trink- und Löschwasserversorgung schonend zu gestalten.

- Wir haben ein nachhaltig wirksames Umweltmanagement eingeführt, das nach DIN ISO 14001:2015 und der europäischen EMAS-Verordnung 1221/2009 zertifiziert wird. Ein sinkender Trinkwasserverbrauch und hohe Wiederverwertungsquoten bei Abfall und Enteisungsmitteln beschreiben exemplarisch das Engagement des Münchner Airports.

### Bezug zur Strategie 2030+

 Grüne Mobilitätsdrehscheibe

### Bezug zum Geschäftsmodell

  

### Sustainable Development Goals

6, 7, 12, 13, 15

### Kennzahlen

→ Trinkwasser

→ Brauchwasser

→ Abwasser

→ Abfall

→ Enteisungsmittel

→ Energieintensitätskoeffizient

→ Energieverbrauch und Emissionen

### Links

→ Ressourcen

→ Broschüre Wasser und Wasserschutz

→ Scope 1 und Scope 2

## Nachhaltigkeitsprogramm

### Ziele und Maßnahmen

Als Fahrplan für die nachhaltige Entwicklung dient das strategische Nachhaltigkeitsprogramm. Hier werden zu jedem wesentlichen

Thema Ziele dargestellt und in einzelnen Maßnahmen konkretisiert. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit

den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

---

### SCHONENDER UMGANG MIT RESSOURCEN

---

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Reduktion von Plastik	Entwicklung eines konzernübergreifenden Konzepts zur Einsparung von Einmalplastik	2026 (verlängert)	15 
Schonender Umgang mit Trinkwasser	Verstärkter Einsatz von Brauchwasser statt Trinkwasser durch den Bau von Brauchwasserbrunnen	2028 (verlängert)	66 
Etablierung, Betrieb und kontinuierliche Weiterentwicklung des Umweltmanagementsystems nach EMAS und DIN EN ISO 14001	Steuerung des Umweltmanagementsystems gem. EMAS und DIN EN ISO 14001 für die FMG inklusive der Durchführung interner und externer Audits sowie Rezertifizierung und Revalidierung	fortlaufend	fortlaufend

---

## Biodiversität

### Beispiel

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

### Managementansatz

- Durch Versiegelung von Flächen, Ausbau und den Betrieb des Flughafens sind Eingriffe in den Naturhaushalt am Flughafen-gelände nahezu unvermeidbar.
- Um die negativen Auswirkungen auf Flora und Fauna so weit wie möglich auszugleichen, geht der Flughafen München schon immer über die geforderten, gesetzlichen Verpflichtungen zur Umsetzung ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hinaus. Ziel ist es, die bestehenden Flächen aufzuwerten und dort die Biodiversität zu erhalten und zu erhöhen. Pflanzen- und Tierarten, die in den ursprünglichen Niedermooren heimisch waren, sollen einen adäquaten Lebensraum zurückerhalten. Rund zwei Drittel des knapp 1.600 Hektar großen Flughafen-geländes sind Grünflächen. Vor allem innerhalb des Sicherheits-zauns, auf den Grünflächen zwischen den Start- und Lande-bahnen und deren Infrastruktureinrichtungen sind durch gezielte Pflege eine artenreiche Vegetation und ökologisch wertvolle Lebensräume vor allem für seltene Wiesenbrüter entstanden. In der Randzone (Grüngürtel), also im unmittelbaren Nahbereich des Flughafengeländes, wurde die Landschaft durch Grünland, Gewässer und Pflanzungen im Umfang von circa 250 Hektar strukturiert. Auf diese Weise konnte auch ein Erosions- und Lärmschutz für das Umland geschaffen werden, außerdem erfüllt die Randzone als »Puffer« die Funktion, den Flughafen in die Landschaft einzubinden. Zusätzlich haben wir über 520 Hektar Ausgleichsflächen hergestellt. Dieses Biotopverbundsystem besteht aus Korridoren mit extensiv genutztem Magergrünland, Hochstaudenfluren, Feuchtstandorten, Amphibienlaich-gewässern, Waldparzellen und Gebüschstreifen. Die zuständigen Naturschutzbehörden haben deren auflagenkonforme Anlage

und Pflege bestätigt. Diese Flächen leisten mit ihrer struktur- und artenreichen Vegetation einen wichtigen Beitrag zur Biodiversität in der Region. Im Hinblick auf zukünftige klima-tische Entwicklungen wurden im Jahr 2024 auf dem Flughafen-gelände Probepflanzungen verschiedener Baumarten durch-geführt.

- Mehrere Abteilungen der FMG kümmern sich um die Planung und Umsetzung, die langfristige Pflege, sowie Monitorings in Bezug auf die Entwicklung der Flächen. Die Tier- und Pflanzen-bestände werden systematisch überwacht, um den Erfolg der Maßnahmen zu kontrollieren. Die 666 Hektar großen Flughafen-wiesen um die beiden Start- und Landebahnen liegen im euro-päischen Vogelschutzgebiet »Nördliches Erdinger Moos« und bieten zahlreichen seltenen Vogelarten einen optimalen Lebensraum. Der Flughafen München ist von 2021 bis März 2024 erneut Teilnehmer am Umwelt- und Klimapakt Bayern, einer Ver-einbarung zwischen der Bayerischen Staatsregierung und der bayerischen Wirtschaft. Im Rahmen des »Blühpakts Bayern«, einer Initiative des Bayerischen Umweltministeriums zur Be-kämpfung des Rückgangs der Insektenzahl und der Artenvielfalt, konnte der Flughafen München 2022 seine Auszeichnung als »Blühender Betrieb« um weitere drei Jahre verlängern.

### Bezug zur Strategie 2030+

 **Grüne Mobilitätsdrehscheibe**

### Bezug zum Geschäftsmodell



### Sustainable Development Goal

15

### Kennzahlen

→ Flughafen-Ökoflächen

### Links

→ Biodiversität

→ Niedrige Vogelschlagrate: spezielles Biotopmanagement

 **Naturschutz**

 **Vogelschutz**

 **Vogelwelt**

 **Blühpakt Bayern**

 **Umweltpakt Bayern**

## Nachhaltigkeitsprogramm

### Ziele und Maßnahmen

Als Fahrplan für die nachhaltige Entwicklung dient das strategische Nachhaltigkeitsprogramm. Hier werden zu jedem wesentlichen

Thema Ziele dargestellt und in einzelnen Maßnahmen konkretisiert. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit

den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

### BIODIVERSITÄT

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Sensibilisierung interner und externer Stakeholder hinsichtlich des Themas »Wildtierhandel«	Zusammenarbeit mit externen Stakeholdern am Campus, um eine Awareness Kampagne zum Thema Wildtierhandel zu entwickeln	2026 (verlängert)	10 
Erhalt und Förderung der Biodiversität am und um den Flughafen	Durchführung eines regelmäßigen faunistischen Monitorings auf den Flughafenwiesen, am Flughafen-Campus und in Teilgebieten des Vogelschutzgebietes »Nördliches Erdinger Moos«	fortlaufend	fortlaufend
	Abstimmung der Pflege auf vorkommende Arten und deren Ansprüche zum Erhalt der biologischen Vielfalt auf den Flughafenwiesen	fortlaufend	fortlaufend
	Stetige Weiterentwicklung des Umweltbildungsangebot für externe Besuchende und Interessierte sowie behördliche Vertreter [Flyer, Broschüren, Plakate etc.]	fortlaufend	fortlaufend
	Sensibilisierung der Mitarbeitenden bezüglich naturschutzfachlicher Themen [Homebasebeiträge, Flyer, Broschüren, Plakate etc.]	fortlaufend	fortlaufend
	Anlage und Aufwertung von insektenfreundlichen Biotopen (z. B. Blühwiesen am Aussichtshügel, Aufstellung Insektenhotels, Baumpflanzung am Besucherpark)	fortlaufend	fortlaufend
	Pilotprojekt »Beweidung« am »Lange Hacken« im Freisinger Moos	2029	20 

## Nachhaltige Infrastruktur- und Bauprojekte

### Beispiele

Verbesserung der Erreichbarkeit auf dem Schienen- oder Straßenweg, nachhaltiges Bauen

### Managementansatz

- Seit seiner Eröffnung am heutigen Standort im Jahr 1992 hat sich der Flughafen München erfolgreich entwickelt. Die Auswirkungen des Flughafenbetriebs sind in ökologischer, sozialer und ökonomischer Hinsicht vielfältig. Zum einen gilt der Flughafen als ein Jobmotor Bayerns, zum anderen ist die Anbindung an den Luftverkehr einer der wichtigsten Standortfaktoren für international agierende Unternehmen.
- Der Flughafen München ist eine der größten intermodalen Verkehrsdrehscheiben Europas. Aus diesem Grund ist er auf eine funktionierende landseitige Anbindung angewiesen. Gemeinsam mit unseren Partnern arbeiten wir an der Verbesserung der Schienenanbindung aus allen Regionen Bayerns und dem angrenzenden Ausland. Im Rahmen der Konzernstrategie 2030+ wurden Ziele zur Verbesserung der Schienenanbindung, zur Weiterentwicklung als Immobilienstandort und zum Ausbau der Ladeinfrastruktur im Rahmen der Elektromobilitätsstrategie definiert. Im Zuge des Ausbaus der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge haben wir bislang über 600 Ladepunkte für die eigenen Poolfahrzeuge sowie für Fluggesellschaften, Behörden, die Mietwagen- und Carsharing-Branche, Fluggäste und teilweise auch Bodenabfertigungsgeräte errichtet. Die bestehende Ladeinfrastruktur soll bis 2030 um mehrere tausend Ladepunkte erweitert werden. Unsere Tochtergesellschaft AeroGround, zuständig für den Passagier- und Crewtransport, stellt ihre Busflotte von fossilen Antrieben auf Elektroantriebe um. Dafür sind Investitionen in Höhe von bis zu 60 Millionen Euro für die Anschaffung elektrisch

betriebener Passagierbusse sowie die dafür notwendige Ladeinfrastruktur vorgesehen.

Rund um die Entwicklungsflächen des Innovationsstandorts LabCampus [»Airsite West«] entstehen neue Gebäude. Die ersten Gebäude werden mit Geothermie aus oberflächennahem Grundwasser zur Klimatisierung der Gebäude betrieben, verfügen über Dachbegrünung und Photovoltaik auf den Dächern und das Lab 48 erhielt das »KlimaKulturKompetenz«-Zertifikat für Energieeffizienz und Barrierefreiheit. Für den Ausbau des Flughafens und der Flughafengebäude wurden hohe Anforderungen an den Klimaschutz festgelegt. Durch ein ausgewogenes Verhältnis von bedarfsgerechtem Ausbau, Instandhaltung und Optimierung versuchen wir, die Auswirkungen auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten. Negative Auswirkungen, zum Beispiel auf die Natur und die Flughafenregion, werden durch Ausgleichs- und Schallschutzmaßnahmen so weit wie möglich reduziert. Dabei gehen wir über gesetzliche Vorgaben und Branchenstandards hinaus. Bei Neubauten ist die Einbeziehung von Lebenszykluskostenanalysen in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ein wichtiger Schritt in Richtung nachhaltiger Entwicklung. Als Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) engagiert sich die FMG auch bei der Weiterentwicklung von Zertifizierungssystemen.

- Eine Übersicht über alle geplanten und bereits begonnenen Bauprojekte ist auf der Website des Flughafens zu finden.

### Bezug zur Strategie 2030+

[Grüne Mobilitätsdrehscheibe](#)

[Wirtschaftlicher Premium Hub](#)

### Bezug zum Geschäftsmodell

€ 🗺️ 🗣️ 💬

### Sustainable Development Goals

9, 17

### Links

[Infrastruktur: Ausbau für steigenden Mobilitätsbedarf](#)

[Ausbau Infrastruktur](#)

[Geschäftsfeld Real Estate](#)

[Elektromobilität: Anteil wächst auf 41 Prozent](#)

## Nachhaltigkeitsprogramm

### Ziele und Maßnahmen

Als Fahrplan für die nachhaltige Entwicklung dient das strategische Nachhaltigkeitsprogramm. Hier werden zu jedem wesentlichen

Thema Ziele dargestellt und in einzelnen Maßnahmen konkretisiert. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit

den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

### NACHHALTIGE INFRASTRUKTUR- UND BAUPROJEKTE

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Umsetzung von energieeffizientem und nachhaltigem Bauen	Zertifizierung aller Areale nach den Standards der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB), Bau ausgewählter Gebäude nach Goldstandard	fortlaufend	fortlaufend
Bedarfsorientierte und wirtschaftliche Entwicklung der Immobilie Flughafen	Weiterentwicklung des städtebaulichen Konzepts LabCampus und Umsetzung der Baumaßnahmen LabCampus [Cluster 1]	2034 (verlängert)	25 
	Schaffung bezahlbaren Wohnraums für Mitarbeitende in Abstimmung mit den Gemeinden der Region	2030 (verlängert)	10 
Mittelfristige Verbesserung der Schienenanbindung	ÜFEX-Verbindung von und nach Nürnberg	2024	100 [abgeschlossen] 
	Überprüfung der Realisierungsmöglichkeiten von zusätzlichen Regionalverbindungen, z.B. in das Allgäu, auch vor Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke	2025	50 
	Entwicklung eines Angebotskonzepts für einen Regional- und Fernbahnhof Flughafen München als Input für die Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt, der die Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung für die Bundesschienenwege [im Jahr 2024] sowie die Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans [ab 2024] bildet	2024 (verlängert)	100 [abgeschlossen] 
	Unter der Voraussetzung der Aufnahme der Fernverkehrsanbindung Flughafen in den Deutschlandtakt, Entwicklung einer Zwischenstufe für einen Fernbahnhof, um mittelfristig einzelne Fernverkehrszüge zum Flughafen leiten zu können	2025	10 
Umsetzung der Elektromobilitätsstrategie	Ausbau der Ladeinfrastruktur	2030	20 

# Mitarbeitende und Gesellschaft

## Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

### Beispiele

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

### Managementansatz

- Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz haben am Flughafen München einen hohen Stellenwert. Flughäfen sind komplexe Arbeitsumgebungen mit vielen potenziellen Gefahren, beispielsweise aufgrund des Umgangs mit Maschinen zur Flugzeugabfertigung und des Arbeitens bei unterschiedlichen Witterungsbedingungen. Ein vorausschauender und präventiver Arbeits- und Gesundheitsschutz ergreift alle notwendigen Maßnahmen um Arbeitsunfälle, Verletzungen und Berufskrankheiten zu vermeiden. Die physische und psychische Gesundheit und das Wohlbefinden der Mitarbeitenden haben für uns oberste Priorität. Darüber hinaus ist es unsere Pflicht als Arbeitgeber, Gefahren und Unfallrisiken am Arbeitsplatz zu vermeiden und gesunde Arbeitsbedingungen zu schaffen.

- Die Selbstverpflichtung zu einem konsequenten Arbeits- und Gesundheitsschutz ist fest in der Führungs- und Unternehmenskultur verankert. Die zuständigen Bereiche Gesundheitsmanagement und Arbeitsschutz sowie Arbeitsmedizin ergreifen gemeinsam mit dem Arbeitgeber und dem Betriebsrat alle erforderlichen Maßnahmen, um Arbeitsunfälle, Verletzungen und berufsbedingte Erkrankungen zu vermeiden. Für die Mitarbeitenden und Führungskräfte finden regelmäßig Arbeitssicherheitsschulungen und -seminare statt. Darüber hinaus werden die Mitarbeitenden einmal jährlich über die Gefahren am Arbeitsplatz unterwiesen. Ein webbasiertes Training über die Grundlagen im Arbeitsschutz rundet das Angebot ab. Für unsere Mitarbeitenden gibt es zahlreiche Angebote zu den Präventionsfeldern Bewegung, Ernährung, Ergonomie und mentale Gesundheit und ein firmeneigenes Fitnessstudio. Neben Online-Vorträgen zu verschiedenen Gesundheitsthemen finden auch Aktionstage und regelmäßige Sportkurse statt. Im Intranet können sich die Mitarbeitenden über aktuelle Gesundheitsthemen informieren.
- Im Jahresbericht »Gemeinsame Aufgabe, gemeinsame Verantwortung« geben Arbeitsschutz, Arbeitssicherheit, Arbeitsmedizin und Gesundheitsmanagement einen umfassenden Ein- und Überblick zu allen Themen. Die Einhaltung der Richtlinien zum Arbeits- und Gesundheitsschutz wird durch Betriebsvereinbarungen sichergestellt.

### Bezug zur Strategie 2030+

 Modernes Unternehmen

### Bezug zum Geschäftsmodell

€  

### Sustainable Development Goals

3, 8

### Kennzahlen

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

Der Flughafen München misst die Leistung seiner Führungskräfte auch mithilfe nicht finanzieller Steuerungskennzahlen. Die Unfallhäufigkeitsrate [LTIF] setzt die Anzahl der Arbeitsunfälle in Relation zu den geleisteten Arbeitsstunden. Die LTIF wird im Konzernlagebericht beschrieben und die Entwicklung transparent dargestellt.

