



Neue Zeiten. Neue Ziele.



FLUGHAFEN MÜNCHEN
Integrierter Bericht 2021

Verbindung leben



Neue Zeiten. Neue Ziele.

Die Trendwende ist vollzogen. Neue Ziele geben den Weg vor. Sie sind unsere Antwort auf die neuen Zeiten. Als modernes Unternehmen setzen wir auf zukunftsfähige Verbindungen. Wir sind bereit, die Position als Premium-Drehkreuz in Europa zu behaupten.

INHALT

4

**Flughafen
kompakt**

4

Kennzahlen

6

Brief der Geschäftsführung

10

Neue Zeiten. Neue Ziele.

18

Geschäftsmodell

20

**Strategie und
Management**

21

Strategie

30

Management

34

Verantwortung

35

Ökologische Verantwortung

43

Soziale Verantwortung

50

Ökonomische Verantwortung





52

Finanzbericht

53
Konzernlagebericht

92
Verkürzter Konzernabschluss

99
Bericht des Aufsichtsrats



Online

Den Online-Bericht
finden Sie unter:
bericht2021.munich-airport.de

Zusätzliche Inhalte
im Online-Bericht:

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

KENNZAHLEN

Ökonomisch

ERTRAGS-, VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Mio. €	2021	2020	2019	Veränderung in % 2021/20
Konzernumsatz	601,3	579,7	1.568,00	3,7
Anteil Aviation in %	45	41	55	
Anteil Non-Aviation in %	55	59	45	
EBITDA	-45,8	-161,8	554,3	
EBIT	-285,7	-403,9	345,5	
Konzernergebnis nach Steuern [EAT]	-261,3	-321,4	177,8	
EBITDA-Marge in %	-7,6	-27,9	35,4	
EBITDA/Pax in €	-3,7	-14,6	11,6	
EBIT-Marge in %	-47,5	-69,7	22	
ROCE ¹⁾ in %	-6,0	-8,4	7,6	
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	-45,8	-116	429,1	
Investitionen	250,0	391	319,4	-36,1
Free Cashflow	-273,5	-503,8	109,1	
Eigenkapital	1.815,2	2.065,00	2.378,10	-12,1
Eigenkapitalquote in %	33,0	37,4	42,9	
Nettofinanzverbindlichkeiten [Net Debt]	2.945,7	2.633,40	2.108,10	11,9
Net Debt/EBITDA	-64,3	-16,3	3,8	
Net Gearing [Net Debt/Eigenkapital] in %	162	128	89	

¹⁾ ROCE = EBIT/[Eigenkapital + Net Debt + lfr. Leistungen an Arbeitnehmer:innen]

Ökologisch

CO₂-EMISSIONEN

Tonnen	2021	2020	2019	Veränderung in % 2021/20
Direkte Emissionen Scope 1	73.075	73.407	88.876	-0,5
Indirekte Emissionen Scope 2	5.265	7.065	12.635	-25,5
Zurechenbarer CO₂-Ausstoß	78.340	80.472	101.511	-2,6

SPEZIFISCHE CO₂-EMISSIONEN

Kilogramm	2021	2020 ¹⁾	2019	Veränderung in % 2021/20
CO ₂ -Emissionen pro Passagier:in	8,20	9,71	3,08	-15,6

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

TRINK- UND ABWASSER

Kubikmeter	2021	2020	2019	Veränderung in % 2021/20
Menge bezogenen Trinkwassers	562.510	563.789	1.032.239	-0,2
Trinkwasser-verbrauch pro 1.000 VE ¹⁾	39,6	44,7	20,1	-11,4
Gesamt-Abwasser-ableitung	1.955.165	1.610.406	2.494.388	21,4
Abwasseranfall pro 1.000 VE ¹⁾	137,6	127,7	48,5	7,8

¹⁾ Verkehrseinheiten

Gesellschaftlich

MITARBEITERSTRUKTUR¹⁾

Anzahl	2021	2020	2019	Veränderung in % 2021/20
Gesamt	8.693	9.338	9.806	-7,0
Frauen in %	32,21	31,92	32,55	0,9
Männer in %	67,79	68,08	67,45	-0,4
Vollzeit in %	78,82	78,25	75,79	0,7
Teilzeit in %	21,18	21,75	24,21	-2,6
< 30 Jahre in %	10,96	13,09	15,68	-16,3
30-50 Jahre in %	51,07	51,40	51,56	-0,6
> 50 Jahre in %	37,97	35,51	32,76	6,9

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

AUSZUBILDENDE

Anzahl	2021	2020	2019	Veränderung in % 2021/20
Gesamt	247	287	303	-13,9

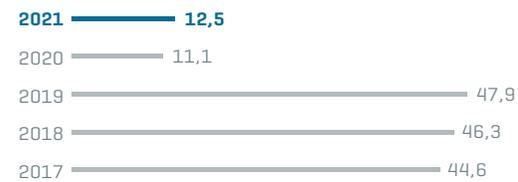
ARBEITSSICHERHEIT

Anzahl	2021	2020	2019	Veränderung in % 2021/20
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	107	94	236	13,8
Dadurch Ausfalltage	2.264	2.508	6.539	-9,7
1.000-Mann-Quote	13,38	10,85	27	23,3

Operativ

FLUGREISENDE

In Millionen

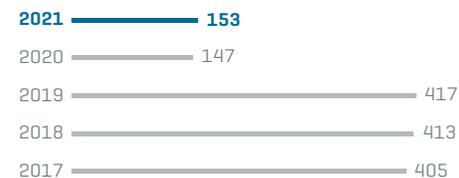


- Die Passagierzahlen stiegen gegenüber 2020 um 1,4 Millionen oder mehr als zwölf Prozent auf 12,5 Millionen.
- Damit erreichte der Airport nur etwas mehr als ein Viertel seines Rekordergebnisses aus dem Vorkrisenjahr 2019.

→ Seite 65

FLUGBEWEGUNGEN

In Tausend



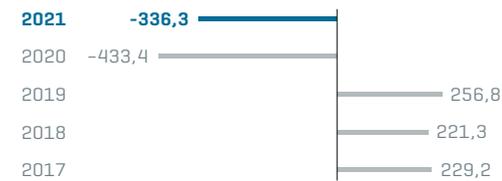
- Insgesamt wurden 2021 rund 153.000 Starts und Landungen verzeichnet.
- Dies sind 6.000 Flugbewegungen beziehungsweise über vier Prozent mehr als im Vorjahr.

→ Seite 64

Steuerungsrelevant

KONZERNERGEBNIS VOR STEUERN (EBT)

In Millionen €



- Das EBT im Geschäftsjahr 2021 ist weiterhin von den Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt.
- Trotz drastischer Gegensteuerungsmaßnahmen konnten die rückläufigen Ergebniszahlen nicht vollständig kompensiert werden.

→ Seite 58

CO₂-EINSPARUNGEN¹⁾

In Tonnen



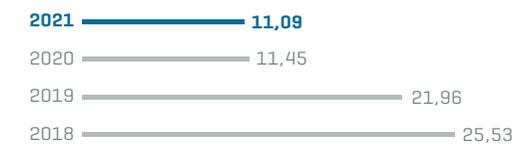
- Der Flughafen München will bis 2030 CO₂-neutral sein.
- Mehrere Faktoren führten dazu, dass die Umsetzung von CO₂-Einsparmaßnahmen stark zurückging.

→ Seite 59

¹⁾ CO₂-Einsparungen 2020 und 2021 ohne Einsparung durch Nutzung der Pre-Conditioned-Air-Anlagen, also nur Energieeffizienz und Bereitstellung

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

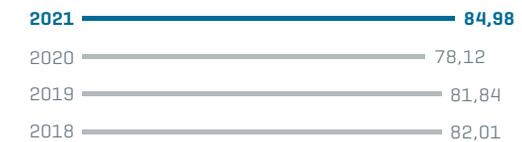
UNFALLHÄUFIGKEITSRATE (LTIF)



- Die Lost Time Incident Frequency (LTIF) stellt eine benchmarkfähige Unfallhäufigkeitsrate dar.
- Diese Kennzahl wird ab 2022 für die Flughafen München GmbH und die AeroGround München steuerungsrelevant. Eine Ausweitung auf weitere Tochtergesellschaften ist geplant.

→ Seite 59

PASSAGIERERLEBNISINDEX (PEI)



- Die Messgröße für die Kundenzufriedenheit stieg 2021 deutlich an.
- Der Flughafen München konnte 2021 coronabedingt lediglich im zweiten Halbjahr Passagierbefragungen durchführen.

→ Seite 59

»Es ist gelungen, die Verluste des Flughafens zu begrenzen und seine Liquidität und Zukunftsfähigkeit zu sichern.«

NATHALIE LEROY

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit großer Sorge und Anteilnahme für alle betroffenen Menschen beobachten wir den andauernden russischen Angriffskrieg in der Ukraine. Die Luftfahrt ist seit jeher vom Gedanken des Dialogs zwischen Menschen und Nationen getragen. Im Krieg brechen diese Verbindungen ab. Die mittel- und langfristigen Auswirkungen des Konflikts, beispielsweise auf die Flugrouten, die globalen Lieferketten und den Energiesektor, sind schwer absehbar. Wir hoffen auf ein rasches Ende der Gewalt.

Auch das Jahr 2021 war von den Auswirkungen der globalen Corona-Krise geprägt. Dennoch: Nach dem dramatischen, pandemiebedingten Verkehrseinbruch 2020 zeigte das vergangene Geschäftsjahr eine Wendung zum Positiven. Wir blicken wieder mit Zuversicht nach vorn. Die Sehnsucht nach Reisen und persönlichen Begegnungen ist groß, vielleicht größer denn je. Während der zurückliegenden Osterferien lag das Verkehrsaufkommen am Flughafen München bereits wieder bei rund 70 Prozent. Wir gehen davon aus, dass wir uns ab 2024 – spätestens aber 2025 – wieder auf dem Vorkrisenniveau bewegen werden.

Die vergangenen zwei Jahre haben wir genutzt, um das Unternehmen weiterzuentwickeln, uns mit neuen Zielen, einer schlankeren Organisation und einer überarbeiteten Strategie dem veränderten Umfeld anzupassen. Wir bewegen uns in neuen Zeiten: Wir spüren einen starken Teamgeist im Konzern, haben bereichsübergreifend die Kräfte gebündelt und sind näher zusammengerückt. Alle können und wollen einen Beitrag leisten, damit wir unsere Spitzenposition unter den europäischen Flughafendrehkreuzen behaupten.



JAN-HENRIK ANDERSSON
Geschäftsführer
Commercial und Security

NATHALIE LEROY
Geschäftsführerin
Finanzen und Infrastruktur

JOST LAMMERS
Vorsitzender der Geschäftsführung
und Arbeitsdirektor

»Wir rechnen für
2022 insgesamt
mit einem signi-
fikanten Plus bei
Flugbewegungen
und Reisenden.«

JUST LAMMERS

Auch wenn sich der Luftverkehr seit dem Frühjahr positiv entwickelt, befindet sich unser Unternehmen nach wie vor in einer schwierigen Situation. Erwartungsgemäß fällt der Blick auf die Bilanz des zweiten Pandemiejahres wenig erfreulich aus: Mit einem Umsatz von rund 601 Millionen Euro haben wir 2021 lediglich 3,7 Prozent mehr Erlöst als im Vorjahr. Ein kleiner Lichtblick ist, dass wir dabei den Jahresverlust [EAT] um 19 Prozent auf 261 Millionen Euro reduzieren konnten.

Die Verkehrszahlen haben sich mit rund 153.000 Starts und Landungen leicht erholt. 12,5 Millionen Passagier:innen – immerhin rund 12 Prozent mehr als im Vorjahr – nutzten 2021 den Münchner Airport für ihre Reisen.

In der Pandemie hat sich gezeigt, dass Bayerns Tor zur Welt auch als Umschlagplatz für Luftfracht sehr gut funktioniert, vor allem bei hochwertigen Produkten. Dass München von immer mehr Cargo-Flugzeugen angesteuert wird, zeigt einmal mehr das enorme Potenzial, das unser Flughafen als Knotenpunkt für Luftfracht bietet. Hier sehen wir angesichts der exportstarken süddeutschen Wirtschaft und ihrer engen Vernetzung mit Märkten und Produktionsstätten in aller Welt noch erhebliche Entwicklungsmöglichkeiten.

Der Flugverkehr der Zukunft muss nachhaltiger werden. Wir setzen uns als Flughafenbetreiber für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs ein. Denn der Gegner ist nicht die Luftfahrt, sondern das CO₂. Wir brauchen eine faire und effektive Klimapolitik, die die europäischen Luftverkehrsunternehmen nicht schlechter stellt als ihre globalen Wettbewerber. In Europa sind wir mit unseren Technologien sehr gut aufgestellt, den Luftverkehr neu zu denken. Dies ist eine Riesenchance. Ein wichtiger Hebel sind beispielsweise emissionsarme, klimafreundliche Treibstoffe, sogenannte Sustainable Aviation Fuels [SAF]. 2021 haben wir unsere Tankinfrastruktur überprüft und für klimafreundliche SAF freigegeben. Wir motivieren die Airlines am Flughafen München, möglichst grün zu tanken.

Die nachhaltige Entwicklung des Standorts treiben wir im Rahmen unserer langjährigen Systempartnerschaft mit der Lufthansa stetig voran. Wir haben uns sehr gefreut, dass Lufthansa nunmehr 21 hochmoderne, äußerst sparsame Langstreckenflugzeuge vom Typ Airbus A350 an ihrem bayerischen Hub stationiert hat. Gerade in diesen herausfordernden Zeiten ist das ein wichtiges Signal, das zusätzliche Schubkraft geben und die weltweite Anbindung Münchens weiter festigen wird.

Eine bessere Erreichbarkeit des Airports ist auch auf der Landseite dringend erforderlich: Wir stellen immer wieder heraus, dass der Münchner Airport den Fernbahnanschluss und den Deutschlandtakt braucht. Auch die Verknüpfung zum regionalen und überregionalen Bahnverkehr hat für uns größte Priorität.

An dieser Stelle möchten wir ausdrücklich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, der gesamten Flughafen-Community, unseren Dank für ihre Veränderungsbereitschaft und ihr Engagement aussprechen. Die Zeichen stehen jetzt auf Wachstum. Wir am Flughafen München sind vorbereitet, in diesen neuen Zeiten neue Ziele zu erreichen.

Ihr



JUST LAMMERS
Vorsitzender der Geschäftsführung
und Arbeitsdirektor

»Der Flughafen
München bleibt als
wichtiger Standort
für Handel und Gas-
tronomie weiterhin
höchst attraktiv.«

JAN-HENRIK ANDERSSON

Wesentliche externe Einflussfaktoren

Intensivierung des Wettbewerbsumfelds

Starke außereuropäische Konkurrenz
für Flughafendrehkreuze
Volatilität durch globale Krisen

Hohe regulatorische Anforderungen

Flughafenbetrieb
Standortentwicklung

Verschärfung des Klimadiskurses

Maßnahmen zum Klimaschutz

Verhaltensänderungen der Flugreisenden

Bewusstsein für Nachhaltigkeit
Hohe Dynamik bei Digitalisierung



Zentrale Stakeholder-Erwartungen

Airlines

Funktionierende luftseitige Prozesse, reibungslose Abläufe und technische Versorgung
Passende und verlässliche Infrastruktur mit Entwicklungspotenzial

Flugreisende und Besuchende

Breites Angebot von Destinationen und Verbindungen weltweit
Shoppingmöglichkeiten und Gastronomieangebot in den Terminals und im Besucherpark

Mitarbeitende

Verantwortungsvoller Arbeitgeber und sichere Beschäftigungsverhältnisse
Förderung von Vielfalt

Politik und Behörden

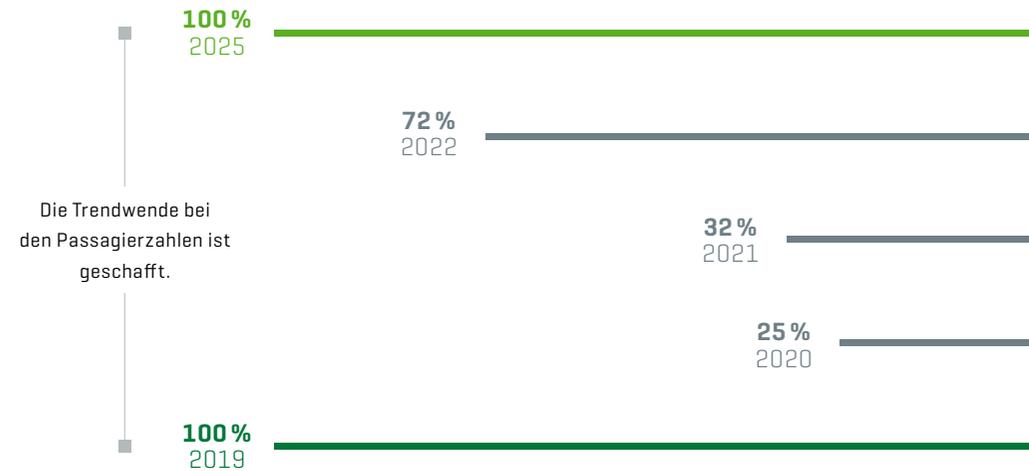
Good Governance und Compliance
Nachhaltige Unternehmenspolitik

Neue Zeiten

Covid-19 hat das wirtschaftliche Umfeld des Flughafens München tiefgreifend verändert. In einer neuen Normalität gilt es, strategische Antworten auf vielfältige Herausforderungen zu finden.

Prognostizierte Entwicklung

Passagierverkehr an deutschen Flughäfen



Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V.
[Flughafenverband ADV], Dezember 2021

Leitbild 2030

Der Flughafen München erobert seinen Spitzenplatz unter den europäischen Drehkreuzen zurück.

Wirtschaftlicher Premium-Hub

Als kunden- und gewinnorientierter Premium-Hub will der Flughafen München Qualität und Service markt- und bedarfsgerecht aus eigener wirtschaftlicher Kraft anbieten sowie mit bewährter Flughafenkompetenz nachhaltige Wertsteigerung am Drehkreuzstandort München sichern.

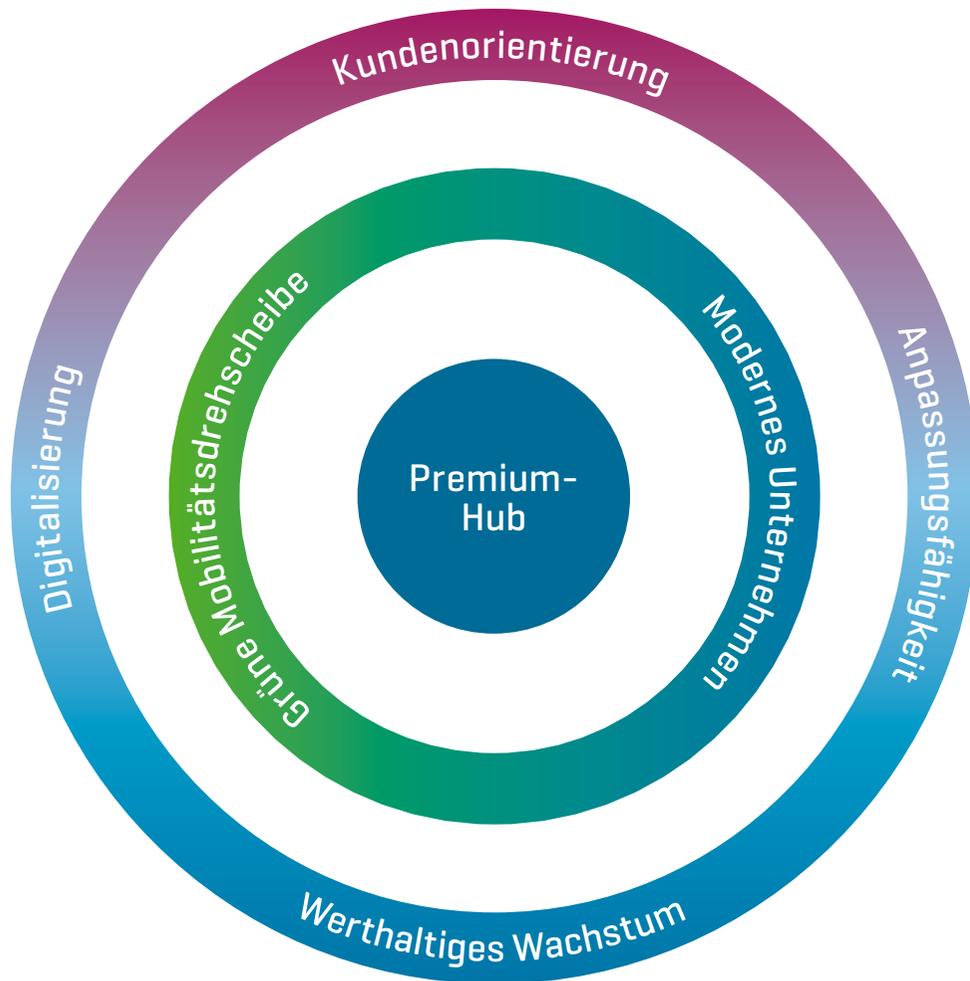
Grüne Mobilitätsdrehzscheibe

Als grüne Mobilitätsdrehzscheibe wird das Unternehmen das integrierte und intermodale Mobilitätsangebot auf Land- und Luftseite im Sinne einer effizienteren Infrastruktur- und Ressourcennutzung ausbauen und gemeinsam mit Partnern ökologische Verantwortung übernehmen.

Modernes Unternehmen

Der Flughafen entwickelt sich zu einem flexiblen, leistungsorientierten und modernen Unternehmen mit wirtschaftlichen, digitalen und werthaltigen Strukturen sowie vielseitigen Perspektiven und Weiterentwicklungsmöglichkeiten für die Mitarbeiter:innen.

Positionierung



Kundenorientierung

Entscheidungen werden in allen Bereichen konsequent auf Basis der Kundenbedürfnisse getroffen.

Werthaltiges Wachstum

Durch die Weiterentwicklung des Produkt- und Dienstleistungsportfolios sowie durch standort- und luftverkehrsunabhängigere Diversifikation wächst das Unternehmen werthaltig.

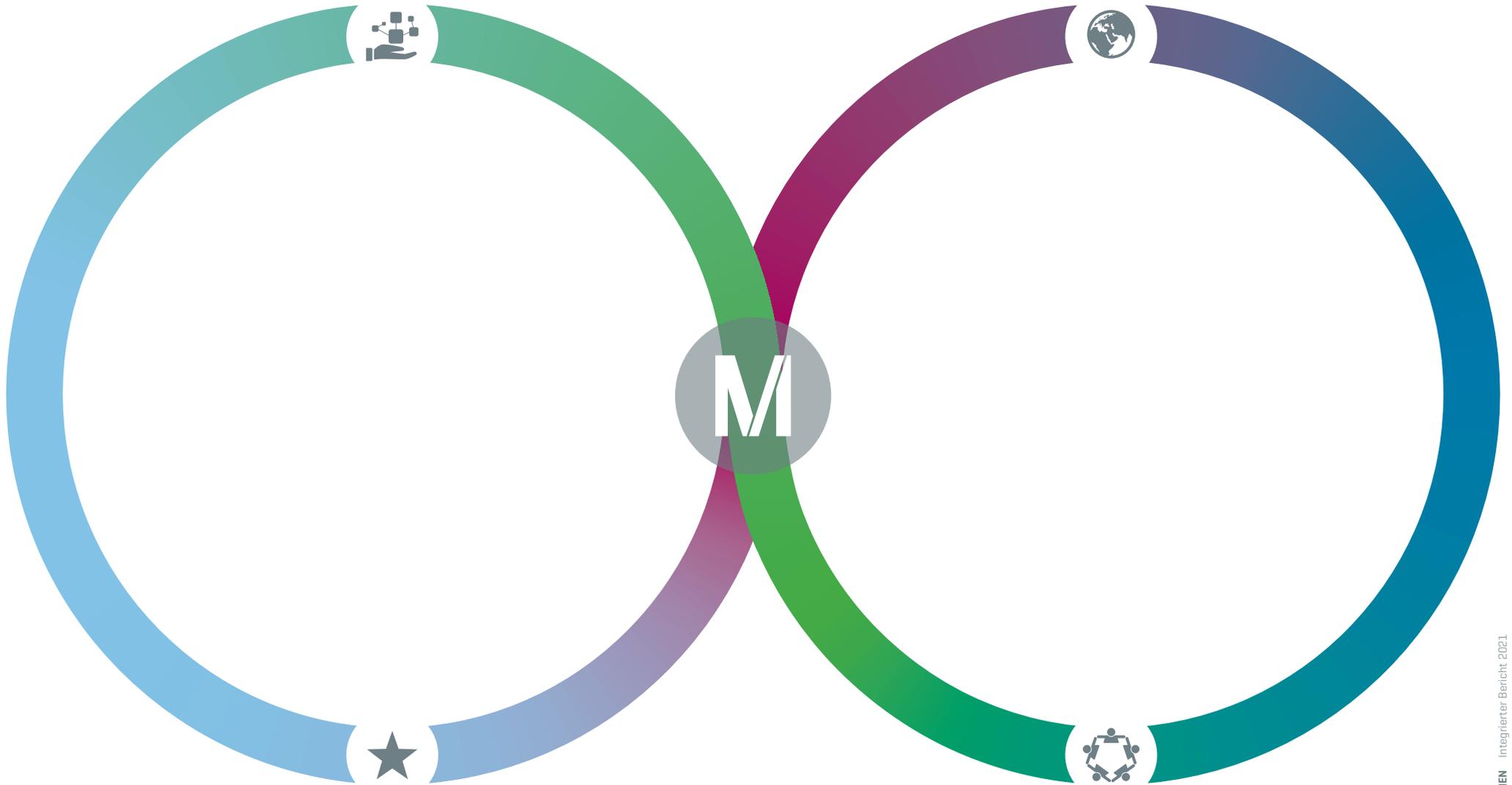
Digitalisierung

Der Flughafen München nutzt die Möglichkeiten der Digitalisierung gezielt, um Nachhaltigkeits- und Produktivitätspotenziale zu heben und Kundenanforderungen zu spezifizieren.

Anpassungsfähigkeit

Um für die Herausforderungen der Zukunft gewappnet zu sein, steigert der Flughafen München seine Reaktionsfähigkeit und entwickelt sich zu einer flexibleren und anpassungsfähigeren Organisation.

Leitgedanken und Zielstellungen



Der Premium-Hub München wirtschaftet effizient, begeistert Kunden und wird branchenweit ein Vorbild für nachhaltigen Luftverkehr – ein modernes Unternehmen mit zukunftsfähigen Verbindungen.



Vorbild in nachhaltiger Infrastruktur

Der Flughafen München ist branchenweit Vorbild für nachhaltigen Luftverkehr. Langfristig erfolgreich bleibt nur, wer es schafft, konsequent im Sinne der Stakeholder und des Markts zu agieren und nachhaltig zu wachsen: Wirtschaftliche Effizienz ist ebenso maßgeblich wie soziale und ökologische Verantwortung.



Innovativer Wettbewerber

Das Unternehmen investiert in Innovationen, die sich am Bedarf der Anspruchsgruppen orientieren. Smarte, digitale Lösungen steigern die Anpassungsfähigkeit und differenzieren die Flughafen München GmbH [FMG] vom internationalen Wettbewerb. Die Digitalisierung hilft, Prozesse zu optimieren, die Effizienz zu steigern und auch im Off-Campus-Wachstum neue Erlöse zu generieren.



Vertrauensvolle Marke

Hohe Qualität und wirtschaftlicher Erfolg stehen nicht im Widerspruch, sondern festigen die Positionierung als internationaler Premium-Hub. Diesen Anspruch erleben Flugreisende und Besuchende in einer hohen Aufenthalts- und Prozessqualität. Zu den Partnern pflegt der Airport vertrauensvolle und langfristige Verbindungen. Die Marke sichert Konsistenz, ist handlungsleitend und bietet Orientierung nach innen wie außen.



Moderner Arbeitgeber

Die FMG ist ein verantwortungsvoller Konzern und fördert den »Change« über alle Hierarchie-Ebenen. Unter attraktiven Beschäftigungsbedingungen versteht die FMG nicht nur eine moderne Arbeits- und Führungskultur, sondern auch die kontinuierliche Qualifizierung und Kompetenzentwicklung der Mitarbeitenden. Dies schließt eine hohe Veränderungsbereitschaft und gegenseitige Motivation ein.

Neue Ziele

Die strategischen Ziele des Leitbilds 2030 hat der Flughafen München auf seine Geschäftsfeldstrategien heruntergebrochen.



Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit als Premium-Hub sicherstellen und ausbauen

- Drehkreuzpositionierung mit Systempartnerschaften beibehalten und ausbauen
- Intrastrukturangebot werthaltig ergänzen, um Chancen im Markt zu nutzen
- Cargo-/Logistikgeschäft ganzheitlich weiterentwickeln
- Effiziente Kostenstruktur und Betriebsabläufe unter Beibehaltung eines marktgerechten Qualitäts- und Servicelevels gewährleisten



Wertbeitrag bei sich änderndem Konsumverhalten sichern und steigern

- Flächeneffizienz optimieren und Frequenz sowie Kaufbereitschaft an Konsumpunkten verbessern
- Kostenstrukturen flexibilisieren und Partnerschaften weiterentwickeln
- Kund:innen gesamthaft verstehen und kanalübergreifend einheitlich ansprechen
- Angebote dynamisch anpassen und Aufenthaltsqualität durch Erlebnisse steigern
- Mobilität und Verkehrsanbindung für die Kund:innen aktiv mit integrierter Angebots- und Ertragssteuerung gestalten



Flughafen-Expertise für werthaltiges Wachstum über den Standort hinaus vermarkten

- Über Beratung und Management des operativen Betriebs anderer Flughäfen weitere Opportunitäten identifizieren
- Flughafen-Expertise im Drittkundengeschäft vermarkten, um Chancen für werthaltiges nationales sowie internationales Wachstum und Risikoreduktion zu erreichen
- Synergien zwischen den Geschäftsbereichen am Standort München für Expertise und Innovation nutzen



Flughafeninfrastruktur absichern und Immobiliengeschäft am Drittmarkt positionieren

- Infrastruktur modern, bedarfsgerecht und ganzheitlich unterstützen
- Lebenszyklus- und Anforderungsmanagement kosteneffizient an Entwicklung von Bedarfen anpassen
- Immobiliengeschäft als Drittkundengeschäft positionieren und effizientes Immobilienmanagement gewährleisten
- Flexibilität von Infrastruktur erhöhen und Umsetzung beschleunigen
- Landseitige Verkehrsanbindung optimieren

GESCHÄFTSMODELL

Input

Finanzen

- Flüssige Mittel: 77,7 Millionen €
- Kreditbestand: 2.322,2 Millionen €
- Eigenkapital: 2.065,0 Millionen €

Infrastruktur

- Gebäude: Terminals, Büro-/Technikgebäude, Parkhäuser, München Airport Center, Hotels, Logistikzentren
- Flächen: Gewerbe- und Grünflächen, zwei Start- und Landebahnen, Vorfelder
- Verkehrsanbindung: Autobahnanbindung, S-Bahn, Regional- und Fernbusanbindung, Regionalzuganbindung

Know-how

- Qualifikation: eigenes Weiterbildungszentrum »Airport Academy«
- Off-Campus: internationale Management-, Beratungs- und Trainingsleistungen
- Qualität/Innovation: InnovationPilot, Bewertung durch Flugreisende

Mitarbeitende

- Mitarbeitende: 8.693 Beschäftigte im Konzern (ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte, Leiharbeiter:innen, Praktikant:innen)
- Arbeitgeber: Personalaufwand von 419,1 Millionen Euro im Konzern
- Ausbildung/Personalentwicklung: 20 Ausbildungs- und duale Studienmöglichkeiten

Umwelt

- Klimaschutz: Programm zur Reduktion von Emissionen (CO₂ und andere)
- Ressourcen: Abfallvermeidung, verstärktes Recycling und Schließung von Stoffkreisläufen, effizientes Wassermanagement
- Lärmschutz: strenge Nachtflugregelung, Fluglärmüberwachung an 16 festen Stationen, zusätzlich freiwillige mobile Messungen

Gesellschaft

- Stakeholder: verschiedene Dialogplattformen (z. B. Website, Social Media), Dialog auf Europa-, Bundes- und Landesebene sowie in München
- Wertschöpfung: Standortfaktor für Ansiedlung von Unternehmen in der Region, Beibehaltung und Aufbau von Wirtschaftsbeziehungen
- Gesellschaftliches Engagement: Regionalbüro, Flughafenvereine

Geschäftsfelder – Output

In den vier Geschäftsfeldern werden verschiedene Angebote und Dienstleistungen erzeugt (Output). Der Wertschöpfungsprozess basiert auf sechs Kapitalarten (Input), die der Flughafen nutzt, um neue Werte zu generieren (Outcome).

AVIATION

beinhaltet als traditionelles Kerngeschäft alle Leistungen im Zusammenhang mit der ordnungsgemäßen Abwicklung des Luftverkehrs am Flughafen München. Das Geschäftsfeld stellt die Infrastruktur und Dienstleistungen für Airline-Kunden und Flugreisende zur Verfügung und vermarktet diese.

COMMERCIAL ACTIVITIES

vermarktet die kommerziellen Flächen am Flughafen, verantwortet die Angebote rund ums Parken, die Betreuung von Werbepartnern und das Eventgeschäft. Die Konzerntöchter Allresto und eurotrade stellen als Mieter und Konzessionsnehmer die Produkte und gastronomischen Angebote bereit.

REAL ESTATE

entwickelt, betreibt und vermarktet alle Immobilien und Grundstücke des Flughafens, die zum Teil auch außerhalb des Airport-Campus liegen. Bestands-sicherung und Grunderwerb für künftige Erweiterungsmaßnahmen gehören ebenso zum Portfolio wie die Verantwortung für die Immobilienstrategie.

PARTICIPATIONS, SERVICES & EXTERNAL BUSINESS

bietet land- und luftseitige Leistungen rund um die Flugzeug-, Passagier- und Frachtabfertigung, Kontroll- und Sicherheitsservices sowie Umzugs-, Management- und Terminalbetriebsleistungen (ORAT) an Flughäfen weltweit.

Maßnahmen 2021

- Sicherung der Liquidität durch vertieftes Liquiditätsmanagement und Schaffung von zusätzlicher finanzieller Flexibilität
- Fortführung eines strikten Kostenmanagements im Aufwands- und Investitionsbereich
- Fortsetzung des Programms »Restart«
- Weiterführung der Bauarbeiten an zwei Bürogebäuden auf dem LabCampus
- Sanierung der Start- und Landebahnen
- Fertigstellung des Bahntunnels für den Erdinger Ringschluss
- Fokus auf digitale Lern- und Lehrmethoden in der Airport Academy
- 31 aktive internationale Projekte
- Umsetzung effektiver Hygiene- und Sicherheitsmaßnahmen
- Fortsetzung der Maßnahmen aus dem Programm »Restart« zur Steigerung der Effizienz und Anpassung der Personalkapazität
- Weiterführung von Kurzarbeit und Umsetzung erster Maßnahmen aus Notlagentarifvertrag, Freiwilligenprogramme
- Übernahmeangebot an alle Auszubildenden
- 12 Einzelmaßnahmen und Investition von weiteren 550.000 Euro in den Klimaschutz
- Aufbereitung von Enteisungsmitteln und vermehrte Nutzung von Brauch- statt Trinkwasser
- Erhöhung der lärmabhängigen Landeentgelte
- kontinuierliche Information der Öffentlichkeit durch Medienarbeit
- Nachbarschaftsbeirat, Austausch über »Inside Airport – digital«
- Beschaffung vielfältiger Produkte und Dienstleistungen
- Unterstützung von Projekten in der Region in den Bereichen Sport, Soziales, Bildung, Kultur und Natur

Outcome Kurzfristig

- Flüssige Mittel: 51,9 Millionen €
- Kreditbestand: 2.600,8 Millionen €
- Eigenkapital: 1.815,2 Millionen €
- Eröffnung des ersten Bürogebäudes auf dem LabCampus voraussichtlich Mitte 2022
- Modernisierung und Erhalt der Infrastruktur
- Verbesserung der Straßen- und Schienenanbindung
- 27.400 Teilnehmende an Web Based Trainings
- Ausbau eigener Beratungsexpertise
- einziger 5-Star-Airport in der EU
- Zertifikat der ACI World für Engagement gegen Ausbreitung der Pandemie
- strukturelle, organisatorische und personelle Neuaufstellung des Unternehmens
- 500 Vorruhestandsverträge bei FMG und AeroGround
- 247 Auszubildende im Konzern
- Rückgang der CO₂-Emissionen auf 78.340 t
- Recyclingquote des im Enteisungsmittel enthaltenen Glykols bei circa 60 Prozent
- Ausnutzung des zulässigen Lärmvolumens in der Nacht nur zu 14 Prozent
- Transparenz über Flughafenthemen
- 468 Millionen Euro [netto] Beschaffungsvolumen
- Sinken der Bruttowertschöpfung durch pandemiebedingten Verkehrsrückgang

Langfristig

- Sicherung der Liquidität in den Folgejahren
- Stabilisierung der Eigenkapitalquote
- zukünftige wirtschaftliche Erholung abhängig von der weiteren Entwicklung der Pandemie
- erhöhte Mobilität on- und off-Campus für Mitarbeitende und Flugreisende
- Positionierung als Innovationsstandort mit effizienter Anbindung an den Schienenpersonenfernverkehr
- globale Vernetzung des Wirtschaftsstandorts Bayern
- Know-how-Zuwachs bei Mitarbeitenden
- erhöhte Effizienz durch Optimierung der Prozesse
- Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Qualitätsoffensive
- werthaltiges Wachstum außerhalb des Standorts
- Weiterentwicklung der Unternehmens- und Führungskultur
- Stärkung Diversity durch Angebot eines vorurteilsfreien Arbeitsumfelds und Commitment in der Charta der Vielfalt
- Sicherung qualifizierter Beschäftigung in der Region
- CO₂-Neutralität bis 2030
- Nutzung natürlicher Ressourcen, z. B. durch mehr Fotovoltaikanlagen
- nachhaltige Mobilität: mehr Elektrofahrzeuge im Fuhrpark, alternative Antriebskonzepte
- Wahrnehmung als Corporate Citizen durch gesellschaftliches Engagement
- Bezug von Waren und Dienstleistungen sowie Steuerzahlungen und Sozialabgaben sichern Wohlstand in der Region und darüber hinaus
- Förderung des Tourismus als einem wesentlichen Wirtschaftsfaktor in Bayern



Strategie und Management

Die Corona-Pandemie hatte auch im Jahr 2021 einschneidende Folgen für die globale Luftverkehrswirtschaft. Die Flughafen München GmbH zeigt mit ihrem neuen strategischen Leitbild 2030, wie sie Bayerns Mobilitätsdrehscheibe zukunftsfähig betreiben und als nachhaltigen Premium-Hub an der europäischen Spitze positionieren will.





Wegweisend für den Flughafen:
die Strategie 2030

Strategie

Strategie 2030

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die gesamte Luftverkehrswirtschaft halten am Flughafen München, dessen Strukturen auf rund 50 Millionen Flugreisende pro Jahr ausgelegt sind, weiterhin an. In der bis dato größten Krise der Branche verfolgt die Flughafen München GmbH (FMG) nach wie vor eine verantwortungsvolle, nachhaltige Wertschöpfung. Die Geschäftstätigkeit des Konzerns hat erheblichen Einfluss auf viele verschiedene Bereiche und Akteur:innen: die Wirtschaftsstandorte München, Bayern und Deutschland, die Flughafenregion und ihre Einwohner:innen, die Mitarbeitenden, die Reisenden sowie auf die am Standort und im Umfeld des Drehkreuzes angesiedelten Unternehmen.

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

Das strategische Leitbild 2030 zeichnet den Weg des Münchner Airports in die Zukunft innerhalb der Spitzengruppe der europäischen und weltweiten Drehkreuzflughäfen: Als Betreiber des Premium-Hubs wirtschaftet die FMG effizient und soll branchenweit ein Vorbild für nachhaltigen Luftverkehr werden. Partnerschaftlich entsteht so ein modernes Unternehmen mit zukunftsfähigen Verbindungen, das als innovativer Wettbewerber und vertrauensvolle Marke nah an den Stakeholdern agiert. Hohe Qualität, wirtschaftlicher Erfolg und die Vorbildrolle als grüne Mobilitätsdrehscheibe mit gesellschaftlicher Verantwortung stehen dabei nicht im Widerspruch zueinander.

Effizientes und bedarfsgerechtes Handeln – immer mit Blick auf die Auswirkungen auf den gesamten Konzern – führt das Unternehmen zu langfristigem, werthaltigem Wachstum statt zu kurzfristigen, punktuellen Gewinnen. Die Marktanforderungen und die Kund:innen stehen im Mittelpunkt der Geschäftstätigkeit. Dabei bildet die Marke »M« ein gemeinsames

Dach, sichert Konsistenz und bietet Orientierung nach innen und außen. »Verbindung leben« heißt Kooperationen fördern und Synergien schaffen. Die neu strukturierte Organisation ist dadurch schneller und anpassungsfähiger.

Einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der Strategie, und damit zur Weiterentwicklung des Flughafens, leisten die Ziele und Maßnahmen aus dem Nachhaltigkeitsprogramm. Mit definierten Kennzahlen misst die FMG den Erfolg ihrer Umsetzung.

Im Frühjahr 2022 hat der Flughafen München den konzernübergreifenden Prozess »Top 22 für 22« initiiert. »Top 22 für 22« beinhaltet zukunftsweisende Maßnahmen, bereichsübergreifende Initiativen und zentrale Projekte, die wesentlich zur Fokussierung und Priorisierung bei der Umsetzung der neuen Konzernstrategie beitragen.

Neue Flugzeuge und nachhaltige Flugkraftstoffe sind die wesentlichen Bausteine für eine CO₂-neutrale Luftfahrt.

Engagement beim Klimaschutz

Den auf nationaler und internationaler Ebene rasant steigenden Anforderungen beim Klimaschutz begegnet der Flughafen München mit seiner engagierten Klimaschutzstrategie. Bereits 2016 hat sich das Unternehmen das Ziel gesetzt, den Airport ab dem Jahr 2030 CO₂-neutral zu betreiben. Dazu senkt der Flughafen die dem Konzern direkt zurechenbaren Treib-

hausgasemissionen durch technische Maßnahmen um mindestens 60 Prozent. Die restlichen 40 Prozent sollen durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden, vorzugsweise in der Region. Bis 2030 investiert die Flughafen München GmbH dafür 150 Millionen Euro. Darüber hinaus hat sich der Münchner Airport im Rahmen der »Net-Zero-Carbon-Initiative« zu einem weiteren ambitionierten Klimaziel verpflichtet: die Absenkung der selbst beeinflussbaren CO₂-Emissionen beim Betrieb des Flughafens spätestens bis zum Jahr 2050 auf netto null. Emissionen sollen also erst gar nicht entstehen, beispielsweise durch die Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Energien. Im Berichtsjahr 2021 analysierte das Unternehmen verschiedene Möglichkeiten zur Umsetzung der Vorgaben der »Net-Zero-Carbon-Initiative« am Flughafen München.

Seit dem Frühjahr 2022 zieht der Verkehr in München sichtbar an.



Die Partnerschaft der Flughafen München GmbH und der Deutschen Lufthansa AG leistet auch einen Beitrag beim Klimaschutz: Beide Konzerne sehen kontinuierliche Investitionen in neue Flugzeuge und nachhaltige Flugkraftstoffe, sogenannte Sustainable Aviation Fuels (SAF), als wesentliche Bausteine auf dem Weg hin zu einer CO₂-neutralen Luftfahrt. Nach eingehender technischer Prüfung wurde im Sommer 2021 das Tanklager am Standort für klimafreundliche Treibstoffe der Zukunft zertifiziert. Damit können am Flughafen München SAF angeliefert, eingelagert und vertankt werden.

Langfristige Personalpolitik für erfolgreichen Neustart

Die FMG legt Wert auf eine Personalpolitik, die sowohl den Menschen als auch die Unternehmensentwicklung im Blick hat. Das langfristig ausgerichtete Personal-konzept orientiert sich an der aktuellen Geschäfts-situation und der überarbeiteten Unternehmensstra-tegie. Gesellschaftliche Trends wie die demografische Entwicklung und die digitale Transformation sowie der dafür nötige Kulturwandel innerhalb des Konzerns sind Beispiele für die zentralen personalpolitischen Heraus-forderungen. Im Rahmen der Organisationsentwicklung strafft die FMG ihre Führungsebene. Die abteilungs-übergreifende Kooperation wird gestärkt, indem das Unternehmen Kompetenzen bündelt, das Rollenver-ständnis schärft und organisatorische Barrieren inner-halb des Konzerns abbaut.

Veränderte Anforderungen an die Kompetenzen der Mitarbeitenden machen es erforderlich, die Beleg-schaft mit Personalentwicklungskonzepten beim Ein-satz neuer Technologien und dynamischer Arbeits-weisen zu begleiten. Darüber hinaus führen neue Formen digitalisierter und automatisierter Arbeits-prozesse zu einem erhöhten Qualifizierungsbedarf. Gleichzeitig bringen Berufseinsteiger:innen andere Erwartungen an die Zusammenarbeit und die Führung

DATEN UND FAKTEN Flughafen München schafft regionales Kompensationsprojekt

Die FMG investiert 2,5 Millionen Euro in einen Klima-wald. Auf rund 2.000 Hektar wird bestehender Wald in Niederbayern und der Oberpfalz so optimiert, dass die Bäume möglichst viel CO₂ speichern können. Darüber hinaus zielt die Umgestaltung darauf ab, einen mög-lichst klimaresistenten Wald zu schaffen, der gegen-über Schädlingen und extremen Wetterlagen wider-standsfähiger als der jetzige Baumbestand ist. Während zu Beginn der Projektlaufzeit die Kapazität des Kli-mawalds MUC zur Kompensation von CO₂ noch nicht hoch ist, wächst sie bis Mitte des Jahrhunderts auf circa 7.000 Tonnen CO₂ pro Jahr an. Über den gesamten Projektzeitraum von zunächst 30 Jahren werden insge-samt rund 90.000 Tonnen CO₂ zusätzlich gespeichert.

ins Unternehmen – beispielsweise favorisieren sie bei der Stellensuche flache Hierarchien oder nachhal-tiges unternehmerisches Handeln des Arbeitgebers. Diese Prämissen müssen sich in einer zeitgemäßen Personalpolitik entsprechend widerspiegeln.

Mit dem Beginn der Corona-Pandemie im Frühjahr 2020 hat das Unternehmen schnell und konsequent auf die massiven Verkehrseinbrüche reagiert und ver-schiedene, wirkungsstarke Ad-hoc-Maßnahmen umge-setzt. So erzielte beispielsweise die Anwendung der Kurzarbeitsregelung 2021 positive Effekte in Höhe von rund 100 Millionen Euro für das Unternehmen.

munich-airport.de/klima-neutral



ZIEL

Bis 2024: Implementierung eines ganzheitlichen Business Continuity Management

Zielgerichtet aus der Krise

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

Geschäftsfeld Aviation

Die Corona-Pandemie verursachte die bisher größte Krise in der Geschichte des kommerziellen Luftverkehrs. Hatte der Flughafen München bis Anfang des Jahres 2020 noch an seiner Kapazitätsgrenze operiert, sind die Verkehrszahlen danach in der Gesamtsicht auf knapp ein Viertel des Vorkrisenniveaus eingebrochen. Dank der Impfungen und umfassenden Testmöglichkeiten konnten im Lauf des Jahres 2021 zahlreiche Reisebeschränkungen – vor allem innerhalb der Europäischen Union – gelockert und der internationale Luftreiseverkehr wiederbelebt werden.

Während sich der Langstreckenverkehr von und nach München am langsamsten erholte, sind die Buchungen und Auslastungen von Flügen innerhalb Europas zu touristischen Destinationen sowie Privatreisen im Allgemeinen vor allem in den Sommermonaten und zu den Ferienzeiten deutlich gestiegen.

Die einseitige Öffnung der Europäischen Union für US-Bürger:innen führte im Sommer zu einer deutlich höheren Auslastung auf den USA-Verbindungen. Jedoch brachte erst die Grenzöffnung der Vereinigten Staaten für die Einreise vollständig geimpfter Flugreisender aus dem Schengen-Raum im Herbst 2021 den Durchbruch für den Geschäfts- und Privatreiseverkehr auf der transatlantischen Langstrecke. Nun liegt der Fokus darauf, verlorene Verbindungen zu Destinationen im asiatischen Raum wiederherzustellen, um die Rolle als Bayerns »Tor zur Welt« nach der Krise wieder wahrnehmen und ausbauen zu können.

ZIEL

Ende 2022: Einführung digitaler Destinationsinformationen



DATEN UND FAKTEN

Verkehrsnetz & Destinationen

2021 2020



Airlines

64

86



Ziele

187

226



Länder

55

69

Der Langstreckenverkehr bildet einen Eckpfeiler der Aviation-Strategie.

Der Münchner Airport sichert die Konnektivität für die hier ansässigen Menschen und Unternehmen. Es ist davon auszugehen, dass sich Bayern und der süddeutsche Raum aufgrund der Wirtschaftskraft und ganzjährigen Attraktivität als Incoming-Destination auch nach der Krise positiv entwickeln werden.

Dem Flughafen München kommt als Gateway für diese Region eine entsprechend zentrale Bedeutung zu. Ziel ist es, die Position als eines der führenden Drehkreuze in einem sich weiter konsolidierenden europäischen Luftverkehrsmarkt nachhaltig zu festigen. Deshalb wird auch mittel- bis langfristig der Langstrecken- und Umsteigeverkehr einen wesentlichen Eckpfeiler der Aviation-Strategie darstellen. Weitere Destinationen im Punkt-zu-Punkt-Verkehr ab München sollen die Vielfalt und Attraktivität des Angebots steigern. Hierbei ist entscheidend, die Qualität der Infrastruktur und der Prozesse auf hohem Niveau zu halten und somit die Position im Wettbewerb mit anderen Flughäfen zu stärken. Die Entwicklung des Cargo- und Logistikgeschäfts soll darüber hinaus der wachsenden Bedeutung globaler Lieferketten Rechnung tragen.

Geschäftsfeld Commercial Activities

Die Auswirkungen der Pandemie haben das kommerzielle Geschäft der Flughafen München GmbH auch 2021 stark beeinträchtigt. In den Segmenten Handel, Gastronomie, Parken und Werbung führten die niedrigen Verkehrszahlen zu einer deutlich geringeren Nachfrage und in der Folge zu einigen Leerständen wegen Geschäftsaufgaben oder Kündigungen. Mit allen Partner:innen wurden Gespräche zur Sicherung der Vertragsverhältnisse und zur Entwicklung von Perspektiven für die Zeit nach Covid-19 geführt. Trotz

der überaus schwierigen Situation vieler Mieter:innen bleiben die Geschäftsbeziehungen partnerschaftlich und fußen auf einem gewachsenen Vertrauensverhältnis.

Ein besonderer Schwerpunkt des Geschäftsfelds lag 2021 auf der Konsolidierung der bestehenden Markenpartnerschaften mit verschiedenen Automobilkonzernen sowie mit Großkunden aus der Telekommunikationsbranche.

Die FMG hat den Anspruch, einen attraktiven und nachhaltigen Standort zu betreiben.

Die Parkvorgänge und -umsätze verblieben auch im vergangenen Geschäftsjahr auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Zudem hat sich die Struktur des Kundenkreises beim Parken geändert. Weniger Kongresse und Großveranstaltungen sowie das geringere Geschäftsreisevolumen führten zu einem Rückgang des vormals hohen Business-Parkaufkommens. Für Urlaubsreisende konnten andererseits neue Produkte und Aktionen, wie beispielsweise E-Ladeservices, etabliert werden.

Ziel des Geschäftsfelds Commercial Activities ist es, den Wertbeitrag für die FMG bei sich änderndem Konsumverhalten der Kund:innen zu sichern und auszubauen. Die Optimierung der Flächeneffizienz und des Angebotsportfolios sowie eine Erhöhung der Kaufbereitschaft werden dabei weiterhin im Fokus stehen. Die sich verändernden Einzelhandelsstrukturen und Konsumgewohnheiten erfordern zudem neue Vermarktungs- und Akquisitionskonzepte. Den Kund:innen am Flughafen München ein besonderes Erlebnis zu bieten ist ein weiteres Anliegen dieses Geschäftsfelds. Inszenierungen in den Terminalbereichen, die Präsentation starker Marken sowie außergewöhnliche Veranstaltungen im Forum des München Airport Centers [MAC] tragen sichtbar zur Attraktivität des Flughafens bei.

ZIEL

Ende 2023: Nachhaltigkeitskriterien stärker in die Auswahl von zukünftigen Mieter:innen integrieren



166.713 t

Luftfracht [+14,9 %]

ZIEL

Ende 2022: Aufbau eines
Regionalbüros im Raum
Asia Pacific

31

aktive internationale
Projekte

Geschäftsfeld Real Estate

Für den Flughafen München ist die Entwicklung als Immobilienstandort von großer Bedeutung. Das Geschäftsfeld Real Estate sichert die Flughafeninfrastruktur ab und positioniert das Immobiliengeschäft am Drittmarkt. Es unterstützt die Infrastruktur für die Geschäftsentwicklung in den Bereichen Aviation und Commercial Activities bedarfsgerecht und ganzheitlich.

Immobilienwirtschaftliche Absicherung des Kerngeschäfts Luftverkehr

Die FMG hat den Anspruch, einen attraktiven und nachhaltigen Standort zu betreiben. Die pandemiebedingte Wachstumsunterbrechung wird genutzt, um die bestehende Infrastruktur, die zum Teil aus der Zeit der Inbetriebnahme des Flughafens stammt, zu modernisieren und die Erwartungen von Flugreisenden und Besucher:innen an eine hohe Aufenthaltsqualität zu erfüllen. Um als Großflughafen weiter wachsen zu können, tätigt der Flughafen München – in Übereinstimmung mit der Aviation-Strategie – Investitionen in eine moderne Luftverkehrsinfrastruktur, wie beispielsweise in den Bau des neuen Flugsteigs am Terminal 1.

Optimale Auslastung der bereits kommerziell genutzten Flächen

Im Mittelpunkt dieses strategischen Ziels steht vor allem die zentrale Zone. Pandemiebedingte Auswirkungen werden dabei ständig evaluiert und entsprechend berücksichtigt.

Erwirtschaftung substanzieller Erlösbeiträge durch Immobilienentwicklung

Bei der Immobilienentwicklung setzt die FMG den Schwerpunkt auf die Erschließung neuer Erlösquellen außerhalb des klassischen Portfolios. Dies wird insbesondere anhand verschiedener Großprojekte deutlich, wie beispielsweise beim Verkauf eines flughafeneigenen Grundstücks zur Realisierung einer Konzertarena durch Dritte, bei der Konzeption und dem Bau des LabCampus als Smart City sowie durch Kooperationen mit Firmen, die dort an zukunftsweisenden Technologien forschen.

Berücksichtigung von Belangen der Region

Die Vermarktung von Flughafenimmobilien konzentriert sich auf Zielgruppen und Firmen, die die Nähe zum Airport und ein internationales Umfeld bei der Wahl einer möglichen Ansiedelung bevorzugen. Sowohl mit Blick auf die Entwicklung des Standorts Flughafen insgesamt als auch bei den zahlreichen Bauvorhaben werden die Belange der Flughafenregion im Rahmen der Immobilienstrategie bestmöglich berücksichtigt. Die FMG pflegt dabei einen intensiven Dialog mit der Region.

Internationales Geschäft

Die Flughafen München GmbH vermarktet ihr Know-how weltweit. Auf diese Weise fördert sie werthaltiges Wachstum über den Münchner Standort hinaus, erschließt neue Geschäftsmodelle und erweitert kontinuierlich die eigene Expertise. Mit dem Engagement der Konzerntochter Munich Airport International GmbH (MAI) hat sich das Unternehmen vom Berater für Flughafenumzüge und -inbetriebnahmen zu einem international agierenden Flughafenmanager entwickelt. Nicht zuletzt wegen der Fünf-Sterne-Qualität am Heimatstandort ist die MAI ein geschätzter Partner für Investoren und Flughäfen auf der ganzen Welt.

Zusammen mit ihren Tochtergesellschaften hat die MAI im Jahr 2021 bestehende Projekte erfolgreich abgeschlossen und neue Kunden akquiriert. So wurde beispielsweise der Betrieb des Flughafens Sofia in Bulgarien übernommen, das neue Frachtterminal am Hauptstadtflughafen Riyadh in Saudi-Arabien eröffnet und der neue Palmerola International Airport in Honduras erfolgreich ans Netz gebracht.

Für das Jahr 2022 ist nicht nur der Ausbau des Beratungs- und Managementsegments geplant, sondern auch die Verstärkung der globalen Präsenz der MAI durch einen neuen Vertriebsstandort in Asien.



Bedarfsgerecht planen und ausbauen

Vor dem Hintergrund der globalen Krise im Luftverkehr wurden grundsätzlich alle Bauvorhaben am Flughafen München hinterfragt und Projekte mit geringerer Dringlichkeit zurückgestellt. Fortgeführt werden die strategisch wichtigsten Projekte wie die Erweiterung des Terminals 1, die Fertigstellung des ersten LabCampus-Gebäudes oder die bessere Verkehrsanbindung des Flughafens – immer mit Fokus auf die Qualität und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kunden. Negative Auswirkungen auf die Natur und die Flughafenregion werden so gering wie möglich gehalten, beispielsweise durch Ausgleichs- und Lärmschutzmaßnahmen. Nachhaltige Baukonzepte und der anschließende Betrieb der Gebäude sollen die Umwelt möglichst wenig durch Schadstoffe oder Ressourcen- und Energieverbrauch beeinträchtigen.

Angesichts der dramatischen Auswirkungen der Corona-Pandemie haben die FMG und Lufthansa im Herbst 2020 eine gemeinsame Absichtserklärung formuliert, in der die langfristige Weiterentwicklung des Münchner Airports als Drehkreuz des interkontinentalen Luftverkehrs ausdrücklich bekräftigt wird. So gab die Airline Ende des Jahres 2021 bekannt, vier weitere, hochmoderne Langstreckenflugzeuge vom Typ Airbus A350 am Münchner Airport zu stationieren. Mit insgesamt 26 Langstreckenflugzeugen kann Lufthansa an ihrem bayerischen Drehkreuz noch mehr Interkontinentalflüge anbieten und damit die exzellente weltweite Anbindung Münchens weiter festigen.

ZIEL

Ende 2026: Analyse von Lebenszykluskosten bei Neubauprojekten

LabCampus wird sichtbar

Im Nordwesten des Flughafenareals entsteht mit dem LabCampus ein branchenübergreifendes Innovationszentrum mit Arbeitsräumen, Showrooms, Projekt- und Konferenzflächen für eine vernetzte Forschungs- und Entwicklungsarbeit. Internationale Innovatoren werden an diesem als Smart City konzipierten Standort besonders von der Nähe des Flughafens profitieren. Im Sommer 2022 wurde das erste Bürogebäude, das »LAB 48«, eröffnet. Mit einer Fläche von etwa 30.000 Quadratmetern bietet das Gebäude auf vier Etagen vielfältige Nutzungsmöglichkeiten.

labcampus.de

Die Bauarbeiten für die neue Airport Academy, die ebenfalls auf dem LabCampus-Areal entsteht, liegen im Zeitplan. Auf 14.000 Quadratmetern wird ab Anfang 2023 Arbeiten und Netzwerken in hochwertig ausgestatteten Seminarräumen und stilvollen Ruheazonen sowie mit einem großzügigen Gastronomiebereich möglich werden. Als erster LabCampus-Kunde wird Argo AI, ein auf autonomes Fahren spezialisiertes US-amerikanisches Tech-Unternehmen, neben Büro- und

Die Rohbauarbeiten für den neuen Flugsteig sind weitgehend abgeschlossen.



Showroom-Flächen auch ein großes Test- und Werkstattareal im Südwestteil des Flughafens beziehen. Dieser Vertragsabschluss verdeutlicht das Potenzial des LabCampus als Thinktank und Testlabor für zukunftsweisende Mobilitätskonzepte am Standort Flughafen München.

Upgrade für Terminal 1

Die Erweiterung und Modernisierung von Terminal 1 durch den Bau eines neuen Flugsteigs gehört zu den strategischen Ausbauprojekten, die die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Münchner Airports sichern. Mittlerweile ist der Rohbau des Flugsteigs weitestgehend fertiggestellt und die Arbeiten an der Fassade laufen. Mit dem Innenausbau soll im Frühjahr 2023 begonnen werden. Angesichts der anhaltenden Corona-Krise und den damit verbundenen Folgen sowohl für den Luftverkehr als auch für die Bauwirtschaft steht derzeit noch nicht fest, wann der neue Terminalbereich mit der zusätzlichen Passagierkapazität in Betrieb genommen wird.

Dritte Start- und Landebahn bleibt Option für die Zukunft

Auch wenn die Entwicklung des Luftverkehrs in den kommenden Jahren noch von den Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt sein dürfte, gehen Experten davon aus, dass der langfristige Mobilitätsbedarf und damit auch der weltweite Luftverkehr in Zukunft weiter wachsen werden. Aufgabe des Flughafens München ist es, die Bereitstellung bedarfsgerechter Kapazitäten für den Luftverkehr sicherzustellen. Insofern bleibt der Bau der dritten Start- und Landebahn aus Sicht der FMG eine langfristig wichtige Option für die Zukunftsfähigkeit des Standorts.

Laufend Fortschritte bei der Anbindung des Airports

Die FMG arbeitet weiter intensiv an einer besseren Standortanbindung über Straße und Schiene. Nach drei Jahren Bauzeit konnte der Rohbau der für den Erdinger Ringschluss nötigen Verlängerung des Bahntunnels im September 2021 fristgerecht fertiggestellt werden. Damit ist ein weiterer Meilenstein für die Zugverbindung von Freising über den Airport nach Erding erreicht. Der Tunnelrohbau kann jetzt von der DB Netz AG mit der notwendigen technischen Ausstattung ausgerüstet werden.

Die gemeinsam mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr beauftragte Studie zur Anbindung des Flughafens an den überregionalen Schienenpersonenverkehr wurde im Frühjahr 2022 abgeschlossen. Eine bessere Schienenanbindung des Flughafens München soll über ein Vier-Stufen-Konzept erreicht werden, das den Nah-, Regional- und Fernverkehr berücksichtigt. Eine Arbeitsgruppe der FMG und der Deutschen Lufthansa AG befasst sich zudem mit dem übergreifenden Thema Intermodalität am Münchner Airport.

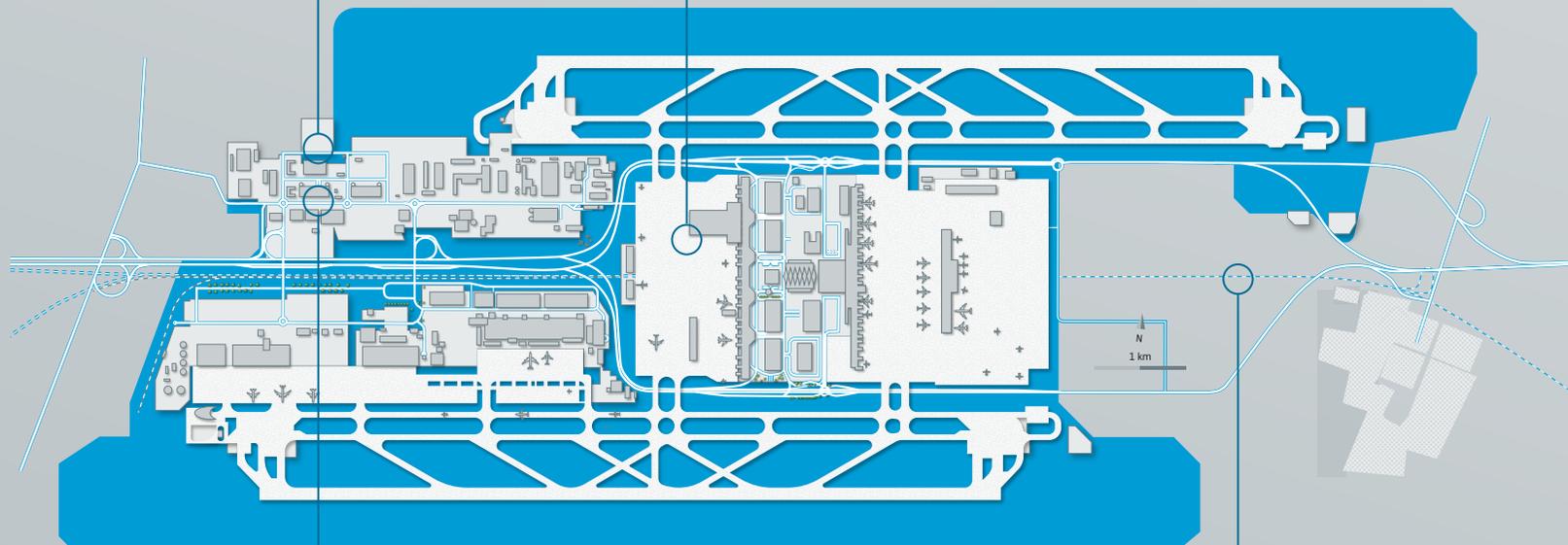
Der Bau der Westtangente Freising im direkten Umfeld des Flughafens ist seit Januar 2022 beendet. Zudem fließt seit August 2021 auf dem neuen dreispurigen Ausbau der Flughafentangente Ost zwischen den Anschlussstellen ED 7 und B 388 der Verkehr.

PARKHÄUSER

Das neue Parkhaus P44 mit rund 2.000 Stellplätzen wurde im August 2021 nördlich des LabCampus-Areals eröffnet. Ein weiteres Parkhaus mit rund 1.800 Stellplätzen ist hier außerdem in Planung.

T1-ERWEITERUNG

Der Rohbau des neuen, 360 Meter langen Flugsteigs ist weitestgehend fertiggestellt und die Arbeiten an der Fassade laufen. Mit dem Innenausbau soll im Frühjahr 2023 begonnen werden.



LABCAMPUS

Der Innovationsstandort nimmt Formen an: Das erste Bürogebäude LAB 48 wird voraussichtlich Mitte 2022 eröffnet, die Inbetriebnahme der neuen Airport Academy ist für das erste Quartal 2023 geplant.

SCHIENE

Der Bahntunnel unter dem Flughafen wurde im September fertiggestellt und anschließend an die DB Netz AG übergeben. Die Inbetriebnahme des Streckenabschnitts ist für Ende 2025 vorgesehen.

BLICK NACH VORN

Die strategisch wichtigsten Bauprojekte am Airport-Campus werden fortgeführt.

Management

»Restart«: modernes Management und Kooperation

Der herausfordernden Situation und den drastischen Umsatz- und Ergebniseinbrüchen in nahezu allen Geschäftsfeldern begegnete der Flughafen München mit einem konsequenten Krisenmanagement. Um mittel- und langfristige Veränderungen zu steuern, hat das Unternehmen im ersten Krisenjahr 2020 das Programm »Restart« aufgesetzt und Ende 2021 erfolgreich abgeschlossen. Mit »Restart« verfolgte die FMG einen ganzheitlichen Ansatz, der die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens sicherstellen soll. Das Programm war somit deutlich mehr als kurzfristige Krisenbewältigung: Der Konzern hat sich von Grund auf neu aufgestellt und sich strategisch an die veränderte Situation im Luftverkehr angepasst. Die bestehenden Geschäftsfelder wurden analysiert, die Organisationsstruktur wurde hinterfragt und verschlankt sowie der Ressourceneinsatz optimiert. Investitionen und Sachkosten stehen nach wie vor intensiv auf dem Prüfstand. Zum ersten Mal in der Unternehmensgeschichte musste sich die FMG verkleinern.

»Restart« umfasste drei Handlungsfelder:

1. Organisation: Strukturen und Führung straffen, Synergien bündeln

Die strukturelle, organisatorische und personelle Neuaufstellung des Unternehmens gilt seit dem 1. Januar 2022. Mit einer Aufbauorganisation, die mit weniger Führungsfunktionen auskommt und abteilungsübergreifende Kooperationen fördert, wird das Unternehmen in Zukunft flexibler auf unerwartete Ereignisse und unterschiedliche Anforderungen reagieren können.

2. Effizienz: das Verhältnis von Aufwand und Ergebnis auf dem Prüfstand

Der Fokus lag hier auf der Überarbeitung von Strategie und Konzernportfolio, der Optimierung der Leistungs- und Servicebeziehungen im Konzern sowie einer Analyse der Personalkapazität. Projekte zur Material- und Sachkosteneffizienz sollen bis 2024 Einsparungen in Höhe von 130 Millionen Euro erbringen.

ZIEL

Ende 2024: Digitalisierung und Personalisierung der Customer Experience

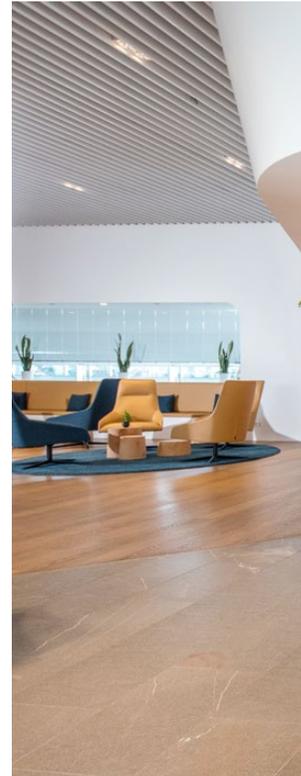
3. Personal: Kapazitätsanpassung mit Augenmaß gestalten

Personalkosten nachhaltig zu senken und die Personalkapazität sozialverträglich an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen, waren Ziele dieses Handlungsfelds. Frei gewordene Stellen werden bis auf Weiteres nicht nachbesetzt. Der interne Stellenmarkt gewinnt damit zunehmend an Bedeutung. Bis zum 31. Dezember 2021 haben rund 500 Beschäftigte von FMG und AeroGround Vorruhestandsverträge unterschrieben. Dieses Instrument trug wesentlich zum Abbau der ermittelten Überkapazitäten bei. Rund 230 Beschäftigte haben andere Angebote zum freiwilligen Ausscheiden aus dem Unternehmen angenommen. Die FMG-Tochtergesellschaften haben darüber hinaus die natürliche Fluktuation und den Einstellungsstopp zum Personalabbau genutzt sowie befristete Verträge nicht verlängert. Zudem haben rund 130 Beschäftigte der eurotrade über ein Freiwilligenprogramm einen Aufhebungsvertrag unterschrieben. Insgesamt hat sich der konzernweite Personalbestand seit Ende März 2020 bis Ende des abgelaufenen Geschäftsjahrs um rund 1.500 Beschäftigte reduziert.

Nachhaltige Veränderungen entstehen nur, wenn geeignete Rahmenbedingungen gegeben sind. Damit die Weiterentwicklung hin zu einem noch flexibleren, leistungsorientierten Unternehmen gelingt, ist die gesamte Flughafen-Community gefragt. Der Wandel der Führungs- und Unternehmenskultur hin zu effizienterem Handeln, bereichsübergreifendem Denken sowie zur gesteigerten Leistungs- und Veränderungsbereitschaft in der Belegschaft und im Management wird kontinuierlich gefördert.

Digital Airport

Die digitale Transformation hat ganze Branchen und Wertschöpfungsketten geprägt, auch die Luftverkehrswirtschaft. Digitalisierung ist für den Flughafen München ein wichtiger Faktor, um die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und zusätzliche Umsätze durch angepasste Geschäftsmodelle zu generieren. Im Flughafen München Konzern funktionieren bereits zahlreiche Services für Flugreisende und Kund:innen digital: Bezahlssysteme in den Shops, virtuelle Speisekarten in den Restaurants und Online-Buchungsportale für Parkplätze und Rundfahrten.



Ausgezeichnet: Der Flughafen München ist erneut »Best Airport in Europe«.



Digitalisierung ist für den Flughafen München ein wichtiger Faktor, um die Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu sichern.

Die Herausforderung für das Unternehmen bei der Weiterentwicklung der digitalen Services besteht im Wesentlichen darin, Digitalisierungspotenziale zu erkennen und zugehörige Business Cases zu evaluieren. Entsprechend müssen Veränderungsprozesse konzernweit initiiert sowie zugehörige Projekte priorisiert und bereichsübergreifend gesteuert werden. Im Fokus der neu geschaffenen Stabsstelle Digitalisierung stehen dementsprechend auch die Bedürfnisse von Geschäftspartner:innen und Mitarbeitenden sowie übergeordnete Konzerninteressen.

Priorisierte Themenbereiche und beispielhafte Pilotprojekte:

1. Digital Workflows

Die intelligente Verknüpfung von Tools soll zahlreiche Verwaltungsprozesse automatisieren und beschleunigen. Vor dem offiziellen Start gilt es, die Anwenderfreundlichkeit und den Effizienzgewinn zu überprüfen und die Pilotphase erfolgreich abzuschließen.

2. Value from Data

Mithilfe eines bereichsinternen Datenmanagements werden Prozessineffizienzen identifiziert und Arbeitsabläufe optimiert. Hieraus resultiert beispielsweise eine bedarfsgerechte Steuerung des Personaleinsatzes, des Warenangebots und der Vermarktung auf den digitalen Werbeflächen der Shops.

3. »MyAirport«

Ein interdisziplinäres Projektteam schafft die Grundlage für die übergreifende Bewertung von Daten sowie die Entwicklung und Integration von Partner- und Cross-Selling-Angeboten, um eine gezielte digitale Ansprache der Kund:innen zu gewährleisten.

Qualität mit fünf Sternen

Eine anerkannte Stärke des Münchner Airports ist die hohe Qualität der angebotenen Infrastruktur und Dienstleistungen. Der hohe Standard gilt in allen Bereichen.

München bleibt Weltklasse

Der Flughafen München ist der einzige 5-Star-Airport in der Europäischen Union und einer von nur zehn Hub-Airports weltweit, die dieses Gütesiegel tragen dürfen. Das gilt nach einem 2020 erfolgreich bestandenen Re-Zertifizierungsaudit auch weiterhin. Bei den jährlich verliehenen »World Airport Awards«

ZIEL

Ende 2025: Aufbau eines konzernweiten Datenmanagements





→ Konzernlagebericht
Siehe Seite 59

des Londoner Luftfahrtforschungsinstituts Skytrax wurde die bayerische Luftverkehrsdrehscheibe auf Basis einer Passagierumfrage 2021 erneut mit dem Titel »Best Airport in Europe« ausgezeichnet. Im weltweiten Ranking erreichte der Airport den sechsten Platz – vor München liegen fünf asiatische Flughäfen. Wegen der Corona-Pandemie fanden die Befragungen von Reisenden zu den Messgrößen Passagiererlebnisindex (PEI) und Airport Service Quality (ASQ) nur im zweiten Halbjahr 2021 statt. Gemessen am PEI verzeichnete der Flughafen München gegenüber dem Vorjahr, in dem der Indikator ebenfalls nur über einen begrenzten Zeitraum erhoben wurde, bei der Zufriedenheit der Passagiere eine deutliche Steigerung. Der höhere Wert ist unter anderem damit zu begründen, dass die Passagierprozesse bei niedrigem Verkehrsaufkommen sehr verlässlich funktionierten.

Maßnahmen schaffen Sicherheit

Der Flughafen München erhielt 2021 erneut das Zertifikat »ACI Airport Health Accreditation« vom internationalen Dachverband der Flughäfen (ACI). Das Akkreditierungsprogramm bescheinigt dem Hub die erfolgreiche Umsetzung von effektiven Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen während der Corona-Pandemie, wie beispielsweise Desinfektion und Reinigung, Vorkehrungen zur Einhaltung der Hygieneregeln in den Passagierbereichen, die Wegführung sowie die Bereitstellung von Informationen für Flugreisende. Der Münchner Airport folgt den Empfehlungen der Council's Aviation Recovery Task Force der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und dem EASA/ECDC-Luftfahrtsicherheitsprotokoll. Zudem werden am Standort die Richtlinien des ACI Europe für sichere und gesunde Flugreisen konsequent umgesetzt.



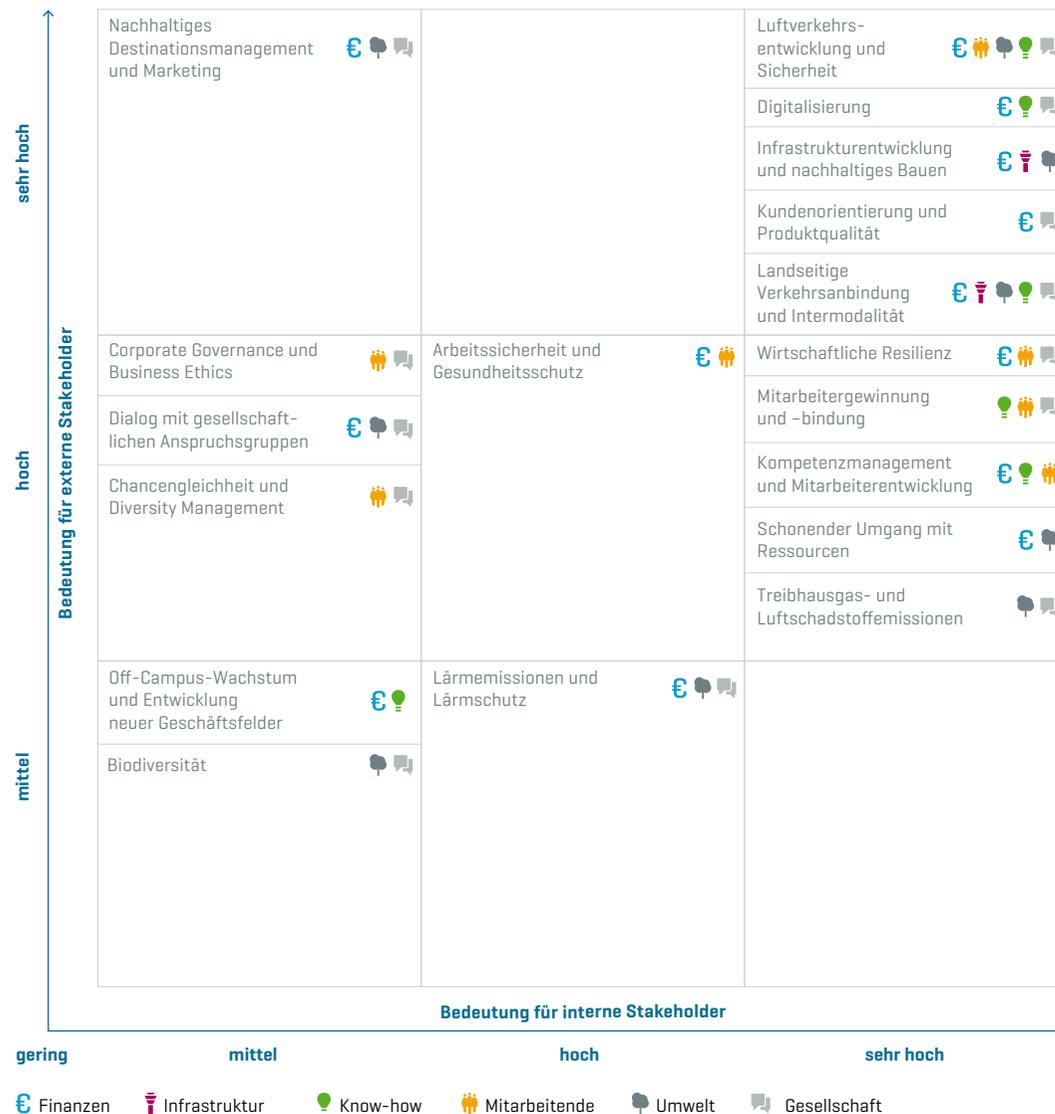
Nachhaltige Unternehmenssteuerung

Die FMG bekennt sich zu unternehmerischem Handeln, das untrennbar mit ökologischen und sozialen Zielsetzungen verbunden ist. Wertschöpfung für den Flughafen und die Region zu generieren, einen umweltbewussten Betrieb sicherzustellen sowie soziale Verantwortung zu übernehmen sind zentrale Prämissen der Konzernstrategie.

Wesentlichkeitsprozess: Themen identifizieren und integrieren

Der Flughafen München begreift den Dialog mit den Anspruchsgruppen als Chance, die Geschäftstätigkeit kontinuierlich weiterzuentwickeln. Das Nachhaltigkeitsmanagement des Unternehmens integriert die Anliegen der Stakeholder in die strategische Planung und die operative Umsetzung. In einem Wesentlichkeitsprozess identifiziert und priorisiert die FMG jährlich die relevanten Themen aus externer und interner Perspektive. Dabei orientiert sie sich an den Standards der Global Reporting Initiative (GRI-Standards). Die daraus resultierende Wesentlichkeitsmatrix ist ein wichtiges Instrument des strategischen Nachhaltigkeitsmanagements. Auf dieser Grundlage kann die Geschäftsführung über zentrale Weichenstellungen für eine nachhaltige Entwicklung des Konzerns entscheiden.

WESENTLICHKEITSMATRIX 2021¹⁾



2021 wurden bestehende Themen aktualisiert, erweitert und teilweise zusammengefasst.

1. Identifizierung

Die FMG befragt nach der Veröffentlichung des integrierten Berichts jährlich die zentralen Stakeholder-Gruppen sowie das FMG-Management.

2. Priorisierung

Die Ergebnisse dieser Befragung werden in einer Wesentlichkeitsmatrix mit zwei Achsen dargestellt. Die beiden Achsen bilden jeweils die Bedeutung der einzelnen Themen für interne und externe Anspruchsgruppen ab. Diese Themen werden mit den Expert:innen im Unternehmen diskutiert. Zudem finden die Themen Eingang in den Zieleprozess.

3. Validierung

Beim jährlichen strategischen Zieleprozess diskutieren Führungskräfte die relevanten Themen. Außerdem liefert die Stakeholder-Befragung Feedback zu den Inhalten des integrierten Berichts. Themenfelder und Ziele werden angepasst, ergänzt oder neu aufgenommen. Darüber hinaus werden die wesentlichen Themen der FMG mit externen Entwicklungen abgeglichen und durch einen KI-basierten Benchmark validiert.

4. Implementierung

Zu jedem wesentlichen Thema sind im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm konkrete Ziele und Maßnahmen sowie der Fortschritt bei der Umsetzung abgebildet. Nach Entscheidung und Freigabe der Geschäftsführung verantworten die jeweiligen Führungskräfte die Ziele des Nachhaltigkeitsprogramms und die Umsetzung der zugehörigen Maßnahmen. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das Nachhaltigkeitsprogramm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

¹⁾ Die Bezeichnungen der wesentlichen Themen haben sich 2021 im Zuge der Verzahnung des Nachhaltigkeitsprogramms mit den Inhalten der ACI-Nachhaltigkeitsstrategie teilweise verändert. Eine Übersicht der Veränderungen ist hier dargestellt. Neben den hoch priorisierten Themen »Kundenorientierung und Produktqualität« [vorher »Kundenorientierung«], »Luftverkehrsentwicklung und Sicherheit« [vorher »Luftverkehrsentwicklung und Sicherheit im Luftverkehr«], »Digitalisierung« sowie »Landseitige Verkehrsanbindung und Intermodalität« [vorher »Landseitige Verkehrsanbindung« sowie »Seamless Travel«] stieg 2021 die Bedeutung des Themas »Infrastrukturentwicklung und nachhaltiges Bauen« für die internen und externen Stakeholder. Die im Berichtsjahr 2021 neu aufgenommenen Themen »Wirtschaftliche Resilienz« sowie »Nachhaltiges Destinationsmanagement und Marketing« hatten für die internen beziehungsweise externen Anspruchsgruppen eine sehr hohe Priorität.

Verantwortung

Der Fokus auf nachhaltiges Wirtschaften, das im Einklang mit ökologischen und sozialen Zielen steht, sichert langfristig den Unternehmenswert des Flughafens München. Ein verantwortungsbewusster Umgang mit der Umwelt, Verlässlichkeit als Arbeitgeber und wirtschaftliches Handeln, das dauerhaft Werte schafft, bilden die Basis für ein modernes Unternehmen mit zukunftsfähigen Verbindungen.

Ökologische Verantwortung

Klimaschutz

Gezielte Maßnahmen senken absoluten CO₂-Ausstoß

Die stark rückläufigen Verkehrszahlen und die zeitweise Schließung des Terminals 1 und des Terminal 2-Satelliten im Zuge der Corona-Pandemie führten zu einem deutlichen Rückgang der dem Flughafen zurechenbaren CO₂-Emissionen auf 78.340 Tonnen im Berichtsjahr 2021. Dieser Effekt ist allerdings nicht von Dauer und die Emissionen werden bei wachsender Nachfrage wieder ansteigen. Deshalb liegt der Fokus der Berichterstattung auch in diesem Jahr nicht auf einem Vergleich der CO₂-Emissionen mit den Vorjahren, sondern auf den technischen Maßnahmen zur gezielten Reduktion der CO₂-Emissionen. 2021 hat die Flughafen München GmbH rund 550.000 Euro investiert, um den Treibhausgas-Ausstoß durch weitere zwölf Einzelmaßnahmen langfristig um 1.083 Tonnen zu reduzieren. Dank der bereits seit 2005 durchgeführten 306 Einzelmaßnahmen konnte der CO₂-Ausstoß des Münchner Flughafens um mehr als 51.500 Tonnen CO₂ pro Jahr gesenkt werden.

Auch bei den CO₂-Emissionen pro Passagier:in hält der Einfluss der Corona-Pandemie an: Diese flughafen-spezifische Kennzahl verbleibt auf dem im Vorjahr erreichten untypisch hohen Niveau. Denn der Energiebedarf der Flughafeninfrastruktur hängt nicht direkt

von der Zahl der Fluggäste ab. Für die Beleuchtung, Heizung oder Kühlung und Belüftung der Gebäude wird durchgehend Energie benötigt. Durch den fehlenden Wärmeeintrag der Flugreisenden mussten die Terminals im Sommer zwar weniger gekühlt werden, die notwendige Heizleistung in der Kälteperiode stieg dadurch aber an. Außerdem muss in den Abend- und Nachtstunden permanent der Betrieb der Landebahnbefehrerung gewährleistet sein – unabhängig davon, wie viele Flugzeuge gerade starten oder landen.



Bis 2030 möchte der Flughafen München CO₂-neutral sein.



→ Konzernlagebericht
CO₂-Einsparungen
Siehe Seite 59

→ [klimaschutz-portal.aero](https://www.klimaschutz-portal.aero)

→ [cdp.net](https://www.cdp.net)

Footprint: komplexe Rechenaufgabe

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

Scope 1 und Scope 2

REGENERATIVES ENERGIEKONZEPT

Der Flughafen München hat sich 2019 das Ziel gesetzt, bis 2030 nahezu die gesamte Energieversorgung CO₂-neutral zu gestalten und dabei möglichst viele verfügbare Ressourcen in der Region zu nutzen. Dafür sollen ab 2023 zum Beispiel weitere Fotovoltaikanlagen auf den Parkhäusern und auf geeigneten Freiflächen außerhalb des Flughafens in Betrieb gehen. Zur Versorgung des Blockheizkraftwerks soll künftig auf Biogas umgestellt und die bisherige Versorgung mit Biomassewärme aus Zolling gegebenenfalls ausgeweitet werden.

TOP-3-MAßNAHMEN

LED-BELEUCHTUNG MIT NIEDRIGEM ENERGIEVERBRAUCH

Der Münchner Flughafen hat bereits die gesamte Vorfeldbeleuchtung auf energiesparende LED-Technik umgerüstet. Alle Maßnahmen im Bereich Beleuchtung summieren sich auf Einsparungen in Höhe von rund 17.500 Tonnen CO₂. Als Nächstes wird die gesamte Außenbeleuchtung im öffentlichen Bereich des Airports auf LED-Technik umgestellt. Neben dem Umstieg auf moderne LED-Beleuchtung entlang der Terminalstraße hielt diese effiziente Technik auch in den Parkhäusern P6 und P9 sowie in den Unterstellbereichen bei der Fracht Einzug. Helligkeitssensoren und Bewegungsmelder sorgen darüber hinaus für zusätzliche Einsparungen.

AUSTAUSCH DER LÜFTUNGSANLAGEN AM GESAMTEN FLUGHAFEN-CAMPUS

Am gesamten Flughafen-Campus sind über 200 Lüftungsanlagen im Einsatz, welche die Gebäude mit Frischluft versorgen. Im Sinne der Klimaschutzstrategie werden diese schrittweise durch Ventilatoren der neuesten Generation ersetzt. In einem ersten Projekt stehen in den Jahren 2021 und 2022 insgesamt 64 Anlagen in einem Hotel, dem Terminal 1 und weiteren Gebäuden zum Tausch an. Die Maßnahme mit einem Budget von circa zwei Millionen Euro ist aufgrund von Lieferverzögerungen nur stockend angelaufen, sodass 2021 nur sechs Anlagen vollständig erneuert werden konnten (Zu- und Abluftventilatoren). Da die Lieferproblematik nach wie vor besteht, kann die geplante Fertigstellung aller Anlagen bis Ende 2022 derzeit nicht gewährleistet werden.

KLIMANEUTRALER BUS IM REGELBETRIEB

Der bei einem Pilotprojekt umgebaute – ursprünglich mit Diesel betriebene – Bus befördert als Teil der Fahrzeugflotte nun regulär Fluggäste am Flughafen München. Mit dem klimaschonenden, patentierten Antriebskonzept »CMF drive« fährt er besonders energieeffizient und – mit Biomethan betankt – sogar klimaneutral. Gerade bei Passagierbussen mit langen Betriebszeiten und häufigen Starts und Stopps, wie beim Einsatz auf dem Vorfeld, werden die Vorteile von »CMF drive« deutlich: Bremsenergie wird rückgewonnen und in der Pufferbatterie zwischengespeichert. Eine Tankfüllung reicht dabei im Gegensatz zu herkömmlichen Elektrobussen bis zu 800 Kilometer weit.