- Steuerungskennzahlen
- Zielerreichung
- Ausblick

### Links

-  [Arbeits- und Gesundheitsschutz: körperlich und mental fit bleiben](#)
-  [Jahresbericht Arbeitssicherheit, Arbeitsmedizin und Gesundheitsmanagement](#)

## Nachhaltigkeitsprogramm

### Ziele und Maßnahmen

Als Fahrplan für die nachhaltige Entwicklung dient das strategische Nachhaltigkeitsprogramm. Hier werden zu jedem wesentlichen

Thema Ziele dargestellt und in einzelnen Maßnahmen konkretisiert. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit

den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

### ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Erhalt und Verbesserung der Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeitenden [zielgruppenspezifische Gesundheitsförderungsangebote]	Neuaufsetzung Modellprojekt Health Lounge AeroGround	2024	100 [abgeschlossen]
	Einführung von Gesundheitsförderungsmaßnahmen zum Thema Frauengesundheit	2025	80
Nutzung von Automatisierungsprozessen zur Optimierung der Arbeitssicherheit	Robotik: Entwicklung eines Konzepts zur Automatisierung von Prozessen im Bodenverkehrsdienst in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut	2024	100 [abgeschlossen]
Verbesserung der Arbeitssicherheit	Durchführung eines Projekts zur verhaltensorientierten Arbeitssicherheit mit dem Ziel der Reduzierung der Arbeitsunfälle bei AeroGround	2024	100 [abgeschlossen]
	Beschaffung von Arbeitsschutzkleidung und persönlicher Schutzausrüstung inklusive Optimierung des Beschaffungsprozesses	2026 [verlängert]	20
Klimatisierung Feuerwache Süd	Ausstattung der Büro-, Aufenthalts- sowie Ruheräume in der Feuerwache Süd mit Klimatisierung sowie Sonnenschutz	2026 [verlängert]	20
Sicherstellung eines reibungslosen und effizienten Luftverkehrs	Austausch in effizientere Fluggastbrücken mit Präsenzmelder und LED	2028 [verlängert]	5
Reduzierung psychischer Belastungen für Mitarbeitende	Einführung eines Unterstützungsangebots für Prävention und Soforthilfe bei seelischer Not	2024	100 [abgeschlossen]
	Einführung eines Beschwerdemanagementverfahrens für Mitarbeitende, die von Diskriminierungs- und Belästigungsvorfällen betroffen sind	2025	25

## Attraktiver Arbeitgeber

### Beispiele

Vielfalt an Aus- und Weiterbildungsangeboten, Diversity, wettbewerbsfähige Arbeitsbedingungen

### Managementansatz

- Rund 9.059 Mitarbeitende<sup>1)</sup> aus über 100 Nationen arbeiten in 30 verschiedenen Funktionsbereichen am Flughafen. Nach der Deutschen Lufthansa AG sind wir der zweitgrößte Arbeitgeber auf dem Flughafen-Campus. Das wirkt sich positiv auf die Region aus: Der Arbeitsagenturbezirk Freising, zu dem auch die Landkreise Erding, Dachau und Ebersberg gehören, hat mit etwa 3,3 Prozent nach wie vor eine der niedrigsten Arbeitslosenquoten in Deutschland. Der Personalbedarf des Flughafens wird auch in den kommenden Jahren aufgrund des stetig steigenden Luftverkehrsaufkommens hoch bleiben. Die Positionierung des Flughafens als attraktiver Arbeitgeber und die Gewinnung von Nachwuchs- und Fachkräften bleibt auch in Zukunft ein zentrales strategisches Ziel in einem hart umkämpften Arbeitsmarkt.
- Der Flughafen München hat in der öffentlichen Wahrnehmung ein starkes Arbeitgeberimage und bietet langfristige Perspektiven in einem attraktiven Arbeitsumfeld. Im überwiegenden Großteil der Konzernunternehmen profitieren Mitarbeitende von tariflich gesicherten Gehaltsanpassungen. Zahlreiche Angebote, u. a. zur persönlichen Weiterentwicklung, zur Gesundheitsförderung oder für ein gutes Zusammenspiel von Arbeit und Privatleben ermöglichen es dem Flughafen München, sich von anderen Arbeitgebern abzusetzen. Wir profitieren von der Vielfalt unserer Mitarbeitenden und respektieren die unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse. Wir fördern die gleichberechtigte Teilhabe aller Geschlechter an Führungspositionen. Unser Co-Leadership-Programm unterstützt beispielsweise Führungskräfte, die sich eine Position teilen. Seit 2024 haben weibliche Führungskräfte wieder die Möglichkeit, am Cross-Mentoring-Programm teilzunehmen. Mit dem Programm »Mento Pro« setzen wir uns dafür ein, dass Mitarbeitende unabhängig von ihrem Bildungshintergrund einen einfachen Zugang zu Informationen sowie Aus- und Weiterbildungsangeboten erhalten. Der Leitfaden »Vereinbarkeit von Beruf und Familie« gibt einen Überblick über die betrieblichen Rahmenbedingungen und Angebote. Darüber hinaus sorgen verschiedene Mitarbeitervertretungen dafür, dass alle Stimmen der Belegschaft Gehör finden und die Unternehmensentwicklung partizipativ vorangetrieben wird. Kontinuierliche Entwicklungsmöglichkeiten für die Mitarbeitenden sind mit der seit 30 Jahren bestehenden AirportAcademy als Bildungspartner fest in der Unternehmenskultur verankert.
- Der jährliche Personal- und Sozialbericht macht die Entwicklungen intern transparent. Die Zufriedenheit der Mitarbeitenden wird zudem durch regelmäßige Mitarbeiterbefragungen ermittelt.

### Bezug zur Strategie 2030+

 Modernes Unternehmen

### Bezug zum Geschäftsmodell

€   

### Sustainable Development Goals

4, 5, 8

### Kennzahlen

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

### Links

- Arbeitgeber: positive Effekte für die Region
- Personalstrategie
-  Arbeitgeber Flughafen München

<sup>1)</sup> ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte, Leiharbeitnehmende sowie Praktikanten (Stichtag: 31.12.2024)

## Nachhaltigkeitsprogramm

### Ziele und Maßnahmen

Als Fahrplan für die nachhaltige Entwicklung dient das strategische Nachhaltigkeitsprogramm. Hier werden zu jedem wesentlichen

Thema Ziele dargestellt und in einzelnen Maßnahmen konkretisiert. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit

den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

### ATTRAKTIVER ARBEITGEBER

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Stärkung der Arbeitgeberattraktivität – intern (Bindung der Mitarbeitenden) und extern (Arbeitgebermarketing)	Modernisierung und Neuaufstellung der Stellenbewertungs- und Vergütungssystematik für außertariflich Beschäftigte	2026 (verlängert)	75 
	Stärkung des Arbeitgeberimages in der Region und überregional, beispielsweise durch ein Corporate Influencer Programm und Karriereevents	fortlaufend	fortlaufend
	Weiterentwicklung von neuen Entwicklungs- und Talentformaten und Einführung einer neuen Lernmanagement-Software	2025 (verlängert)	80 
	Entwicklung von Regelungen für Mitarbeitende, die aus dem TVöD oder dem Sanierungstarifvertrag in den Branchentarifvertrag übergeleitet werden	2024	100 (abgeschlossen) 
	Schaffung alternativer Entgeltanreizsysteme für alle Beschäftigten unter Berücksichtigung der aktuell geltenden Tarifverträge	2025	0 
	Etablierung eines konzernübergreifenden Transformationsteams zur Begleitung und Kommunikation von Veränderungsmaßnahmen	2024	100 (abgeschlossen) 
Sensibilisierung der Mitarbeitenden für Integration von Nachhaltigkeit am Arbeitsplatz	Förderung nachhaltigen Verhaltens der Belegschaft (beispielsweise Bildung von Fahrgemeinschaften oder Nutzung des ÖPNVs, Reduktion von Papierverbrauch, Mülltrennung)	2025 (verlängert)	20 
Erhöhung der Führungsqualität	Fortführung der regelmäßigen Führungsdialoge und Ableitung entsprechender Maßnahmen zur gezielten und bedarfsorientierten Kompetenzentwicklung	fortlaufend	fortlaufend
Qualitative und quantitative Deckung des Mitarbeiterbedarfs	Mitarbeiterentwicklung durch digitale Inhalte und gezielte Entwicklungsprogramme	fortlaufend	fortlaufend
	Ausweitung der Recruitingaktivitäten für Bedarfspositionen und Bedarfsbereiche (zum Beispiel Ausbildung/ duales Studium, Traineeprogramm, Hochschulpraktikanten, Spezialisten)	fortlaufend	fortlaufend
Etablierung des Diversity Managements	Entwicklung von Maßnahmen analog der unterschiedlichen Vielfaltsdimensionen der Charta der Vielfalt	fortlaufend	fortlaufend
	Gleichberechtigte Teilhabe aller Geschlechter in Führungspositionen im Flughafen München Konzern gemäß der Zielvorgaben im Konzernlagebericht	fortlaufend	fortlaufend

## Lärmemissionen und Lärmschutz

### Beispiele

Schallschutz für Anwohnerinnen und Anwohner, lärmarme Flugverfahren

### Managementansatz

- Fluglärm lässt sich an einem internationalen Drehkreuz wie dem Flughafen München nicht vollständig vermeiden. Wir schöpfen alle Möglichkeiten aus, um diesen so gering wie möglich zu halten.
- Die Reduzierung des Fluglärms und der umfassende Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner ist für den Flughafen München ein zentrales Anliegen in der Partnerschaft mit unseren Nachbarn. Im Rahmen eines umfassenden Schallschutzprogramms wurden rund 21.000 Schallschutzfenster und rund 20.000 Lüfter in Gebäuden im Umland eingebaut. Seit 1992 hat der Flughafen insgesamt 62 Millionen Euro in Schallschutzmaßnahmen investiert. Gemeinsam mit den Airlines und der Flugsicherung sind wir seit Jahren in allen Bereichen des Schallschutzes aktiv. Ziel ist es, die Lärmemissionen am und um den Flughafen München so gering wie möglich zu halten. Dabei streben wir – im Rahmen der gesetzlichen Grundlagen [Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm und Bundes-Immissionsschutzgesetz FluLärmG] – eine ausgewogene Balance zwischen den Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner und der Umwelt sowie den Anforderungen der Wirtschaft und den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen an. In der Fluglärmkommission treffen sich regelmäßig relevante Stakeholder (darunter beispielsweise Kommunen und Behörden), um die Aufsichts- und Sicherheitsbehörden bei Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge zu beraten. Durch technische Innovationen konnten in den letzten Jahrzehnten große Erfolge bei der Lärminderung im Luftverkehr erzielt werden. Für den Flughafen München hat die Regierung von Oberbayern unter Beteiligung der Öffentlichkeit und der betroffenen Kommunen einen Lärmaktionsplan aufge-

stellt. Dieser stellt bereits realisierte und zukünftige Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms im Umfeld des Flughafens dar. Durch lärmdifferenzierte Landeentgelte nimmt der Flughafen München Einfluss auf das eingesetzte Fluggerät, so dass Fluggesellschaften, die lärmarme Flugzeuge einsetzen, von einem gestaffelten, stark gespreizten Entgelt profitieren.

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

### Bezug zur Strategie 2030+

 **Grüne Mobilitätsdrehscheibe**

### Bezug zum Geschäftsmodell



### Sustainable Development Goal

3

### Kennzahlen

→ **Gemessener Lärm**

→ **Verteilung der Betriebsrichtungen**

→ **Lärmbeschwerden**

### Links

 **Lärmschutz aktuelle Werte**

→ **Lärmschutz: möglichst geringe Belastung**

## Nachhaltigkeitsprogramm

### Ziele und Maßnahmen

Als Fahrplan für die nachhaltige Entwicklung dient das strategische Nachhaltigkeitsprogramm. Hier werden zu jedem wesentlichen

Thema Ziele dargestellt und in einzelnen Maßnahmen konkretisiert. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit

den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

---

### LÄRMEMISSIONEN UND LÄRMSCHUTZ

---

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Kontinuierliches Fluglärmmonitoring	Ständige Fluglärmüberwachung (stationär und mobil) in der Flughafenregion unter Einsatz innovativer Technik und dazugehörige Kommunikation in Echtzeit online	fortlaufend	fortlaufend
Beschwerdemanagement	Beantwortung von Fluglärmbeschwerden, u. a. durch »Servicetelefon Lärmschutz«	fortlaufend	fortlaufend
Lärmaktionsplan	Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für den Flughafen München mit u. a. Maßnahmen zur Lärminderung	fortlaufend	fortlaufend
Lärmabhängige Entgelte	Lärmabhängige Entgelte als Anreiz für Luftverkehrsgesellschaften zum Einsatz leiseren Fluggeräts am Flughafen München	fortlaufend	fortlaufend
Passiver Schallschutz	Serviceprogramm »Gießharzscheiben«	fortlaufend	fortlaufend

---

## Engagement und Wertschöpfung in der Region

### Beispiele

Zusammenarbeit mit Gemeinden und gesellschaftlichen Anspruchsgruppen sowie Auftragsvergaben in der Region

### Managementansatz

- Der Flughafen München und die Unternehmen, die auf dem Campus angesiedelt sind, erwirtschaften jährlich eine Wertschöpfung von mehreren Milliarden Euro. Zusätzlich wird die Attraktivität der Region als Wirtschaftsstandort gestärkt. Davon profitiert nicht nur die Region, sondern der gesamte Freistaat Bayern. Zu den Effekten zählen positive ökonomische Auswirkungen, wie etwa die Steigerung der Produktivität, Investitionen, sowie ein hohes Beschäftigungs- und Innovationsniveau, aber auch negative Auswirkungen wie beispielsweise ein hohes Mietpreiseniveau durch stetigen Zuzug.
- Zwischen dem Flughafen München und Unternehmen in der Region bestehen zahlreiche Liefer- und Leistungsbeziehungen. Rund 3.500 Lieferanten sind für den Flughafen München Konzern tätig. Der Flughafen wird überwiegend von Geschäftspartnern aus der Region beliefert - das sorgt für kurze Transportwege und vermeidet CO<sub>2</sub>-Emissionen. Ein Bindeglied zwischen Flughafen und Region ist der Konzernbereich Kommunikation und Politik, der einen intensiven Kontakt mit den Gemeinden, den Bürgerinnen und Bürgern der Region und der Vertretung von Politik, Wirtschaft und Verwaltung pflegt. Mit der Einrichtung eines Regionalbüros wurde die Basis für einen kontinuierlichen Dialog zwischen dem Flughafen und den Anrainerstädten und -gemeinden geschaffen. Dabei ist es uns wichtig, ein verantwortungsvoller Nachbar und verlässlicher Partner der Region zu sein. Wir fördern rund 700 Projekte in den Bereichen Sport, Bildung, Kultur, Soziales, Umwelt und Medien. Unser Engagement gliedert sich

dabei in zwei Förderarten: Sponsoring und Zuwendungen (u.a. Sachspenden).

- In Umfragen, wie zum Beispiel der Akzeptanzstudie »Der Flughafen aus Sicht seiner Nachbarn« bewerten Bürgerinnen und Bürger den Flughafen und die Lebenssituation in der Region. Regelmäßige Beschäftigungserhebungen geben Auskunft über die aktuellen Strukturdaten für den Standort Flughafen München.

### Bezug zur Strategie 2030+

 Modernes Unternehmen

### Bezug zum Geschäftsmodell

 €

### Sustainable Development Goals

12, 17

### Kennzahlen

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

### Links

- Gesellschaftliches Engagement
- Lieferbeziehungen: Fokus in der Region
-  Wertschöpfung für Flughafen & Region
-  Akzeptanzstudie [Der Flughafen aus Sicht seiner Nachbarn 2023]
-  Nachbarschaftsbeirat

## Nachhaltigkeitsprogramm

### Ziele und Maßnahmen

Als Fahrplan für die nachhaltige Entwicklung dient das strategische Nachhaltigkeitsprogramm. Hier werden zu jedem wesentlichen

Thema Ziele dargestellt und in einzelnen Maßnahmen konkretisiert. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit

den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

### ENGAGEMENT UND WERTSCHÖPFUNG IN DER REGION

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Sicherstellung eines gutnachbarlichen Verhältnisses mit der Region	Aktive Mitarbeit in den Gremien des Nachbarschaftsbeirats und der Projektgruppe IBA (Internationale Bauausstellung Metropolregion München)	fortlaufend	fortlaufend
	Analyse und Kommunikation der nachbarschaftlichen Beziehungen und der Akzeptanz des Flughafens [Befragung »Der Flughafen aus Sicht seiner Nachbarn«]	fortlaufend	fortlaufend
	Direkter Ansprechpartner der gewählten Mandatsträger; intensiver Dialog mit allen wichtigen Stakeholdern der Region zum laufenden Betrieb und Entwicklungen am Flughafen, u. a. über ausgewählte Formate [z. B. Inside Airport, Infoveranstaltungen für Behördenleiter und Gemeinden]	fortlaufend	fortlaufend
	Begleitung und Unterstützung der etablierten Dialogplattformen des Flughafens – Nachbarschaftsbeirat und Flughafenforum	fortlaufend	fortlaufend
Integration des Flughafens in die Region	Mitarbeit in verschiedenen regionalen Gremien aus den Bereichen Wirtschaft und Tourismus [bspw. IHK-Regionalausschuss Erding/Freising, Tourismusverein der Region Erding e. V., Europäische Metropolregion München e.V.]	fortlaufend	fortlaufend
	Partnerschaftliche Standortentwicklung, Realisierung von gemeinsamen Projekten von Flughafen München Konzern und Kommunen, mit dem Ziel, eine Win-win-Situation zu erzielen [z. B. Optimierung der Radwege-Anbindung]	fortlaufend	fortlaufend
	Entwicklung einer Mobilitätsstrategie 2030+ für die und mit der Region im Rahmen des Nachbarschaftsbeirats	fortlaufend	fortlaufend
Gesellschaftliche Verantwortung des Flughafen München Konzerns in der Region übernehmen	Unterstützung von Initiativen und Organisationen mit gemeinnützigem Hintergrund aus den Bereichen Sport/ Soziales/Kultur/Bildung und Natur	fortlaufend	fortlaufend
	Regelmäßige Überprüfung und Anpassung von regionalen Sponsoringschwerpunkten und Bewertungsinstrumenten	fortlaufend	fortlaufend
	Vor-Ort-Präsenz bei unterstützten Veranstaltungen und regelmäßige Kontaktpflege zu Sponsoringpartnern	fortlaufend	fortlaufend
	Begleitung von Maßnahmen bzw. regionalen Kooperationsprojekten, die in den Bereich CSR fallen [Kooperation mit Lebenshilfe Freising sowie den Bürgerstiftungen Erding und Freising]	fortlaufend	fortlaufend
Bedeutung des Flughafens als Wirtschafts- und Standortfaktor in der Region sichtbar machen	Analyse und Quantifizierung der Bedeutung des Flughafens als Wirtschaftsfaktor und qualitative Darstellung des Flughafens als Standortfaktor [z. B. Wertschöpfungseffekte, Beschäftigterhebung und Darstellung der jährlichen Liefer- und Leistungsbeziehungen]	fortlaufend	fortlaufend

# Unternehmen und Governance

## Transparente und resiliente Unternehmensführung

### Beispiele

Wahrung aller Unternehmensinteressen, Corporate Governance, Risiko- und Chancenmanagement, wirtschaftliches Handeln und planvoller Umgang mit finanziellen Mitteln

### Managementansatz

- Die Häufigkeit krisenhafter Ereignisse zeigt, wie wichtig eine resiliente Unternehmensführung für die Zukunftsfähigkeit und nachhaltige Entwicklung von Unternehmen ist. Resiliente Unternehmen sind in der Lage, Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und sich an negative externe Einflüsse anzupassen. Transparenz und der Dialog mit allen gesellschaftlichen Anspruchsgruppen spielen dabei für den Flughafen München eine wichtige Rolle. Der aktive Austausch mit unseren Stakeholdern, wirtschaftliches Handeln und der verantwortungsvolle Umgang mit finanziellen Mitteln sind die Basis für den anhaltenden Erfolg unseres Geschäftsmodells.
- Wir tauschen uns kontinuierlich mit unseren Stakeholdern aus – unternehmensintern sowie auf lokaler, regionaler, nationaler und internationaler Ebene. Expertinnen und Experten vertreten den Konzern in den Arbeitsgruppen wichtiger Branchen- und Wirtschaftsverbände. So nutzen wir Synergieeffekte und suchen nach Lösungen für Herausforderungen, die sich zum Beispiel aus politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen ergeben. Die Einhaltung nationaler und internationaler Gesetze, staatlicher Vorschriften und behördlicher Auflagen sowie unternehmensinterner Regelungen gehört zu unserem Selbstverständnis. Grundlage hierfür ist die konzernweit gültige Compliance-Geschäfts-

ordnung. Um das Bewusstsein für Regeltreue und die Sensibilität für Datenschutzverstöße zu erhöhen, sind Schulungen für alle Mitarbeitenden einmal jährlich verpflichtend.