AUSZUG AUS DEN 2021 ABGESCHLOSSENEN PROJEKTEN DES STROMSPARPROGRAMMS (SCOPE 1 UND 2)

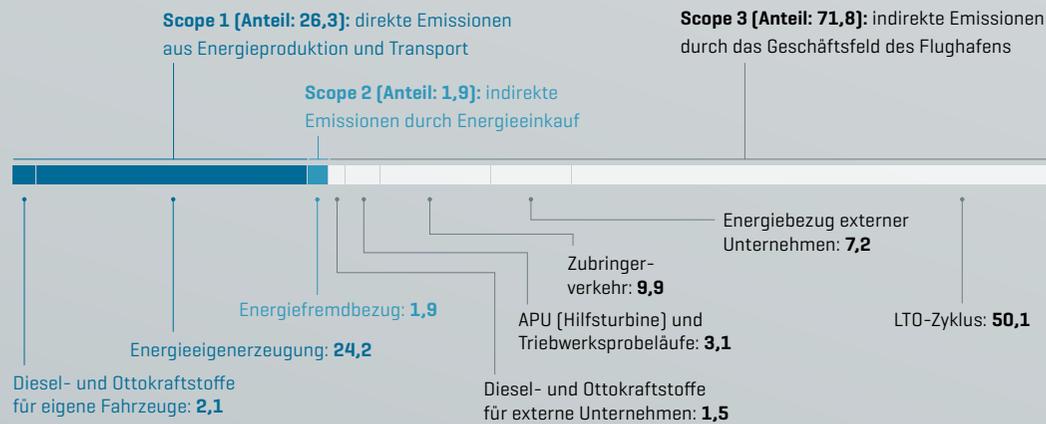
Thema	Maßnahme	CO ₂ -Einsparung pro Jahr
	Umstieg auf moderne LED-Straßenbeleuchtung – Terminalstraße	107 t
Beleuchtung	Austausch der Beleuchtung auf LED-Technik im Parkhaus P6	238 t
	Umbau der Lüftungsanlagen im Terminal 2 auf Mehrmotorentechnik	267 t
Raumlufttechnik	Umbau der Lüftungsanlagen im MAC auf Mehrmotorentechnik	123 t
Sonstige Energieeffizienz	Rückbau Werbetafelbeleuchtung	20,5 t

ZIEL

Ende 2029: Ausbau der Fotovoltaikanlagen auf Dachflächen von Gebäuden und Freiflächenanlagen

Greenhouse-Gas-Emissionen am Flughafen München 2021

In Prozent [gerundet]



DATEN UND FAKTEN

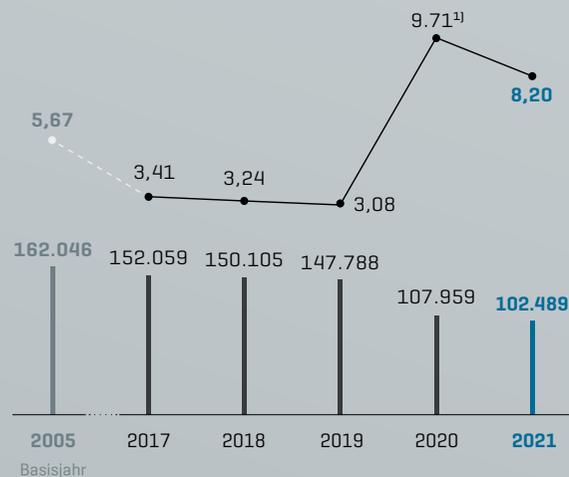
Neue Fotovoltaikanlagen

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

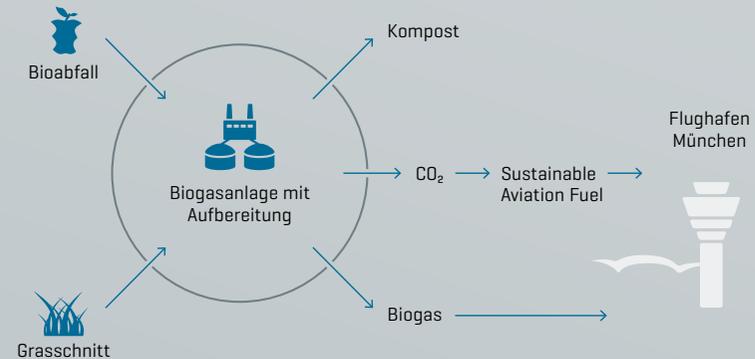
CO₂-Emissionen am Flughafen München

Scope 1, 2 und Scope 3 ohne LTO-Zyklus, APU, Triebwerksprobeläufe und Zubringerverkehr in Tonnen pro Jahr

● Spezifische CO₂-Emissionen pro Passagier:in in Kilogramm



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



DATEN UND FAKTEN

Biogasanlage

Der Flughafen München plant, zukünftig auch Biomethan aus Bioabfall als Brennstoff für sein Blockheizkraftwerk zu verwenden. Mit diesem Leuchtturmprojekt bleibt das Prinzip der Kraft-Wärme-Koppelung am Münchner Airport erhalten.

ZIEL

Ende 2030: Betrieb der Fahrzeugflotte mit regenerativer Energie

SPARSAME ANTRIEBE IM FUHRPARK

Der Münchner Flughafen betreibt insgesamt 131 Pkws und Kleintransporter sowie 295 Abfertigungs- und Spezialgeräte elektrisch. Bis 2030 sollen Elektrofahrzeuge den Großteil des Fuhrparks ausmachen. Da 2021 pandemiebedingt kaum neue Fahrzeuge beschafft wurden, sind es derzeit nach wie vor etwa 30 Prozent. Mit Blick auf die technologische Weiterentwicklung geht der Flughafen davon aus, dass bis 2030 auf Basis besserer Batterien, grünen Wasserstoffs, synthetischer Kraftstoffe und weiterer alternativer Antriebskonzepte der Fahrzeugmix noch stärker diversifiziert sein wird.

Scope 3

Überwiegend zielt die Scope-3-Strategie der FMG darauf ab, die Emissionen im Flugbetrieb zu senken. Klimaschutzmaßnahmen sind hier unter anderem der umweltschonende Anflug (CDO; Continuous Descent Operations) oder das optimierte Rollführungssystem (ACDM; Airport Collaborative Decision Making) zur Reduzierung der Rollzeiten. Neben diesen und anderen etablierten Scope-3-Maßnahmen auf der Luftseite, wie den Pre-Conditioned-Air-Anlagen, gab es auch auf der Landseite Fortschritte bei der Reduktion der Emissionen in Scope 3 zu verzeichnen. So wurde 2021 zusammen mit dem Spediteur LUG-Aircargo der Umschlagbereich auf energiesparende und hellere LED-Technik umgerüstet. Weitere Spediteure werden 2022 folgen.

Die LAB 52 und LAB 48 genannten Bürogebäude sind die ersten realisierten Immobilienprojekte auf dem LabCampus. Sie werden nach dem Gold-Standard der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) errichtet. Dank höchster Energieeffizienz werden die CO₂-Emissionen während der gesamten Betriebsphase durch die Mieter so gering wie möglich gehalten. Darüber hinaus verfügen beide Gebäude über Fotovoltaikanlagen zur Produktion von umweltfreundlichem Strom.

Luftgüte**Weniger Schadstoffe, geringeres Landeentgelt**

Die FMG erhebt emissionsorientierte Landeentgelte. Triebwerks-hersteller und Flugzeugbauer erhalten so einen langfristigen Anreiz, in die Entwicklung von schadstoffärmerem Fluggerät zu investieren. Der Flughafen München trägt damit aktiv zu einer besseren Umweltqualität in seiner Umgebung bei. Mit den Informationen über die gelandeten Flugzeugtypen kann der Flughafen die Schadstoffe – einschließlich CO₂ – triebwerksgenau bilanzieren und den technischen Fortschritt unmittelbar abbilden.

Messergebnisse in Echtzeit

munich-airport.de/lumo

munich-airport.de/luft



Der Flughafen München engagiert sich gemeinsam mit seinen Systempartnern für Klimaschutz am Boden und in der Luft.

Im Blick: Stickoxide, Schwefeldioxid und Feinstaub

Wie beim CO₂ verursachen auch bei den Luftschadstoffen die Flugzeuge deutlich mehr Emissionen als der Bodenverkehr auf den Vorfeldern, Zubringer- und Betriebsstraßen. Eine messtechnische Unterscheidung der Immissionen ist jedoch nicht möglich. Für die Beurteilung der Luftgüte am Flughafen und in seiner Umgebung spielen Stickoxide, Schwefeldioxid und Feinstaub eine bedeutende Rolle. Ihre Konzentration wird an zwei Stellen kontinuierlich gemessen. Die Messstationen im Westen und im Osten des Flughafens erfassen die Wirkung der Schadstoffquellen des Straßen- und Luftverkehrs und des sonstigen Flughafenbetriebs – überlagert von der Grundbelastung des Ballungsraums München und der natürlichen Hintergrundkonzentration in der Atmosphäre.

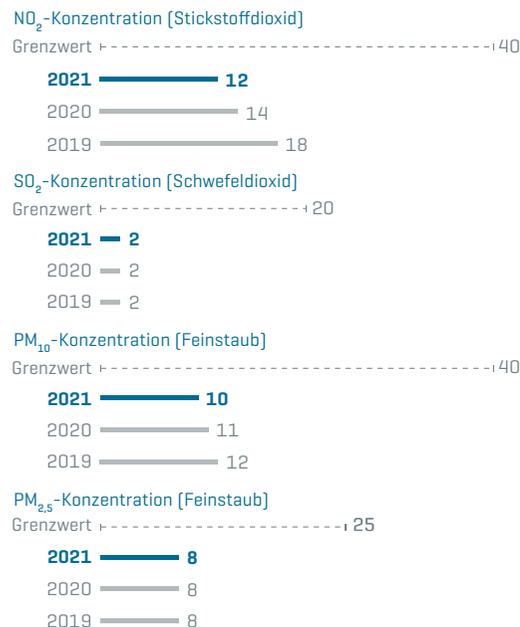


Der Anteil von elektrisch betriebenen Abfertigungsgeräten soll weiter steigen.

Wegen der Corona-Krise reduzierten sich am Flughafen München die verkehrsbedingten Emissionen. Dies zeigt sich in einem Rückgang der NO₂-Konzentrationen im Vergleich zum Vorjahr und vor allem zu 2019. Insgesamt wurden die geltenden gesetzlichen Grenzwerte 2021 eingehalten. Mobile Messungen fanden 2021 auf der Nordbahn des Flughafens München statt. Die Konzentrationen lagen deutlich unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte.

SCHADSTOFFKONZENTRATIONEN AN DER MESSSTELLE IM OSTEN DES FLUGHAFENGELÄNDES

Jahresmittelwerte in µg/m³



Ultrafeinstaub: kleiner als 0,1 Mikrometer

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt gibt es keine standardisierten Verfahren zur Messung von ultrafeinen Partikeln (UFP), keinen objektiven Maßstab für eine Beurteilung und auch keine Grenzwerte. Der Flughafen München verfolgt jedoch aufmerksam aktuelle Projekte, die sich mit der Ultrafeinstaubbelastung durch den Luftverkehr befassen. Im Umfeld des Flughafens Frankfurt nimmt derzeit das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie intensive UFP-Messungen vor. Auch im Umfeld des Flughafens München misst seit dem Frühjahr 2021 die Universität Bayreuth im Auftrag des Bayerischen Umweltministeriums die UFP-Konzentration an zwei Stellen. Die FMG unterstützt das Messprogramm des Umweltministeriums, führt aber keine eigenen Messungen durch.

Kontinuierliches Monitoring von Schadstoffen

Langlebige Schadstoffe können sich in der Umwelt anreichern und so in die Nahrungskette gelangen. Diesen Sachverhalt misst der Flughafen München seit vielen Jahren mit verschiedenen Verfahren. 2021 wurden an acht Messpunkten im Umland des Flughafens Pflanztöpfe mit Welschem Weidelgras und Grünkohl zusammen mit Sammelbechern für Staubbiederschlag aufgestellt. Auch das Honigmonitoring wurde 2021 fortgesetzt.

Umgang mit Ressourcen Abfall noch stärker im Fokus

In allen Bereichen des Flughafenbetriebs fallen Abfall- und Wertstoffprodukte an. Diese werden am Entstehungsort in unterschiedlichen Trennsystemen gesammelt, zertifizierten Fachbetrieben in der Nähe des Flughafens übergeben, in Sortieranlagen aufbereitet und anschließend recycelt oder verwertet. Im Berichtsjahr hat sich die Situation am Entsorgungs- und Recyclingmarkt aufgrund eines Überangebots an Wertstoffgemischen gegenüber knappen Kapazitäten in den Verwertungsbetrieben nicht wesentlich verbessert. Seit Pandemiebeginn ist auch die Abfallwirtschaft auf ungewohnte Weise gefordert. Im Dialog mit Kund:innen und Mitarbeitenden wird sich die Abfallwirtschaft entsprechend den aktuell relevanten EU-Zielvorgaben ausrichten, in deren Mittelpunkt die Abfallvermeidung, verstärktes Recycling und die Schließung von Stoffkreisläufen im Vordergrund stehen.

»Umwelterklärung«
[munich-airport.de/publikationen](https://www.munich-airport.de/publikationen)

ZIEL
Ende 2023: Entwicklung eines Konzepts zur Einsparung von Einmalplastik

ZIEL

Ende 2025: Verstärkter Einsatz von Brauchwasser durch den Bau von Brauchwasserbrunnen

Verantwortungsvolle Wasserwirtschaft

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

Brauchwasser statt Trinkwasser

Der Flughafen München verwendet dort, wo keine Trinkwasserqualität erforderlich ist, vermehrt Brauchwasser: für Betonarbeiten und zur Baustellenbefeuchtung, zur Reinigung der Bahnen mit Hochdruckgeräten, für Nasskehrmaschinen, zur Kanalreinigung sowie zur Bewässerung von Grünflächen, Sträuchern und Bäumen. Zudem werden die Energiezentralen West und Ost schon seit mehreren Jahren statt mit wertvollem tertiärem Grundwasser (Trinkwasser) mit oberflächennahem quartärem Grundwasser (Brauchwasser) aus eigens gebohrten Brunnen versorgt. Das Wasser wird dort benötigt, um über Verdunstungskühltürme die Kondensationswärme der Kälteerzeuger abzuführen und die Verbrennungsmotor- und Dampfkesselanlagen zu kühlen. Dieses Vorgehen führte 2021 zu einer Einsparung von rund 200.000 Kubikmetern Trinkwasser – seit Beginn der Brauchwasserförderung im Jahr 2010 waren es insgesamt nahezu 2.400.000 Kubikmeter. Um zusätzlich bis zu 50.000 Kubikmeter Trinkwasser jährlich einsparen zu können, sind weitere Brauchwasserbrunnen in Planung und Bauvorbereitung; ein Brunnen konnte noch Ende 2021 in Betrieb genommen werden.

Bis zum Jahr 2019 pendelte sich der Trinkwasserverbrauch am Münchner Flughafen trotz Passagierwachstums gleichbleibend bei etwa einer Million Kubikmeter ein. 2021 bezog der Flughafen coronabedingt insgesamt nur 562.510 Kubikmeter Trinkwasser vom Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain. Dies sind wie im Jahr 2020 rund 45 Prozent weniger als vor der Krise.

Kreislauf Flugzeugenteisungsmittel

Enteisungsfahrzeuge befreien die Flugzeuge vor dem Start von Eis und Schnee. Das von den Flugzeugen dabei abtropfende Enteisungsmittel gelangt über Schlitzrinnen und Kanäle in unterirdische Auffangbecken. In der flughafeneigenen Recyclinganlage wird es mechanisch/chemisch behandelt, der Wassergehalt reduziert und anschließend mit Zusatzstoffen versehen, um die ursprüngliche Zusammensetzung wiederherzustellen. Die Recyclingquote für den im Enteisungsmittel enthaltenen Wirkstoff Glykol zur Wiederherstellung von Enteisungsmittel vom Typ 1 lag in der Wintersaison 2020/2021 bei 60,3 Prozent. Seit der Wintersaison 2000/2001 bewegt sich die Recyclingquote zwischen 41 und maximal knapp 60 Prozent – je nach Witterung und unter Berücksichtigung des für die Umweltbilanz sinnvollen Energieeinsatzes.



Lärmschutz Fluglärm mindern

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

MUC: Homebase für emissionsarme Flugzeuge

Der Airbus A320neo bedient als gegenwärtig effizientestes und leisestes Kurz- und Mittelstreckenflugzeug auch den Flughafen München. Er ist mit Triebwerken der neuesten Generation ausgerüstet, die den Treibstoffverbrauch im Vergleich zu älteren Modellen um 15 Prozent verringern. Damit geht auch eine Reduzierung des Kohlendioxidausstoßes und des Lärms einher. Als das umweltfreundlichste Langstreckenflugzeug der Welt gilt der Airbus A350-900. Es verursacht im Vergleich zu seinem Vorgänger, der A340, deutlich niedrigere Lärmpegel: beim Start bis zu 7 dB(A) weniger und bei der Landung bis zu 3 dB(A) weniger. Die A350-900-Reihe hat im Vergleich zur A340-Reihe eine um 40 bis 50 Prozent kleinere Lärmkontur und keine Pegel größer als 85 dB(A) außerhalb des Flughafengeländes. Dies führt zu einer geringeren Fluglärmbelastung im Umfeld des Flughafens. Dank modernster Triebwerke und leichtgewichtiger Materialien sowie gebogener Flügelspitzen verbraucht die A350-900-Reihe insgesamt 50 Prozent weniger Kerosin und stößt damit 50 Prozent weniger CO₂ aus. Die Lufthansa verstärkt 2022 ihre Flotte am Münchner Airport um vier weitere Airbus A350 auf dann insgesamt 21 dieser spritsparenden und emissionsarmen Langstreckenflugzeuge.

Landeentgelt: je leiser, desto günstiger

Damit Fluggesellschaften vom Einsatz leiser Flugzeuge noch mehr profitieren, hat die Flughafen München GmbH das Instrument der lärmabhängigen Entgelte weiterentwickelt und deren Anteil an den Gesamtentgelten seit 1. Juni 2021 deutlich erhöht. Die neue Entgeltordnung unterscheidet mit 13 statt bisher elf Lärmklassen außerdem noch stärker zwischen leiseren und lautereren Flugzeugtypen. Da die FMG dem Einsatz leiser und moderner Flugzeuge besonders nachts ein hohes Gewicht beimisst, erhebt sie nun für Flüge während der Nachtstunden Zuschläge auf das Lärmgrundentgelt. Diese steigen von 22 bis 24 Uhr mit jeder halben Stunde an, bis zwischen 0 und 5 Uhr mit 120 Prozent der höchste Zuschlag erreicht ist.

Engmaschige Fluglärmüberwachung

An 16 ortsfesten Lärmmessstellen überwacht die FMG kontinuierlich den Fluglärm im Umkreis von etwa 20 Kilometern um den Münchner Airport. Der im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 deutliche Rückgang des Flugverkehrs schlug sich auch auf die gemessenen Lärmpegel nieder. So wurden im Jahr 2021 – wie bereits 2020 – niedrigere Lärmpegel aufgezeichnet als 2019.

Lärmaktionsplan für den Großflughafen München

Die Regierung von Oberbayern hat unter Beteiligung der Öffentlichkeit und der betroffenen Gemeinden einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen München erarbeitet. Dieser stellt bereits realisierte Schritte sowie zukünftige Maßnahmen zur Minderung des Fluglärms im Umfeld des Airports dar. Mit der Lärmaktionsplanung setzt die Regierung die Richtlinie der EU über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm für den Verkehrsflughafen München um. Nach der Befragung der Öffentlichkeit hat die FMG zu den eingegangenen Rückmeldungen umfassend Stellung genommen. Anschließend wurde der Lärmaktionsplan finalisiert, mit den betroffenen Kommunen abgestimmt und zum Jahresende 2021 veröffentlicht.

→ **Konzernlagebericht**
Nachtflugregelung
Siehe Seite 56

ZIEL

Fortlaufende Fluglärm-
überwachung unter Einsatz
innovativer Technik und
dazugehörige Online-
Kommunikation in Echtzeit

»Fluglärm und
Fluglärmschutz«
↗ [munic-airport.de/
publikationen](https://munic-airport.de/publikationen)

↗ munic-airport.de/flumo

↗ [munic-airport.de/
mobile-messung](https://munic-airport.de/mobile-messung)

↗ [ix-travisrp01.munic-airport.
de/data/WRMobile/index.html](https://ix-travisrp01.munic-airport.de/data/WRMobile/index.html)

↗ [regierung.oberbayern.bayern.
de/service/planfeststellung/
oeffentlichkeit/umwelt-
gesundheit_verbraucherschutz/
lap/lap_flughafen_mue/
index.html](https://regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/oeffentlichkeit/umwelt-gesundheit_verbraucherschutz/lap/lap_flughafen_mue/index.html)



Die FMG ermittelt kontinuierlich auch
Stand und Qualität des Grundwassers.

107

Brutpaare des Großen Brachvogels nisteten 2021 auf den Flughafenwiesen.

»Vogelwelt und Flugbetrieb«

[munich-airport.de/
publikationen](https://munich-airport.de/publikationen)

[munich-airport.de/
vogelschutzgebiet](https://munich-airport.de/vogelschutzgebiet)

Biodiversität Landschaftsplanung wertet Umfeld auf

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

Erfolgreicher Ausgleich von Brutrevieren

Bereits ab Herbst 2017 sorgte die FMG auf circa 73 Hektar dafür, Verluste von Brutrevieren auszugleichen, die durch großflächige Infrastrukturprojekte im Osten des Flughafens ausgelöst wurden. Um neue Lebensräume insbesondere für den Großen Brachvogel, den Kiebitz, die Feldlerche, den Flussregenpfeifer und die Schafstelze zu schaffen, wurden rund 3,5 Hektar Gehölze gerodet, circa 65.000 Kubikmeter Boden für Geländemulden abgetragen und etwa 35 Hektar Wiesenflächen mit standortheimischen Kräuter- und Gräsermischungen neu angelegt. Zusätzlich werten der Verzicht auf Düngung und eine angepasste Mahd bestehende Wiesen auf. Die seit Beginn der Baumaßnahmen parallel laufenden Kartierungen dokumentieren den Erfolg: Die Zahl von Brutrevieren fast aller Vogelarten übertrifft sogar die geforderte Menge. Mit der Abnahme dieser Flächen durch die zuständigen Naturschutzbehörden ist deren Herstellung 2021 abgeschlossen; eine angepasste Pflege für die Zukunft ist sichergestellt.

Vogelschutzgebiet auf dem Flughafengelände

Der Flughafen München ist fester Bestandteil des 4.525 Hektar großen Europäischen Vogelschutzgebiets »Nördliches Erdinger Moos« mit 40 teils stark gefährdeten Vogelarten. Die 658 Hektar großen Wiesenflächen neben den Start- und Landebahnen sowie die Ausgleichs- und Ersatzflächen außerhalb des Flughafengeländes dienen als Refugium für Wiesenbrüter, seltene Pflanzen, Reptilien und Insekten.

Etwa zwei Drittel des Flughafengeländes bestehen aus Grünflächen.



Soziale Verantwortung

Verantwortungsvoller Arbeitgeber

So viel Airport steckt in der Region

Mit 8.693 Mitarbeitenden¹⁾ ist der Flughafen München Konzern nach der Deutschen Lufthansa AG der zweitgrößte Arbeitgeber am Standort. Der benachbarte Arbeitsagenturbezirk Freising, der auch die Landkreise Dachau, Ebersberg und Erding umfasst, weist mit durchschnittlich 2,5 Prozent weiterhin eine der niedrigsten Arbeitslosenquoten Deutschlands auf. Bundesweit sank die Arbeitslosenquote leicht um 0,2 auf 5,7 Prozent. Bei der letzten Beschäftigenerhebung 2018 lag jedes vierte sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnis in den Landkreisen Freising und Erding am Flughafen. Neue Daten für 2021 werden Mitte des Jahres 2022 erwartet. Das Lohnniveau am Münchner Flughafen liegt zudem über den Durchschnittswerten aus verwandten Branchen im Verkehrs- oder Dienstleistungsbereich.

Für Diversität in der Arbeitswelt

Der Münchner Airport profitiert von der Vielfalt seiner Belegschaft. Das Unternehmen respektiert – unabhängig von Alter, Geschlecht, Nationalität, kulturellem Hintergrund, sexueller Orientierung und Weltanschauung – alle Beschäftigten und berücksichtigt deren unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse. Als Unterzeichner der deutschen Charta der Vielfalt setzt sich der Flughafen München für ein vorurteilsfreies Arbeitsumfeld ein. Das Frauennetzwerk »MStars«, das den kontinuierlichen Austausch beruflich erfolgreicher Frauen innerhalb und außerhalb des Unternehmens fördert, oder die LGBTQ+-Initiative »Queerport« sind Beispiele für die gelebte Chancengleichheit am Flughafen.

Wohnraum für Beschäftigte

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber stellt die FMG Wohnraum für Mitarbeitende bereit. Es gibt möblierte Apartments – auch zur temporären Nutzung – bis hin zu Wohnhäusern in verschiedenen Ausstattungen und Preiskategorien in München und in der Region sowie 132 »Serviced Apartments« in der Nachbargemeinde Hallbergmoos. Trotz des in der Pandemiesituation gesunkenen Mitarbeiterbedarfs hält der Flughafen an diesem Angebot fest und passt das Wohnungsportfolio an den erwarteten Bedarf an.

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



ZIEL

Ende 2025: Stärkung des Arbeitgeberimages in der Region und überregional

ZIEL

Ende 2022: Entwicklung von Diversity Maßnahmen analog zu den Vielfaltsdimensionen der Charta der Vielfalt

→ Konzernlagebericht

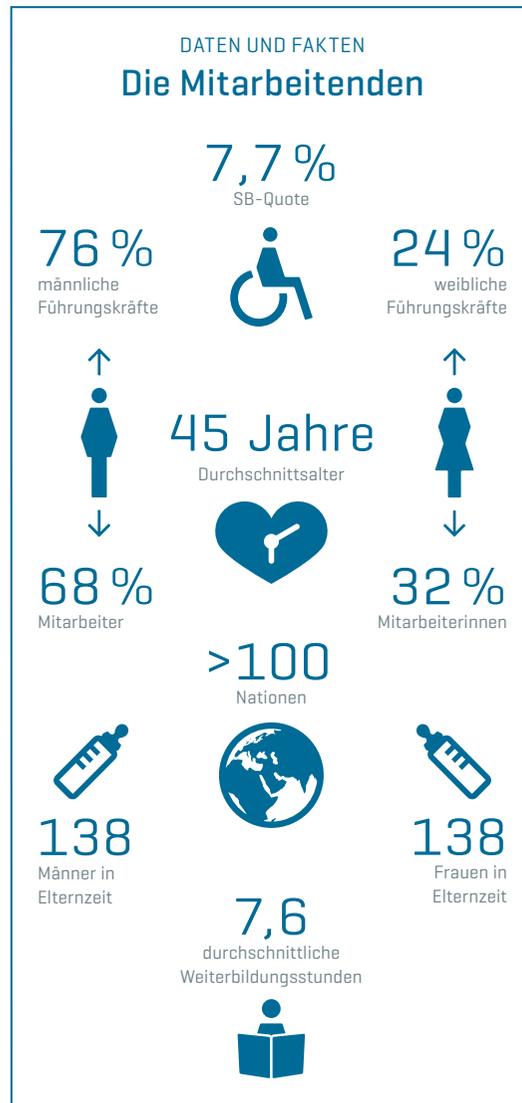
Frauenquote
Siehe Seite 54

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

→ [munich-airport.de/wohnen](https://www.munich-airport.de/wohnen)

Tarif: mit Augenmaß aus der Corona-Krise

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



Die betrieblich vorgesehene Regelung zur Absenkung der Arbeitszeit und der Vergütung bei der FMG um 2,56 Prozent und bei der AeroGround um 1,33 Prozent wurde kurzfristig bis mindestens Ende Oktober 2022 ausgesetzt. Ab Juni 2022 greift die Tarifierhöhung um 1,4 Prozent, mindestens jedoch 50 Euro. Die zweite Erhöhung ist ab April 2023 vorgesehen. Für die vom Notlagentarifvertrag erfassten Unternehmen wurde ein »Tarifvertrag Corona-Sonderzahlung Flughäfen 2020« vereinbart, der 2021 Beihilfen zur Abmilderung der Belastungen der Corona-Pandemie zur Auszahlung gebracht hat, die nach Entgeltgruppen gestaffelt bis zu 800 Euro betragen.

Familie und Gesundheit im Fokus

Die Geschäftsführung ist davon überzeugt, dass ein familienfreundliches Arbeitsumfeld gute Leistung fördert. Viele Aktivitäten zielen außerdem darauf ab, die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeitenden zu erhalten oder zu verbessern. Betriebliche Zusatzleistungen für eine gesunde Work-Life-Balance ergänzen das Angebot. Das Leistungsspektrum des Betrieblichen Gesundheits- und Sozialmanagements reicht von der Arbeitsmedizin über die Mitarbeiterverpflegung bis hin zur Beratung von Menschen in schwierigen Lebenssituationen.

Prävention als wichtiger Baustein für gesunde Mitarbeitende

Im Betrieblichen Gesundheits- und Sozialmanagement geht Prävention vor Rehabilitation, um berufsbedingte chronische Erkrankungen zu vermeiden. Seit Einführung des Programms BETSI [Beschäftigungsfähigkeit teilhabeorientiert sichern] im Jahr 2014 haben 194 Beschäftigte dieses Angebot genutzt. Im Fokus stehen dabei erste gesundheitliche, körperliche Beeinträchtigungen und Risiken, die zu einer ernsteren Erkrankung führen könnten. 2021 startete zudem mit acht Teilnehmenden das neue Präventionsprogramm ENERGIE VITAL zur Stärkung des psychischen Immunsystems mit wichtigen Inhalten wie Resilienz stärken, Stress bewältigen, Entspannungstechniken einüben sowie regelmäßiger Bewegung. Beide Programme sind im Portfolio der Deutschen Rentenversicherung enthalten, der Flughafen München fördert die Teilnahme für seine Beschäftigten.



Schritt für Schritt zurück in den Beruf

Der Flughafen München unterstützt alle Beschäftigten nach längeren Phasen der Arbeitsunfähigkeit im Rahmen des Betrieblichen Eingliederungsmanagements (BEM). Dabei handelt es sich um einen freiwilligen und vertraulichen Unterstützungsprozess auf persönlicher, gesundheitlicher und beruflicher Ebene, um die Arbeits- und Beschäftigungsfähigkeit wiederherzustellen, zu fördern oder zu erhalten. Dazu wurden im April 2021 alle BEM-berechtigten Kolleg:innen der FMG und AeroGround angeschrieben. Bis zum Ende des Jahres haben über 200 Kolleg:innen die Unterstützung via BEM wahrgenommen.

Zukunftssicherung durch Aus- und Weiterbildung Engagement für die nächste Generation

Der Flughafen München hält trotz der erheblichen Auswirkungen der weltweiten Corona-Pandemie für den Luftverkehr an seinem Ausbildungsprogramm fest. Er übernimmt somit in schwierigen Zeiten nicht nur soziale Verantwortung gegenüber seinen Beschäftigten, sondern auch für junge Menschen, die ins Berufsleben einsteigen wollen. Mit zwanzig verschiedenen Ausbildungsrichtungen und dualen Studiengängen ist der Konzern einer der größten Ausbildungsbetriebe der Region. Für den Ausbildungsbeginn im Jahr 2021 gingen bei der FMG 1.046 Bewerbungen ein. Zum 1. September 2021 starteten 20 Auszubildende ihre berufliche Laufbahn bei der Flughafen München GmbH als Fachkräfte für Schutz und Sicherheit, Mechatroniker:innen, Werkfeuerwehroleute, Immobilienkaufleute sowie Kaufleute für Büromanagement. 13 Nachwuchskräfte entschieden sich für ein duales Bachelor-Studium der Elektro- und Informationstechnik, der Immobilienwirtschaft, der Informatik, des Luftverkehrsmanagements oder der Wirtschaftsinformatik. Damit befanden sich konzernweit 247 Jugendliche zum 31. Dezember 2021 in der Ausbildung. Gleichzeitig beendeten im Berichtsjahr 48 junge Menschen ihre Ausbildung bei der FMG. Allen Auszubildenden konnte eine Übernahme angeboten werden.

Der Flughafen München wurde
erneut als Branchensieger unter
den deutschen Airports in den Kreis
der besten Ausbildungsbetriebe des
Landes gewählt.



33 Nachwuchskräfte starteten
2021 ihre berufliche Laufbahn am
Flughafen München.

Stories über die Partnerflughäfen bei Instagram: @munich_airport
> Highlights > Sister Airports

munich-airport.de/sister-airports



→ Konzernlagebericht
LTIF
Siehe Seite 59

munich-airport.de/airportacademy-86699

ZIEL

Ende 2023: Erarbeitung eines neuen Qualifizierungsprogramms für Führungskräfte

Virtueller Kontakt zu Sister Airports

Internationale Austauschprogramme dienen der persönlichen, fachlichen, sprachlichen und kulturellen Weiterentwicklung von Fach- und Führungskräften sowie dem unternehmerischen Fortschritt des Flughafens München. Im Jahr 2021 konnten pandemiebedingt keine gegenseitigen Besuche stattfinden. Jedoch wurde der intensive Kontakt mit den sieben Sister Airports und den europäischen Partnerflughäfen über virtuelle Konferenzen und Besprechungen aufrechterhalten. In sogenannten »CEO Talks« tauschten sich die Geschäftsführer:innen aus und Expert:innen bearbeiteten konkrete Themen und Projekte. Ziel war es, über aktuelle Herausforderungen zu beraten. Im Jahr 2022 soll es – unter der Beachtung des Infektionsgeschehens und der Reisebestimmungen – wieder persönliche Begegnungen geben.

Airport Academy: Expertise für Bildung und Training

Der Flughafen München betreibt ein konzerner eigenes Bildungszentrum mit knapp 50 Beschäftigten. Die Airport Academy ist »zertifizierter Bildungsträger« nach DIN ISO 9001:2015 und AZAV sowie akkreditiertes Trainingsinstitut des Airports Council International [ACI]. Bedingt durch die Corona-Pandemie wurden die Qualifikationsmaßnahmen auf gesetzlich vorgeschriebene und betriebskritische Aktivitäten reduziert. Dies führte bei Präsenzveranstaltungen zu einem Rückgang auf 9.670 (2020: 14.660) Teilnehmertage interner und externer Kund:innen. Durch den Fokus der Airport Academy auf digitale Lehr- und Lernformen stieg die Anzahl der Teilnehmenden auf 27.400 (2020: 10.540). Vor allem Inhalte aus den Bereichen Aviation und Security waren hier gefragt. Neben der Umsetzung von Distanzlösungen mit Web Based Trainings, Webinaren und Virtual-Reality-Formaten im Bereich der Flugzeugabfertigung wurde eine sogenannte Learning Management Solution mit neuen Funktionalitäten implementiert. Im ersten Quartal 2023 wird die Airport Academy in ein neues Gebäude auf dem Gelände des LabCampus umziehen.

Arbeitsschutz: fest in der Unternehmenskultur verankert Gesundheitsschutz hat höchste Priorität

Der Flughafen München tritt gesundheitlichen Gefährdungen oder Risiken am Arbeitsplatz aktiv entgegen. Zur systematischen Steuerung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes im Konzern dienen Kennzahlen, die stetig überwacht und analysiert werden. Seit 2021 wird die Kennzahl LTIF [Lost Time Incident Frequency] zur Darstellung der Unfallhäufigkeit in der FMG und AeroGround ermittelt. Dahinter steckt die Intention, Arbeitsunfälle zu reduzieren sowie für die Themen Unfallvermeidung und unfallbedingte Ausfallzeiten zu sensibilisieren.

Gemeinsam gegen Corona

Die Bereiche Krisenmanagement, Arbeitssicherheit, Arbeitsmedizin, Betriebliches Gesundheitsmanagement, Betriebsrat und die »Task-Force Infektiologie« des Bayerischen Landesamts für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit arbeiteten in der Corona-Krise sehr eng zusammen und stimmten die SARS-CoV-2-Arbeitsschutzstandards im Dialog mit allen Parteien ab. Insgesamt hatte der Schutz der Beschäftigten auch im zweiten Jahr der Krise hohe Priorität: FMG und AeroGround ermöglichten ihren Mitarbeitenden beispielsweise, bis zu hundert Prozent im Homeoffice und in einem erweiterten Gleitzeitrahmen zu arbeiten sowie sich vor Ort kostenlos testen zu lassen. Von Anfang März bis Mitte August 2021 lief eine Impfkampagne des betriebsärztlichen Diensts. Fast 2.100 Mitarbeitende des Flughafens profitierten davon. Im Herbst erhielten anspruchsberechtigte Beschäftigte das Angebot zur Drittimpfung.



DATEN UND FAKTEN
**Mit Ergonomie zur
roboterbasierten Gepäckentladung**

Die Terminal 2 Gesellschaft hat gemeinsam mit Siemens, FMG und AeroGround 2021 ein Pilotprojekt zur automatisierten Gepäckentladung im Innendienst gestartet. 2022 soll ein weltweit neuer Prototyp zeigen, inwieweit er Ergonomie und Prozessabläufe verbessern kann.

Psychische Belastungen reduzieren

Seit Juli 2019 gibt es bei FMG und AeroGround eine Betriebsvereinbarung zur Ermittlung und Beurteilung psychischer Belastungen am Arbeitsplatz im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung. Ein wissenschaftlich validiertes, mehrstufiges Screening-Verfahren soll jetzt Aufschluss über die Situation im Unternehmen geben. In Kooperation mit der AOK Bayern befragen FMG und AeroGround zunächst ihre Mitarbeitenden. Aufgrund der Corona-Pandemie wurde dieser erste Schritt auf Mitte 2022 verschoben. Ziel ist es, aus den Ergebnissen der Befragung Maßnahmen abzuleiten, die die psychischen Belastungen der Mitarbeitenden am Arbeitsplatz reduzieren.

Der sichere Betrieb von Flugzeugen sowie die Betriebsbereitschaft von Infrastruktur und Systemen sind für Flughäfen von zentraler Bedeutung.

Community neu erleben in der Lobby der Airport Academy auf dem LabCampus [Visualisierung]

Sicherheit

Sicherheit des Flugbetriebs managen

Innerhalb der Europäischen Union sind gemeinsame Standards für die Planung, den Betrieb und den Unterhalt von Flughäfen festgeschrieben, die auch die FMG verbindlich umsetzen muss. Die Betriebs-erlaubnis des Flughafens München ist unmittelbar an die im Dezember 2017 erteilte Zertifizierung der EASA (European Aviation Safety Agency) gekoppelt. Damit verbunden ist der fortwährende Nachweis der Einhaltung einschlägiger Anforderungen gegenüber der zuständigen Aufsichtsbehörde, der Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern. Der Flughafen München verfügt dazu über ein Safety-Management-System. Damit überwacht er kontinuierlich den laufenden Flug- und Abfertigungsbetrieb mit Blick auf Risiken und Entwicklungen, um rechtzeitig zielgerichtete Maßnahmen ableiten zu können. Um den Anforderungen zu entsprechen, realisiert die FMG bauliche Änderungen an der flugbetriebsrelevanten Infrastruktur oder an den Betriebs- und Organisationsprozessen im Einklang mit den EASA-Vorgaben und wendet dabei Safety-Risikobewertungen und Compliance-Prüfungen an. Dieses Vorgehen hilft, potenzielle Unfälle zu minimieren und damit die Sicherheit des Flugbetriebs fortlaufend und aktiv zu verbessern.

Drohnen: mögliche Gefahr für den Flugverkehr

Unbemannte Luftfahrzeugsysteme (Drohnen) sind gegenwärtig für die Flugsicherung nicht sichtbar und stellen deshalb eine Bedrohung für den Flugverkehr an und um Flughäfen dar. Um die Sicherheit im Flugbetrieb aufrechtzuerhalten und künftig noch effektivere Abwehrmaßnahmen einleiten zu können, ist die eindeutige Detektion und Identifikation von Drohnen notwendig. Im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums testete 2020 die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) in enger Kooperation mit der FMG am Flughafen München dafür Drohnen-Detektionssysteme. Die Tests gaben Aufschluss über den derzeitigen Stand der Technologie, insbesondere was die mögliche Detektionsreichweite und die allgemeine Leistungsfähigkeit der am Markt verfügbaren Systeme angeht. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse entwickelte die DFS Konzepte zur technischen und prozessualen Vorgehensweise zur Drohnerdetektion an deutschen Flughäfen und plant nun die weitere Vorgehensweise.

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

ZIEL

Ende 2024: Durchführung eines Projekts zur Sensibilisierung hinsichtlich verhaltensorientierter Arbeitssicherheit

ZIEL

Ende 2022: Erhebung der psychischen Belastung und Ableitung von geeigneten Reduktionsmaßnahmen





Biotopmanagement schützt vor Vogelschlag

Kollisionen von Luftfahrzeugen mit schwergewichtigen Vögeln oder Vogelschwärmen können die Sicherheit des Flugbetriebs gefährden. Mit einem speziellen Biotopmanagement beugt der Flughafen München möglichen Kollisionen vor:

- Die nährstoffarmen Wiesenbestände werden nur zweimal im Jahr gemäht. Das lange Gras erschwert Greifvögeln die Beutesuche. Schwarmvögel wiederum meiden diese Flächen aufgrund des fehlenden Sichtkontakts untereinander.
- Das Gelände auf und um den Flughafen ist so gestaltet, dass sich für den Flugverkehr kritische Vogelarten gar nicht erst ansiedeln.
- Die Entwässerungsgräben nahe der Start- und Landebahnen sind mit Stahlseilen überspannt, um insbesondere Wasservögeln den Zugang zu erschweren.
- Das Wildlife-Management-Team bei der Verkehrsaufsicht beobachtet die Vogelpopulation auf dem Flughafengelände und in relevanten Biotopen im Umkreis, um mögliche Gefahren durch Vogelflugbewegungen frühzeitig abzuwehren.

Die FMG steht zum Thema Vogelschlagverhütung mit den relevanten Partnern und Institutionen in intensivem Dialog, insbesondere mit den Airlines, der Deutschen Flugsicherung, regionalen und übergeordneten Behörden sowie dem DAVVL [Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e. V.]. Die Statistik des DAVVL weist für den Flughafen München seit vielen Jahren eine vergleichsweise niedrige Wildlife-Strike-Rate aus. 2021 lag sie im Bundesdurchschnitt um rund 76 Prozent höher als auf dem Münchner Flughafengelände [Area 1].

Die FMG bringt Flugbetrieb und Vogelschutz in Einklang miteinander.

Schutz vor Hochwasser

Das bestehende Gewässersystem schützt den Flughafen München vor Hochwasserabflüssen, die im Mittel einmal in hundert Jahren auftreten. In den vergangenen Jahren regnete es häufiger sturzflutartig – mit zum Teil verheerenden Auswirkungen. Diese Entwicklung veranlasste den Flughafen München dazu, den Hochwasserschutz zu überprüfen. Eine erste Untersuchung im Jahr 2019 ergab, dass der Flughafen München auch bei Sturzfluten vor extremem Hochwasser aus dem Süden gut geschützt ist. In einem zweiten Schritt steht im Jahr 2022 die Leistungsfähigkeit des Entwässerungssystems innerhalb des Flughafens bei starken Niederschlägen auf dem Prüfstand. Der sichere Betrieb der Instrumentenlandesysteme im Bereich der Start- und Landebahnköpfe und mögliche Überflutungen auf dem Betriebsgelände stehen hier im Fokus. Insbesondere die Vorfelder sowie die Kanäle und Regenwasserrückhalteeinrichtungen werden dazu in das 2019 erstellte Hochwassermodell integriert. Sofern erforderlich, werden geeignete Maßnahmen zum Überflutungsschutz erarbeitet.

Das Wasserwirtschaftsamt München hat im Jahr 2019 die Isar neu vermessen und die Hochwasserabflüsse berechnen lassen. Sie zeigen, dass die bestehenden Hochwasserschutzdeiche entlang der Isar im Einflussbereich des Flughafens auch extremes Hochwasser zurückhalten können.

Gesellschaftliches Engagement

Auch im zweiten Jahr der Corona-Krise konnten sich Vereine mit bestehenden Kooperationsvereinbarungen auf die finanzielle Unterstützung des Flughafens verlassen. Sie kam in erster Linie der Jugendförderung in Sportvereinen zugute. Wie schon in früheren Jahren engagiert sich der Flughafen München aber auch in anderen Bereichen. So hat er unter anderem die Bläserklasse der Paul-Gerhardt Grundschule Freising sowie den Verein Prop e. V. Erding und Freising gefördert, der mit seiner Jugendsprechstunde ein niederschwelliges Angebot zur Prävention von und Hilfe bei Suchtproblemen junger Menschen entwickelt hat. Zu vielen Vereinen, die aufgrund der angespannten Wirtschaftslage im Berichtszeitraum nicht mehr im Rahmen des Regionalsponsorings unterstützt werden konnten, hält das Regionalbüro auch weiterhin den Kontakt.

DATEN UND FAKTEN

Hilfe für Menschen in Not – seit 25 Jahren

Ob es darum geht, Menschen in einer Notlage unbürokratisch und schnell zu helfen, Spenden für die Ärmsten zu sammeln oder im Katastrophenfall die Region, aber auch Krisengebiete auf der ganzen Welt zu unterstützen – für all dies steht der Flughafenverein. Mitarbeitende und Freunde der FMG haben ihn vor 25 Jahren gegründet. In dieser Zeit brachten die 700 Mitglieder Hunderte von Hilfsprojekten und Einzelfallhilfen auf den Weg. Seit 2016 trägt der Verein das DZI Qualitäts- und Vertrauensiegel im deutschen Spendenwesen.

[munich-airport.de/
engagement-87167](https://munich-airport.de/engagement-87167)

ZIEL

Ende 2022: Auswirkungen von Stark- und Dauerregenereignissen bewerten

flughafenverein.de

Ökonomische Verantwortung

Wertschöpfung – der Flughafen München als Wirtschaftsfaktor Ökonomischer Nutzen

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

Wertschöpfungseffekte durch den Betrieb des Flughafens

Die Wertschöpfungseffekte, die der Betrieb des Airports erzeugt, unterteilen sich in direkte, indirekte und aufgrund des Konsums aus Einkommenszahlungen induzierte Effekte. Die aktuellste Studie zur Bruttowertschöpfung spiegelt das Jahr 2018 wider. Zu diesem Zeitpunkt generierten alle Unternehmen, die auf dem Flughafen-Campus angesiedelt waren, eine direkte Wertschöpfung in Höhe von 3,78 Milliarden Euro. Knapp jeder hundertste Euro, der 2018 in Bayern erwirtschaftet wurde, war auf den Flughafen München zurückzuführen. Die Bruttowertschöpfung am Flughafen München ist zuletzt durch den coronabedingten Verkehrsrückgang deutlich gesunken.

Effekte durch die Nutzung des Luftverkehrs

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

Beschaffung von Leistungen: Nachhaltigkeit immer wichtiger Konzernweites Warengruppenmanagement

Der Flughafen München hat keine klassische Lieferkette, sondern beschafft eine Vielfalt an Produkten und Dienstleistungen, die für den Betrieb und Ausbau eines internationalen Drehkreuzflughafens

nötig sind. Das Warenspektrum entspricht dem Bedarf einer Kleinstadt: Die 132 Warengruppen reichen von Bürobedarf über Straßenbau bis hin zu Fahrzeugen und Gebäuden. Für 2021 betrug das Beschaffungsvolumen des Flughafen München Konzerns rund 468 Millionen Euro (netto) und lag damit rund 27 Prozent unter dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Um Synergieeffekte zu nutzen, laufen alle Beschaffungsvorgänge der Fachbereiche und der Tochtergesellschaften über das zentrale konzernweite Warengruppenmanagement. Nur Handelswaren, Food & Beverage sowie medizinische Artikel werden direkt von den Tochterunternehmen eingekauft.

2021 betrug das
Beschaffungsvolumen des
Flughafen München
Konzerns rund 468 Millionen
Euro (netto).

Rechtliche Vorgaben bei der Beschaffung

Der Flughafen München Konzern ist als Sektorenauftraggeber im Bereich »Häfen und Flughäfen« tätig. Daher richtet sich die Beschaffung grundsätzlich nach dem Kartellvergaberecht. Bei öffentlichen Aufträgen erfolgt eine europaweite Ausschreibung nach verbindlichen, vergaberechtlichen Vorgaben. Aufträge, die nicht unter das Kartellvergaberecht fallen, schreibt der Konzern in der Regel nach einem unternehmensspezifischen, formalisierten Verfahren aus. Bieter müssen bei der Angebotsabgabe die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben bestätigen, um Gründe auszuschließen, die gegen eine Teilnahme am Kartellvergabe- oder Ausschreibungsverfahren sprechen. Zudem müssen sie verschiedene Nachweise über die Einhaltung von Qualitätssicherungs- und Umweltmanagementnormen erbringen.

»Nachhaltigkeitskennzahlen«
munich-airport.de/nachhaltigkeit

ZIEL

Ende 2022: Anforderungen des Lieferkettensorgfaltpflichtengesetz in den relevanten Beschaffungsprozesse umsetzen



Der Flughafen München ist ein wichtiger Standortfaktor für international tätige Unternehmen.



Verantwortung in der Lieferkette

Der Flughafen München vergibt Aufträge nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit und legt besonderen Wert auf den Einsatz von langlebigen und verbrauchsarmen Materialien und Produkten. Bei Investitionsgütern werden Folgekosten für Wartung und Instandhaltung [Life Cycle Costs] berücksichtigt. Um die Beschaffungsprozesse in allen Unternehmensbereichen möglichst nachhaltig zu gestalten, geben bereits die Verantwortlichen aus den Fachabteilungen vermehrt ökologische, ökonomische und soziale Standards vor. Dies gilt sowohl in der IT, bei der Instandhaltung von Gebäuden, beim Bau neuer Gebäude, im Fuhrpark als auch beim Kauf von Werbemitteln. Beispielsweise sind bei der Beschaffung von Werbemitteln die Herkunft des Artikels, eine umweltschonende Produktion und die Recyclingfähigkeit wichtige Kriterien. Bei Fahrzeugen und Geräten für den Fuhrpark der FMG wird darauf geachtet, umweltschonende und insbesondere CO₂-arme Fahrzeuge zu beschaffen.

Lieferantenstruktur und Lieferantenmanagement

Rund 3.500 Lieferanten sind für den Flughafen München Konzern tätig. Die Lieferantenstruktur ist 2021 im Vergleich zum Vorjahr relativ konstant geblieben. Da der Flughafen München hauptsächlich von Geschäftspartnern aus der Region beliefert wird, sind die Transportwege kurz und die CO₂-Emissionen werden reduziert. Beispielsweise bezieht die Tochtergesellschaft Allresto das ganze Jahr über größtenteils saisonale Lebensmittel: Fast alle stammen aus Bayern – gut die Hälfte aus der direkten Flughafenregion. Eine Beurteilung der Rahmenvertragspartner fand 2021 aufgrund der Corona-Pandemie nicht statt.

Prüfung und Dokumentation der Achtung von Menschenrechten

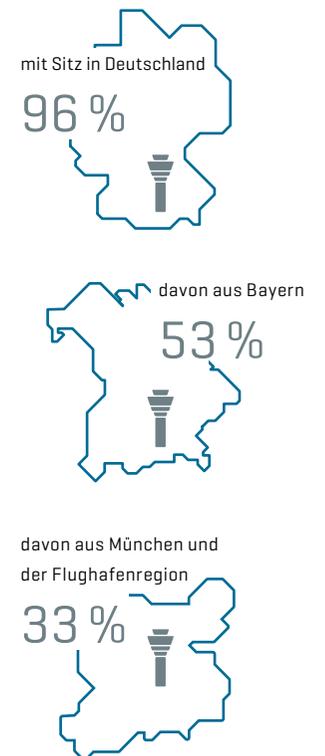
Der Flughafen München Konzern übt seine Geschäftstätigkeit schwerpunktmäßig in Deutschland aus. Der Schutz der Menschenrechte ist hier gesetzlich verankert. Bei der Ausschreibung von internationalen Leistungen wird gewährleistet, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals dokumentiert. Zur Umsetzung des Nationalen Aktionsplans für Wirtschaft und Menschenrechte und zur Erfüllung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes entwickelt das Unternehmen derzeit weitergehende Maßnahmen. Ergebnisse und Handlungsempfehlungen daraus sollen in die Risikobewertung integriert werden. Dies zeigt den hohen Stellenwert, den das Thema einnimmt. Die im Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz geregelte, permanente Information zu den Menschenrechten erfolgt über das Intranet und die Führungskräfte, die hierzu regelmäßige Schulungen erhalten.

Strenge Vorgaben zum Ausschluss von Kinderarbeit

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

LIEFERANTENSTRUKTUR

Vom gesamten Beschaffungsvolumen des Flughafens fließt an Unternehmen



Finanzbericht

- 53 Konzernlagebericht**
 - 53 Grundlagen des Konzerns
 - 59 Wirtschaftsbericht
 - 73 Nachtragsbericht
 - 74 Ausblick, Chancen- und Risikobericht
- 92 Verkürzter Konzernabschluss**
 - 92 Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung
 - 93 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
 - 94 Konzernbilanz
 - 96 Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
 - 97 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 98 Hinweis zum Bestätigungsvermerk**
- 99 Bericht des Aufsichtsrats**

INFORMATION ZUM KONZERNABSCHLUSS UND ZUM KONZERNLAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

Maßgeblich für die Konzernabschlussprüfung ist der vollumfängliche Online-Bericht. Der vollständige Konzernabschluss sowie der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sind neben dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers allgemein zugänglich unter: bericht2021.munich-airport.de. Die dort veröffentlichte Version wurde von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Der hier vorliegende gedruckte Konzernlagebericht 2021 entspricht der geprüften Fassung. Der Konzernabschluss wird im gedruckten Bericht gekürzt abgebildet. Hierbei handelt es sich um die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, die Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzernbilanz, die Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und die Konzern-Kapitalflussrechnung. Der Konzernanhang nach IFRS befindet sich nur im Online-Bericht.

KONZERNLAGEBERICHT

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell des Konzerns Grundlagen

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

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

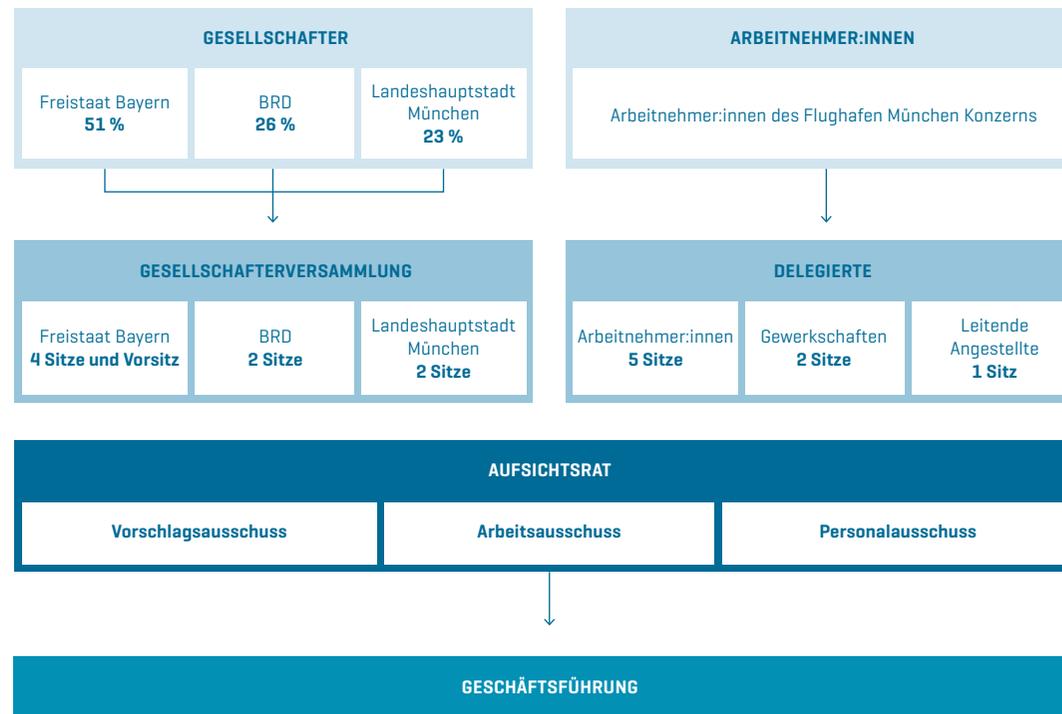
Der Flughafen München bekennt sich zu einer nachhaltigen Unternehmenspolitik. Die Orientierung an ökonomischen, ökologischen, gesellschaftlichen und sozialen Zielen sichert die Akzeptanz des Flughafens und damit die Entwicklungsfähigkeit seines Geschäftsmodells.

Grundzüge der Leitung und Kontrolle

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

Oberstes Kontroll- und Entscheidungsgremium ist die Gesellschafterversammlung. Sie trifft einstimmige Entscheidungen über die geschäftlichen Grundlagen des Konzerns, unter anderem den Flughafenausbau und die Aufnahme von Darlehen. Mit Ausnahme von zentralen Entscheidungen erfolgt die Beschlussfassung mit einfacher Mehrheit.

GOVERNANCE-STRUKTUR



Aufsichtsrat

Die FMG verfügt über einen Aufsichtsrat nach §§ 1 Abs. 1, 6 MitbestG. Der Aufsichtsrat übt Kontroll- und Mitbestimmungsrechte aus. Er bestellt die Mitglieder der Geschäftsführung und legt deren Vergütung fest. Auch Geschäfte, die bestimmte Wertgrenzen oder Laufzeiten überschreiten, bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats.

Die Arbeitnehmervertreter:innen im Aufsichtsrat werden von der Konzernbelegschaft gewählt, die Gesellschaftervertreter von der Gesellschafterversammlung ernannt. Die Amtszeit der Aufsichtsratsmitglieder endet mit der Gesellschafterversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach Amtszeitbeginn beschließt.

Der Aufsichtsrat hat einen Vorschlagsausschuss, einen Arbeitsausschuss und einen Personalausschuss bestellt. Vorschlags-, Arbeits- und Personalausschuss wurden unter anderem mit den folgenden Aufgaben betraut:

AUSSCHÜSSE IM AUFSICHTSRAT

Vorschlagsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> Vorschlagsrecht für die Bestellung eines Mitglieds der Geschäftsführung für den Fall, dass die Abstimmung im Aufsichtsrat im ersten Wahlgang nicht die notwendige Zweidrittelstimmenmehrheit für das zu bestellende Mitglied der Geschäftsführung erreicht
Arbeitsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> Stellungnahme zu den Beschlussvorlagen der Geschäftsführung, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen Zustimmung anstelle des Aufsichtsrats zu bestimmten Rechtsgeschäften, die festgelegte Wertgrenzen oder Laufzeiten überschreiten
Personalausschuss	<ul style="list-style-type: none"> Gestaltung der Verträge der Geschäftsführung (mit Ausnahme der Vergütung), Generalbevollmächtigten und Prokuristen:innen Zustimmung zu der Festlegung und Änderung der Vergütungsregeln im außertariflichen Bereich des Konzerns, zu der Einstellung oder Änderung der Gehaltsstufe bestimmter Angestellter ab einer festgelegten Gehaltsstufe beziehungsweise Vergütungshöhe sowie zu der Einführung oder Änderung betrieblicher Vorsorgeleistungen, unter anderem der betrieblichen Altersversorgung

Geschäftsführung

Die Mitglieder der Geschäftsführung der FMG sind in der Regel für fünf Jahre bestellt; eine erneute Bestellung ist zulässig. Die Geschäftsführung besteht aus drei Mitgliedern, vertritt die FMG nach außen und trägt die Verantwortung für die Unternehmenspolitik und die strategische Ausrichtung des Konzerns. Sie legt den Wirtschaftsplan vor und steuert die Geschäftsentwicklung.

Die Geschäftsführer:innen der FMG erhalten eine erfolgsunabhängige [Festgehalt] und eine erfolgsabhängige Vergütung mit kurz- und mittelfristiger Anreizsetzung [Tantieme]. Die Tantieme ist vor allem an den Konzernjahresüberschuss vor Steuern gebunden.

Frauenquote

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

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

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

Unter der Prämisse, dass auf den beiden höchsten Führungsebenen im Rahmen des Veränderungsprogramms »Restart« strukturelle und personelle Veränderungen stattfinden, wurde für die erste Leitungsebene ein Zielwert für einen Anteil an Frauen zum 30. Juni 2024 auf 25 % festgesetzt. Für die zweithöchste Führungsebene wurde der Zielwert auf 30 % festgelegt.