Eine jährliche Compliance-Risikoanalyse ergänzt das ökonomische Risikomanagement. Eine besondere Rolle spielt der »Code of Conduct« als Verhaltensrichtlinie. Er basiert auf der Unternehmenskultur des Flughafens München und enthält die Leitlinien und Grundsätze für ein werte- und gesetzeskonformes Verhalten.

- Über etwaige Vorkommnisse sowie die Lösungsansätze zur Beseitigung von Verstößen, Maßnahmen zur Risikominimierung und den erreichten Compliance-Standard wird regelmäßig an die Geschäftsführung sowie standardisiert an den Aufsichtsrat berichtet. Darüber hinaus steht das Hinweisgebersystem BKMS System® allen Mitarbeitenden, Geschäftspartnern und sonstigen Dritten zur Verfügung, die Regelverstöße melden möchten. Die Einhaltung der Richtlinien wird durch die zuständigen Führungskräfte und die interne Revision überprüft und sichergestellt. Im jährlich erscheinenden integrierten Bericht stellt der Flughafen München seine Geschäftstätigkeit ganzheitlich und transparent dar und zeigt alle ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekte des Flughafenbetriebs auf. Darüber hinaus lädt der Flughafen München alle Mitarbeitenden ein, sich aktiv an der Unternehmensentwicklung zu beteiligen. Belegschaftsbefragungen, ein starker Betriebsrat, eine Jugend- und Auszubildendenvertretung sowie eine Schwerbehindertenvertretung sorgen dafür, dass die verschiedenen Perspektiven und Bedürfnisse der Kolleginnen und Kollegen im Unternehmen gewahrt werden.

### Bezug zur Strategie 2030+

-  **Wirtschaftlicher Premium Hub**
-  **Grüne Mobilitätsdrehscheibe**
-  **Werthaltiges Wachstum**
-  **Modernes Unternehmen**

### Bezug zum Geschäftsmodell

€ 🌱 🗨️

### Sustainable Development Goals

8, 9, 12, 17

### Kennzahlen

Die zugehörigen Kennzahlen werden jährlich im integrierten Bericht veröffentlicht.

→ **Kennzahlen**

Der Flughafen München misst die Leistung seiner Führungskräfte mithilfe finanzieller und nicht finanzieller Kennzahlen. Eine Steuerungskennzahl ist das Konzernergebnis vor Ertragssteuern (EBT) als Ausgangsgröße zur Bestimmung der Ertragskraft. Das EBT wird im Konzernlagebericht beschrieben und die Entwicklung transparent dargestellt.

→ **Steuerungskennzahlen**

→ **Zielerreichung**

→ **Ausblick**

### Links

→ **Governance: verantwortungsvolle Unternehmensführung**

→ **Wesentlichkeit: Analyse der Stakeholder-Erwartungen**

→ **Ausblick, Chancen- und Risikobericht**

→ **Compliance-Management-System**

 **Stakeholderdialog**

 **Nachhaltige Unternehmensführung**

## Nachhaltigkeitsprogramm

### Ziele und Maßnahmen

Als Fahrplan für die nachhaltige Entwicklung dient das strategische Nachhaltigkeitsprogramm. Hier werden zu jedem wesentlichen

Thema Ziele dargestellt und in einzelnen Maßnahmen konkretisiert. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit

den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

### TRANSPARENTE UND RESILIENTE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Wahrnehmung der unternehmerischen Verantwortung des Flughafens München	»Öffentlichkeitskonzept Umwelt« umsetzen, beispielsweise Veröffentlichung von Messergebnissen in Echtzeit (Lärm und Luft), transparente und umfangreiche Information über Umweltthemen über die Website, Pflege und Aktualisierung des »Umwelt-Radwegs«	fortlaufend	fortlaufend
	Erstellung »Wasserbroschüre«	2025	25
	Teilnahme als Kooperationspartner am Klimapakt 3 der Münchner Wirtschaft. Die inhaltlichen Fokusthemen sind Energieeffizienz, klimafreundliche Stromversorgung, Wärme & Kälte, nachhaltige Mobilität, Kreislaufwirtschaft, Biodiversität und Begrünung von Flächen, nachhaltige Lebensstile und Digitalisierung.	2025	30
Etablierung eines Sustainable Marketing	Schrittweise Transformation des Aviation-Marketings zu einem »Sustainable Marketing« in den Dimensionen Event-Marketing, Online-Marketing, Social Media, Werbemittel, Printmedien	fortlaufend	fortlaufend
Kompensation von verlostem Flugreisen	Kompensation der Emissionen, die durch verlorene Tickets im Rahmen von Gewinnspielen verursacht wurden	fortlaufend	fortlaufend
Identifikation der Rolle des Flughafens im Umgang mit Menschenrechtsthemen	Sensibilisierungsmaßnahmen der Belegschaft, zum Beispiel zu Themen wie Menschenhandel	2026 (verlängert)	30
Integration von Nachhaltigkeitskriterien im Controlling	Stärkere Implementierung relevanter nicht finanzieller KPIs in die bestehenden Steuerungsinstrumente des Konzerncontrollings	2025 (verlängert)	80
	Stärkere Berücksichtigung von wirtschaftlichen Implikationen aus Nachhaltigkeitseffekten im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsrechnungen (z. B. bei Bauprojekten)	2024	100 [abgeschlossen]
Umsetzung der Sustainable Finance Strategie und ihrer Indikationen	Implementierung der EU Taxonomie-Verordnung inklusive Prüfung der Geschäftsaktivitäten auf Taxonomie-fähigkeit und -konformität unter Berücksichtigung der technischen Bewertungskriterien	2026	30
	Prüfung von vorteilhaften Finanzierungsmöglichkeiten bei Investitionen rund um das Thema Nachhaltigkeit, v. a. bei Prozessoptimierungen, (Energie-)Effizienzsteigerungen und Digitalisierung	fortlaufend	fortlaufend
Umsetzung der Konzernstrategie 2030+	Umsetzung der Strategie 2030+ durch ein Top-Themen-Portfolio	fortlaufend	fortlaufend
	Quantifizierung der Konzernziele und -maßnahmen im integrierten Strategie- und Planungsprozess	fortlaufend	fortlaufend

TRANSPARENTE UND RESILIENTE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Stärkung der Widerstandsfähigkeit des Flughafen München Konzerns gegen Ausfälle der kritischen Geschäftsprozesse	Implementierung eines ganzheitlichen Business Continuity Management Systems im Flughafen München Konzern	2024	100 [abgeschlossen]
	Betrieb und kontinuierliche Weiterentwicklung eines Business Continuity Management Systems	fortlaufend	fortlaufend
Steuerung von nicht finanziellen Chancen und Risiken und Ableitung geeigneter Maßnahmen	Einführung systematischer Prozesse zur spezifischen Identifizierung, Priorisierung und Steuerung nicht finanzieller Chancen und Risiken [z. B. Risiken mit Klimabezug]	fortlaufend	fortlaufend
	Untersuchungen zu möglichen Auswirkungen von extremen Niederschlägen auf den Flughafen München und Erstellung von Berechnungen und fachgutachterlichen Bewertungen sowie konzeptionelle Entwicklung geeigneter Abhilfemaßnahmen	2025 (verlängert)	75
	Überprüfung der Entwässerungssicherheit für extreme Niederschlagsereignisse [bei Neubaumaßnahmen, weitere Flughafenentwicklung]	fortlaufend	fortlaufend

## Kundenorientierung und Servicequalität

### Beispiele

Weiterentwicklung der Angebote, Sicherstellung der Effizienz am Standort Flughafen München

### Managementansatz

- Die Qualität unserer Services und Dienstleistungen ist maßgeblich für die Zufriedenheit unserer Kundinnen und Kunden. Gleichzeitig sind in der Branche wachsender gesellschaftlicher Druck und härtere Wettbewerbsbedingungen spürbar. Der Flughafen München muss konsequent und unter Berücksichtigung der zentralen Anspruchsgruppen und des Markts agieren, um langfristig erfolgreich zu sein.
- Dafür nutzt die FMG einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess, in den auch umfangreiche Marktanalysen und Benchmarks anderer Flughäfen Einzug finden. Das am Flughafen München etablierte Qualitätsmanagement auf Basis des internationalen Standards DIN EN ISO 9001:2015 schafft Strukturen, die die Bewertung und Verbesserung von Prozessen unterstützen. Die Weiterentwicklung der Qualitätsstrategie sichert hierzu die Erfüllung der Kundenbedürfnisse und somit die langfristige ökonomische Entwicklung zusätzlich mit ab. Der Austausch mit Geschäftspartnern auf nationaler und internationaler Ebene sorgt neben anderen Faktoren darüber hinaus für eine zukunftsorientierte Entwicklung. Um den Anforderungen eines Fünf-Sterne-Flughafens gerecht zu werden, setzte der Flughafen München auch im Jahr 2024 wieder Maßnahmen zur Verbesserung des Passagiererlebnisses um. So wurden beispielsweise im Terminal 1 weitere Self-Service Bag Drops installiert, zudem wurde der Umbau der Sicherheitskontrollen zur Installation neuer CT-Scanner im Terminal 2 weiter vorangetrieben sowie neue SmartGates zur Optimierung des zentralen Linings der Sicherheitskontrollen im T2 installiert.

- Eigens von der FMG entwickelte Passagierumfragen liefern monatlich detaillierte Zufriedenheitsindizes. Diese geben Aufschluss über die Wahrnehmung der Dienstleistungs- und Servicequalität, das Wohlbefinden der Passagiere sowie über längerfristige Auswirkungen der Qualitätswahrnehmungen. Der PEI [Passagiererlebnisindex] ist als eine der nicht finanziellen Zielgrößen im Zielsystem des Flughafens etabliert und dient als Steuerungsinstrument zur Ableitung von Handlungsfeldern, die das Passagiererlebnis nachhaltig verbessern. Wichtige Steuerungselemente und Kontrollinstrumente des Unternehmens sind die Qualitäts-Zertifizierungsaudits, beispielsweise der ACI [Airport Council International] und die Erhebung der Airport Service Quality [ASQ]. Zusätzlich stellen wir uns regelmäßig der weltweiten Passagierumfrage des Luftfahrtforschungsinstitutes Skytrax.

### Bezug zur Strategie 2030+

 [Wirtschaftlicher Premium Hub](#)

 [Modernes Unternehmen](#)

### Bezug zum Geschäftsmodell

€ 

### Sustainable Development Goals

9, 17

### Kennzahlen

→ **Dialogmanagement**

Der Flughafen München misst die Leistung seiner Führungskräfte auch mithilfe nicht finanzieller Kennzahlen. Eine Steuerungskennzahl ist der PEI [Passagiererlebnisindex] als Messmodell für die Kundenzufriedenheit. Der PEI wird im Konzernlagebericht beschrieben und die Entwicklung transparent dargestellt.

→ **Steuerungskennzahlen**

→ **Zielerreichung**

→ **Ausblick**

### Links

→ **5-Star-Qualität: Fortschritte und Neuerungen**

→ **Geschäftsfelder: nachhaltiger Beitrag zum Erfolg**

 [Barrierefreies Reisen](#)

 [Preise und Auszeichnungen](#)

## Nachhaltigkeitsprogramm

### Ziele und Maßnahmen

Als Fahrplan für die nachhaltige Entwicklung dient das strategische Nachhaltigkeitsprogramm. Hier werden zu jedem wesentlichen

Thema Ziele dargestellt und in einzelnen Maßnahmen konkretisiert. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit

den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

### KUNDENORIENTIERUNG UND SERVICEQUALITÄT

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Sicherstellung von Qualität und Effizienz am Standort Flughafen München	Verbesserte Belegung der Flächen und Bereinigung sowie Optimierung des Portfolios im Centermanagement	fortlaufend	fortlaufend
Einführung autonomer Technologien	Konzeptentwicklung für autonome Fluggastbrücken am gesamten Campus	2025 (verlängert)	50
	Konzeptentwicklung für autonomes Fahren auf dem Vorfeld	2025 (verlängert)	60
	Konzeptentwicklung zur automatisierten Be- und Entladung von Gepäck	2025	30
	Umsetzung des Check-in-Konzepts Stufe 2: autonome Bag-Drops im Terminal 1	2026	5
	Konzeption und Pilotierung autonomer Frachttransporte als Basis für autonomen Gepäcktransport auf dem Vorfeld	2025	10
Stärkere Verankerung von Nachhaltigkeit im Bereich der Flughafenwerbung	Reduktion von Abfallprodukten durch stärkere Nutzung digitaler Werbeflächen unter Berücksichtigung eines hohen Energiestandards der digitalen Werbemedien	2027 (verlängert)	50
Nachhaltige Angebote für Kundinnen und Kunden	Erweiterung von »Sustainable Services« im Angebotsportfolio des Flughafens	2024 (verlängert)	20

## Luftverkehrsentwicklung

### Beispiel

Stärkung der Drehkreuzfunktion als internationaler Flughafen

### Managementansatz

- Der Flughafen München stellt einen reibungslosen Betrieb des Luftverkehrs sicher und leistet damit einen grundlegenden Beitrag für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaftsregion Bayern. Er bietet für Unternehmen, aber auch für den Tourismussektor einen beachtlichen Standortvorteil. Der Betrieb eines Flughafens ist jedoch nicht ohne Auswirkungen auf Mensch und Umwelt möglich. Lärm- und Schadstoffemissionen sind dabei die größten Herausforderungen.
- In der Konzernstrategie 2030+ haben wir die Ziele »Flughafen als grüne Mobilitätsdrehscheibe« und »Entwicklung zum Premium-Wirtschaftshub« verankert.  
Die Umsetzung der Net Zero Strategie und die Entwicklung intermodaler Mobilitätskonzepte tragen zum strategischen Ziel »Flughafen als grüne Mobilitätsdrehscheibe« bei. Auch durch die Erhebung emissionsabhängiger Landeentgelte können negative Auswirkungen am Standort abgemildert werden. Der Fokus bei der Entwicklung zum Premium-Hub liegt auf den Zielen Weiterentwicklung des Drehkreuzes und der Stärkung der Position gegenüber dem europäischen Wettbewerb, Sicherung der Systempartnerschaft mit der Deutsche Lufthansa AG und der Stärkung des Punkt-zu-Punkt-Verkehrs. Im operativen Bereich streben wir Premiumqualität an und wollen uns durch exzellente Prozesse vom Wettbewerb differenzieren. Darüber hinaus soll die ganzheitliche Weiterentwicklung des Luftfrachtstandorts unsere Position im Wettbewerb stärken. Ziel ist es, die steigende Nachfrage nach Flugreisen in hoher Qualität zu befriedigen. Mit der Erweiterung des Terminal 1 um einen neuen Flugsteig werden neue Flugzeugpositionen für 6 Großraumflugzeuge oder 12 kleinere Flugzeuge geschaffen.

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa hat sich der Flughafen München über die Jahre zu einem bedeutenden internationalen Luftverkehrsdrehkreuz entwickelt. Gemeinsam getragene Ausbaumaßnahmen sowie die laufende Stationierung der A380-Langstreckenflotte der Lufthansa in München sind die Basis einer nachhaltigen Partnerschaft, die für langfristiges Wachstum steht.

- Die anhaltend hohe Nachfrage nach Flugreisen spiegelt sich in den Verkehrszahlen des Flughafens München wider. Vor allem der Interkontinentalverkehr ist stark gewachsen. Im Statistischen Jahresbericht stellen wir die Verkehrsergebnisse aufbereitet und transparent dar.

### Bezug zur Strategie 2030+

 [Wirtschaftlicher Premium Hub](#)

 [Grüne Mobilitätsdrehscheibe](#)

### Bezug zum Geschäftsmodell

€  

### Sustainable Development Goals

9, 13, 17

### Kennzahlen

→ [Verkehrszahlen Luftfahrt](#)

→ [Passagierzahlen](#)

→ [Flugbewegungen](#)

 [Verkehrszahlen](#)

### Links

→ [Geschäftsfeld Aviation](#)

→ [Terminal 1: Neuer Flugsteig vor Fertigstellung](#)

## Nachhaltigkeitsprogramm

### Ziele und Maßnahmen

Als Fahrplan für die nachhaltige Entwicklung dient das strategische Nachhaltigkeitsprogramm. Hier werden zu jedem wesentlichen

Thema Ziele dargestellt und in einzelnen Maßnahmen konkretisiert. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit

den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

---

### LUFTVERKEHRSENTWICKLUNG

---

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Weiterer Ausbau des Drehkreuzes mit dem Systempartner Deutsche Lufthansa sowie ergänzende Entwicklung des Punkt-zu-Punkt Luftverkehrs im Terminal 1 und des Frachtverkehrs	Bedarfsgerechte Bereitstellung der Flughafeninfrastruktur. Bilaterale Gespräche und Verhandlungen mit den Luftverkehrsgesellschaften. Nachhaltige Vermarktung neuer Flugstrecken zur Stärkung des Wirtschafts- und Tourismusstandorts Bayern sowie das Projekt MUC2030.	fortlaufend	fortlaufend

---

## Sicherheit

### Beispiele

Brandschutz, Personal- und Warenkontrollen, Sicherung des Flughafencampus

### Managementansatz

- Der Luftverkehr unterliegt angesichts seiner Charakteristika einer ständigen abstrakten Bedrohung durch externe Gefahren wie bspw. terroristischer Anschläge oder politisch motivierter Störaktionen. Neben diesen externen Gefahren stellen jedoch auch betriebliche Risiken eine Gefahr für die Flugbetriebssicherheit dar. Sowohl externe als auch betriebliche Gefahren können gravierende Auswirkungen auf den Luftverkehr und damit auf Kundinnen und Kunden sowie Beschäftigte haben. Der Schutz dieser ist daher von höchster Bedeutung.
- Bzgl. der Abwehr äußerer Gefahren (Security) nimmt der Flughafen München die Eigensicherungspflichten des Flughafenbetreibers gem. § 8 LuftSiG wahr und ergreift diesbezüglich technische, organisatorische sowie personelle Maßnahmen, um für seine Kundinnen und Kunden sowie Beschäftigten ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten. Hierzu zählen in erster Linie Personal- und Warenkontrollen, CCTV, luftsicherheitsrechtliche Schulungen gem. nationaler und EU-spezifischer Vorgaben sowie das Zugangsmanagement. Darüber hinaus werden Sicherheitssysteme sowie -lösungen kontinuierlich weiterentwickelt. In enger Abstimmung mit Sicherheitsbehörden werden aktuelle Lagen sowie sicherheitsrelevante Entwicklungen fortlaufend bewertet und ggf. notwendige Maßnahmen ergriffen. Im Rahmen der Abwehr betrieblicher Gefahren (Safety) ist die Flughafenfeuerwehr auf dem Gelände des Flughafens für den Brandschutz und die technische Hilfeleistung im Flugzeug- und Gebäudebrandschutz verantwortlich. Von den beiden Feuerwachen aus erreichen die Einsatzkräfte innerhalb von 180 Sekunden alle flugbetriebsrelevanten Flächen und erfüllen damit die vorgeschriebenen Hilfsfristen für den Flugzeugbrandschutz.

Dem Vogelschlag beugen wir durch ein spezielles Biotopmanagement vor, dadurch können wir die Vogelschlagrate sehr niedrig halten. Die Betriebserlaubnis des Flughafens München ist unmittelbar an die Zertifizierung der EASA (European Aviation Safety Agency) gekoppelt. Damit verbunden ist der fortwährende Nachweis der Einhaltung einschlägiger Anforderungen gegenüber der zuständigen Aufsichtsbehörde, der Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern.

- Der Flughafen München verfügt über ein Safety-Management-System (SMS). Damit überwachen wir kontinuierlich den laufenden Flug- und Abfertigungsbetrieb mit Blick auf Risiken und Entwicklungen, um rechtzeitig zielgerichtete Maßnahmen ableiten zu können. Regelmäßige Fortbildungen tragen der Tatsache Rechnung, dass sich die Anforderungen an das Personal ständig verändern und ein immer höheres Maß an Fach- und Sachkompetenz vorausgesetzt wird. Des Weiteren ist für Mitarbeiter mit Flughafenstatus alle zwei Jahre ein SMS-Basistraining verpflichtend.

### Bezug zur Strategie 2030+

 [Wirtschaftlicher Premium Hub](#)

### Bezug zum Geschäftsmodell



### Sustainable Development Goals

9, 11

### Kennzahlen

→ [Einsatzzahlen Feuerwehr](#)

### Links

→ [Sicherheit: hoher Stellenwert am Flughafen](#)

 [Safety/Security](#)

 [FMSicherheit](#)

## Nachhaltigkeitsprogramm

### Ziele und Maßnahmen

Als Fahrplan für die nachhaltige Entwicklung dient das strategische Nachhaltigkeitsprogramm. Hier werden zu jedem wesentlichen

Thema Ziele dargestellt und in einzelnen Maßnahmen konkretisiert. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit

den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

### SICHERHEIT

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Sicherstellung eines reibungslosen und effizienten Luftverkehrs	FOD-Walk: Start einer kollaborativen Safety-Awareness-Kampagne zur Vermeidung von Fremdkörpern und Müll auf den Flugbetriebsflächen (FOD=Fremdkörper auf Flugbetriebsflächen), damit Reduzierung von Unfallrisiken und strategischer Zuarbeit zu einem sauberen Vorfeld »Clean Apron MUC«, Einbindung aller relevanter Stakeholder. Eine jährliche Durchführung ist geplant.	fortlaufend	fortlaufend
	Strategische Erweiterung des FOD-Kontrollprogramms (FOD=Fremdkörper auf Flugbetriebsflächen) zur Optimierung der FOD-Prävention unter anderem durch Automatisierungsprojekte und damit geringerem FOD- und Müllaufkommen auf den Vorfeld- und Flugbetriebsflächen	fortlaufend	fortlaufend
	Vorbeugung möglicher Vogelkollisionen durch ein ausgeklügeltes Biotopmanagement (beispielsweise durch Berücksichtigung der Belange der seltenen Wiesenbrüter/des Vogelschutzes bei Sanierungen und Bauarbeiten)	fortlaufend	fortlaufend
Cyber Security Programm	Umsetzung verschiedener organisatorischer und technischer Maßnahmen, um die allgemeine Schutzsituation gegenüber Cyber Attacken in den Themen »Protect, Detect und Respond« zu verbessern	2025	50 

## Digitalisierung

### Beispiele

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

### Managementansatz

- Die fortschreitende Digitalisierung und insbesondere der Einsatz von Künstlicher Intelligenz werden zahlreiche Aspekte des Arbeits- und Berufslebens grundlegend transformieren. Neue technologische Möglichkeiten verändern auch das Geschäftsmodell des Flughafens München. Innovationen und die Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen werden maßgeblich vorangetrieben, jedoch gehen damit auch erhebliche Herausforderungen im Bereich Datenschutz und Datensicherheit einher, die neue Fähigkeiten und Kenntnisse der Mitarbeitenden erfordern.
- Der Flughafen München will bei digitalen Innovationen führend unter den europäischen Flughäfen werden. In einer bereichsübergreifenden Plattform zur Förderung von Austausch und Transparenz über Digital- und Innovationsvorhaben arbeiten Expertinnen und Experten in fünf Schwerpunktbereichen zusammen (Data & Analytics, Aviation, Commercial & Marketing, Workplace, Smart City). Um der strategischen Bedeutung gerecht zu werden, wurde die »Stabstelle Digital« etabliert. So kann die digitale Transformation gemeinsam mit Mitarbeitenden und Geschäftskunden aktiv gestaltet werden. Durch die Festlegung von Rollen, Verantwortlichkeiten und Grundregeln sowie verpflichtender Umsetzungs- und Verhaltensregeln in der Datenschutzrichtlinie des FMG-Konzerns wurde ein Rahmen geschaffen, der den Schutz betroffener Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten gewährleistet.

- Mit der Digitalstrategie wurde ein Maßnahmenprogramm aufgesetzt. Die Erreichung der dort festgeschriebenen Ziele und Maßnahmen werden jährlich überprüft.

### Bezug zur Strategie 2030+

 Modernes Unternehmen

### Bezug zum Geschäftsmodell

€ 

### Sustainable Development Goals

8, 9

### Kennzahlen

Der Flughafen München misst die Leistung seiner Führungskräfte auch mithilfe nicht finanzieller Kennzahlen. Eine Steuerungskennzahl ist der PEI (Passagiererlebnisindex) als Messmodell für die Kundenzufriedenheit. Die Zufriedenheit mit digitalen Angeboten ist u.a. ein Teil der Befragung zum Passagiererlebnisindex. Der PEI wird im Konzernlagebericht beschrieben und die Entwicklung transparent dargestellt.

→ **Steuerungskennzahlen**

→ **Zielerreichung**

→ **Ausblick**

### Links

→ **Digitalisierung: Passagierfokus, Künstliche Intelligenz und Automatisierung**

→ **Digitale Transformation und Innovation**

 **Datenschutz**

 **Cyber Security**

## Nachhaltigkeitsprogramm

### Ziele und Maßnahmen

Als Fahrplan für die nachhaltige Entwicklung dient das strategische Nachhaltigkeitsprogramm. Hier werden zu jedem wesentlichen

Thema Ziele dargestellt und in einzelnen Maßnahmen konkretisiert. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit

den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

### DIGITALISIERUNG

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Digitalisierung und Personalisierung der Customer Experience	Bündelung der Touch Points für Kunden über Airport- und Partnerkanäle und Optimierung personalisierter Ansprache und Angebote	2026 (verlängert)	20
Digitalisierung der Arbeitswelt	Einführung von modernen Office-Plattformen (u. a. Microsoft 365)	2024 (verlängert)	100 (abgeschlossen)
	Green IT: Nutzung einer universellen Plattform für unterschiedliche Mobilfunkdienste (Tetra-Funk)	2026	25
	Vollständige Digitalisierung der Prozesse Störbeseitigung, Instandsetzung und Wartung der technischen Anlagen am Campus inkl. Einsatz von digitalen Endgeräten	2025 (verlängert)	85
	Prozessdigitalisierung und -optimierung durch Workflow-Automatisierung und Process Mining	fortlaufend	fortlaufend
	Weiterentwicklung der Airport Community App, die relevante Informationen digital für alle am Campus operativ tätigen Zielgruppen bereitstellt (unabhängig ob Airline, Flughafenbetreiber, Abfertigung)	fortlaufend	fortlaufend
	Einführung digitaler IoT- und KI-Services zur Optimierung des Energie- und Lastmanagements	2025	65
Aufbau eines effizienten Datenmanagements	Weiterentwicklung der digitalen Kanäle, um den Informationsfluss für Kunden und Mitarbeitende sicherer und effizienter zu gestalten	2026 (verlängert)	10
	Aufbau eines konzernweiten Datenmanagements für aktuelle und zukünftige Anwendungsfälle (Datenanalysen, maschinelles Lernen, schnelle Prototypen)	2025 ff.	20

## Nachhaltige Beschaffung

### Beispiele

Menschen- und Kinderrechte, Lohngerechtigkeit, Arbeitsbedingungen, Umweltschutz

### Managementansatz

- Das Warenspektrum des Flughafens München ist äußerst vielfältig. Die Warengruppen umfassen ein breites Spektrum von Bürobedarf über Fahrzeuge und Gebäude bis hin zum Straßenbau. Zwischen dem Flughafen München und regionalen Unternehmen bestehen zahlreiche Liefer- und Leistungsbeziehungen, die für kurze Transportwege sorgen und unnötige CO<sub>2</sub>-Emissionen vermeiden. Die Unternehmenspalette reicht dabei von Handwerksbetrieben bis hin zu Erzeugern von landwirtschaftlichen Produkten.
- Der Flughafen München Konzern ist als Sektorenauftraggeber im Bereich »Häfen und Flughäfen« tätig, daher richtet sich die Beschaffung grundsätzlich nach dem Kartellvergaberecht. Öffentliche Aufträge werden nach den verbindlichen Vorgaben des Vergaberechts europaweit ausgeschrieben. Aufträge, die nicht unter das Kartellvergaberecht fallen, schreiben wir in der Regel nach einem unternehmensspezifischen, formalisierten Verfahren aus. Generell erwarten wir von allen unseren Lieferanten, in der gesamten Lieferkette keine Menschenrechte, international anerkannten Arbeitsstandards oder umweltbezogene Verpflichtungen zu verletzen. Um diesen Erwartungen gerecht zu werden, stellt der Konzern seinen direkten Lieferanten entsprechende Schulungsunterlagen zur Verfügung. Die wesentlichen Grundsätze und Regeln sind im Code of Conduct des Flughafen München Konzerns zusammengefasst. 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. In allen neuen Ausschreibungs- und Ver-

tragsdokumenten verpflichten wir die Bietenden beziehungsweise die Vertragspartner durch die standardmäßige Einbindung der Code of Conduct-Klausel zur Einhaltung. Bei Ausschreibungen mit erhöhtem Risikopotenzial in Bezug auf menschenrechtliche oder ökologische Sorgfaltspflichten werden zusätzliche Kriterien für die Leistungsanforderungen festgelegt, um diese Risiken zu minimieren.

- Eine Reihe von Prozessen und Maßnahmen soll deren Einhaltung sicherstellen sowie Handlungsbedarf aufzeigen, um gegebenenfalls korrigierend einzugreifen. So stellt beispielsweise ein interdisziplinäres Risikoboard mit klar definierten Strukturen und Verantwortlichkeiten die Einhaltung der Sorgfaltspflichten und deren Umsetzung im Konzern sicher. Regelmäßig werden Schulungen und Risikoanalysen durchgeführt. Darüber hinaus steht ein elektronisches Hinweisgebersystem zur Meldung von Verstößen zur Verfügung.

### Bezug zur Strategie 2030+

 **Modernes Unternehmen**

### Bezug zum Geschäftsmodell

  

### Sustainable Development Goals

5, 7, 8, 12, 13

### Links

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

 **Verantwortung in der Lieferkette**

 **Regionale Wirtschaft**

 **Nachhaltige Unternehmensführung**

 **Code of Conduct**

 **Menschenrechtserklärung**

 **Hinweisgebersystem**

## Nachhaltigkeitsprogramm

### Ziele und Maßnahmen

Als Fahrplan für die nachhaltige Entwicklung dient das strategische Nachhaltigkeitsprogramm. Hier werden zu jedem wesentlichen

Thema Ziele dargestellt und in einzelnen Maßnahmen konkretisiert. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Programm mit

den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

### NACHHALTIGE BESCHAFFUNG

Ziel	Maßnahme	Maßnahmenende	Status [%]
Digitalisierung Lieferanten-Risikomanagement bzgl. Nachhaltigkeitsthemen	Einführung einer Software-Anwendung zur optimierten und digitalisierten Abbildung der Anforderungen aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz [LkSG], dem anstehenden erweiterten Lieferkettengesetz sowie zusätzlicher Nachhaltigkeitsthemen. Durch den Einsatz von KI-gestütztem Media-Screening können hiermit zusätzlich Risiken in der Lieferkette frühzeitig erkannt und somit erforderliche Präventiv- und Korrekturmaßnahmen schneller umgesetzt werden.	2025	100 [abgeschlossen] 
Implementierung einer messbaren Nachhaltigkeitsstrategie im Einkauf	Erstellung eines Umsetzungskonzepts und Einführung von Nachhaltigkeits-KPIs zur Implementierung einer messbaren Nachhaltigkeitsstrategie im Einkauf	2025	50 
Stärkere Berücksichtigung von Nachhaltigkeit im Lieferantenmanagement	Integration von Nachhaltigkeitsaspekten im Lieferantenmanagement; sowohl im Bewertungsprozess als auch in den Entwicklungsgesprächen mit den strategischen Lieferanten	fortlaufend	fortlaufend
Stärkere Berücksichtigung von Nachhaltigkeit im Beschaffungsprozess	Zur wirkungsvollen Umsetzung von Nachhaltigkeit im Beschaffungsprozess müssen bereits im vorgelagerten Prozess der Bedarfsspezifikation die wesentlichen Faktoren für eine verstärkte Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsfaktoren definiert werden. Daher werden in Zusammenarbeit zwischen Fachbereich und Einkauf in nach Wesentlichkeit ausgewählten Pilotprojekten ganzheitlich wirkungsvolle Maßnahmen bezüglich der Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten für definierte Warengruppen gemeinschaftlich erarbeitet.	fortlaufend	fortlaufend

# NACHHALTIGKEITSKENNZAHLEN

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

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

## WERTSCHÖPFUNG ERMITTLUNG / GRI 201-1

IN MIO. EURO

Konzern	2024	2023	2022	2021
Umsatzerlöse	1.621,4	1.373,3	1.188,0	601,3
+ Sonstige Erträge	39,7	43,2	45,3	79,2
Gesamtleistung	1.661,10	1.416,50	1.233,30	680,5
+ Erträge aus Beteiligungen	1,8	1,3	-0,2	-2,6
./. Sachaufwendungen	-666,1	-557,3	-494,7	-307,2
./. Abschreibungen	-203,2	-202,8	-266,4	-239,9
<b>= Wertschöpfung</b>	<b>793,6</b>	<b>657,7</b>	<b>472,0</b>	<b>130,8</b>

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

## WERTSCHÖPFUNG VERTEILUNG / GRI 201-1

IN MIO. EURO

Konzern	2024	2023	2022	2021
Mitarbeitende	596,9	541,6	500,0	419,1
Darlehensgeber [saldiert]	93,6	75,9	37,4	48,0
Öffentliche Hand	38,7	14,9	-6,6	-75,0
Flughafen München Konzern	64,4	25,3	-58,8	-261,3
<b>= Wertschöpfung</b>	<b>793,6</b>	<b>657,7</b>	<b>472,0</b>	<b>130,8</b>

VERKEHRSAHLEN LUFTFAHRT / GRI A01, GRI A02, GRI A03 ✓

	2024	2023	2022	2021
<b>Passagieraufkommen gesamt</b>	<b>41.578.644</b>	<b>37.047.745</b>	<b>31.653.579</b>	<b>12.502.913</b>
Summe gewerblicher Verkehr <sup>1)</sup>	41.568.219	37.037.070	31.642.738	12.496.432
davon Linien- und Charterverkehr	41.545.482	37.017.627	31.618.832	12.474.794
davon sonstiger gewerblicher Verkehr <sup>1)</sup>	22.737	19.443	23.906	21.638
Nicht-gewerblicher Verkehr <sup>1)</sup>	10.425	10.675	10.841	6.481
<b>Flugzeugbewegungen gesamt</b>	<b>327.228</b>	<b>302.150</b>	<b>285.028</b>	<b>153.097</b>
Summe gewerblicher Verkehr <sup>1)</sup>	318.948	294.342	276.821	146.675
davon Linien- und Charterverkehr	307.407	283.515	263.807	134.193
davon sonstiger gewerblicher Verkehr <sup>1)</sup>	11.541	10.827	13.014	12.482
Allgemeine Luftfahrt (nicht-gewerblicher Verkehr) <sup>1)</sup>	8.280	7.808	8.207	6.422
Sitzplatzauslastung (in %) Linien- und Charterverkehr	81,9	81,3	77,5	65,2
<b>Cargo-Umschlag (geflogene Fracht und Luftpost in t)</b>	<b>311.091</b>	<b>284.346</b>	<b>266.779</b>	<b>173.307</b>
<b>Verkehrseinheiten (VE) gewerblicher Verkehr<sup>1)</sup></b>	<b>44.658.081</b>	<b>39.862.753</b>	<b>34.290.578</b>	<b>14.211.819</b>

<sup>1)</sup> Begriffsdefinitionen siehe Statistischer Jahresbericht 2024, S. 20/21

 Verkehrszahlen

PASSAGIERZAHLEN (NUR GEWERBLICHER VERKEHR) / GRI A01 ✓

	2024			2023			2022			2021		
	Gesamt	Inland	International									
<b>Summe gewerblicher Verkehr</b>	<b>41.568.219</b>	<b>6.160.176</b>	<b>35.408.043</b>	<b>37.037.070</b>	<b>5.739.466</b>	<b>31.297.604</b>	<b>31.642.738</b>	<b>4.818.806</b>	<b>26.823.932</b>	<b>12.496.432</b>	<b>2.295.855</b>	<b>10.200.577</b>
davon Ankunft	20.847.160	3.067.586	17.779.574	18.552.240	2.866.783	15.685.457	15.864.243	2.393.840	13.470.403	6.231.524	1.154.455	5.077.069
davon Abflug	20.700.014	3.086.323	17.613.691	18.467.051	2.868.493	15.598.558	15.758.549	2.417.903	13.340.646	6.247.229	1.133.472	5.113.757
davon Transitpassagiere <sup>1)</sup>	21.045	6.267	14.778	17.779	4.190	13.589	19.946	7.063	12.883	17.679	7.928	9.751
Anzahl O&D-Passagiere <sup>2)</sup> in Mio.	24,0	-	-	21,6	-	-	17,9	-	-	8,0	-	-
Anzahl Umsteigende in Mio.	17,5	-	-	15,4	-	-	13,7	-	-	4,5	-	-
<b>Anteil an Umsteigenden in %</b>	<b>42</b>	-	-	<b>41</b>	-	-	<b>43</b>	-	-	<b>36</b>	-	-

<sup>1)</sup> Transitpassagiere kommen am Flughafen an und setzen ihre Reise mit demselben Flugzeug fort. Sie werden nur einmal bei der Landung gezählt.