Geschäftstätigkeit Organisationsstruktur

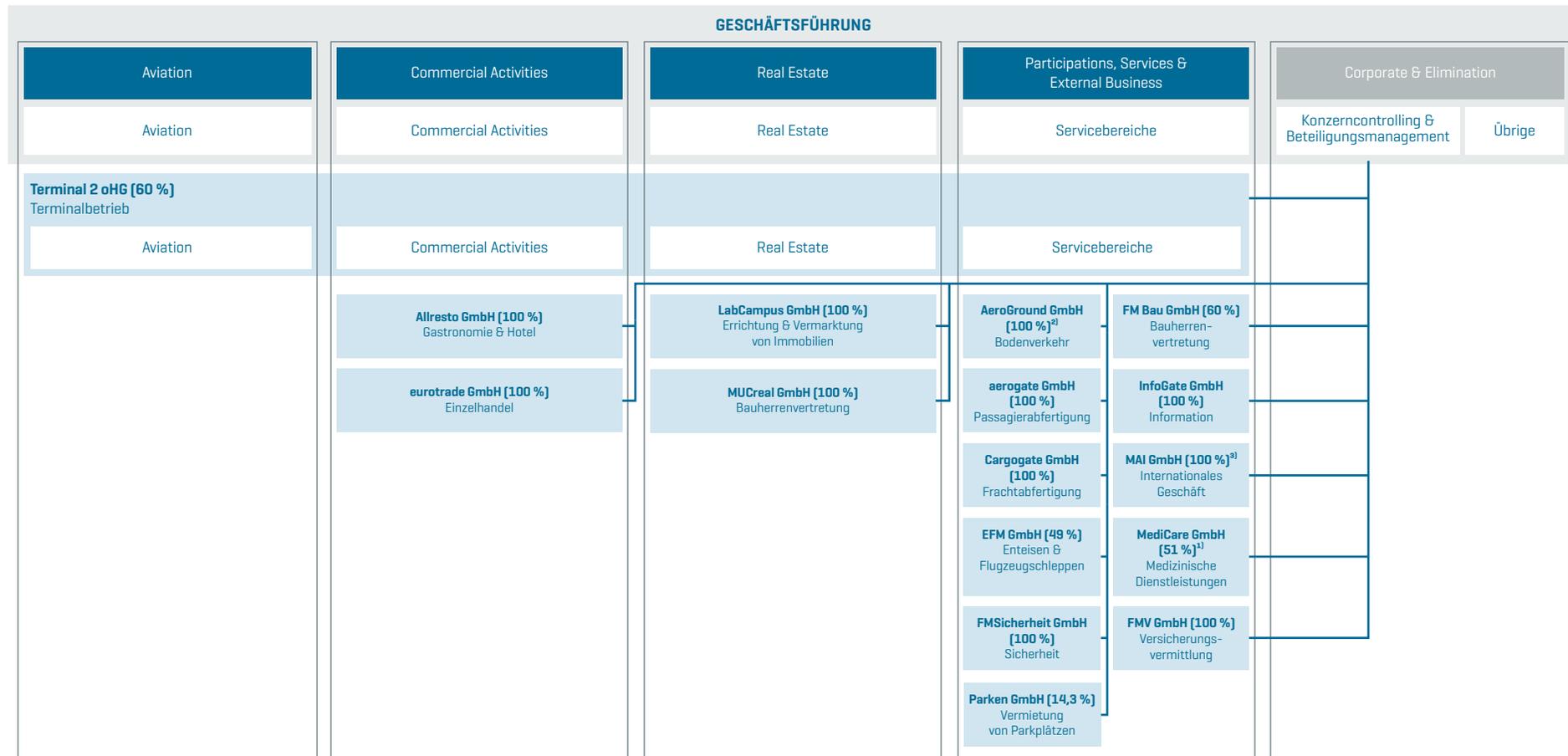
Die Organisationsstruktur des Konzerns gliedert sich in die Geschäfts-, Service- und Konzernbereiche der FMG. Die Steuerung sowie das interne Berichtswesen der Geschäftsfelder erfolgt in erster Linie über die Konzernsteuerung der FMG. Die in der Abbildung dargestellten Geschäftsfelder umfassen die Geschäfts-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

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2021 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Struktur ergeben. Wesentliche Anteilserhöhungen oder -reduzierungen haben nicht stattgefunden. Eine detaillierte Übersicht der Anteilsverhältnisse ist im Konzernanhang dargestellt.

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

Mit dem Veränderungsprogramm »Restart« wurden zum 1. Januar 2022 die organisatorischen Maßnahmen umgesetzt.

ORGANISATIONSSTRUKTUR DES FLUGHAFENS MÜNCHEN



■ Geschäftsfeld □ Gesellschaft □ Bereich

[Stand 31. Dezember 2021]

¹⁾ Die MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH ist mit 100 % an der Munich AirportClinic GmbH beteiligt.

²⁾ Die AeroGround Flughafen München GmbH ist mit 100 % an der AeroGround Berlin GmbH beteiligt.

³⁾ Die Munich Airport International GmbH ist mit 100 % an der Munich Airport US Holding LLC, mit 60 % an der amd.sigma strategic airport development GmbH und mit 50 % an der ORAT AMS Group V.O.F. beteiligt. Die Munich Airport US Holding LLC ist wiederum mit 100 % an der Munich Airport NJ LLC (vormals EWR Terminal One LLC) und mit 51 % an der Reach Airport LLC beteiligt.

Geschäftsfeld Aviation

INFRASTRUKTUR FÜR AIRLINES UND PASSAGIER:INNEN

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

Für die Bereitstellung und den Betrieb der Luftverkehrsanlagen werden folgende Entgelte in Rechnung gestellt:

LUFTVERKEHRSENTGELTE

	Bemessungsgrundlage
Start- und Landeentgelt	Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs (Maximum Take-off Mass – MTOM) bei Start und Landung
Lärmorientiertes Grundentgelt	Festbetrag je Start und Landung in Abhängigkeit von der Lärmklasse und der Tages-/Nachtzeit
Schadstofforientiertes Grundentgelt	Ausgestoßenes Stickoxid-äquivalent je Landung
Passagierentgelt	Anzahl der Passagier:innen beim Start
Frachtentgelt	Anzahl der Verkehrseinheiten bei Start/Landung
Abstellentgelt	Höchstabfluggewicht (je angefangene 24 Stunden, ab 16 Stunden)
Sicherheitsentgelt	Anzahl der Passagier:innen und/oder Verkehrseinheiten beim Start
Entgelt für Passagier:innen mit eingeschränkter Mobilität (Person with reduced mobility – PRM-Entgelt)	Anzahl der Passagier:innen beim Start
Entsorgungsentgelt	Anzahl der Passagier:innen beim Start

Im Geschäftsjahr 2021 ist die neue Entgeltrahmenvereinbarung mit einheitlichen Bestimmungen für alle Luftfahrtgesellschaften in Kraft getreten, welche die Entwicklung der Luftverkehrsentgelte bis einschließlich 2030 grundsätzlich regelt und damit die Refinanzierung der Infrastruktur in einem festgelegten Umfang sicherstellt.

Aufgrund der langen Laufzeit wurden drei Haltepunkte festgelegt, um Prognoseunsicherheiten durch Monitoring und gegebenenfalls eine Nachsteuerung der Entgeltentwicklung begegnen zu können. Für das Jahr 2021 wurde krisenbedingt keine Entgelterhöhung eingepreist. Strukturelle Anpassungen der Entgeltordnung führten insbesondere zu einer stärkeren Betonung umweltbezogener Entgeltbestandteile bei gleichzeitiger Reduktion der gewichtsabhängigen MTOM-Entgelte.

Beispielsweise führen erweiterte Lärmklassen nun zu einer differenzierteren Eingruppierung der Flugzeugtypen. Zusätzlich wurden Aufschläge auf das Lärm-entgelt in den Nachtrandzeiten festgelegt – und zwar separat für jeden Start und jede Landung, um den Verursacher präzise zuzuordnen.

Der Flughafen München betreibt zwei Start- und Landebahnen mit einer maximalen Kapazität von 90 Flugbewegungen pro Stunde im Tagesbetrieb bei Normalauslastung. Diese Kapazität war in den Jahren vor Corona im Normalbetrieb über weite Strecken ausgeschöpft. Generell gilt, dass zwischen 22 und 6 Uhr der Flugbetrieb nur in stark eingeschränktem Umfang und nur mit besonders lärmarmem Fluggerät zulässig ist. Im Linien- und Charterverkehr dürfen nicht mehr als 28 planmäßige Flugbewegungen je Nacht stattfinden. Auch Fracht kann aufgrund der strikten Nachtflugregelung in dieser Zeit nur in Ausnahmefällen befördert werden. Erleichterungen gibt es nur für sogenannte Homebase-Airlines und verspätete Flüge. In der Zeit von 0 bis 5 Uhr sind lediglich Nachtluftpost- und Vermessungsflüge der Deutschen Flugsicherung zugelassen. Ausnahmen bilden zum Beispiel Not- und Hilfeleistungsflüge, Landungen aus Flugsicherheitsgründen sowie Flüge in begründeten Ausnahmefällen, die das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr als zuständige Behörde bewilligt.

Die Terminals werden je nach Bedarf kontinuierlich optimiert und erweitert. Der geplante Flugsteig am Terminal 1 soll zukünftige Anforderungen an effiziente Sicherheits-

kontrollen und Terminalinfrastruktur erfüllen. Vor dem Hintergrund der massiven Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie ist der Zeitplan für das Ausbauprojekt gestreckt worden. Einzelne Bereiche der Terminals waren auch 2021 von Schließungen betroffen.

Durch seine zentrale Lage in Europa, inmitten der Metropolregion München, die sich als Innovations-, Wissens- und Wirtschaftsstandort mit einer breit aufgestellten Wirtschaftsstruktur auszeichnet, ist der Flughafen München strategisch bestens positioniert. Das Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten in der wirtschaftlich bedeutenden Flughafenregion hat sich durch die Coronavirus-Pandemie allerdings verlangsamt. In den Jahren vor Corona verzeichnete der Flughafen München unter den großen deutschen Drehkreuzen den höchsten Anteil an Geschäftsreisenden und war damit für besonders werthaltige Linienverbindungen prädestiniert. Die demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Bayern und vor allem im Flughafeneinzugsgebiet lassen trotz Einbrüchen mittel- bis langfristig eine weitere Zunahme der Verkehrsnachfrage am Flughafen München erwarten. Weitere Erläuterungen hierzu sind im Abschnitt »Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen« zu finden.

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa AG (im Folgenden Deutsche Lufthansa) hat sich der Flughafen München über die Jahre zu einem bedeutenden internationalen Luftverkehrsdrehkreuz entwickelt. Gemeinschaftlich getragene Ausbaumaßnahmen wie das Terminal 2 und das Satellitengebäude, die Planungen für den T-Stiel des Satellitengebäudes sowie die Zusage der Lufthansa zur Stationierung der Airbus A350-Langstreckenflotte in München sind Fundamente einer nachhaltigen Partnerschaft, die für langfristiges Wachstum steht. Allerdings ist nach vorliegenden Meldungen nicht mehr mit einer Rückkehr der bislang in München stationierten A380 zu rechnen, da die Deutsche Lufthansa dieses Flugzeugmuster nicht mehr betreiben wird. Auch während der Coronavirus-Pandemie bekräftigt die Deutsche Lufthansa ihre

Bindung zum Flughafen München und sichert dem Wirtschaftsstandort Bayern mittelfristig weltweite Flugverbindungen zu.¹⁾

Aufgrund seiner vielversprechenden Marktposition und der erfolgreichen Kooperation mit der Deutschen Lufthansa verfügte der Flughafen München, gemessen an der Zahl der Flugziele, vor der Corona-Krise über eines der dichtesten Netze kontinentaler Verbindungen in Europa. Stark frequentierte Umsteigeverbindungen stellten den optimalen Anschluss Bayerns an Europa und die Welt sicher. Die Kombination aus einem dichten Netz an innerdeutschen wie innereuropäischen Zubringern und einer starken lokalen Nachfrage ermöglichte es, ein attraktives Portfolio an Langstreckenflügen ab München anzubieten. Aufgrund der touristischen Attraktivität des Standorts sowie des wachsenden Einzugsgebiets mit einer wohlhabenden Bevölkerung wurde der Flughafen München zunehmend für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen interessant. Mit einer Rückkehr auf das Verkehrsniveau von 2019 ist nach derzeitiger Prognose der International Air Transport Association (IATA) allerdings erst im Jahr 2024 zu rechnen. Die Deutsche Lufthansa geht davon aus, dann wieder ein Drehkreuz am Münchner Flughafen mit rund 30 stationierten Langstreckenmaschinen zu betreiben.²⁾

Zusätzlich hemmen die deutsche Luftverkehrssteuer und fehlende Verkehrsrechte beziehungsweise protektionistische Maßnahmen in Asien das zukünftige marktgerechte Wachstum am Flughafen München. Die in China betriebene Zero-Covid-Strategie limitiert die Reisetätigkeit zusätzlich, andere Länder Asiens schreiben eine vierzehntägige Zwangsquarantäne in einem speziellen Hotel vor.³⁾

Das Frachtgeschäft am Flughafen München ist stark von der Entwicklung des Passagierverkehrs abhängig. Grund ist, dass im Regelfall am Flughafen München der größte Teil der Luftfracht – über 80 % – als Beiladefracht auf normalen Langstreckenflügen transportiert wird. Weltweit liegt der Anteil der Beiladefracht am Luftfrachtaufkommen bei gut 50 %.⁴⁾

Geschäftsfeld Commercial Activities

ERSTKLASSIGER SERVICE UND ANGEBOTE ENTLANG DES PASSAGIERWEGS

Das Geschäftsfeld Commercial Activities ist für die Entwicklung, Vermarktung und Verwaltung der kommerziell nutzbaren Flächen des gesamten Flughafens München verantwortlich. Dies umfasst sowohl die strategische Planung des Branchenmixes in Bezug auf Einzelhandels-, Service- und Gastronomieflächen als auch die Vermietung und Vergabe von Konzessionen an Dritte und Konzerngesellschaften.

Der Flughafen München unterhält rund 18.500 m² gastronomische Flächen (Vorjahr: 21.000) und etwa 20.700 m² Einzelhandels- und Serviceflächen. Veränderungen zum Vorjahr ergaben sich aufgrund meist temporärer Schließungen einzelner Einheiten. Auf rund 71 % der Gesamtfläche betreiben Tochtergesellschaften der FMG eigene Einzelhandels- oder Gastronomiebetriebe.

Auch das 5-Sterne-Hotel im Zentralbereich des Flughafens München zählt zum Verantwortungsbereich von Commercial Activities. Es verfügt über 551 Zimmer und 30 Tagungsräume.

Das Geschäftsfeld entwickelt und vermarktet auch nachfrageorientierte Parkraumkapazitäten. Derzeit stehen rund 34.600 Stellplätze zur Verfügung, davon sind rund 20.800 terminalnah.

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

Zum Leistungsportfolio des Geschäftsfelds zählt außerdem das Eventgeschäft.

Geschäftsfeld Real Estate

IMMOBILIENSTANDORT MIT HOHER ATTRAKTIVITÄT

Das Geschäftsfeld Real Estate entwickelt, betreibt und vermarktet alle Immobilien und Grundstücke des Flughafens München, sowohl on- als auch off-Campus. Der Immobilienstandort ist in lagespezifische Areale aufgeteilt, die unter dem Begriff AirSite vermarktet werden.

Als Immobilienstandort hat der Flughafen München viel zu bieten: ein attraktives Umfeld, eine gute Straßenverkehrsanbindung, sehr gute Parkmöglichkeiten und ein umfassendes Angebot an Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs. Die bestehende Schienenverkehrsanbindung wurde durch den Erdinger Ringschluss in Richtung Osten ausgebaut, um eine bessere Erreichbarkeit des Flughafens zu erzielen. Darüber hinaus wurde durch die Inbetriebnahme der zwei zusätzlichen Spuren des Flughafenzubringers Ost Ende 2020 die Straßenverkehrsanbindung weiter optimiert. Insbesondere für die Erschließung der AirSite West und des Parkzentrums West ist der im Dezember 2020 in Betrieb genommene Brückenschlag über die Zentralallee (Knoten West 0) von großer Bedeutung.

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

¹⁾ A350_Daten_und_Fakten_DE-Treibstoff_LufthansaGroup_Hintergrund

²⁾ IATA forecasts solid long-term aviation recovery – The Moodie Davitt Report; Lufthansa stärkt München den Rücken – aeroTELEGRAPH

³⁾ China: Reise- und Sicherheitshinweise – Auswärtiges Amt; Japan: Covid-19_Informativen – Auswärtiges Amt

⁴⁾ Statistischer Jahresbericht 2019; China: Reise- und Sicherheitshinweise – Auswärtiges Amt; Air cargo traffic by type- belly cargo & main cargo 2019 – Statista



Geschäftsfeld Participations, Services & External Business

PARTICIPATIONS & EXTERNAL BUSINESS: FULL-SERVICE-PROVIDER

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

WESENTLICHE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

AeroGround Gesellschaften	Die Gesellschaften AeroGround Flughafen München GmbH (AE München) und AeroGround Berlin GmbH (AE Berlin) erbringen land- und luftseitige Abfertigungsleistungen für Airline-Kunden an den Standorten München sowie Berlin. Zu den wesentlichen Geschäftsfeldern zählen vor allem die klassischen vorfeldseitigen Bodenverkehrsdienstleistungen der Flugzeugbe- und -entladung (Ramp and Baggage Handling), die Transportleistungen für Passagier:innen und Crews sowie vorfeldseitige Frachttransporte.
aerogate	Die aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH bietet am Flughafen München die Dienstleistungen Passagierabfertigung, Operation Services mit Ramp Supervision, Ticketing Service sowie Lost & Found mit Gepäckzustellung und Arrival-Service an. Zum Angebot zählen auch Leistungen im Bereich der allgemeinen Luftfahrt sowie Beratungs- und Trainingsleistungen.
Cargogate	Als reglementierter Beauftragter verrichtet die Cargogate Munich Airport GmbH Leistungen in Bezug auf den Umschlag von Luftfracht und die Abwicklung der damit verbundenen Zollformalitäten. Darüber hinaus bietet Cargogate die Abfertigung aller gängigen Sondergüter wie Gefahr-, Kühl- und Wertgüter an. Cargogate ist seit September 2018 als einziger Luftfrachtabfertiger am Campus zertifiziert nach Pharma Good Distribution Practice (GDP). Als ausgewiesener Spezialist betreibt die Gesellschaft im Namen der FMG die von der EU vorgeschriebene Grenzkontrollstelle und das Animal Reception Center.
MAI	Die Munich Airport International GmbH und deren Beteiligungen bieten weltweit Management-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die Luftfahrtbranche an. Sie hat sich vom Berater für Flughafenbetriebnahmeprojekte (ORAT) zu einem international agierenden Flughafenbetreiber entwickelt.

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

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

BEDEUTENDE SERVICEBEREICHE

Technik	Der Servicebereich ist für den sicheren, wirtschaftlichen und technischen Betrieb der Flughafeninfrastruktur verantwortlich. Dazu zählen unter anderem die Energie- und Wärme-/Kälteversorgung, die Instandhaltung von Gebäuden und flughafenspezifischen Anlagen sowie das Fahrzeugmanagement für Serienfahrzeuge und Abfertigungsgeräte. Zudem ist dieser Bereich im Rahmen seines Energiemanagements maßgeblich an der Umsetzung der CO ₂ -Strategie des Flughafens München beteiligt.
IT	Der Servicebereich IT bietet seinen Kund:innen am Flughafen München verschiedene Dienstleistungen aus den Feldern der Medien- und Kommunikationstechnik, der IT-Arbeitsplatzausstattung sowie der Server-, Datenbank- und Speicher-Systemtechnik an. Die Kernkompetenzen des Bereichs liegen in der Integration unterschiedlicher, technischer IT-Plattformen sowie in der Vorhaltung maßgeschneiderter systemtechnischer Lösungen zur Unterstützung logistischer Prozesse am Flughafen München. Im Rahmen der digitalen Transformation unterstützt der Servicebereich IT aktiv Veränderungsprozesse zur Fort- oder Neuentwicklung digitaler Geschäftsmodelle und zur Verknüpfung von Wertschöpfungsketten zu Wertschöpfungsnetzwerken. Dabei gewinnen die Beachtung sicherheitsrelevanter Vorgaben (CyberSecurity) sowie die Einhaltung konzernweiter einheitlicher Standards zunehmend an Bedeutung.

Die Aktivitäten im Geschäftsfeld Participations, Services & External Business (ohne Abfertigungsdienste) tragen einen geringen Anteil zum Außenumsatz des Konzerns bei, daher wird auf eine ausführliche Erläuterung im Abschnitt wirtschaftliches Umfeld verzichtet. Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Geschäftsaktivitäten sind im Geschäftsverlauf erläutert. Die Entwicklungen zu den Abfertigungsdienstleistungen im Konzern wurden in den Passagen im Geschäftsverlauf Aviation aufgenommen.

Steuerungssystem und Wertemanagement

Der Flughafen München misst die Leistung seiner Führungskräfte mithilfe finanzieller und nicht-finanzieller Kennzahlen. Die bedeutsamsten sind die Kennzahlen zur unternehmerischen Nachhaltigkeit und zur Qualität. Das Ergebnis vor Steuern (EBT) deckt die ökonomische Perspektive ab, während der Passagiererlebnisindex (PEI) über die Erreichung der Qualitätsziele, die als strategische Stoßrichtung die Steigerung der Kundenzufriedenheit vorsehen, den Kunden in den Mittelpunkt stellt. Die CO₂-Einsparungen decken die ökologische Perspektive ab. Mit der Aufnahme der Unfallhäufigkeitsrate (Lost Time Incident Frequency = LTIF) als soziale Steuerungskennzahl in das Steuerungssystem ab dem Jahr 2022 verwendet der Konzern Kennzahlen aus allen drei Perspektiven des klassischen Nachhaltigkeitsmanagements (Ökonomie, Ökologie und Soziales).

Um die Relevanz der bedeutsamsten Leistungsindikatoren für Stakeholder zu ermitteln und regelmäßig zu bestätigen, befragt die FMG jedes Jahr interne und externe Anspruchsgruppen.

Ergebnis vor Steuern (EBT)

Die Ergebnisziele der Führungskräfte werden auf Basis des Ergebnisses vor Steuern (EBT) formuliert.

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

CO₂-Einsparungen

Mit der Kennzahl »CO₂-Einsparungen« wird die Reduktion der Emissionen durch die gezielte Umsetzung von CO₂-Einsparmaßnahmen in Tonnen gemessen. Aber auch Faktoren wie die Schonung von Ressourcen oder der effiziente Einsatz von Energie lassen sich damit berücksichtigen. Es werden nur Maßnahmen gezählt, welche jährlich wiederkehrende Einsparungen zur Folge haben (zum Beispiel Austausch der Beleuchtung). Einmalige Einspar-effekte, wie das Kaufen einer definierten Menge an Biodiesel, werden zwar ausgewiesen, in der Bilanz aber nicht berücksichtigt. Der Flughafen München hat sich Ende des Jahres 2016 als Klimaziel gesetzt, den Betrieb ab dem Jahr 2030 CO₂-neutral abzuwickeln. Mindestens 60 % der Emissionen sollen effektiv eingespart, der verbleibende Rest mit hochwertigen Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden. In die Betrachtung fließen die durch Energiebereitstellung und Kraftstoffverbrauch vom Flughafen München selbst verursachten Emissionen (Scope 1) und die Emissionen aus der zugekauften Energie (Scope 2) ein.

Passagiererlebnisindex (PEI)

Der PEI ist ein Messmodell für Kundenzufriedenheit, das es dem Flughafen München erlaubt, standortspezifische, an die Bedürfnisse der Zielgruppen angepasste Zielwerte abzuleiten und die Handlungsfelder zur Leistungsverbesserung den vorhandenen Kundenkontaktpunkten zuzuweisen. Aus Gründen der Objektivität ermittelt ein unabhängiger, externer Dienstleister diese Werte. Er erhebt in Primärbefragungen regelmäßig während des gesamten Jahresverlaufs die Zufriedenheit von abfliegenden und ankommenden Reisenden. Auf Quartalsbasis und am Jahresende erhält der Flughafen München so zahlreiche Detailinformationen über die Zufriedenheit seiner Fluggäste in zehn Kategorien entlang der Passagiererlebniskette. Die ursprünglich für das ganze Jahr 2021 geplanten Messungen fanden aufgrund der anhaltenden Coronavirus-Pandemie nur in der zweiten Jahreshälfte 2021 statt.

Unfallhäufigkeitsrate (LTIF)

Die LTIF stellt eine benchmarkfähige Unfallhäufigkeitsrate dar. Sie setzt die Anzahl der Arbeitsunfälle in Relation zu den geleisteten Arbeitsstunden. Zur Ermittlung der LTIF zählen ausschließlich Arbeitsunfälle mit einer Ausfallzeit ab einem Tag. Wegeunfälle werden hier nicht berücksichtigt. Arbeitsunfälle sind gemäß § 8 SGB VII Unfälle von Versicherten infolge einer den Versicherungsschutz nach § 2, 3 oder 6 begründenden Tätigkeit (versicherte Tätigkeit). Unfälle sind zeitlich begrenzte, von außen auf den Körper einwirkende Ereignisse, die zu einem Gesundheitsschaden oder zum Tod führen. Diese Kennzahl wird im ersten Jahr für die beiden größten Konzernunternehmen (FMG und AeroGround München) erhoben. Zukünftig werden weitere Gesellschaften einbezogen.

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

Innovations- und Ideenmanagement

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

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

Darüber hinaus betreibt der Flughafen München die digitale Ideenmanagement-Plattform »InnovationPilot«, über die alle Mitarbeitenden Verbesserungsvorschläge für interne Prozesse wie auch Anregungen für neuartige Angebote für Kund:innen und Passagier:innen einbringen können. Über die Plattform werden ebenfalls offene Kampagnen und Umfragen gestartet, die auch externe Stakeholder adressieren.

Konkrete Ideen, die für den Flughafen München relevante Trends bedienen, münden in Innovationsprojekte, die gemeinsam mit den Fachbereichen und externen Partnern bis zum Proof of Concept umgesetzt werden. Hierzu zählen auch eine Reihe von Ideen zur Digitalisierung und deren kommerziellen Nutzung.

Wirtschaftsbericht

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

DIE WIRTSCHAFT ERHOLT SICH VOM

KRISENBEDINGTEN EINBRUCH

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

Die Weltwirtschaft erholt sich langsam von der Corona-Krise. Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie belasteten jedoch weiterhin die wirtschaftliche Entwicklung. Neben den bekannten Eindämmungsmaßnahmen bremsen seit Jahresbeginn zunehmende Liefer- und Kapazitätsengpässe die globale Wirtschaftsentwicklung. Das weltweite reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) wuchs 2021 um 6,0 % (2020: -3,0 %). Die Wachstumsrate lag damit 0,5 Prozentpunkte oberhalb der Vorjahresprognose.⁵⁾

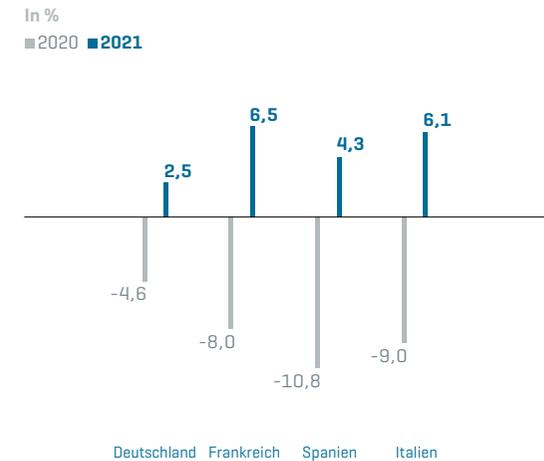
⁵⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2021, Dezember 2021; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2021/22, November 2021

In den Schwellenländern wuchs die Wirtschaft mit einer Rate von insgesamt 7,3 % [Vorjahr: -0,4 %]. Beim Blick auf einzelne Länder erholte sich die Wirtschaft der Volksrepublik China vergleichsweise schnell vom krisenbedingten Einbruch und erreichte bereits im frühen Jahresverlauf 2020 das Vorkrisenniveau. Jedoch wurde im Jahr 2021 auch die chinesische Volkswirtschaft von den Krisenauswirkungen belastet. Der Dienstleistungsbereich war pandemiebedingt zeitweise erheblich eingeschränkt. Die Industrie wurde durch anhaltende Engpässe bei Vorprodukten, temporären Produktionsausfällen im Zusammenhang mit lokal ansteigenden Infektionszahlen sowie einer Stromrationierung in weiten Teilen der energieintensiven Produktion belastet. Insgesamt ergab sich für 2021 jedoch eine solide Wachstumsrate von 8,1 % [2020: 2,3 %]. Auch Indien wurde im Frühjahr besonders heftig von einer neuen Corona-Infektionswelle getroffen. Das bremste die bis zu diesem Zeitpunkt kräftige Erholung der indischen Wirtschaft. Die Wachstumsrate des realen BIP lag 2021 in Indien bei 7,4 % [Vorjahr: -6,9 %].⁶⁾

Die Wirtschaftsleistung der Industrienationen hat sich vom Einbruch des Vorjahres erholt und erreichte im dritten Quartal 2021 erstmals wieder ihr Vorkrisenniveau. Insgesamt verzeichneten die fortgeschrittenen Volkswirtschaften 2021 eine Zunahme des BIP um 4,9 %. Die US-Wirtschaft legte um 5,5 % zu. Einen wesentlichen Anteil zur wirtschaftlichen Erholung trugen die privaten Konsumausgaben bei. Die britische Wirtschaft expandierte sogar mit einer Rate von 6,6 %. Tragende Säule war hier die Erholung des privaten Konsums. Die industrielle Produktion wurde dagegen auch dort durch die weltweiten Lieferengpässe bei wichtigen Vorprodukten belastet. Darüber hinaus kam es in Folge der Pandemie und des Brexits zur Abwanderung ausländischer Arbeitnehmer vor allem im Gastgewerbe und in der Transportbranche.⁶⁾

Im Euroraum erholte sich das BIP (+5,0 %) deutlich im Vergleich zum Vorjahr, und die Wirtschaftsleistung expandierte um 4,9 %. Das Wachstum ist dabei vergleichsweise heterogen über die Mitgliedsstaaten verteilt. Der

WIRTSCHAFTSWACHSTUM AUSGEWÄHLTER ZIELLÄNDER WELTWEIT

 Wachstum BIP 2020 und 2021⁷⁾
WIRTSCHAFTSWACHSTUM AUSGEWÄHLTER ZIELLÄNDER EUROPaweIT

 Wachstum BIP 2020 und 2021⁷⁾

Dienstleistungsbereich war im ersten Quartal durch die Beschränkungen im Zuge der Pandemie belastet und erholte sich schrittweise im weiteren Jahresverlauf. Andererseits überwand die Industrieproduktion zunächst schnell den Einbruch im Jahr 2020, litt aber im Jahresverlauf 2021 zunehmend unter Lieferengpässen wichtiger Vorprodukte. Durch das breitflächig eingesetzte Instrument der Kurzarbeit konnte ein signifikanter Anstieg der Arbeitslosigkeit verhindert werden. Gleichzeitig nahm die Inflation im Zuge der wirtschaftlichen Erholung stark zu. Nichtsdestotrotz ist die Geldpolitik der europäischen Zentralbank [EZB] weiterhin expansiv ausgerichtet.⁶⁾

Auch die deutsche Wirtschaft befindet sich in der Erholungsphase. Der Dienstleistungsbereich entwickelte sich nach den Lockerungen der Corona-Maßnahmen im Frühsommer positiv. Allerdings kam es mit der Zunahme des Infektionsgeschehens im Herbst zu Einschränkungen. Die weltweiten Lieferengpässe bei entsprechenden Vorprodukten belasteten das verarbeitende Gewerbe,

den Handel und die Industrie deutlich. Im Jahresdurchschnitt lag die Inflationsrate bei 3,1 %, hierbei verzeichnete der Monat November mit 5,2 % den höchsten Wert seit 30 Jahren. Die Erholung zeigte sich im Vergleich zum Vorjahr im privaten Konsum (+0,4 %), bei Im- und Exporten (+7,8 %/+7,3 %) sowie bei den Bruttoanlageinvestitionen (+1,6 %). Die Arbeitslosenquote sank im Vergleich zum Vorjahr um 0,2 Prozentpunkte auf 5,7 %. Insgesamt stieg das deutsche Bruttoinlandsprodukt 2021 mit einer Rate von 2,5 %.⁷⁾

Der Ölpreis [Marke Brent] schwankte 2021 in einem Intervall zwischen 51 und 86 US-Dollar je Barrel. Der Tiefstand wurde zu Jahresbeginn verzeichnet, der Höchststand Ende Oktober. Zum Jahresende lag der Ölpreis bei rund 79 US-Dollar je Barrel.⁸⁾

⁶⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2021, Dezember 2021; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2021/22, November 2021

⁷⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2021, Dezember 2021

⁸⁾ IATA, Losses Reduce but Challenges Continue - Cumulative \$201 Billion Losses for 2020-2022, 04. Oktober 2021

Wirtschaftliches Umfeld Luftverkehr [Aviation]

ZWEITES CORONA-JAHR IM LUFTVERKEHR

Das zweite Jahr mit gravierenden, pandemiebedingten Beschränkungen zeigte erhebliche Auswirkungen auf den Luftverkehr. Ein Großteil der Fluggesellschaften weltweit musste staatliche Unterstützungsmaßnahmen in Anspruch nehmen. Der Deutschen Lufthansa gelang es allerdings im Jahresverlauf, die nur teilweise in Anspruch genommenen Staatshilfen komplett am freien Markt zu refinanzieren. Auch Flughäfen litten in hohem Maße unter den wirtschaftlichen Auswirkungen des einbrechenden Verkehrs. Erst im weiteren Jahresverlauf hellte sich die Situation auf und die Nachfrage kehrte zurück, auch wenn sie weiterhin deutlich hinter dem Referenzjahr 2019 zurückblieb.⁹⁾

Eine Passagierbefragung der IATA [International Air Transport Association] zeigte, dass 86 % der Passagier:innen den Covid 19-Maßnahmen an Bord von Flugzeugen großes Vertrauen entgegenbrachten. Die Fluggäste akzeptierten die geltenden Regeln und standen den Maßnahmen demnach aufgeschlossen gegenüber. Dieses Fazit bestätigte ebenso eine am Flughafen München durchgeführte Befragung.¹⁰⁾ Laut IATA gaben allerdings 60 % der Reisenden an, die Reisebeschränkungen durch die Regierungen seien zu weit gegangen, 75 % beklagten einen Verlust an Lebensqualität und 86 % befürworteten eine Öffnung der Grenzen.¹¹⁾ Ein Wunsch, der auch durch Analysen der Weltgesundheitsorganisation WHO gestützt wurde.¹²⁾ Ein Großteil der Verkehrseinbrüche der vergangenen zwei Jahre und des damit einhergehenden wirtschaftlichen Verlusts der Luftverkehrsbranche ist auf kurzfristig verhängte Reisebeschränkungen und der daraus folgenden Verunsicherung der Kund:innen zurückzuführen.

Die weltweiten Verkehrseinbrüche sind nach Meldungen der IATA mit einem Rückgang um -58,4 % an verkauften Passagierkilometern [verglichen mit dem Referenzjahr 2019], nach -65,9 % im Vorjahr, weiterhin verheerend. Im Vergleich zum Vorjahr wurde jedoch seit April ein deutliches Plus erzielt. Besonders betroffen war und ist der

internationale Passagierverkehr [-75,5 % zu 2019], wo die pandemiebedingten Reisewarnungen und -beschränkungen am stärksten wirkten. Dagegen erwies sich der Inlandsverkehr weltweit mit -28,2 % zum Jahr 2019 als relativ krisenresistent. So lag beispielsweise die Entwicklung der Inlandsverbindungen in Russland mit +24,2 % sogar über dem Niveau des Jahres 2019. Ähnlich entwickelte sich der chinesische Inlandsmarkt, bis diverse Corona-Ausbrüche die Entwicklung hemmten. Trotzdem wurden noch 75,6 % des Vorkrisenniveaus erreicht. Der US-amerikanische Inlandsmarkt näherte sich bis auf 76,2 % an die Ergebnisse von 2019 an, wobei Flughäfen in Regionen ohne Covid-Restriktionen (zum Beispiel Miami) die Krise bereits vollständig überwunden haben.¹³⁾

Die Nachfrage nach Luftfracht blieb 2021 weltweit hoch. Treiber waren neben der wirtschaftlichen Entwicklung Engpässe in der Containerschifffahrt. Bei hohen Frachtraten wuchs die Luftfracht, gemessen in Frachtkilometern, um 6,9 % im Vergleich zu 2019 – zum Vorjahr sogar um 18,7 %, und erzielte das beste Jahresergebnis seit 1990. Das Angebot an Frachtkilometern verbesserte sich zum Vorjahr um 13,8 %, auch durch die schrittweise Rückkehr der auf der Passagierlangstrecke transportierten Beiladefracht.¹⁴⁾

Nach Ausführungen des europäischen Flugsicherungsdienstleisters Eurocontrol erholte sich der europäische Luftverkehr im Jahr 2021 zwar, blieb jedoch mit 6,2 Millionen Flügen weiterhin deutlich unter dem Wert des Jahres 2019 [-44 %]. Auf Länderebene war Deutschland überdurchschnittlich betroffen und erreichte nur 50 %. Eine Betrachtung der Verkehrszahlen an Flughäfen zeigte, dass München mit einem Verlust von -64 % des Verkehrsaufkommens nach Manchester zusammen mit Düsseldorf der am stärksten betroffene Flughafen der Top 40 Airports war. Besonders litten die großen Passagierdrehkreuze Europas, die zugleich von lokalen wie weltweiten Corona-Restriktionen betroffen waren. Flughäfen mit hohem Anteil an Privat- und Urlaubsreisenden sowie starkem Inlandsverkehr waren weniger betroffen.¹⁵⁾

Die in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) organisierten Flughäfen verzeichneten im Jahr 2021 deutlich bessere Verkehrszahlen als im Vorjahr. Insgesamt wurden 78,5 Millionen Passagiere [+23 %] abgefertigt, was allerdings um 68,6 % unter dem Ergebnis von 2019 lag. Das Cargo-Aufkommen [Luftfracht und Luftpost] erreichte dagegen mit 5.405.841 Tonnen einen neuen Höchststand [+17,4 %] und übertraf das Jahr 2019 um 13,0 %.¹⁶⁾

Der Bericht zur Lage der Branche des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) zeigt eine unterdurchschnittliche Entwicklung deutscher Fluggesellschaften. Im europäischen Vergleich zu 2019 gingen die verkauften Passagierkilometer in Deutschland um -70 % zurück, in Gesamt Europa um -61 % und weltweit um -58 %. Am besten entwickelten sich die nordamerikanischen Airlines, die -39 % verloren. Dagegen waren die asiatischen Airlines mit -67 % und Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten mit -70 % genauso stark betroffen. In Deutschland verloren deutsche Fluggesellschaften 2 % Marktanteil, was unter anderem auf eine kontinuierliche Verschiebung von Verkehren zu außereuropäischen Drehkreuzen zurückzuführen ist.¹⁷⁾

⁹⁾ Kredite und Einlagen des Bundes vorzeitig zurückgezahlt – die Bundesregierung

¹⁰⁾ FMG-Befragung-Coronamaßnahmen.pdf

¹¹⁾ IATA-annual-review-2021 (Stand Oktober 2021)

¹²⁾ [https://www.who.int/news/item/19-01-2022-statement-on-the-tenth-meeting-of-the-international-health-regulations-\(2005\)-emergency-committee-regarding-the-coronavirus-disease-\(covid-19\)-pandemic](https://www.who.int/news/item/19-01-2022-statement-on-the-tenth-meeting-of-the-international-health-regulations-(2005)-emergency-committee-regarding-the-coronavirus-disease-(covid-19)-pandemic)

¹³⁾ IATA. Air Passenger Market Analysis, December 2021; vgl. Dez. 2019 mit Dez. 2021 hier: https://www.miami-airport.com/airport_stats.asp

¹⁴⁾ IATA Air Cargo Market Analysis December 2021

¹⁵⁾ Aviation Intelligence Unit Think Paper #15 – January 2022 [Eurocontrol]

¹⁶⁾ 12.2021 ADV-Monatsstatistik.pdf

¹⁷⁾ BDL-Jahreszahlen2021_Lagebericht.pdf

Nach Rückgängen von teilweise über 90 % zu Jahresbeginn stabilisierte sich nach Aussage des BDL die Nachfrage in den Sommermonaten, um zum Jahresende, ausgelöst durch die »Omikron-Variante«, erneut zu stagnieren. Auch die Zahl der Flugbewegungen war nach Analysen des BDL [SRS Analyser] schwach und lag bei nur 39 % der Flüge des Jahres 2019. Damit verlief die Entwicklung deutlich verhaltener als in europäischen Referenzstaaten. Insbesondere Staaten mit hohem Touristikaufkommen profitierten, wie die Türkei mit 65 % und Griechenland mit 71 % des Aufkommens aus 2019, ebenso wie Staaten mit starkem Inlandsverkehr. Der innerdeutsche Verkehr dagegen ist durch Distanzen bestimmt, die auch per Pkw oder Bahn zurückgelegt werden können. Zudem war der von internationalem Verkehr geprägte europäische Drehkreuzverkehr von den Reisebeschränkungen besonders betroffen. Gleichzeitig führten wettbewerbsverzerrende Rahmenbedingungen zu Verlagerungen an außereuropäische Hubs.¹⁸⁾

Die International Civil Aviation Organization (ICAO), eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, schätzt die monetären Verluste der Fluggesellschaften im Passagierverkehr weltweit für das Jahr 2020 auf 372 Milliarden Dollar und für das Jahr 2021 auf 324 Milliarden Dollar; dies entspricht fast einer Milliarde Dollar Verlust pro Tag. Verglichen mit 2019 verloren die Fluggesellschaften weltweit im Jahr 2020 circa -60 % ihrer Passagiere und im Jahr 2021 -49 %. Auch die Deutsche Lufthansa wurde schwer getroffen und war nach Pressemeldungen in Spitzenzeiten der Coronavirus-Pandemie mit Kosten von bis zu einer Million Euro pro Stunde konfrontiert.¹⁹⁾

Wirtschaftliches Umfeld Commercial Activities

STATIONÄRER EINZELHANDEL VERLIERT WEITER

Trotz der Coronavirus-Pandemie geht der Handelsverband Deutscher Einzelhändler von einem Umsatzwachstum in Höhe von 1,8 % auf 587,8 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahr aus. Dieses Wachstum entsteht großteils

im Online-Handel [2021: +19,2 %]. Der stationäre Einzelhandel leidet aufgrund der anhaltenden Krise. Vor allem der Bekleidungshandel verlor weitere 9 % seiner Umsätze gegenüber dem Vorjahr und somit -30 % gegenüber 2019.²⁰⁾

Im Handel ist der Geschäftsklimaindex deutlich gesunken; im Dezember 2021 gegenüber dem Vorjahr um 4,5 Punkte.²¹⁾

GASTRONOMIE UND HOTELGEWERBE – UMSATZENTWICKLUNG STAGNIERT

Der reale Umsatz im Gastgewerbe hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert. Nominal ist der Umsatz um 2 % gestiegen. Im Vergleich zu 2019 wurden jedoch real 40 % und nominal fast 36 % weniger umgesetzt.²²⁾

In den einzelnen Wirtschaftsbereichen zeigten sich folgende Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr: Bei den Hotels und sonstigen Beherbergungsunternehmen fiel der Umsatz um 3,0 %, was preisbereinigt einen Rückgang von 4,3 % darstellt. Die Gastronomie verzeichnete einen realen Umsatzrückgang in Höhe von 8,6 % und der Cateringbereich in Höhe von 3,2 %.²³⁾

WERBEWIRTSCHAFT – AUSSENWERBUNG ERREICHT NEUE BESTMARKE

In der für den Flughafen relevanten Werbegattung Out-of-Home wurde ein Umsatzrekord von 2,5 Milliarden Euro erzielt. Der Bruttoumsatz ist im Vergleich zum Vorjahr um 8 % gestiegen, und sogar das bisher beste Jahr 2019 wurde um 1 % übertroffen.²⁴⁾

PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG – ABHÄNGIGKEIT VOM PASSAGIERAUFKOMMEN

Die Passagierückgänge aufgrund der Coronavirus-Pandemie setzen dem Parkgeschäft weiterhin zu. Auch wenn grundsätzlich aus Hygienegründen der Anteil von Fahrten im eigenen Auto stieg, ist aufgrund der 2021 andauernden Mobilitätseinschränkungen ein insgesamt deutlich niedrigeres Reiseaufkommen zu verzeichnen.

Wirtschaftliches Umfeld Immobilien- vermarktung (Real Estate)

MÜNCHNER BÜROVERMIETUNGSMARKT IM AUFWÄRTSTREND

Der Bürovermietungsmarkt in München konnte das Jahr 2021 mit einem guten Schlussquartal beenden und schloss bei einem Flächenumsatz von 664.500 m², wovon 55.200 m² auf Eigennutzer entfielen. Der Aufwärtstrend aus dem Vorquartal hielt somit weiter an, und das umsatzschwache erste Halbjahr fiel nicht mehr so stark ins Gewicht. Der 10-Jahres-Durchschnitt wurde um 15 % unterschritten, der Flächenumsatz lag jedoch im Vergleich zu 2020 um 17 % höher [2020: 567.800 m²]. Im Segment zwischen 1.001 und 5.000 m² macht sich bemerkbar, dass Unternehmen wieder nach Büroflächen suchen, nachdem sie in der ersten Pandemiephase zunächst abwartend agierten.²⁵⁾

Ende 2021 standen mit 1.055.600 m² rund 268.000 m² mehr Flächen leer als ein Jahr zuvor. Die Leerstandsrate lag im Geschäftsjahr bei 4,7 % [2020: 3,5 %]. Der Anstieg der Leerstandsquote ist im letzten Quartal zum Stillstand gekommen, denn es gab im Vergleich zum Vorquartal nahezu keine Veränderung der kurzfristig verfügbaren Fläche. Im Stadtgebiet betrug der Leerstand 3,7 %, im Umland standen 7,5 % des Bestands leer.²⁵⁾

¹⁸⁾ BDL-Jahresbilanz 2021

¹⁹⁾ ICAO_coronavirus_Econ_Impact; <https://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/corona-lufthansa-rekordverlust-100.html>

²⁰⁾ HDE, Jahrespressekonferenz, Februar 2022; Februar 2022

²¹⁾ ifo Geschäftsklima Deutschland nach Wirtschaftsbereichen

²²⁾ Gastgewerbeumsatz 2021 real voraussichtlich unverändert gegenüber dem Vorjahr – statistisches Bundesamt

²³⁾ DEHOGA, Pressemitteilung November 2021, 14. Februar 2022; Gastgewerbeumsatz 2021 real voraussichtlich unverändert gegenüber dem Vorjahr – statistisches Bundesamt

²⁴⁾ Fachverband Außenwerbung e.V., Pressemitteilung »Neue Bestmarke für OOH« vom 18. Januar 2022, 14. Februar 2022

²⁵⁾ Colliers: Starkes Schlussquartal auf dem Münchner Büromarkt – Pressemitteilung vom 7. Januar 2022

Die Mietpreise stiegen im Vergleich zum Vorjahr. Die Durchschnittsmiete des Gesamtmarkts erhöhte sich um 9 % auf 23,50 Euro/m² (2020: 21,50 Euro/m²) und die Spitzenmiete um 5 % auf 41,50 Euro/m² (2020: 39,50 Euro/m²). Die Entwicklung bei der Spitzenmiete ergab sich, weil die Neubauvermietungen in Spitzenlagen deutlich über 40,00 Euro/m² lagen. Der Flächenanteil der hochpreisigen Anmietungen war relativ hoch und führte auch zu einer Steigerung der Durchschnittsmiete. Die Durchschnittsmiete lag im Umland bei 13,70 Euro/m² (2020: 13,10 Euro/m²). Bei den Angebotsmieten ist weiterhin eine Seitwärtsbewegung der Preise zu beobachten.²⁶⁾

Im Jahr 2022 wird es eine beträchtliche Anzahl an Neubauflächen auf dem Markt geben. Es werden fast 600.000 m² fertiggestellt, von denen 56 % noch verfügbar sind (2020: 276.000 m²). Hohe Fertigstellungszahlen treffen auf eine unterdurchschnittliche Nachfrage, daher muss auch im Jahr 2022 mit steigenden Leerständen gerechnet werden. Die Vermarktung wird länger dauern, weil die Neubauflächenknappheit der Jahre vor der Pandemie nun nicht mehr gegeben ist. Generell stehen Neubauflächen bei Mietern aber nach wie vor hoch im Kurs, da sich dort neue Bürokonzepte meist einfacher umsetzen lassen.²⁶⁾

Die deutsche Wirtschaft erholt sich langsamer als ursprünglich erhofft. Daher dürfte es auch auf dem Münchner Büromarkt noch etwas dauern, bis die Nachfrage wieder das Niveau von vor der Coronavirus-Pandemie erreicht. Allerdings hat der Markt im letzten halben Jahr seine Stärke auch in Krisenzeiten gezeigt. Man rechnet für das Jahr 2022 mit einem Flächenumsatz von 650.000 m² bei moderat steigenden Leerständen. Bei den Marktmieten ist in den meisten Marktsegmenten mit einer Seitwärtsbewegung zu rechnen, wobei die Spitzenmieten jedoch noch weiter ansteigen können.²⁶⁾

Geschäftsverlauf Wichtige Ereignisse im abgelaufenen Geschäftsjahr

Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Flughafen München

Die Entwicklung am Flughafen München ist im zweiten Jahr in Folge durch die Coronavirus-Pandemie geprägt. Einschneidende Reisebeschränkungen und wiederholte Lockdowns in wichtigen Auslandsmärkten haben die Fluggäste stark verunsichert und deren Buchungs- und Reiseverhalten verändert. Die bis Mitte des Jahres 2021 deutlich gelockerten Reisebeschränkungen führten in den Sommermonaten zu einem starken Nachfrageschub – nach einem extrem schwachen ersten Halbjahr 2021. Die positive Entwicklung des Sommers setzte sich im Herbst mit einer merklichen Angebotserweiterung fort, die von den Passagier:innen auch angenommen wurde. Diesen Aufschwung dämpfte die Ende November aufgetretene Omikron-Variante. Weitere Erläuterungen zur Verkehrsentwicklung sind im Abschnitt »Geschäftsverlauf Aviation« zu finden.

Im Gegensatz zum Vorjahr gab es im Jahr 2021 keine Allgemeinverfügungen beziehungsweise Schließungen von Einzelhandels- und Gastronomieeinheiten. Im ersten Halbjahr konnten die einzelnen Mieter selbst entscheiden, wie sie mit Blick auf die Passagierprognosen ihre Einheiten öffnen. Ab dem 30. Juli 2021 wurde eine eingeschränkte Betriebspflicht in Kernbereichen eingeführt. Für weitere Erläuterungen wird auf den Abschnitt »Geschäftsverlauf Commercial Activities« Bezug genommen.

Um den weiterhin geringen Ergebniszahlen entgegenzuwirken und die Liquidität zu sichern, wurden die im Vorjahr eingeleiteten Gegensteuerungsmaßnahmen im Konzern sowohl im Aufwands- als auch im investiven Bereich fortgeführt. Mit einem strikten Kostenmanagement konnte der operative Verlust im Jahr 2021 reduziert werden.

Mit Beginn der Pandemie wurde das Satellitengebäude nicht mehr zur Passagierabfertigung genutzt. Erst zum 1. Dezember 2021 erfolgte eine teilweise Öffnung. Auch das Terminal 1 war in dieser Zeit temporär geschlossen, um Kosten zu senken. Zudem wurde auch 2021 ein Teil der Instandhaltungs- und Umbaumaßnahmen auf später verschoben. Alle betrieblich nicht zwingend notwendigen Sachausgaben wurden gestrichen. Zusätzlich befindet sich seit Anfang April 2020 ein Teil der Beschäftigten am Standort München in Kurzarbeit.

Um die Kosten am Standort München nachhaltig zu reduzieren und den Flughafen München auch künftig auf das veränderte Marktumfeld auszurichten, wurde das im Vorjahr initiierte Veränderungsprogramm »Restart« fortgesetzt. Hier wurden organisatorische und effizienzsteigernde Maßnahmen entwickelt sowie die Anpassung der Personalkapazität angestrebt. Zum 1. Januar 2022 wurden diese organisatorischen Veränderungen im Rahmen der Neuausrichtung des Konzerns umgesetzt.

Viele der geplanten Investitionsvorhaben aus dem Generalausbauplan wurden unter anderem hinsichtlich ihrer betrieblichen Notwendigkeit, ihrer strategischen Bedeutung und vor dem Hintergrund bestehender Verträge überprüft. Aus dieser Überprüfung erfolgten entsprechende Reduzierungen oder zeitliche Verschiebungen. Davon nicht betroffen waren Maßnahmen mit einem hohen baulichen Fortschritt.

In Summe ist der operative Aufwand im Geschäftsjahr 2021 weiterhin auf einem geringen Niveau.

Um die Liquidität weiter auszubauen und zusätzliche finanzielle Flexibilität zu schaffen, nahm der Konzern bis zum Jahresende Darlehen in Höhe von insgesamt 425 Millionen Euro auf.

²⁶⁾ Colliers: Starkes Schlussquartal auf dem Münchner Büromarkt – Pressemitteilung vom 7. Januar 2022

Meilenstein auf dem Weg zum Erdinger Ringschluss

Nach drei Jahren Bauzeit konnte der Rohbau der Tunnelverlängerung des Erdinger Ringschlusses, als Weiterführung der Bahnstrecke von Freising über den Flughafen München nach Erding, im September 2021 fristgerecht fertiggestellt werden.

Die Kosten für den Rohbau werden vom Flughafen München getragen und in Form eines verzinslich zurückzahlenden Zuschusses vom Freistaat Bayern vorfinanziert. Mit Inbetriebnahme der Tunnelverlängerung wird für den Flughafen München die Zahlung der Investitionskosten fällig.

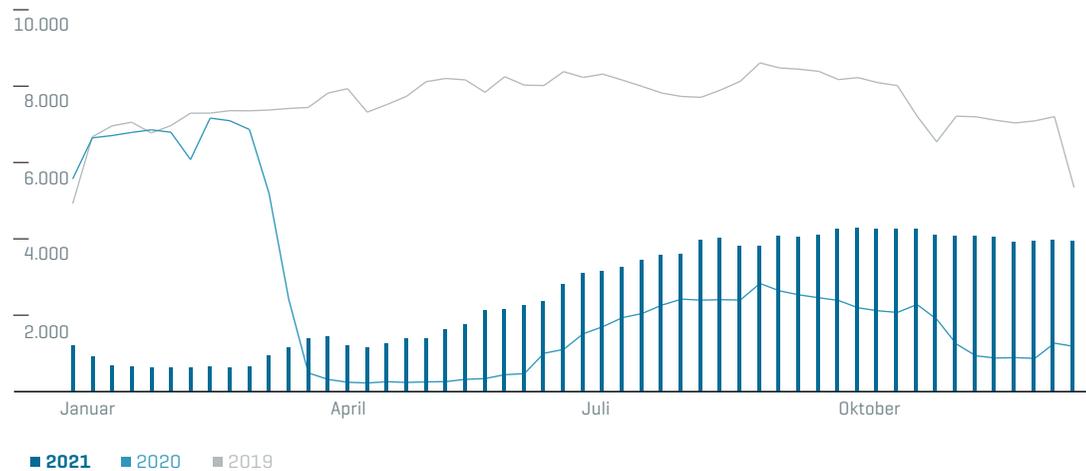
Fortschritt bei diversen Baumaßnahmen trotz Coronavirus-Pandemie

Im Jahr 2021 konnte die Erweiterung des östlichen Vorfelds im Bereich des Terminals 2 um eine Fläche von insgesamt 180.000 m² abgeschlossen werden. Als Ergebnis stehen 23 neue Abstellpositionen zur Verfügung.

Auch die Erweiterung des Terminals 1 um einen Flugsteig wurde fortgeführt. Zentrale Ziele dieser Ausbaumaßnahme sind eine bedarfsgerechte Anpassung insbesondere der Sicherheitskontrollen des Non-Schengen-Bereichs sowie die Steigerung der Aufenthalts- und Servicequalität im Terminal 1.

Zudem schreitet das Projekt »LabCampus« auf dem Areal AirSite West voran. Der Bau der beiden ersten Bürogebäude wurde konsequent vorangetrieben. Es ist mit einer Fertigstellung 2022/2023 zu rechnen.

FLUGBEWEGUNGEN AM FLUGHAFEN MÜNCHEN IM JAHRESVERLAUF (GEWERBLICHER VERKEHR)



Geschäftsverlauf Aviation Erholung der Verkehrszahlen im zweiten Corona-Jahr im Vergleich zum Vorjahr

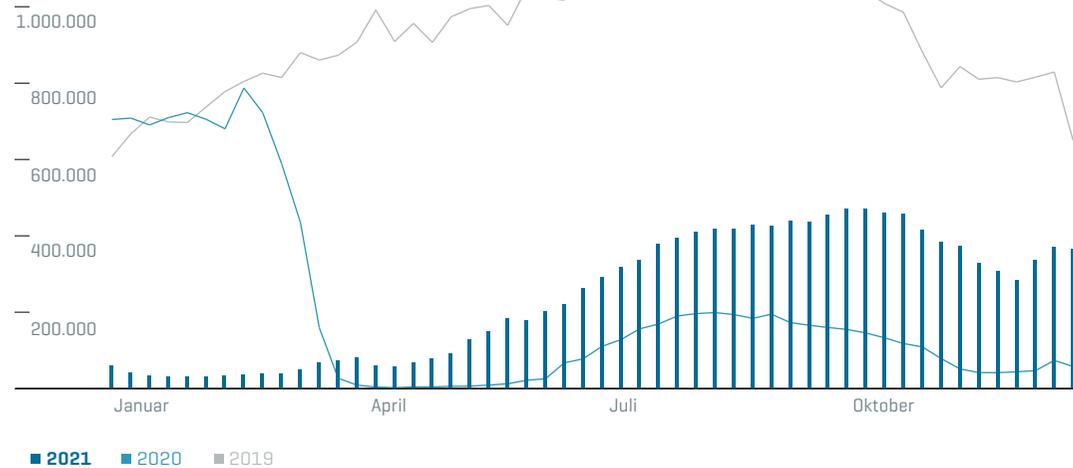
VERKEHRZAHLEN FLUGHAFEN MÜNCHEN

Rundungsbedingte Abweichungen möglich	Zu-/Abnahme			
	2021	2020	Absolut	Relativ in %
Flugbewegungen	153.097	146.833	6.264	4,3
Passagier:innen (in Millionen)	12,5	11,1	1,4	12,4
Luftfrachturnschlag (in Tonnen)	166.713	145.113	21.600	14,9
Luftpostumschlag (in Tonnen)	6.594	5.815	779	13,4

Mit 12,5 Millionen Passagier:innen (+12,4 %) und 153.097 (+4,3 %) Flugbewegungen konnte der Flughafen München das Verkehrsergebnis des ersten Corona-Jahres übertreffen. Allerdings liegen die Verkehrszahlen noch weit unter den Ergebnissen des letzten regulären Betriebsjahres 2019: passagierseitig um rund -74 %, bei den Flugbewegungen um circa -63 % und bei der Luftfracht um circa -48 %. Die negativen Einflüsse der Coronavirus-Pandemie sind also bei Weitem noch nicht ausgestanden.

Anders als im Vorjahr wirkten die Corona-Beschränkungen bereits ab Jahresbeginn. Mit den Osterferien und vor allem ab Pfingsten setzte, einhergehend mit Reiseerleichterungen, eine spürbare Erholung bis in den Winterflugplan ein. Die starke Zunahme der Corona-Fallzahlen ab Mitte Oktober sowie erneute verschärfte Reiseauflagen und die Sorge um die Ende November aufgetretene »Omikron-Variante« dämpften die Verkehrsentwicklung zum Jahresausgang.

PASSAGIERENTWICKLUNG AM FLUGHAFEN MÜNCHEN IM JAHRESVERLAUF (GEWERBLICHER VERKEHR)



Im Jahr 2021 war der Langstreckenverkehr von den weltweiten Reisebeschränkungen am stärksten betroffen. Ab der zweiten Jahreshälfte erholte sich dieses Segment langsam. Der USA-Verkehr litt zunächst unter den einseitigen Einreisebeschränkungen für EU-Bürger:innen, zog aber im November nach deren Lockerung deutlich an. Extrem eingeschränkt blieben die Verbindungen nach Asien. In Summe blieb die Langstrecke mit 1,2 Millionen Passagier:innen [-31 %] hinter dem Vorjahr zurück, zu 2019 waren es sogar -86 %.

Der innerdeutsche Verkehr war anfänglich die Stütze des Verkehrsaufkommens mit stabiler Nachfrage, verlor jedoch im Jahresverlauf seine Spitzenposition an den kontinentalen Verkehr. Die Einführung der 3G-Regelung für Passagier:innen im innerdeutschen Markt verschärfte ein weiteres Mal die Rahmenbedingungen. Das führte zu Passagierrückgängen von -10 % zum Vorjahr. Verglichen mit 2019 stehen die erzielten 2,3 Millionen Inlands passagier:innen für einen Rückgang von -76 %.

Da im Jahresverlauf die europäischen Reisebeschränkungen immer mehr reduziert wurden, nahm der kontinentale Luftverkehr in München wieder an Fahrt auf und entwickelte sich zum erfolgreichsten Segment mit einem Plus von knapp +32 %. Trotzdem bedeuten 9 Millionen Passagier:innen ein Minus von fast -70 % im Vergleich zum Ergebnis des Jahres 2019. Erst gegen Jahresende, als zahlreiche Länder mit erneuten Reisebeschränkungen auf steigende Fallzahlen reagierten, ließ diese Dynamik nach.

Im Jahresverlauf stabilisierten sich Passagier- und Umsteigeverkehr durch erweiterte Angebote und die damit einhergehende verbesserte Konnektivität. Dies manifestierte sich insbesondere ab Ende September mit der Wiedereinführung des vierten Umsteigeknotens durch die Deutsche Lufthansa. Im Jahresvergleich lag der Umsteigeranteil mit 36 % über dem Wert des Vorjahres (34 %), jedoch unter dem des Jahres 2019 (38 %). Im Dezember 2021 erreichte der Umsteigeranteil sogar den Spitzenwert von 48 % und untermauert die Stärke und Bedeutung des Hub-Verkehrs am Standort München.