<sup>2)</sup> O&D-Passagiere beginnen oder beenden ihre Reise am Flughafen.

FLUGBEWEGUNGEN<sup>1)</sup> / GRI A02 ✓

	2024			2023			2022			2021		
	Gesamt	Ankunft	Abflug	Gesamt	Ankunft	Abflug	Gesamt	Ankunft	Abflug	Gesamt	Ankunft	Abflug
<b>Passagierflüge Linie/Charter</b>	<b>303.716</b>	<b>151.773</b>	<b>151.943</b>	<b>279.468</b>	<b>139.603</b>	<b>139.865</b>	<b>259.449</b>	<b>129.642</b>	<b>129.807</b>	<b>129.737</b>	<b>64.801</b>	<b>64.936</b>
Inland	55.873	27.907	27.966	54.985	27.478	27.507	51.254	25.600	25.654	28.537	14.253	14.284
International	247.843	123.866	123.977	224.483	112.125	112.358	208.195	104.042	104.153	101.200	50.548	50.652
<b>Frachtflüge Linie/Charter</b>	<b>3.569</b>	<b>1.734</b>	<b>1.835</b>	<b>3.591</b>	<b>1.779</b>	<b>1.812</b>	<b>3.882</b>	<b>1.935</b>	<b>1.947</b>	<b>4.038</b>	<b>1.962</b>	<b>2.076</b>
Inland	1.002	501	501	1.172	543	629	1.201	682	519	1.301	748	553
International	2.567	1.233	1.334	2.419	1.236	1.183	2.681	1.253	1.428	2.737	1.214	1.523
<b>Postflüge Linie/Charter</b>	<b>122</b>	<b>61</b>	<b>61</b>	<b>456</b>	<b>228</b>	<b>228</b>	<b>476</b>	<b>243</b>	<b>233</b>	<b>418</b>	<b>209</b>	<b>209</b>
Inland	122	61	61	456	228	228	476	243	233	418	209	209
International	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Allgemeine Luftfahrt</b>	<b>19.821</b>	<b>10.061</b>	<b>9.760</b>	<b>18.635</b>	<b>9.464</b>	<b>9.171</b>	<b>21.221</b>	<b>10.704</b>	<b>10.517</b>	<b>18.904</b>	<b>9.572</b>	<b>9.332</b>
Inland	8.262	4.245	4.017	7.597	3.897	3.700	8.695	4.531	4.164	7.845	3.999	3.846
International	11.559	5.816	5.743	11.038	5.567	5.471	12.526	6.173	6.353	11.059	5.573	5.486
<b>Summe</b>	<b>327.228</b>	<b>163.629</b>	<b>163.599</b>	<b>302.150</b>	<b>151.074</b>	<b>151.076</b>	<b>285.028</b>	<b>142.524</b>	<b>142.504</b>	<b>153.097</b>	<b>76.544</b>	<b>76.553</b>

<sup>1)</sup> Militärflüge werden nicht erhoben.

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

[🔗 Detaillierte Angaben zur Nachtflugregelung](#)

FRACHTTONNAGE [GEWERBLICHER UMSCHLAG] / GRI A03 ✓

IN T

	2024			2023			2022			2021		
	Fracht-umschlag	Ankommende Fracht	Abfliegende Fracht									
Reine Frachtflüge	34.929	13.830	21.099	60.588	28.585	32.003	63.300	33.484	29.816	72.194	33.282	38.912
Beiladefracht auf Passagiermaschinen	272.707	124.828	147.879	216.611	90.202	126.409	195.557	79.969	115.588	94.519	39.255	55.264
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>307.636</b>	<b>138.658</b>	<b>168.978</b>	<b>277.199</b>	<b>118.786</b>	<b>158.413</b>	<b>258.857</b>	<b>113.453</b>	<b>145.404</b>	<b>166.713</b>	<b>72.537</b>	<b>94.176</b>

DIALOGMANAGEMENT: PROFESSIONELL MIT FEEDBACK UMGEHEN / GRI 2-29

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

Das Dialogmanagement erfasste im Jahr 2024 insgesamt 3.798 Beschwerden. Das sind 15,9% mehr als im Jahr 2023. Dieser Anstieg ist zum einen auf allgemeine Unregelmäßigkeiten im Luftverkehr und zum anderen auf den schwierigen Personalaufbau, insbesondere im Bereich der Gepäckabfertigung, nach dem durch die Pandemie verursachten fast vollständigen Stillstand des Luftverkehrs zurückzuführen. Außerdem kam es zu einigen Sicherheits- und Sondervorfällen in den Terminalbereichen. Generell wurde die Service- und Aufenthaltsqualität bemängelt. 2024 verzeichnete der Flughafen München eine relative Beschwerdequote von 91 Beschwerden pro einer Million abgefertigter Passagiere.

DIALOGMANAGEMENT / GRI 2-29 ✓

ANZAHL DER NENNUNGEN

	2024	2023	2022	2021
<b>Beschwerden gesamt</b>	<b>3.798</b>	<b>3.277</b>	<b>2.272</b>	<b>829</b>
<b>Anzahl der Beschwerden bei Top-Themen</b>				
Airline	459	662	501	116
Flughafen-Einrichtung	691	628	368	186
Gepäckausgabe	1066	838	274	40
Parken	163	107	66	49
Passkontrolle	132	72	71	29
Sicherheitskontrolle	489	271	261	106
Passagiertransport	177	104	96	96
Flughafen-Service	307	234	159	62
Lost & Found <sup>1)</sup>	68	152	230	
Sonstige	246	209	246	145

<sup>1)</sup> erstmals 2022 aufgenommen

SPENDEN UND SPONSORING / GRI 413-1

ANTEIL AM GESAMTETAT IN %

	2024	2023	2022	2021
Sport	34	55	77	60
Soziales	17	8	4	18
Bildung	4	6	2	13
Kultur	32	32	17	7
Natur	13	0	0	2

 Sponsoring

EINSATZZAHLEN DER FEUERWEHR / GRI 416-1

	2024	2023	2022	2021
<b>Alarmierungen gesamt</b>	<b>8.344</b>	<b>8.631</b>	<b>8.111</b>	<b>5.028</b>
<b>Anzahl Ausrückungen</b>	<b>2.887</b>	<b>2.961</b>	<b>3.257</b>	<b>1.511</b>
davon technische Hilfsleistungen	1.551	1.528	1.623	1.140
davon Sicherheitswachen <sup>1)</sup>	640	704	915	296
davon Brandeinsätze	696	729	719	75
<b>Sonstige Feuerwehreinsätze<sup>2)</sup></b>	<b>3.649</b>	<b>4.188</b>	<b>3.609</b>	<b>3.006</b>
<b>Rettungsdiensteneinsätze</b>	<b>1.808</b>	<b>1.482</b>	<b>1.245</b>	<b>511</b>

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

<sup>2)</sup> sonstige Tätigkeiten, ABC-Gefahrstoffe und Einsätze der Feuerwehr (»andere« Alarmierungskennzeichnungen/Bewertungen)

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

ANZAHL MITARBEITENDE / GRI 2-7, GRI 2-8, GRI 405-1 ✓

Konzern	2024						2023		2022		2021	
	Frauen	Anteil in % <sup>3)</sup>	Männer	Anteil in % <sup>3)</sup>	Gesamt	Anteil in % <sup>3)</sup>						
<b>Gesamtbeschäftigte<sup>1)</sup></b>	<b>2.694</b>	<b>29,74</b>	<b>6.365</b>	<b>70,26</b>	<b>9.059</b>	<b>100,00</b>	<b>8.362</b>	<b>100,00</b>	<b>8.610</b>	<b>100,00</b>	<b>8.693</b>	<b>100,00</b>
<b>Voll- und Teilzeitmitarbeitende<sup>1)</sup></b>												
Vollzeit	1.600	17,66	5.743	63,40	7.343	81,06	6.771	80,97	6.675	77,53	6.852	78,82
Teilzeit	1.094	12,08	622	6,87	1.716	18,94	1.591	19,03	1.935	22,47	1.841	21,18
<b>Arbeitsverträge<sup>1)</sup></b>												
Befristet	183	2,02	284	3,14	467	5,16	525	6,28	497	5,77	184	2,12
Unbefristet	2.511	27,72	6.081	67,13	8.592	94,84	7.837	93,72	8.113	94,23	8.509	97,88
<b>Weitere Beschäftigte</b>	<b>193</b>		<b>364</b>		<b>557</b>		<b>512</b>		<b>437</b>		<b>508</b>	
Auszubildende	112		163		275		236		230		247	
Praktikanten	9		7		16		17		7		2	
Geringfügig Beschäftigte	55		123		178		165		163		136	
Leiharbeitnehmende	17		71		88		94		37		123	
<b>Summe Gesamtbeschäftigte inkl. weiterer Beschäftigter des Konzerns</b>	<b>2.887</b>		<b>6.729</b>		<b>9.616</b>		<b>8.874</b>		<b>9.047</b>		<b>9.201</b>	
<b>Erwerbstätige am Flughafen-Campus<sup>2)</sup></b>					<b>33.330</b>		<b>33.330</b>		<b>33.330</b>		<b>38.090</b>	

<sup>1)</sup> Stichtag: 31.12.; ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmende und ohne Praktikanten

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

<sup>3)</sup> Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach <sup>1)</sup>.

ANZAHL MITARBEITENDE / GRI 2-7, GRI 2-8, GRI 405-1 ✓

FMG	2024						2023		2022		2021	
	Frauen	Anteil in % <sup>3)</sup>	Männer	Anteil in % <sup>3)</sup>	Gesamt	Anteil in % <sup>3)</sup>						
<b>Gesamtbeschäftigte<sup>1)</sup></b>	<b>1.094</b>	<b>26,70</b>	<b>3.004</b>	<b>73,30</b>	<b>4.098</b>	<b>100,00</b>	<b>4.069</b>	<b>100,00</b>	<b>3.990</b>	<b>100,00</b>	<b>4.176</b>	<b>100,00</b>
<b>Voll- und Teilzeitmitarbeitende<sup>1)</sup></b>												
Vollzeit	610	14,89	2.695	65,76	3.305	80,65	3.333	81,91	3.287	82,38	3.519	84,27
Teilzeit	484	11,81	309	7,54	793	19,35	736	18,09	703	17,62	657	15,73
<b>Arbeitsverträge<sup>1)</sup></b>												
Befristet	21	0,51	52	1,27	73	1,78	53	1,30	43	1,08	45	2,12
Unbefristet	1.073	26,18	2.952	72,04	4.025	98,22	4.016	98,70	3.947	98,92	4.131	97,88
<b>Weitere Beschäftigte</b>	<b>47</b>		<b>128</b>		<b>175</b>		<b>152</b>		<b>156</b>		<b>172</b>	
Auszubildende	37		113		150		127		135		149	
Praktikanten	7		2		9		8		4			
Geringfügig Beschäftigte	3		13		16		17		17		23	
Leiharbeitnehmende	0		0		0		0		0			
<b>Summe Gesamtbeschäftigte inkl. weiterer Beschäftigter der FMG</b>	<b>1.141</b>		<b>3.132</b>		<b>4.273</b>		<b>4.221</b>		<b>4.146</b>		<b>4.348</b>	

<sup>1)</sup> Stichtag: 31.12.; ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmende und ohne Praktikanten

<sup>2)</sup> Zahl nicht Teil des Bestätigungsvermerks des unabhängigen Abschlussprüfers. Schließt alle am Flughafen München ansässigen Unternehmen ein. Die Beschäftigterhebung am Flughafen München wird im Dreijahresrhythmus durchgeführt. Zuletzt wurden die Zahlen im Jahr 2021 erhoben.

Weitere Infos zur Erhebung finden Sie [hier](#).

<sup>3)</sup> Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach <sup>1)</sup>.

MITARBEITENDE MIT TARIFVERTRÄGEN / GRI 2-30, GRI 202-1 ✓

	2024		2023		2022		2021	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern <sup>2)</sup>	FMG
Mitarbeitende mit Tarifverträgen gesamt	8.772	4.162	8.082	4.112	8.211	4.048	8.565	4.336
Anteil der Gesamtbelegschaft in % <sup>1)</sup>	91,22	97,40	91,08	97,42	90,76	97,64	93,06	99,72

<sup>1)</sup> Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Summe der Gesamtbeschäftigten inklusive Auszubildenden, geringfügig Beschäftigten, Leiharbeitnehmenden und Praktikanten.

<sup>2)</sup> ohne amd.sigma

VERHÄLTNIS DER GESAMTVERGÜTUNG<sup>1)</sup> / GRI 2-21

	2024	2023	2022 <sup>2)</sup>
Verhältnis zwischen der Jahresgesamtvergütung der höchstbezahlten Person in der Organisation und dem mittleren Niveau [Median] der Jahresgesamtvergütung aller Angestellten [ohne die höchstbezahlte Person]	11,82	11,16	12,31
Verhältnis des prozentualen Anstiegs der Jahresgesamtvergütung für die höchstbezahlte Person in der Organisation zum mittleren prozentualen Anstieg der Jahresgesamtvergütung für alle Angestellten [ohne die höchstbezahlte Person]	2,35	0,12	0,01

<sup>1)</sup> Alle Beschäftigten der FMG, ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmende und ohne Praktikanten. Die Gesamtvergütung von Teilzeitbeschäftigten ist jeweils auf einen Vollzeitäquivalent hochzurechnen. Die Gesamtvergütung beinhaltet: Grundgehalt, Bonuszahlungen, Aktien- und Optionspakete.

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

Aufgrund der heterogenen, nicht konsolidierten Gehaltsabrechnungen der FMG Töchter ist eine konzernweite Ermittlung dieser Kennzahlen nur mit einem unverhältnismäßig großen Aufwand verbunden und wird deshalb nicht berichtet.

ALTERSSTRUKTUR DER MITARBEITENDEN / GRI 405-1 ✓

Konzern	2024						2023		2022		2021	
	Frauen	Anteil in % <sup>2)</sup>	Männer	Anteil in % <sup>2)</sup>	Gesamt	Anteil in % <sup>2)</sup>						
<b>Altersstruktur Mitarbeitende<sup>1)</sup></b>												
Unter 30 Jahren	403	4,45	1.008	11,13	1.411	15,58	1.125	13,45	997	11,58	952	10,95
30 bis 50 Jahre	1.445	15,95	2.980	32,90	4.425	48,85	4.055	48,49	4.313	50,09	4.440	51,08
Über 50 Jahre	846	9,34	2.377	26,24	3.223	35,58	3.182	38,05	3.300	38,33	3.301	37,97
<b>Gesamt</b>	<b>2.694</b>	<b>29,74</b>	<b>6.365</b>	<b>70,26</b>	<b>9.059</b>	<b>100,00</b>	<b>8.362</b>	<b>100,00</b>	<b>8.610</b>	<b>100,00</b>	<b>8.693</b>	<b>100,00</b>
FMG	2024						2023		2022		2021	
	Frauen	Anteil in % <sup>2)</sup>	Männer	Anteil in % <sup>2)</sup>	Gesamt	Anteil in % <sup>2)</sup>						
<b>Altersstruktur Mitarbeitende<sup>1)</sup></b>												
Unter 30 Jahren	173	4,22	288	7,03	461	11,25	421	10,35	376	9,42	407	9,75
30 bis 50 Jahre	611	14,91	1.203	29,36	1.814	44,27	1.760	43,25	1.704	42,71	1.809	43,32
Über 50 Jahre	310	7,56	1.513	36,92	1.823	44,49	1.888	46,40	1.910	47,87	1.960	46,93
<b>Gesamt</b>	<b>1.094</b>	<b>26,70</b>	<b>3.004</b>	<b>73,30</b>	<b>4.098</b>	<b>100,00</b>	<b>4.069</b>	<b>100,00</b>	<b>3.990</b>	<b>100,00</b>	<b>4.176</b>	<b>100,00</b>

<sup>1)</sup> Stichtag: 31.12.; ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmende und ohne Praktikanten

<sup>2)</sup> Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach <sup>1)</sup>.

FÜHRUNGSKRÄFTE / GRI 405-1 ✓

	2024		2023		2022		2021	
	Anteil in % <sup>2)</sup>		Anteil in % <sup>2)</sup>		Anteil in % <sup>2)</sup>		Anteil in % <sup>2)</sup>	
<b>Konzern</b>								
<b>Führungskräfte gesamt<sup>1)</sup></b>	<b>694</b>	<b>7,66</b>	<b>689</b>	<b>8,24</b>	<b>683</b>	<b>7,93</b>	<b>703</b>	<b>8,09</b>
Frauen	165	23,78	174	25,25	173	25,33	168	23,90
Männer	529	76,22	515	74,75	510	74,67	535	76,10
<b>Altersstruktur Führungskräfte</b>								
Unter 30 Jahren	26	3,75	18	2,61	17	2,49	9	1,28
30 bis 50 Jahre	382	55,04	344	49,93	370	54,17	364	51,78
Über 50 Jahre	286	41,21	327	47,46	296	43,34	330	46,94
	2024		2023		2022		2021	
	Anteil in % <sup>2)</sup>		Anteil in % <sup>2)</sup>		Anteil in % <sup>2)</sup>		Anteil in % <sup>2)</sup>	
<b>FMG</b>								
<b>Führungskräfte gesamt<sup>1)</sup></b>	<b>391</b>	<b>9,54</b>	<b>396</b>	<b>9,73</b>	<b>382</b>	<b>9,57</b>	<b>401</b>	<b>9,6</b>
Frauen	74	18,93	74	18,69	65	17,02	62	15,46
Männer	317	81,07	322	81,31	317	82,98	339	84,54
<b>Altersstruktur Führungskräfte</b>								
Unter 30 Jahren	7	1,79	5	1,26	5	1,31	4	1,00
30 bis 50 Jahre	184	47,06	169	42,68	157	41,10	153	38,15
Über 50 Jahre	200	51,15	222	56,06	220	57,59	244	60,85

<sup>1)</sup> Stichtag 31.12.: Anteil der Führungskräfte an der Anzahl der Gesamtbeschäftigten  
<sup>2)</sup> prozentualer Anteil der Führungskräfte im Verhältnis zu deren Gesamtzahl

INANSPRUCHNAHME VON ELTERNZEIT<sup>1)</sup> / GRI 401-2, GRI 401-3 ✓

	2024			2023	2022	2021
	Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
<b>Konzern</b>						
Inanspruchnahme Elternzeit	103	116	219	246	297	276
Inanspruchnahme Elternteilzeit	7	4	11	18	10	7
	2024			2023	2022	2021
	Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
<b>FMG</b>						
Inanspruchnahme Elternzeit	63	58	121	136	149	136
Inanspruchnahme Elternteilzeit	2	3	5	9	4	2

<sup>1)</sup> Zahl der Beschäftigten, die ihre Elternzeit im betreffenden Jahr angetreten haben. Daten ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmende und ohne Praktikanten.

Bedingt durch den hohen Aufwand einer manuellen Auswertung der verschiedenen Elternzeitmodelle [Dauer der Elternzeit, Stückelung der Elternzeit] werden die Anzahl an Rückkehrenden aus der Elternzeit sowie die Kündigungen nach der Elternzeit nicht erhoben.

FLUKTUATION VON MITARBEITENDEN: EINSTELLUNGEN UND AUSTRITTE / GRI 401-1 ✓

Konzern	2024 <sup>1)</sup>				2023 <sup>2)</sup>		2022 <sup>2)</sup>		2021 <sup>2)</sup>	
	Einstellungen	Anteil in % <sup>3)</sup>	Austritte	Anteil in % <sup>3)</sup>	Einstellungen	Austritte	Einstellungen	Austritte	Einstellungen	Austritte
<b>Einstellungen und Austritte nach Altersklassen</b>										
Unter 30 Jahre	838	42,95	442	34,40	678	339	518	332	120	261
30 bis 50 Jahre	889	45,57	472	36,73	620	440	499	476	82	378
Über 50 Jahre	224	11,48	371	28,87	183	321	154	347	29	377
<b>Gesamt</b>	<b>1.951</b>	<b>100,00</b>	<b>1.285</b>	<b>100,00</b>	<b>1.481</b>	<b>1.100</b>	<b>1.171</b>	<b>1.155</b>	<b>231</b>	<b>1.016</b>
<b>Einstellungen und Austritte nach Geschlecht</b>										
Männlich	1.481	75,91	886	68,95	1.009	715	716	704	142	690
Weiblich	470	24,09	399	31,05	472	385	455	451	89	326
<b>FMG</b>										
<b>Einstellungen und Austritte nach Altersklassen</b>										
Unter 30 Jahre	105	36,21	46	16,03	155	59	83	64	51	60
30 bis 50 Jahre	153	52,76	49	17,07	156	62	52	86	22	87
Über 50 Jahre	32	11,03	192	66,90	45	166	15	155	10	204
<b>Gesamt</b>	<b>290</b>	<b>100,00</b>	<b>287</b>	<b>100,00</b>	<b>356</b>	<b>287</b>	<b>150</b>	<b>305</b>	<b>83</b>	<b>351</b>
<b>Einstellungen und Austritte nach Geschlecht</b>										
Männlich	197	67,93	226	78,75	243	226	115	214	56	275
Weiblich	93	32,07	61	21,25	113	61	35	91	27	76

<sup>1)</sup> inklusive geringfügig Beschäftigte, ohne Auszubildende, ohne Leiharbeitnehmende und ohne Praktikanten

<sup>2)</sup> inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmende und ohne Praktikanten

<sup>3)</sup> Alle Prozentsätze beziehen sich jeweils auf die Gesamtzahl der Einstellungen beziehungsweise Austritte der Beschäftigten nach <sup>1)</sup>.

FLUKTUATIONSQUOTE / GRI 401-1 ✓

IN %

	2024 <sup>1)</sup>		2023 <sup>2)</sup>		2022 <sup>2)</sup>		2021 <sup>2)</sup>	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Fluktuationsquote	14,26	7,02	13,05	6,96	13,00	7,35	11,00	7,94

<sup>1)</sup> Die Fluktuationsquote spiegelt das Verhältnis der Austritte zu den Beschäftigten (im Jahresdurchschnitt inklusive geringfügig Beschäftigte, ohne Auszubildende, ohne Leiharbeitnehmende, ohne Praktikanten) wider.

<sup>2)</sup> Die Fluktuationsquote spiegelt das Verhältnis der Austritte zu den Beschäftigten (im Jahresdurchschnitt inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmende und ohne Praktikanten) wider.

DURCHSCHNITTLICHE WEITERBILDUNGSSTUNDEN<sup>1)</sup> / GRI 404-1 ✓

	2024		2023		2022		2021	
	Konzern <sup>3)</sup>	FMG	Konzern <sup>3)</sup>	FMG	Konzern <sup>4)</sup>	FMG	Konzern <sup>5)</sup>	FMG
Anzahl der durchschnittlichen Weiterbildungsstunden pro Mitarbeitendem	36,7	8,0	20,8	7,1	13,8	6,2	7,6	3,5
Pro männlichem Mitarbeiter	45,5	9,0	21,2	7,9	14,2	7,1	8,2	3,9
Pro weiblicher Mitarbeiterin	16,5	5,4	19,9	4,5	13,0	3,6	6,4	2,2
Pro Führungskraft <sup>2)</sup>	13,6	5,2	10,0	6,8	6,1	3,9	5,4	3,0
Pro Mitarbeitendem [ohne Führungsverantwortung]	38,7	8,3	21,8	7,1	14,5	6,4	7,8	3,5

<sup>1)</sup> durchschnittliche Fortbildungs-, Schulungs- und Seminarstunden, die zeitwirtschaftlich erfasst werden (exklusive Luftsicherheitsschulung) pro Beschäftigtem (ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmende und ohne Praktikanten) zum Stichtag 31.12.

<sup>2)</sup> Führungskräfte der Ebenen 1 bis 4 ohne Geschäftsführung der FMG

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

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

<sup>5)</sup> ohne MucReal, LabCampus, amd.sigma, Munich Airport NJ LLC, Infogate

ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEIT / GRI 403-9 ✓

	2024	2023	2022	2021
	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
<b>Konzern<sup>1)</sup></b>				
<b>Unfallstatistik<sup>2)</sup></b>				
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	167	155	225	107
Dadurch Ausfalltage <sup>3)</sup>	5.268	3.536	4.646	2.264
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0	0
1.000-Mann-Quote <sup>4)</sup>	21,77	21,6	32,74	13,38
	2024	2023	2022	2021
	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
<b>FMG<sup>1), 6)</sup></b>				
<b>Unfallstatistik<sup>2)</sup></b>				
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	22	20	51	20
Dadurch Ausfalltage <sup>3)</sup>	548	438	1.497	446
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0	0
1.000-Mann-Quote <sup>4)</sup>	7,36	6,91	17,53	6,44

<sup>1)</sup> inklusive Auszubildenden, geringfügig Beschäftigten, Leihararbeitnehmenden und Praktikanten  
<sup>2)</sup> Verletzungen auf dem Niveau von Erste-Hilfe-Maßnahmen werden auch erfasst, sobald der oder die Beschäftigte beim medizinischen Dienst des Flughafens München vorstellig wird.  
<sup>3)</sup> Es handelt sich um Kalendertage und diese werden ab dem Folgetag des Arbeitsunfalls gezählt. Es werden nur Ausfalltage berichtet, die im gleichen Kalenderjahr wie das Unfallereignis liegen.  
<sup>4)</sup> meldepflichtige Arbeitsunfälle × 1.000 / tatsächlich geleistete Mitarbeiterkapazitäten [MAK] im Jahresdurchschnitt  
<sup>5)</sup> Mitarbeitende in der Bodenabfertigung mit Betriebszugehörigkeit FMG, Beschäftigte der AeroGround sowie bei AeroGround beschäftigte Leihararbeitnehmende  
<sup>6)</sup> Ausgenommen »Mitarbeitende der Bodenabfertigung mit Betriebszugehörigkeit FMG«. Diese werden als »Mitarbeitende in der Bodenabfertigung München« ausgewiesen.

ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEIT / GRI 403-9 ✓

	2024	2023	2022	2021
	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
<b>Mitarbeitende in der Bodenabfertigung München<sup>5)</sup></b>				
<b>Unfallstatistik<sup>2)</sup></b>				
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	78	78	61	24
Dadurch Ausfalltage <sup>3)</sup>	2.819	2.151	1.030	583
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0	0
1.000-Mann-Quote <sup>4)</sup>	39,02	46,67	57,01	12,02
	2024	2023	2022	2021
	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
<b>Mitarbeitende in der Bodenabfertigung Berlin</b>				
<b>Unfallstatistik<sup>2)</sup></b>				
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	0	0	44	34
Dadurch Ausfalltage <sup>3)</sup>	0	0	555	493
Tödliche Arbeitsunfälle	0	0	0	0
1.000-Mann-Quote <sup>4)</sup>	0	0	108,93	88,31

Der Konzern hat seine Aktivitäten am Flughafen Berlin durch den Verkauf der 100-Prozent-Beteiligung an der AAS Berlin GmbH (vormals AeroGround Berlin GmbH) mit Wirkung zum 31. Dezember 2022 aufgegeben.

<sup>1)</sup> inklusive Auszubildenden, geringfügig Beschäftigten, Leiharbeitnehmenden und Praktikanten  
<sup>2)</sup> Verletzungen auf dem Niveau von Erste-Hilfe-Maßnahmen werden auch erfasst, sobald der Beschäftigte beim medizinischen Dienst des Flughafens München vorstellig wird.  
<sup>3)</sup> Es handelt sich um Kalendertage und diese werden ab dem Folgetag des Arbeitsunfalls gezählt. Es werden nur Ausfalltage berichtet, die im gleichen Kalenderjahr wie das Unfallereignis liegen.  
<sup>4)</sup> meldepflichtige Arbeitsunfälle × 1.000 / tatsächlich geleistete Mitarbeiterkapazitäten [MAK] im Jahresdurchschnitt  
<sup>5)</sup> Mitarbeitende in der Bodenabfertigung mit Betriebszugehörigkeit FMG, Beschäftigte der AeroGround sowie bei AeroGround beschäftigte Leiharbeitnehmende  
<sup>6)</sup> Ausgenommen »Mitarbeitende der Bodenabfertigung mit Betriebszugehörigkeit FMG«. Diese werden als »Mitarbeitende in der Bodenabfertigung München« ausgewiesen.

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

UNFALLHÄUFIGKEITSRATE<sup>1)</sup> / GRI 403-9 ✓

	2024	2023	2022	2021
<b>Gesamt (FMG + AeroGround)<sup>2)</sup></b>	<b>14,29</b>	<b>16,00</b>	<b>19,93</b>	<b>11,09</b>
FMG	4,59	5,40	8,15	7,10
AeroGround <sup>2)</sup>	29,24	35,63	42,03	22,62

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

<sup>2)</sup> inklusive Mitarbeitende in der Bodenabfertigung am Standort München mit Betriebszugehörigkeit FMG, Beschäftigte der AeroGround sowie bei AeroGround beschäftigte Leiharbeitnehmende

KRANKENSTAND / GRI 403-10 ✓

IN %

Konzern	2024 <sup>1)</sup>			2023 <sup>2)</sup>	2022 <sup>2)</sup>	2021 <sup>2)</sup>
	Frauen	Männer	Gesamt <sup>4)</sup>	Gesamt <sup>4)</sup>	Gesamt <sup>4)</sup>	Gesamt <sup>5)</sup>
Krankheitsquote <sup>3)</sup>	7,55	9,52	8,99	9,5	10,21	5,98

FMG	2024 <sup>1)</sup>			2023 <sup>2)</sup>	2022 <sup>2)</sup>	2021 <sup>2)</sup>
	Frauen	Männer	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
Krankheitsquote <sup>3)</sup>	5,52	8,86	8,05	8,39	9,1	5,67

<sup>1)</sup> inklusive geringfügig Beschäftigte; ohne Auszubildende, ohne Leiharbeitnehmende, ohne Praktikanten

<sup>2)</sup> inklusive Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmende und ohne Praktikanten

<sup>3)</sup> Krankstunden im Verhältnis zu den zu leistenden Sollstunden, inklusive Reha, Kur, Heilverfahren etc.; bezieht sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach <sup>1)</sup> für 2024 bzw. nach <sup>2)</sup> für die Jahre 2021–2023.

<sup>4)</sup> ohne amd.sigma, Munich Airport NJ LLC, MAI US Holding, MucReal

<sup>5)</sup> ohne eurotrade, amd.sigma, MucReal, LabCampus, MAI US Holding, Munich Airport NJLLC, InfoGate

BERUFSKRANKHEITEN<sup>1)</sup> / GRI 403-10 ✓

IN %

	2024		2023		2022		2021	
	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern <sup>2)</sup>	FMG
Anzeige von Berufskrankheiten	8	3	4	0	6	4	6	1

<sup>1)</sup> inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmende und ohne Praktikanten  
<sup>2)</sup> ohne amd.sigma

BESCHÄFTIGUNG MENSCHEN MIT BEHINDERUNG / GRI 405-1 ✓

	2024 <sup>3)</sup>	2023 <sup>4)</sup>	2022 <sup>4)</sup>	2021
	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
<b>Konzern</b>				
Anzahl Mitarbeitende mit Einschränkung <sup>1)</sup>	627	629 <sup>5)</sup>	653	716 <sup>5)</sup>
Schwerbehindertenquote in % <sup>2)</sup>	6,94	7,47	7,33	7,68 <sup>5)</sup>
	2024	2023	2022	2021
<b>FMG</b>	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt
Anzahl Mitarbeitende mit Einschränkung <sup>1)</sup>	425	439	451	496
Schwerbehindertenquote in % <sup>2)</sup>	10,09	10,60	10,81	11,15

<sup>1)</sup> Grad der Behinderung mindestens 30 im Sinne der Gleichstellung gemäß Sozialgesetzbuch IX  
<sup>2)</sup> Anteil von Mitarbeitenden mit Einschränkung nach <sup>1)</sup> an den durchschnittlichen Gesamtbeschäftigten inklusive Auszubildenden, inklusive geringfügig Beschäftigten, exklusive Leiharbeitnehmende und exklusive Praktikanten  
<sup>3)</sup> ohne Munich Airport NJ LLC und MAI US Holding, MucReal  
<sup>4)</sup> ohne Munich Airport NJ LLC und MAI US Holding  
<sup>5)</sup> Im Rahmen der Prüfung der Daten identifizierte Fehler wurden nachträglich korrigiert.

NATIONALITÄTEN<sup>1)</sup> / GRI 405-1 ✓

Konzern	2024				2023		2022		2021	
	Frauen	Männer	Gesamt	Anteil in % <sup>2)</sup>						
<b>Verteilung nach Nationalitäten gesamt</b>	<b>2.861</b>	<b>6.651</b>	<b>9.512</b>		<b>8.598</b>		<b>8.840</b>		<b>8.940</b>	
Deutsche Staatsangehörigkeit	2.173	4.330	6.503	68,37	6.176	71,83	6.590	74,55	6.879	76,95
Ausländische Staatsangehörigkeit	688	2.321	3.009	31,63	2.422	28,17	2.250	25,45	2.061	23,05
<b>Verteilung der am meisten vertretenen ausländischen Nationalitäten</b>										
Türkei	46	424	470	4,94	464	5,40	501	5,67	486	5,44
Kroatien	31	233	264	2,78	212	2,47	209	2,36	201	2,25
Bosnien-Herzegowina	32	361	393	4,13	191	2,22	107	1,21	77	0,86
Rumänien	77	114	191	2,01	167	1,94	142	1,61	130	1,45
USA	67	87	154	1,62	143	1,66	95	1,07	42	0,47

FMG	2024				2023		2022		2021	
	Frauen	Männer	Gesamt	Anteil in % <sup>2)</sup>						
<b>Verteilung nach Nationalitäten gesamt</b>	<b>1.134</b>	<b>3.130</b>	<b>4.264</b>		<b>4.196</b>		<b>4.125</b>		<b>4.325</b>	
Deutsche Staatsangehörigkeit	1.079	2.773	3.852	90,34	3.788	90,28	3.722	90,23	3.936	91,01
Ausländische Staatsangehörigkeit	55	357	412	9,66	408	9,72	403	9,77	389	8,99
<b>Verteilung der am meisten vertretenen ausländischen Nationalitäten</b>										
Türkei	5	216	221	5,18	224	5,34	224	5,43	221	5,11
Österreich	10	19	29	0,68	28	0,67	28	0,68	28	0,65
Italien	5	13	18	0,42	21	0,50	20	0,48	20	0,46
Kosovo	1	21	22	0,52	21	0,50	21	0,51	22	0,51
Griechenland	2	15	17	0,40	18	0,43	17	0,41	18	0,42

<sup>1)</sup> Stichtag: 31.12.: Gesamtbeschäftigte inklusive Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmende und ohne Praktikanten  
<sup>2)</sup> Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach <sup>1)</sup>.

WOHNSITZ DER BESCHÄFTIGTEN<sup>1)</sup> / GRI 2-7, GRI 401-1 ✓

Landkreise	2024				2023		2022		2021	
	Konzern	Anteil in % <sup>2)</sup>	FMG	Anteil in % <sup>2)</sup>	Konzern	FMG	Konzern	FMG	Konzern	FMG
Freising	2.668	28,58	890	20,95	2.365	871	2.223	835	2.197	854
Erding	1.639	17,56	956	22,50	1.614	959	1.639	977	1.740	1.030
München	1.899	20,34	756	17,80	1.677	732	1.631	705	1.669	759
Landshut	1.278	13,69	643	15,14	1.208	651	1.199	658	1.246	692
Pfaffenhofen	182	1,95	97	2,28	166	98	159	91	154	91
Ebersberg	173	1,85	100	2,35	156	97	149	92	159	97
Anderer Landkreis <sup>3)</sup>	1.495	16,02	806	18,97	1.412	788	1.840	767	1.775	802
<b>Gesamt</b>	<b>9.334</b>	<b>100,00</b>	<b>4.248</b>	<b>100,00</b>	<b>8.598</b>	<b>4.196</b>	<b>8.840</b>	<b>4.125</b>	<b>8.940</b>	<b>4.325</b>

<sup>1)</sup> Anzahl der Gesamtbeschäftigten inklusive Auszubildenden, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmende und ohne Praktikanten, die im jeweiligen Landkreis zum Stichtag 31.12. ihren Wohnsitz hatten.

<sup>2)</sup> Alle Prozentsätze beziehen sich auf die Anzahl der Gesamtbeschäftigten nach <sup>1)</sup>.

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

ENERGIEVERBRAUCH UND EMISSIONEN<sup>1)</sup> / GRI 301-1, GRI 302-1, GRI 302-2, GRI 302-4, GRI 302-5, GRI 305-1, GRI 305-2, GRI 305-3, GRI 305-5 ✓

	2024			2023			2022			2021		
	GJ	MWh	CO <sub>2</sub> [t]									
<b>Scope 1: Direkter Energieverbrauch/Emissionen</b>												
Erdgas Gas-Diesel-Aggregate BHKW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Erdgas Gas-Otto-Aggregate BHKW	1.241.159	344.766	70.051	1.248.966	346.935	70.417	1.230.410	341.781	68.829	1.125.086	312.524	62.375
Erdgas Heizkesselanlage	79.476	22.077	4.486	36.173	10.048	2.039	12.534	3.482	701	40.619	11.283	2.252
Heizöl Gas-Diesel-Aggregate	31.586	8.774	2.341	18.529	5.147	1.373	31.177	8.660	2.310	28.393	7.887	2.104
Heizöl Kesselanlage	6.674	1.854	495	4.421	1.228	328	10.551	2.931	782	32	9	2
Flüssiggas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.084	301	70
Heizöl Notstromaggregate	1.342	373	100	1.991	553	147	2.242	623	166	2.257	627	167
Erdgasverbrauch EFM <sup>2)</sup>	5.819	1.616	328	7.528	2.091	424	6.956	1.932	389	5.612	1.559	311
Diesel- und Ottokraftstoff	129.713	36.031	9.630	120.676	33.521	8.957	113.863	31.629	8.436	78.325	21.757	5.794
<b>Ergebnis Scope 1</b>	<b>1.495.770</b>	<b>415.492</b>	<b>87.430</b>	<b>1.438.283</b>	<b>399.523</b>	<b>83.686</b>	<b>1.407.733</b>	<b>391.037</b>	<b>81.613</b>	<b>1.281.409</b>	<b>355.947</b>	<b>73.075</b>
<b>Scope 2: Indirekter Energieverbrauch/Emissionen<sup>3)</sup></b>												
Stromfremdbezug <sup>4)</sup>	128.915	35.810	13.285	111.283	30.912	14.189	133.834	37.176	16.172	110.668	30.741	11.682
Fernwärmebezug <sup>5)</sup>	41.814	11.615	619	87.365	24.268	1.292	101.459	28.183	1.501	123.768	34.380	1.465
Erdgasbezug <sup>6)</sup>	61.975	17.215	3.498	60.610	16.836	3.417	55.412	15.392	3.100	17.147	4.763	951

<sup>1)</sup> Die FMG erstellt ihren CO<sub>2</sub>-Footprint auf Basis des GHG-Protokolls WRI/WBCSD Greenhouse Gas Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard. Für Scope 3 berichtet die FMG über – für ihr Geschäftsmodell – relevante Teilbereiche. Außerdem wird das Prinzip operativer Kontrolle angewendet. Umrechnungsparameter, wie insbesondere Heizwerte und Emissionsfaktoren, soweit sie dem Emissionshandel unterliegen, werden gemäß den Vorgaben der Deutschen Emissionshandelsstelle [DEHSt] ermittelt. Übrige Umrechnungsparameter basieren auf den entsprechenden aktuellsten Veröffentlichungen des Umweltbundesamtes [UBA].

<sup>2)</sup> EFM: Gesellschaft für Enteisung und Flugzeugschleppen am Flughafen München; assoziiertes Unternehmen

<sup>3)</sup> Ausweis der Scope-2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance [2015] nach der Methode »Location based« auf Basis von BRD-Inlandsverbrauchs-, Strommix- und Fernwärmemix-Emissionsfaktoren. Netto-Scope-2-Emissionen mit spezifischen Emissionsfaktoren betragen für Strom 0,371 kg/kWh und für fossile Fernwärme 0,213 kg/kWh (Quelle: UBA). Der gesamte Fernwärmebezug besteht aus fossiler Fernwärme und Fernwärme aus Biomasse mit dem spezifischen Emissionsfaktor von 0 kg/kWh.

<sup>4)</sup> 59% Strom aus erneuerbaren Energien (Stand 2023 nach §42 EnWG)

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

<sup>6)</sup> reiner Erdgasbezug (Bezugsjahr 2024), keine erneuerbaren Energien

<sup>7)</sup> inklusive Durchleitungsmengen an externe Unternehmen

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

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

<sup>10)</sup> keine Angabe, da Werte nicht für alle Positionen ausweisbar sind

<sup>11)</sup> Summe aus Scope 1, Scope 2 und der Zwischensumme Scope 3a

<sup>12)</sup> Emissionsberechnung mit dem Modell LASPORT für die Einteilung des Flugbetriebs nach dem LTD-Zyklus

<sup>13)</sup> Scope 2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance [2015] nach der Methode »Market based« ergeben 3618 t CO<sub>2</sub>. Basis ist der Emissionsfaktor von 0,177 kg/kWh für den Strombezug des Flughafen München. Die anderen Emissionsfaktoren bleiben unverändert gegenüber<sup>3)</sup>.

<sup>14)</sup> berechnet aus Flugbewegungen mit dem Modell LASPORT mit nachträglicher Berücksichtigung der vermiedenen APU-Emissionen durch den Gebrauch der PCA-Anlagen

<sup>15)</sup> CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Zu- und Abreiseverkehrs von Mitarbeitenden und Fluggästen. Bei den Mitarbeitenden wird ausschließlich der Weg zur Arbeitsstätte am Flughafen München Campus betrachtet.

ENERGIEVERBRAUCH UND EMISSIONEN<sup>1)</sup> / GRI 301-1, GRI 302-1, GRI 302-2, GRI 302-4, GRI 302-5, GRI 305-1, GRI 305-2, GRI 305-3, GRI 305-5 ✓

	2024			2023			2022			2021		
	GJ	MWh	CO <sub>2</sub> [t]									
Stromlieferung an externe Unternehmen <sup>7)</sup>	-159.204	-44.223	-16.407	-166.976	-46.382	-21.289	-170.622	-47.395	-20.617	-143.266	-39.796	-15.123
Wärmelieferung an externe Unternehmen	-85.577	-23.772	-619	-80.971	-22.492	-1.292	-77.427	-21.508	-1.501	-80.147	-22.263	-3.773
Strom für Kältelieferung an externe Unternehmen	-1.259	-350	-130	-1.066	-296	-136	-696	-193	-84	-397	-110	-42
Erdgaslieferung an externe Unternehmen	-61.975	-17.215	-3.498	-60.610	-16.836	-3.417	-55.412	-15.392	-3.100	-17.147	-4.763	-951
Stromfremdbezug Durchleitung <sup>8)</sup>	105.137	29.205	10.835	110.145	30.596	14.043	109.808	30.502	13.269	104.742	29.095	11.056
<b>Ergebnis Scope 2<sup>13)</sup></b>	9)	9)	<b>7.584</b>	9)	9)	<b>6.806</b>	9)	9)	<b>8.739</b>	9)	9)	<b>5.265</b>
<b>Scope 3a: Anderer indirekter Energieverbrauch/ Emissionen (durch Dritte)</b>	10)	10)		10)	10)		10)	10)				
Strombezug externer Unternehmen	-	-	16.407	-	-	21.289	-	-	20.617	-	-	15.123
Wärmebezug externer Unternehmen	-	-	619	-	-	1.292	-	-	1.501	-	-	3.773
Strom für Kältebezug externer Unternehmen	-	-	130	-	-	136	-	-	84	-	-	42
Erdgasbezug externer Unternehmen	-	-	3.498	-	-	3.417	-	-	3.100	-	-	951
Kraftstoffe für externe Unternehmen	-	-	6.295	-	-	5.604	-	-	6.446	-	-	4.261
<b>Zwischensumme</b>	9)	9)	<b>26.948</b>	9)	9)	<b>31.739</b>	9)	9)	<b>31.747</b>	9)	9)	<b>24.149</b>

<sup>1)</sup> Die FMG erstellt ihren CO<sub>2</sub>-Footprint auf Basis des GHG-Protokolls WRI/WBCSD Greenhouse Gas Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard. Für Scope 3 berichtet die FMG über – für ihr Geschäftsmodell – relevante Teilbereiche. Außerdem wird das Prinzip operativer Kontrolle angewendet. Umrechnungsparameter, wie insbesondere Heizwerte und Emissionsfaktoren, soweit sie dem Emissionshandel unterliegen, werden gemäß den Vorgaben der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHST) ermittelt. Übrige Umrechnungsparameter basieren auf den entsprechenden aktuellsten Veröffentlichungen des Umweltbundesamtes (UBA).

<sup>2)</sup> EFM: Gesellschaft für Enteisung und Flugzeugschleppen am Flughafen München; assoziiertes Unternehmen

<sup>3)</sup> Ausweis der Scope-2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance [2015] nach der Methode »Location based« auf Basis von BRD-Inlandsverbrauchs-, Strommix- und Fernwärmemix-Emissionsfaktoren. Netto-Scope-2-Emissionen mit spezifischen Emissionsfaktoren betragen für Strom 0,371 kg/kWh und für fossile Fernwärme 0,213 kg/kWh (Quelle: UBA). Der gesamte Fernwärmebezug besteht aus fossiler Fernwärme und Fernwärme aus Biomasse mit dem spezifischen Emissionsfaktor von 0 kg/kWh.

<sup>4)</sup> 59% Strom aus erneuerbaren Energien (Stand 2023 nach §42 EnWG)

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

<sup>6)</sup> reiner Erdgasbezug (Bezugsjahr 2024), keine erneuerbaren Energien

<sup>7)</sup> inklusive Durchleitungsmengen an externe Unternehmen

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

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

<sup>10)</sup> keine Angabe, da Werte nicht für alle Positionen ausweisbar sind

<sup>11)</sup> Summe aus Scope 1, Scope 2 und der Zwischensumme Scope 3a

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

<sup>13)</sup> Scope 2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance [2015] nach der Methode »Market based« ergeben 3618 t CO<sub>2</sub>. Basis ist der Emissionsfaktor von 0,177 kg/kWhel für den Strombezug des Flughafen München. Die anderen Emissionsfaktoren bleiben unverändert gegenüber<sup>3)</sup>.

<sup>14)</sup> berechnet aus Flugbewegungen mit dem Modell LASPORT mit nachträglicher Berücksichtigung der vermiedenen APU-Emissionen durch den Gebrauch der PCA-Anlagen

<sup>15)</sup> CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Zu- und Abreiseverkehrs von Mitarbeitenden und Fluggästen. Bei den Mitarbeitenden wird ausschließlich der Weg zur Arbeitsstätte am Flughafen München Campus betrachtet.

ENERGIEVERBRAUCH UND EMISSIONEN<sup>1)</sup> / GRI 301-1, GRI 302-1, GRI 302-2, GRI 302-4, GRI 302-5, GRI 305-1, GRI 305-2, GRI 305-3, GRI 305-5 ✓

	2024			2023			2022			2021		
	GJ	MWh	CO <sub>2</sub> [t]									
<b>Summe des jährlich beeinflussbaren CO<sub>2</sub>-Ausstoßes<sup>1)</sup></b>			<b>121.962</b>			<b>122.099</b>			<b>122.231</b>			
Flugverkehr (LTO-Zyklus) <sup>12)</sup>	-	-		-	-		-	-		-	-	
Take-off (Start)	-	-	46.063	-	-	41.846	-	-	37.296	-	-	17.720
Climb-out (Steigflug)	-	-	79.040	-	-	71.290	-	-	63.596	-	-	30.950
Idle (Rollen auf dem Vorfeld)	-	-	137.827	-	-	121.389	-	-	105.454	-	-	52.622
Approach (Landeanflug)	-	-	94.263	-	-	85.884	-	-	77.417	-	-	37.713
APU (PCA berücksichtigt) <sup>14)</sup>	-	-	13.697	-	-	13.076	-	-	9.947	-	-	8.033
Triebwerksprobeläufe	-	-	368	-	-	455	-	-	349	-	-	430
Zubringerverkehr <sup>15)</sup>	-	-	70.744	-	-	67.246	-	-	55.783	-	-	27.389
<b>Ergebnis Scope 3</b>			<b>468.950</b>			<b>432.925</b>			<b>381.589</b>			<b>199.006</b>

<sup>1)</sup> Die FMG erstellt ihren CO<sub>2</sub>-Footprint auf Basis des GHG-Protokolls WRI/WBCSD Greenhouse Gas Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard. Für Scope 3 berichtet die FMG über – für ihr Geschäftsmodell – relevante Teilbereiche. Außerdem wird das Prinzip operativer Kontrolle angewendet. Umrechnungsparameter, wie insbesondere Heizwerte und Emissionsfaktoren, soweit sie dem Emissionshandel unterliegen, werden gemäß den Vorgaben der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) ermittelt. Übrige Umrechnungsparameter basieren auf den entsprechenden aktuellsten Veröffentlichungen des Umweltbundesamtes (UBA).

<sup>2)</sup> EFM: Gesellschaft für Enteisierung und Flugzeugschleppen am Flughafen München; assoziiertes Unternehmen

<sup>3)</sup> Ausweis der Scope-2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance (2015) nach der Methode »Location based« auf Basis von BRD-Inlandsverbrauchs-, Strommix- und Fernwärmemix-Emissionsfaktoren. Netto-Scope-2-Emissionen mit spezifischen Emissionsfaktoren betragen für Strom 0,371 kg/kWh und für fossile Fernwärme 0,213 kg/kWh (Quelle: UBA). Der gesamte Fernwärmebezug besteht aus fossiler Fernwärme und Fernwärme aus Biomasse mit dem spezifischen Emissionsfaktor von 0 kg/kWh.

<sup>4)</sup> 59% Strom aus erneuerbaren Energien (Stand 2023 nach §42 EnWG)

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

<sup>6)</sup> reiner Erdgasbezug (Bezugsjahr 2024), keine erneuerbaren Energien

<sup>7)</sup> inklusive Durchleitungsmengen an externe Unternehmen

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

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

<sup>10)</sup> keine Angabe, da Werte nicht für alle Positionen ausweisbar sind

<sup>11)</sup> Summe aus Scope 1, Scope 2 und der Zwischensumme Scope 3a

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

<sup>13)</sup> Scope 2-Emissionen unter Berücksichtigung GHG Protocol Scope 2 Guidance (2015) nach der Methode »Market based« ergeben 3618 t CO<sub>2</sub>. Basis ist der Emissionsfaktor von 0,177 kg/kWhel für den Strombezug des Flughafens München. Die anderen Emissionsfaktoren bleiben unverändert gegenüber<sup>3)</sup>.

<sup>14)</sup> berechnet aus Flugbewegungen mit dem Modell LASPORT mit nachträglicher Berücksichtigung der vermiedenen APU-Emissionen durch den Gebrauch der PCA-Anlagen

<sup>15)</sup> CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Zu- und Abreiseverkehrs von Mitarbeitenden und Fluggästen. Bei den Mitarbeitenden wird ausschließlich der Weg zur Arbeitsstätte am Flughafen München Campus betrachtet.

**STROMERZEUGUNG UND -BEZUG / GRI 305-1, GRI 305-2, GRI 305-5**

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

**ENERGIEINTENSITÄTSKOEFFIZIENT<sup>1)</sup> / GRI 302-3 ✓**

IN KWH/PASSAGIER	2024	2023	2022	2021
Stromverbrauch	4,93	5,50	6,52	14,89 <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Der Stromverbrauch ist für mehr als 2/3 der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich, die durch energieinduzierte Prozesse des Flughafens verursacht werden (ohne Emissionen der Airlines). Außerdem ist er nur sehr schwach an die Klimabedingungen geknüpft. Daher ist der Strombedarf pro Passagier die aussagekräftigste energetische Kennzahl am Flughafen München.  
<sup>2)</sup> Die Berechnung des Energieintensitätskoeffizienten steht in Relation zu der Anzahl der Passagiere. Aufgrund des starken Passagiereinbruchs in den Jahren 2020 und 2021 unterscheidet sich der Wert stark von den Werten vor und nach der Pandemie.

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

**INTENSITÄT DER TREIBHAUSGASEMISSIONEN<sup>1)</sup> / GRI 305-4 ✓**

IN KG/PASSAGIER	2024	2023	2022	2021 <sup>2)</sup>
CO <sub>2</sub> -Emissionen [Scope 1, 2, 3a]	-	-	-	8,20
CO <sub>2</sub> -Emissionen [Scope 1, 2]	2,29	2,44	2,85	-

<sup>1)</sup> Die Messgröße »CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Passagier« ermöglicht eine physikalisch sinnvolle Addition der verschiedenen Formen von Primär- und Sekundärenergien, die am Flughafen eingesetzt werden, in Relation zu den Passagierzahlen. Bis einschließlich 2021 setzt sich die Berechnung der Kennzahl aus den CO<sub>2</sub>-Emissionen von Scope 1, 2 und 3a (inkl. Verbräuche von Strom, Wärme, Kälte, Erdgas und Kraftstoffe externer Unternehmen) zusammen.  
 Ab 2022 werden – der aktuellen CO<sub>2</sub>-Strategie entsprechend – die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Scope 1 und 2 ohne Scope 3a addiert.  
<sup>2)</sup> Die Berechnung der Intensität der Treibhausgasemissionen steht in Relation zu der Anzahl der Passagiere. Aufgrund des starken Passagiereinbruchs in den Jahren 2020 und 2021 unterscheidet sich der Wert stark von den Werten vor der Pandemie.

**ANDERE TREIBHAUSGASEMISSIONEN / GRI 305-3, GRI 305-5, GRI 305-6 ✓**

CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O UND FLUORHALTIGE TREIBHAUSGASE IN CO <sub>2</sub> -ÄQUIVALENTEN <sup>1)</sup> [T]	2024	2023	2022	2021
LTO-Zyklus	3.602	3.231	2.862	1.402
Zubringerverkehr <sup>2)</sup>	485	429	417	317
APU <sup>3)</sup>	290	270	242	127
Triebwerksprobelauf <sup>4)</sup>	4	5	4	4
Kleingeräte in Gebäuden und zentrale Kälteanlagen	1.786	62	715	173
Mobile Anlagen (Kfz)	170	29	119	113

<sup>1)</sup> Umrechnung der Emissionen in CO<sub>2</sub>-Äquivalente nach IPCC Fourth Assessment Report  
<sup>2)</sup> Zubringerverkehr umfasst den durch Passagiere, Besuchende und Pendelnde im Flughafenbereich verursachten Verkehr.  
<sup>3)</sup> Berechnung mit dem Modell LASPORT aus Flugbewegungen unter Berücksichtigung der APU-Restlaufzeit bei PCA-Nutzung  
<sup>4)</sup> Zahlen geschätzt

EINGESETZTE ENTEISUNGSMITTEL <sup>1)</sup> / GRI 301-1, GRI 301-2, GRI 301-3, GRI A06 ✓

	2023/2024	2022/2023	2021/2022	2020/2021
Betriebsflächenenteiser in t <sup>2)</sup>	3.461	2.780	2.558	1.829
<b>Flugzeugenteisungsmittel (Safewing Typ I) in m<sup>3</sup></b>	<b>3.598</b>	<b>3.256</b>	<b>2.563</b>	<b>1.283</b>
<b>Flugzeugenteisungsmittel (Safewing Typ IV) in m<sup>3</sup></b>	<b>509</b>	<b>536</b>	<b>455</b>	<b>187</b>
<b>Recyclingquote des verwendeten Enteisierungsmittels Typ I in %</b>	<b>60</b>	<b>69</b>	<b>68</b>	<b>68</b>
Einsatztage Winterdienst	34	37	56	67

<sup>1)</sup> Die Werte beziehen sich auf den Zeitraum vom 01.10.2023–30.09.2024. Die Datenbasis ist saisonbedingt. Schwankungen im Jahresvergleich gehen einher mit der Wetterlage im Winter.

<sup>2)</sup> Flüssigmittel Kaliumformiat und granuliertes Mittel Natriumformiat

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



GEMESSENE SCHADSTOFFKONZENTRATIONEN<sup>1)</sup> / GRI 305-7, GRI A05 ✓

IN  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

	Aktueller gesetzlicher Jahresgrenzwert	2024	2023	2022	2021
NO <sub>2</sub> -Konzentration [Stickstoffdioxid]	40	13	13	14	12
SO <sub>2</sub> -Konzentration [Schwefeldioxid] <sup>2)</sup>	20	2	2	2	2
PM <sub>10</sub> -Konzentration [Feinstaub]	40	10	10	11	10
PM <sub>2,5</sub> -Konzentration	25	7	6	8	8

<sup>1)</sup> Im Zuge der Veröffentlichung des integrierten Berichts werden NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> sowie PM<sub>2,5</sub> erhoben. Weitere Schadstoffkonzentrationen können dem [aktuellen Webreporting der Luftgütemessungen](#) entnommen werden.

<sup>2)</sup> Gesetzlicher Grenzwert zum Schutz der Vegetation, streng gültig nur abseits von Ballungsräumen und Verkehrsanlagen, wird hier aber ebenso eingehalten wie der Immissionswert der Verwaltungsvorschrift TA Luft zum Schutz der menschlichen Gesundheit von 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

EMITTIERTE LUFTSCHADSTOFFE / GRI 305-7, GRI A05 ✓

IN T

	2024	2023	2022	2021
NO <sub>x</sub> - Luftverkehr [LTO-Zyklus]	1.326,8	1.197,1	1.085,6	455,1
NO <sub>x</sub> - Zubringerverkehr <sup>1)</sup>	42,5	47,2	51,6	41,4
SO <sub>x</sub> - Luftverkehr [LTO-Zyklus]	90,6	81,2	72,0	35,2
SO <sub>x</sub> - Zubringerverkehr <sup>1)</sup>	0,2	0,2	0,2	0,1
PM <sub>10</sub> - Luftverkehr [LTO-Zyklus]	11,4	10,2	8,9	4,4
PM <sub>10</sub> - Zubringerverkehr <sup>1)</sup>	0,5	0,5	0,6	0,5

<sup>1)</sup> Zubringerverkehr umfasst den durch Passagiere, Besuchende und Pendelnde im Flughafenbereich verursachten Verkehr.

**GESAMT-TRINKWASSERVERBRAUCH<sup>1), 2)</sup> / GRI 303-3, GRI 303-5**

<b>1 m<sup>3</sup> entspricht 0,001 Megalitern</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Menge des vom Wasserversorger bezogenen Wassers in m <sup>3</sup>	937.339	891.705	811.648	562.510
Wasserverbrauch pro 1.000 Verkehrseinheiten in m <sup>3</sup>	21,0	22,4	23,7	39,6

<sup>1)</sup> Enthalten sind alle Unternehmen am Campus.

<sup>2)</sup> Herleitung der Werte: Wasserzählung in m<sup>3</sup> gemessen an den Trinkwassereinspeisestellen (Übergabestellen Wasserzählschächte 1 bis 4) vom Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain an den Flughafen München

**WASSERQUELLEN / GRI 303-1, GRI 303-3**

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

[moosrain.de/verband/daten-fakten](https://moosrain.de/verband/daten-fakten)

**GESAMT-BRAUCHWASSERENTNAHME ZUR KÜHLUNG IN DEN ENERGIEZENTRALEN WEST UND OST / GRI 303-1, GRI 303-3, GRI 303-5**

<b>1 m<sup>3</sup> entspricht 0,001 Megalitern</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Menge des entnommenen quartären Grundwassers in m <sup>3</sup>	230.380	232.530	218.527	200.064

**GEWÄSSERPROBEN / GRI 303-1, GRI 303-2, GRI A04**

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

[azv-em.de](https://azv-em.de)

**GESAMT-ABWASSEREINSPEISUNG<sup>1), 2)</sup> / GRI 303-2, GRI 306-1, GRI 303-4**

<b>1 m<sup>3</sup> entspricht 0,001 Megalitern</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Gesamt-Abwassermenge des Flughafens München an die Kläranlage des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos in m <sup>3</sup>	2.689.058	2.387.073	2.051.259	1.955.165
Abwasserverbrauch pro 1.000 Verkehrseinheiten in m <sup>3</sup>	60,2	59,9	59,8	137,6

<sup>1)</sup> Enthalten sind alle Unternehmen am Campus.

<sup>2)</sup> Das zur Kläranlage des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos abgeleitete Abwasser setzt sich aus häuslichem Abwasser, Enteisierungswasser und Regenwasser zusammen.

ABFALL<sup>1)</sup> / GRI 306-2, GRI 306-4

I N T					
	2024	2023	2022	2021	Ort der Entsorgung und Verwertung
<b>Recycling</b>					
Papier, Pappe, Kartonagen (PPK) aus Gebäuden	742	725	683	380	
Gemischte Wertstoffe/Abfall zur Verwertung aus Gebäuden	2.272	1.871	1.670	944	
Oberboden [humoser Erdaushub] <sup>2)</sup>	0	125	175	0	
Mischglas	254	204	300	133	Sortieranlagen, Recyclingfachbetriebe Eitting, Schwaig, Moosburg, München [Recycling]
Holz	468	407	471	435	
Sperrmüll	473	545	364	302	
Metallschrott mit Elektroschrottanteil	589	719	322	260	
Restliche Wertstoffe <sup>3)</sup>	182	277	213	98	
<b>Summe Recycling</b>	<b>4.980</b>	<b>4.873</b>	<b>4.198</b>	<b>2.552</b>	
<b>Verwertung</b>					
<b>Stoffliche Verwertung</b>					
Baustellenabfälle [Abfälle aus Rückbau-, Umbau-, Renovierungs- sowie Instandhaltungsmaßnahmen]	1.667	1.988	1.017	1.167	Verwertungs-/Entsorgungsfachbetrieb [stoffliche Verwertung/ Grubenverfüllung]
Gefährliche Abfälle ohne ADR <sup>4)</sup> [nur FMG-Anteil, ohne Mineralwolle und ohne Gefahrgut]	197	175	268	48	Verwertungs-/Entsorgungsfachbetriebe [stoffliche Verwertung], beziehungsweise GSB-Sonderabfallentsorgung München, Ebenhausen [Sekundärbrennstoffe]
ADR [= Gefahrgut] <sup>4)</sup>	166	223	324	134	
Restliche Abfallstoffe <sup>5)</sup>	1.074	585	729	765	
<b>Energetische Verwertung</b>					
Speisereste	908	872	800	440	Biogasanlage [Energiegewinnung]
Abfall zur Beseitigung/unzulässige Flüssigkeiten [Terminalbereiche]	34	46	66	40	Heizkraftwerk München
Abfall zur Beseitigung/gewerblicher Siedlungsabfall aus Gebäuden	1.333	1.377	1.318	700	
<b>Summe Verwertung</b>	<b>5.379</b>	<b>5.266</b>	<b>4.522</b>	<b>3.296</b>	

<sup>1)</sup> Alle Mengenangaben beziehen sich ausschließlich auf die von der FMG-Abfallwirtschaft organisierten Entsorgungsprozesse, welche eine Gesamtsumme von 10.684 t für das Jahr 2024 aufweisen.  
<sup>2)</sup> Der Oberboden kommt aus verschiedenen Bauaktivitäten.  
<sup>3)</sup> zum Beispiel Folien, Leichtverpackungen  
<sup>4)</sup> ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route): Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße  
<sup>5)</sup> zum Beispiel Startbahnabrieb, Kehricht, Altreifen, Gummiabfälle

ABFALL<sup>1)</sup> / GRI 306-2, GRI 306-4

I N T

	2024	2023	2022	2021	Ort der Entsorgung und Verwertung
<b>Entsorgung in Deponie</b>					
Dämmstoffe (Mineralwolle)	325	191	309	116	GSB Sonderabfalldeponie Schweinfurt
<b>Summe Deponie</b>	<b>325</b>	<b>191</b>	<b>309</b>	<b>116</b>	
<b>Gesamtmenge</b>	<b>10.684</b>	<b>10.330</b>	<b>9.029</b>	<b>5.964</b>	

<sup>1)</sup> Alle Mengenangaben beziehen sich ausschließlich auf die von der FMG-Abfallwirtschaft organisierten Entsorgungsprozesse, welche eine Gesamtsumme von 10.684 t für das Jahr 2024 aufweisen.  
<sup>2)</sup> Der Oberboden kommt aus verschiedenen Bauaktivitäten.  
<sup>3)</sup> zum Beispiel Folien, Leichtverpackungen  
<sup>4)</sup> ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route): Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße  
<sup>5)</sup> zum Beispiel Startbahnabrieb, Kehricht, Altreifen, Gummiabfälle

GEFAHRGUT: KONTROLLEN UND SCHULUNGEN / GRI 306-4

Am Flughafen München fallen betriebsbedingt wasser- und umweltgefährdende Stoffe an, die abtransportiert und dann als Gefahrgut deklariert werden müssen. Die Kontrolle der für die Beförderung von Gefahrgut eingesetzten Fahrzeuge ergab deren ordnungsgemäßen Zustand sowie Betriebs- und Verkehrssicherheit. Für die Mitarbeitenden finden gemäß den gesetzlichen Vorschriften regelmäßig Schulungen im Umgang mit Gefahrgut statt. Im Berichtsjahr 2024 wurden insgesamt 166 Tonnen Abfall (Vorjahr: 223 Tonnen) als deklariertes Gefahrgut zur Entsorgung transportiert.

ABFALLMANAGEMENT / GRI 306-2

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

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

ABFALL AUS FLUGZEUGEN / GRI 306-2

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

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

GEMESSENER LÄRM<sup>1)</sup> / GRI A07, GRI 413-2 ✓

IN DB(A)

Messstelle (nächstgelegene Gemeinde)	2024		2023		2022		2021	
	Nacht <sup>2)</sup>	Tag						
Brandstadi (Gde. Hallbergmoos)	49	58	48	56	48	57	42	55
Pallhausen (Stadt Freising)	44	53	43	52	44	53	40	49
Reisen (Gde. Eitting)	48	54	47	54	46	54	42	52
Viehlaßmoos (Gde. Berglern)	45	54	45	54	45	52	40	49

<sup>1)</sup> Dauerschallpegel Leq3 der sechs verkehrsreichsten Monate an vier, jeweils an den Hauptabflugrichtungen gelegenen Fluglärmmessstellen in dB(A)  
<sup>2)</sup> Zeitraum von 22 bis 6 Uhr

REGELUNGEN LÄRMSCHUTZ

Die wesentlichen Regeln für den Luftverkehr werden auf internationaler Ebene festgelegt. Unter dem Dach der Vereinten Nationen beschäftigt sich die ICAO (International Civil Aviation Organization) mit der Reduzierung von Fluglärm. Die EU verfolgt ähnliche Ziele: Mit dem »Flightpath 2050« will sie die Lärmemissionen, ausgehend von 2000, bis 2050 um 65 Prozent absenken. Aber auch der Flughafenbetreiber kann regulierend eingreifen. So dürfen am Flughafen München laute Luftfahrzeuge ohne Zertifizierung nach Anhang 16 ICAO weder starten noch landen. Nachts sind die Vorschriften noch strenger: Die Nachtflugregelung am Münchner Airport sieht ein Lärmkontingent vor, das die Anzahl der Bewegungen sowie die Art und Größe der Flugzeuge berücksichtigt. Im Jahr 2024 betrug die Auslastung des Lärmkontingents 55 %. An keinem Schnittpunkt der Flugkorridore mit der Grenzlinie des ausgewiesenen Tag- / Nachtschutzgebiets wurde der zulässige Dauerschallpegel von 50 dB(A) überschritten.

 Lärmschutz

VERTEILUNG DER BETRIEBSRICHTUNGEN WEST UND OST

	2024		2023		2022		2021									
	Richtung Westen	Richtung Osten														
Flugbewegungen gesamt <sup>1)</sup> , absolut	201.592	122.837	194.153	105.537	172.227	109.752	96.748	53.577								
Flugbewegungen gesamt <sup>1)</sup> , in %	62	38	65	35	61	39	64	36								
	<b>Starts</b>	<b>Landungen</b>	<b>Starts</b>	<b>Landungen</b>	<b>Starts</b>	<b>Landungen</b>	<b>Starts</b>	<b>Landungen</b>	<b>Starts</b>	<b>Landungen</b>	<b>Starts</b>	<b>Landungen</b>	<b>Starts</b>	<b>Landungen</b>	<b>Starts</b>	<b>Landungen</b>
Nordbahn	41.176	57.930	28.670	27.836	42.554	54.831	25.205	24.198	37.205	48.440	27.233	24.028	21.806	24.452	12.894	11.304
Südbahn	59.363	43.123	32.991	33.340	54.530	42.238	27.556	28.578	48.953	37.629	27.582	30.909	26.582	23.908	13.887	15.492

<sup>1)</sup> ohne Hubschrauber  
Quelle: WebReporting Januar bis Dezember 2024

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

LÄRMBESCHWERDEN<sup>1)</sup> / GRI 2-26 ✓

	2024	2023	2022	2021
Eingegangene telefonische Lärmbeschwerden	57	64	77	58
Beschwerdeführer	34	42	58	47
Eingegangene schriftliche Beschwerden	119	78	364	78
Beschwerdeführer	40	33	43	42

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

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IN DEN ANGRENZENDEN GEMEINDEN<sup>1)</sup> / GRI A07 ✓

Anzahl Einwohner	2023	2022 <sup>2)</sup>	2021
Stadt Freising (Landkreis Freising)	48.692	48.054	48.582
Marzling (Landkreis Freising)	3.283	3.280	3.237
Oberding (Landkreis Erding)	6.342	6.276	6.472
Hallbergmoos (Landkreis Freising)	11.835	11.356	11.337

<sup>1)</sup> Stichtag ist jeweils der 31.12.

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung – Statistikatlas Bayern. Die Daten für 2024 lagen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichts noch nicht vor.

<sup>2)</sup> Daten wurden entsprechend der nachträglichen Aktualisierung in der Quelle angepasst.

FLUGHAFEN-»ÖKOFLÄCHEN«<sup>1)</sup> AUßERHALB DES FLUGHAFENZAUNS / GRI 304-3, GRI 304-1 ✓

IN HA

	2024	2023	2022	2021
»Ökoflächen« gesamt	885	877	875	872
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Zone III <sup>2)</sup>	529	524	522	519
Flughafenrandzone, Zone II	250	250	250	250
Ökokonto für zukünftige Ausbaumaßnahmen	106	103	103	103

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

<sup>2)</sup> Von 2023 bis 2024 waren von der FMG ca. 4,59 ha zusätzliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereitzustellen, für das Ökokonto wurden 3,17 ha angelegt bzw. sind im Bau.