Die Luftfracht blieb auch im zweiten Jahr der Pandemie eine wichtige Stütze der Verkehrsentwicklung und konnte im Vergleich zum Vorjahr ein deutlich besseres Ergebnis [+14,9 % und 166.713 Tonnen gewerblichen Luftfrachturnschlag] ausweisen. Die weltweite Disruption der Verkehrsströme, vor allem der Containerschifffahrt, steigerte die Nachfrage nach Luftfracht. Der Sonderstatus Münchens als Passagierdrehkreuz mit einem historisch hohen Anteil der Beiladefracht von über 80 % dämpfte diesen Effekt jedoch erheblich. Dieses Angebot brach mit dem pandemiebedingten weitgehenden Entfall der Passagierlangstrecke im Prinzip weg. Daher ging die Beiladefracht im Vergleich zum Vorjahr um -0,4 % auf 94.519 Tonnen nochmals leicht zurück. Die auf reinen Frachtmaschinen transportierte Nurfracht füllte die große Angebotslücke und wuchs mit 43,7 % auf 72.194 Tonnen massiv. Die Proportionen verschoben sich stark, und der Anteil der Beiladefracht am Frachtaufkommen lag im Jahr 2021 nur noch bei 57 %.

Der Luftpostumschlag wuchs auf rund 6.594 Tonnen [+13,4 %], liegt aber weiterhin mit -64,2 % unter dem Ergebnis von 2019.

Im Vergleich mit den in der ADV organisierten Flughäfen entwickelte sich der Flughafen München zum Vorjahr trotz steigender Verkehrszahlen leicht unterdurchschnittlich. In der Krise bündelte die Deutsche Lufthansa ihre Verkehre am Drehkreuz Frankfurt, daher war München als zweites Drehkreuz besonders betroffen. Im Lauf des zweiten Halbjahres konnte der Flughafen München jedoch aufholen und lag im Dezember sogar über dem ADV-Schnitt, da die Deutsche Lufthansa auch in München ihr Angebot wieder ausbaute.

Im Cargo-Verkehr profitierten vor allem die reinen Frachtairports mit 24-Stunden-Betrieb sowie der Flughafen Frankfurt als Heimatbasis von Lufthansa Cargo.

VERKEHRSERGEBNISSE 2021 IM VERGLEICH¹⁾

In %	ADV	München
Bewegungen (gesamter Verkehr)	+11,4	+4,3
Passagier:innen (gewerblicher Verkehr)	+23,0	+12,4
Cargo (Luftfracht und Luftpost inklusive Transit)	+16,9	+14,8

¹⁾ ADV, ADV-Monatsstatistik 12/2021, Januar 2022

Die Rangfolge der passagierreichsten europäischen Flughäfen ist seit Pandemiebeginn extremen Verwerfungen ausgesetzt. Der ehemals verkehrsreichste Flughafen London-Heathrow fiel beispielsweise temporär aus den Top Ten. Der Flughafen München war ebenfalls stark betroffen und rutschte im Jahresverlauf auf Platz 20 ab, konnte jedoch zum Jahresende eine Verbesserung auf Rang 16 erreichen. Insbesondere Flughäfen in Russland und der Türkei waren aufgrund des starken Inlandsaufkommens weniger betroffen. Somit rangierten zum Jahresende unter den Top Ten fünf Flughäfen aus diesen Ländern.²⁷⁾

Um notwendige Einspareffekte zu erzielen, wurde die Nutzung der Terminalinfrastruktur an das schwankende Passagieraufkommen und geltende Abstandsregelungen angepasst. Bis zum 1. Dezember 2021 war der Terminal 2-Satellit geschlossen. Die anschließende Teilöffnung beruhte auf der dort durchgeführten Sonderkontrolle für USA-Flüge. Das Terminal 1 war vom 1. Dezember 2020 bis zum 22. Juni 2021 geschlossen.

Da sich die pandemiebedingten Verkehrsrückgänge auch im Jahr 2021 fortsetzten, nutzte der Flughafen München die Situation, um grundlegende Sanierungsmaßnahmen am Start-/Landebahnsystem vorzunehmen. Entsprechende Maßnahmen hätten sonst in den kommenden Jahren nachts und mit erheblich höherem Kostenaufwand durchgeführt werden müssen.

Bodenabfertigungsdienstleistungen in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld

Das Jahr 2021 war für die beiden Tochtergesellschaften AE München und AE Berlin, wie für die gesamte deutsche Luftverkehrsbranche, in der ersten Jahreshälfte durch geringe Abfertigungszahlen infolge der weltweiten Coronavirus-Pandemie gekennzeichnet.

Am Flughafen München gibt es zwei Bodenabfertigungslizenzen. Eine davon ist fest an die Tochtergesellschaft AeroGround Flughafen München GmbH (AE München) vergeben. 2021 verzeichnete die AE München einen Abfertigungsmengenanstieg von 10,4%. Der Marktanteil stieg um 3,9 Prozentpunkte und lag damit im Jahresdurchschnitt 2021 bei 55,1%. Dies lässt sich unter anderem auf eine Verschiebung des Marktanteils bei der Deutschen Lufthansa zurückführen, was auch einen höheren Marktanteil im Terminal 2 zur Folge hatte.

Auch im Terminal 1 ergab sich aus der stärkeren Erholung der Kunden im Vergleich zum Wettbewerber Swissport-Losch ebenfalls ein geringfügig gestiegener Marktanteil.

AE Berlin fertigte im Berichtsjahr 17.661 Turnarounds ab (2020: 10.077 Turnarounds). Der Marktanteil am Standort Berlin stieg im Vergleich zum Vorjahr im Passagierverkehr auf 43% (2020: 24%) und im Frachtverkehr auf 18% (2020: 3%). Der Anstieg der Marktanteile ist auf die beiden neu gewonnen Großkunden Lufthansa Group und Eurowings zurückzuführen, die AE Berlin ab der Eröffnung des neuen Flughafens BER im November 2020 übernommen hat.

Geschäftsverlauf Commercial Activities

Im Vergleich zum Vorjahr blieben die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Commercial Activities aufgrund der anhaltenden Coronavirus-Pandemie und dem dadurch weiterhin geringen Passagieraufkommen auf Vorjahresniveau. Aufgrund der Passagiereinbrüche wurden am Flughafen

München bereits 2020 Terminalbereiche geschlossen, die 2021 sukzessive wieder öffneten:

- am 26. März Eröffnung Check-in-Bereich im Zentralgebäude sowie am 19. Mai Check-in im Modul C
- Wiedereröffnung der Abflugbereiche im Terminal 1, Module B, C und D, das Modul A ab 23. Juni in Peakzeiten
- am 1. Dezember Teilöffnung des Terminal 2-Satelliten

Im Geschäftsjahr gab es keine angeordneten Schließungen der Einzelhandels- und Gastronomieeinheiten. Im ersten Halbjahr oblag es den Mietern, selbst zu entscheiden, ob sie mit Blick auf die Passagierprognosen ihre Einheiten öffneten. Ab dem 30. Juli wurde eine eingeschränkte Betriebspflicht in den Kernbereichen von 7:30 bis 16 Uhr eingeführt.

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

Einzelhandel – Umsatzentwicklung stärker eingebrochen als die Passagierzahlen

Trotz der gestiegenen Passagierzahlen und der schrittweisen Öffnung von Terminalbereichen sind die Umsatzerlöse im Einzelhandel unterproportional gestiegen. Hier enthalten ist der 2021 eingetretene ganzjährige Effekt der Corona-Krise.

Gastronomie und Hotel leiden weiterhin unter der Coronavirus-Pandemie

Die aufgrund der Coronavirus-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen eingebrochenen Umsätze in den Restaurants und Bars sind absolut und pro Passagier:in betrachtet gegenüber dem Vorjahr trotz Ganzjahreseffekt der Krise leicht gestiegen.

²⁷⁾ Airports Council International und Eigenerhebung, Februar 2022

Das Hotel verzeichnete wegen der gesunkenen Nachfrage nach Übernachtungen und Konferenzen abermals Umsatzrückgänge. Die Zeit konnte für Modernisierungsmaßnahmen genutzt werden. Bei den Skytrax Awards 2020 wurde das Fünf-Sterne-Hotel im Zentralbereich des Flughafens München als zweitbestes Flughafenhotel in Europa ausgezeichnet.²⁸⁾ Dieser Award wurde 2021 aufgrund der Pandemie ausgesetzt.²⁹⁾

Parken – Nachfrage steigt mit Passagieraufkommen

Die Passagierentwicklung am Flughafen München hat einen starken Einfluss auf das Parkgeschäft. Zwar ist der Anteil an Anreisen mit Auto beziehungsweise Carsharing gegenüber dem Geschäftsjahr 2020 gestiegen, dies aber nur bei einer sehr geringen absoluten Menge. Das nicht direkt passagierabhängige Geschäftsfeld Mieterparken verzeichnete leichte Umsatzrückgänge.

Werbung – herausforderndes Marktumfeld

Entgegen dem Branchentrend im Jahr 2021 sind die Umsätze am Flughafen aufgrund der geringen Passagiermenge und des damit weniger attraktiven Werbeplatzes gesunken. Zusätzlich reduzierte sich aufgrund der 2021 teilweise andauernden Terminalschließungen die Zahl der langfristigen Verträge (unter anderem Flug-gastbrücken, Raucherlounges).

Geschäftsverlauf Real Estate Fortlaufende Standort- und Immobilienentwicklung

Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie zeigten sich auch im Bereich Real Estate. Diverse geplante Bauprojekte sind weiterhin gestoppt oder zurückgestellt. Bei laufenden Projekten meldeten die bauausführenden Firmen Mehrkosten und Behinderungen an. Insgesamt liegt das Ergebnis dennoch in etwa auf Vorjahresniveau. Während die Mieterlöse leicht sanken, wurde durch Maß-

nahmenschiebung sowie -priorisierung bei Umbau und Instandhaltung eine Reduzierung der Kosten erreicht. Die seitens diverser Mieter 2020 und 2021 gestellten Anfragen zu Zahlungszielverlängerungen und Mietminderungen konnten einvernehmlich geklärt werden.

Die Entwicklung des Zukunftsprojekts LabCampus auf dem Areal AirSite West schreitet voran. Im Vorjahr erfolgte der Baubeginn der ersten beiden Bürogebäude, deren Fertigstellung für 2022/2023 geplant ist. Die Vermarktungsaktivitäten zeigten erste Erfolge.

Zur besseren Anbindung der AirSite West waren weitreichende Erschließungsmaßnahmen erforderlich. Diese konnten im Jahr 2021 fertiggestellt werden.

Im Zusammenhang mit dem Erdinger Ringschluss wurden im östlichen Areal des Flughafens die Tunnelbauarbeiten fortgesetzt, um die Erreichbarkeit des Flughafens auf der Schiene zu verbessern. Der bestehende Tunnel, der derzeit auf der Höhe des Satellitengebäudes des Terminals 2 endet, wird in östlicher Richtung um rund 1,5 Kilometer verlängert und um ein 300 Meter langes Rampenbauwerk, über welches die Züge wieder an die Oberfläche gelangen, ergänzt. Die FMG schloss den Tunnelrohbau im Jahr 2021 ab. Nun rüstet die DB Netz AG diesen mit den für den Zugverkehr notwendigen technischen Ausstattungen aus.

Der Flughafen München baut derzeit einen neuen Flugsteig am Terminal 1. Die Erweiterung dient einerseits der Verbesserung der Abfertigungsqualität bei Großraumflugzeugen und Non-Schengen-Passagier:innen, die durch eine veränderte Verkehrsstruktur dringend erforderlich wurde. Zudem ergab sich aufgrund wesentlich gesteigerter Anforderungen an die Sicherheitskontrollen seit der Eröffnung des Terminals 1 im Jahr 1992 die Notwendigkeit, Personen- und Warenkontrollen auszubauen. Mit der Erweiterung um diesen Flugsteig kann die Abfertigungsqualität im Terminal 1 den Ansprüchen der Passagier:innen, Airlines und Behörden wieder gerecht werden.

Das Gesamtkonzept für die Erweiterung sieht einen in drei Ebenen gegliederten Baukörper vor, der sich aus einem an das Terminal 1 angrenzenden Kerngebäude und einem Flugsteig zusammensetzt. Dieser wird mit den bestehenden Modulen A und B verbunden sein und rund 320 Meter in das westliche Vorfeld des Flughafens München hineinreichen. An dem Flugsteig können dann bis zu zwölf Flugzeuge andocken. Die Gesamtfläche der Erweiterung inklusive der Umbauten im bestehenden Ankunfts-bereich B beträgt rund 95.000 m². Die Rohbauarbeiten wurden 2021 weitestgehend abgeschlossen. Die Arbeiten an den Fassaden und dem Dach wurden 2021 gestartet. Die vier Verbindungsbrücken zum Terminal 1 sind beauftragt. 2022 sollen die Ausschreibungen für den Innenausbau und die Haustechnik erfolgen, der Beginn des Innenausbaus ist ab dem ersten Quartal 2023 geplant.

Um sowohl den bereits am Flughafen München tätigen als auch neuen Mitarbeitenden geeigneten Wohnraum zur Verfügung stellen zu können, werden seit 2019 Wohnobjekte unterschiedlichster Beschaffenheit angemietet. Zusätzlich sind Wohnhäuser, die dem Flughafen gehören, renoviert und zu Wohnheimen umgebaut worden. Auch das Ende 2019 in Hallbergmoos eröffnete Hotel für Mitarbeitende mit 196 Betten steht weiterhin zur Verfügung. Aufgrund der aktuellen Personalpolitik (Einstellungsstopp, Altersteilzeit- und Freiwilligenprogramm) besteht derzeit kaum Nachfrage von Mitarbeitenden. Dennoch soll das Projekt »FMG und Wohnen« als Instrument des HR-Marketings langfristig fortgeführt werden, kurzfristig erfolgt jedoch zur Minimierung des Defizits eine Vermarktung der Wohnungen und Zimmer an Externe.

Im Bereich der AirSite West konnte in diesem Jahr das Parkhaus P44 mit 2.000 Stellplätzen eröffnet werden. Die voranschreitende Immobilienentwicklung in der AirSite West (LabCampus, FMG-Konzernzentrale) erfordert mehr Parkraumkapazitäten, um den Anforderungen in der Zukunft gerecht zu werden.

²⁸⁾ SKYTRAX, World's Best Airport Hotels 2020, Dezember 2020

²⁹⁾ SKYTRAX, World's Best Airport Hotels 2021, Dezember 2021

Nach erfolgreicher Standortsuche in Deutschland hat das Unternehmen Argo AI GmbH den ersten Bauabschnitt eines Forschungs- und Entwicklungsgeländes für autonomes Fahren im südlichen Bepflanzungsband Mitte 2021 in Betrieb genommen. Neben dem circa 55.000 m² großen Gelände konnte ein Mietvertrag über Werkstatt- sowie Büroflächen im derzeit im Bau befindlichen Gebäude auf dem LabCampus abgeschlossen werden. Der Bau des zweiten und damit letzten Bauabschnitts startet im Jahr 2022.

Die Modernisierungsmaßnahmen im Hotel Hilton gehen voran: Im November 2021 wurde die Modernisierung der

Zimmer und Flure im Bettenhaus Ost abgeschlossen, derzeit sind das Bettenhaus West sowie der Tausch der Atriumdachverglasung an der Reihe. Die Fertigstellung des Gesamtprojekts erfolgt voraussichtlich Ende 2022.

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Ertragslage

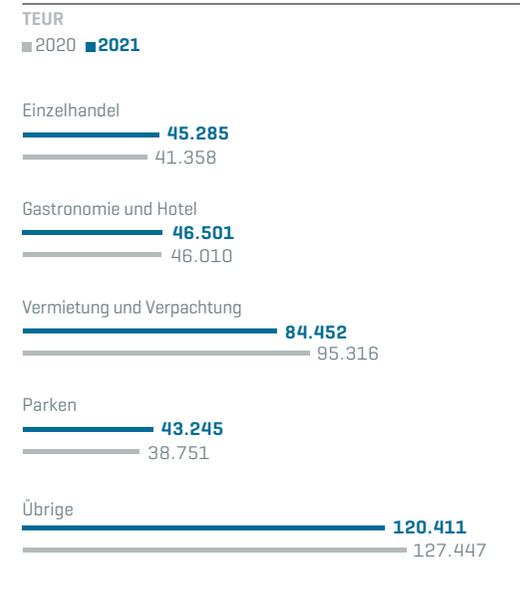
Ergebnis nach Steuern weiterhin von der Coronavirus-Pandemie geprägt

Im Geschäftsjahr 2021 konnte das Ergebnis nach Steuern [EAT] des Flughafens München um TEUR 60.105 auf TEUR -261.296 verbessert werden. Nachfolgend werden die Entwicklungen im Einzelnen erläutert.

Auch die Umsatzerlöse aus Abfertigungsdiensten erhöhten sich insgesamt um TEUR 7.937 (+12,0%), vor allem im Bereich der Dienstleistungen für Bodenabfertigungen. Alle Airlines passten immer wieder kurzfristig ihre Flugangebote an die entsprechenden Reisebeschränkungen an.

Die Umsatzerlöse in den anderen Bereichen entwickelten sich wie folgt:

UMSATZERLÖSE ANDERE BEREICHE



ERTRAGSLAGE

TEUR	2021	2020	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Umsatzerlöse	601.276	579.672	21.604	3,7
Sonstige Erträge	79.206	44.543	34.663	77,8
Gesamtleistung	680.482	624.215	56.267	9,0
Materialaufwand	-249.702	-232.577	-17.125	7,4
Personalaufwand	-419.095	-408.606	-10.489	2,6
Sonstige Aufwendungen	-57.501	-144.870	87.369	-60,3
EBITDA	-45.816	-161.838	116.022	-71,7
Abschreibungen	-239.851	-242.016	2.165	-0,9
EBIT	-285.667	-403.854	118.187	-29,3
Finanzergebnis¹⁾	-50.590	-29.566	-21.024	71,1
EBT	-336.257	-433.420	97.163	-22,4
Ertragsteuern	74.961	112.019	-37.058	-33,1
EAT	-261.296	-321.401	60.105	-18,7

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

Die Verkehrserholung im Jahr 2021 führte zu einem Anstieg der Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten von TEUR 164.782 auf TEUR 187.437 (+13,7%). Nichtsdestotrotz befinden sich die Umsatzerlöse auf einem geringen Niveau und sind weiterhin von der Coronavirus-Pandemie geprägt.

In den übrigen Umsatzerlösen sind weltweite Management-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die Luftfahrtbranche in Höhe von TEUR 26.747 (2020: TEUR 20.247) enthalten.

Die sonstigen Erträge beinhalten mit TEUR 12.083 Einmal-effekte aus Wirtschaftshilfen (November- und Dezemberhilfen) im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie für eine Tochtergesellschaft.

Nach fast 30 Jahren Betriebszeit nimmt der Sanierungsbedarf der Bauten aus der ersten Ausbaustufe des Flughafens München weiter zu. Dementsprechend stiegen die Aufwendungen für Sanierungs-, Optimierungs- und Umbaumaßnahmen (+TEUR 19.285), vor allem im Zuge der im Jahr 2021 durchgeführten Modernisierung im Hotel. Dagegen blieben die restlichen Kosten im Materialaufwand, trotz des Anstiegs des Flugverkehrs, durch die fortgeführten Kostensenkungsmaßnahmen im Konzern auf dem Niveau des Vorjahres.

Der Personalaufwand des Flughafens München erhöhte sich insbesondere durch die weiteren Personalanpassungsprogramme, die im Jahr 2021 konzernweit gestartet und umgesetzt wurden. Insgesamt reduzierte sich der Mitarbeitendenbestand von durchschnittlich 9.384 auf 8.569.

Bereinigt um die im Vorjahr bilanzierten Aufwendungen für Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Veränderungsprogramm »Restart« (TEUR 76.868) reduzierten sich die sonstigen Aufwendungen insgesamt um 15,4% (-TEUR 10.501) aufgrund des strikten Kostenmanagements im Konzern.

In den Abschreibungen (TEUR 239.851; 2020: TEUR 242.016) sind Wertminderungen von Vermögenswerten in Höhe von TEUR 31.081 (2020: TEUR 42.495) enthalten. Diese beziehen sich im Geschäftsjahr 2021 vor allem mit TEUR 26.300 auf Vermögenswerte, die durch neu abgeschlossene Mietverträge bewertet wurden. Im Vorjahr waren in den Wertminderungen vor allem mit TEUR 24.663 getätigte Planungsleistungen der dritten Start- und Landebahn, die durch die Verschiebung im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie neu zu erbringen sind, enthalten.

Das Finanzergebnis (inklusive Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen) verschlechterte sich um TEUR 21.024 auf TEUR -50.590. Ursächlich hierfür waren vor allem die zahlungsunwirksamen Effekte aus der Neubewertung der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften im sonstigen Finanzergebnis.

In den Ertragsteuern sind tatsächliche Steueraufwendungen in Höhe von TEUR 2.587 (2020: Steuerertrag von TEUR 704) sowie latente Steuererträge von TEUR 77.548 (2020: TEUR 111.315) enthalten. Die hohen latenten Steuererträge sind im Wesentlichen auf den Ansatz von steuerlichen Verlustvorträgen zurückzuführen, da die Konzerngesellschaften davon ausgehen, in den nächsten Jahren wieder positive Ergebnisse zu erwirtschaften.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögen – der Flughafen München sichert seine Liquidität im zweiten Corona-Jahr

VERMÖGENSLAGE

TEUR	31.12.2021	31.12.2020	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Langfristige Aktiva	5.328.662	5.315.139	13.523	0,3
Kurzfristige Aktiva ¹⁾	164.483	213.451	-48.968	-22,9
davon Zahlungsmittelbestand	16.963	9.717	7.246	74,6
Aktiva	5.493.145	5.528.590	-35.445	-0,6
Eigenkapital	1.815.132	2.064.962	-249.830	-12,1
Übrige langfristige Passiva ²⁾	2.754.453	2.530.126	224.327	8,9
Übrige kurzfristige Passiva ²⁾	923.560	933.502	-9.942	-1,1
Passiva	5.493.145	5.528.590	-35.445	-0,6

¹⁾ Einschließlich Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht

²⁾ Einschließlich Finanzschulden aus Personengesellschaften

Der Anstieg der langfristigen Aktiva (+TEUR 13.523) betraf im Wesentlichen mit TEUR 8.939 die vertraglichen Vermögenswerte sowie mit TEUR 6.984 die aktiven latenten Steuern.

Im Geschäftsjahr 2021 reduzierten sich die Liquiditätsreserven des Flughafens München aufgrund der Krise von TEUR 67.985 auf TEUR 34.984. Der Bestand zum Jahresende resultierte aus der Neuaufnahme von Finanzmitteln zur Liquiditätssicherung, die in den kurzfristigen Aktiva enthalten sind. Darüber hinaus reduzierten sich die sonstigen Vermögenswerte (-TEUR 13.523) auf TEUR 19.263, bedingt durch die im Vorjahr höheren Forderungen gegen das Finanzamt.

Die Veränderung des Eigenkapitals auf TEUR 1.815.132 resultiert im Wesentlichen aus dem Konzernjahresfehlbetrag des laufenden Geschäftsjahres von TEUR 261.296.

Der Anstieg der langfristigen Schulden auf TEUR 2.754.453 ist vor allem auf die Aufnahme von Finanzmitteln von insgesamt TEUR 425.000 zur Liquiditätssicherung zurückzuführen.

In den kurzfristigen Schulden sind Tilgungen von Darlehen enthalten, die im Geschäftsjahr 2022 fällig werden. Insgesamt beträgt der Saldo zum Stichtag TEUR 172.673 (Vorjahr: TEUR 212.751). Gegenläufig erhöhten sich die Verbindlichkeiten um TEUR 33.409 auf TEUR 145.006.

Kapitalstruktur – Aufnahme von Darlehen
zur Liquiditätssicherung

KAPITALSTRUKTUR

TEUR	31.12.2021	31.12.2020	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Gezeichnetes Kapital	306.776	306.776	0	0,0
Rücklagen	90.083	133.651	-43.568	-32,6
Übriges Eigenkapital	1.418.253	1.624.515	-206.262	-12,7
davon Jahresergebnis	-261.296	-321.401	60.105	-18,7
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	20	20	0	0,0
davon Jahresergebnis	0	1	-1	-100,0
Eigenkapital	1.815.132	2.064.962	-249.830	-12,1
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	348.177	334.619	13.558	4,1
Gesellschafterdarlehen¹⁾	523.255	512.788	10.467	2,0
Darlehen mit fester Zinsbindung	1.591.512	1.220.872	370.640	30,4
Darlehen mit variabler Zinsbindung	514.238	603.417	-89.179	-14,8
Darlehen	2.105.750	1.824.289	281.461	15,4
Derivate	1.297	16.341	-15.044	-92,1
Sonstige Schulden	699.534	786.052	-86.518	-11,0
Fremdkapital	3.678.013	3.474.089	203.924	5,9
Eigenkapitalquote	33,0 %	37,3 %		

¹⁾ Inklusive gestundete Zinsen

Die Eigenkapitalquote sank vor allem aufgrund des Ergebnisses des Geschäftsjahres sowie der Aufnahme von Darlehen zur Liquiditätssicherung.

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

KONDITIONEN LANGFRISTIGER DARLEHEN

Finanzierungsart	Währung	Zinsbindung	Restschuld in TEUR	Zinssatz in %	
				von	bis
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	EUR	ergebnis-abhängig	348.177	-	-
Gesellschafterdarlehen	EUR	variabel/ ergebnis-abhängig	491.913	Basiszins zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	variabel	516.536	3M- und 6M-EURIBOR zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	fest	1.592.366	0,16	3,46

[Stand 31.12.2021]

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

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

Risiken aus Zins- und Wechselkursschwankungen begegnet der Flughafen München durch Absicherung mittels Zinspayerswaps und Devisentermingeschäften. Die Zinsicherungen werden als Bewertungseinheit bilanziert.

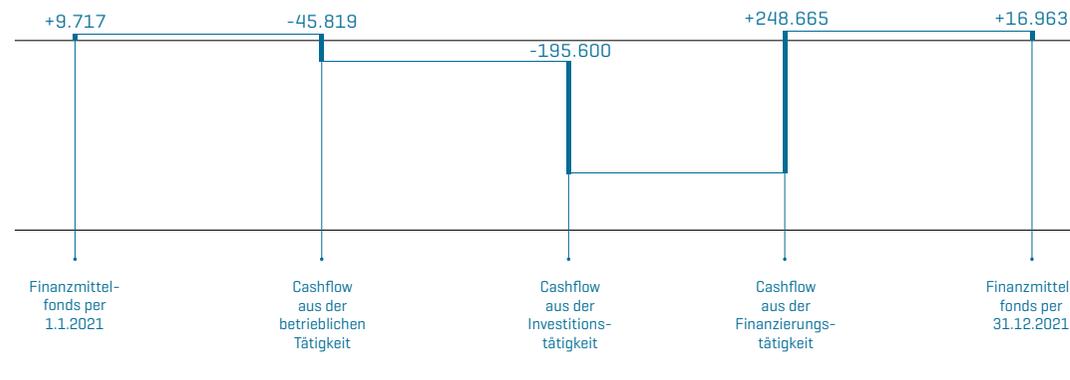
KONDITIONEN DER SICHERUNGSGESCHÄFTE

Sicherungsgeschäfte	Nominal	Währung	Fixzins in %		Terminkurs in EUR/USD		Grund- geschäfte
			von	bis	von	bis	
Zinspayerswaps	55.000	TEUR	0,50	0,60	-	-	Konsortial- kredite
Devisentermingeschäfte ¹⁾	2.573	TEUR	-	-	1,18	1,22	erwartete Trans- aktionen

¹⁾ Diese Sicherungsbeziehungen werden nicht bilanziert.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

TEUR


Liquidität

Aufgrund der besseren Verkehrsentwicklung sowie dem strikten Kostenmanagement im Geschäftsjahr 2021 konnte der Mittelabfluss aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit (Vorjahr: TEUR 116.048) im zweiten Corona-Jahr deutlich reduziert werden.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit ergab sich vor allem aus den Investitionen in Bauprojekte. Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 124.197 auf TEUR 248.665 insbesondere aufgrund der geringeren Aufnahme von langfristigen Finanzschulden zur Sicherung der Liquidität sowie der höheren Tilgungen von Darlehen.

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2021 lagen die Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen am Flughafen München insgesamt bei TEUR 244.628. Dem standen planmäßige Abschreibungen in Höhe von TEUR 199.553 gegenüber.

In diesen Investitionen sind vor allem Kosten für Bauprojekte enthalten, die im Geschäftsjahr 2021 noch nicht abgeschlossen waren. Hierzu zählten unter anderem Investitionen im Zusammenhang mit der Erschließung der AirSite West inklusive dem Projekt »LabCampus«, der Erweiterung und der Modernisierung des Terminals 1 sowie dem Ausbau des Bahntunnels für den Erdinger Ringschluss.

Zudem wurden Bauprojekte wie die Vorfelderweiterung Ost, das Parkhaus P44 und die Teststrecke für autonomes Fahren abgeschlossen und in Betrieb genommen.

Weitere Erläuterungen hierzu sind im Abschnitt »Wichtige Ereignisse im abgeschlossenen Geschäftsjahr« zu finden.

Zielerreichung und Gesamtaussage

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

PROGNOSE-IST-VERGLEICH

	2020		2021		2021	
	Ist		Prognose		Ist	
			von	bis		
			in %	in %		
EBT (in TEUR)	-433.420		gleichbleibend		-336.257	übertraffen
CO ₂ -Einsparungen (in Tonnen) ^{1), 2)}	2.373	Rückgang	-15,7	-10,7	1.083	nicht erreicht
Passagiererlebnisindex ³⁾	78,12	unverändert	0,0	0,0	84,98	übertraffen

¹⁾ Ist-Wert CO₂-Einsparungen 2021 ohne Einsparung durch Nutzung PCA, also nur Energieeffizienz und Bereitstellung

²⁾ Je nach Datengrundlage werden die Einsparungen auf Basis von Messungen, Produktdatenblättern oder Leistungsangaben auf Typenschildern ermittelt und in der CO₂-Datenbank dokumentiert. In Ausnahmefällen wird auf Erfahrungswerte vergleichbarer, bereits abgeschlossener und verifizierter Maßnahmen zurückgegriffen.

³⁾ 2021 konnte bei der Gesamtzufriedenheit aus dem Passagiererlebnisindex lediglich der Wert aus der zweiten Jahreshälfte 2021 als Zielwert herangezogen werden, da nur in diesem Zeitraum Passagierbefragungen stattfanden.

Ergebnis vor Steuern (EBT)

Das EBT des Flughafens München im Geschäftsjahr 2021 ist weiterhin von den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie geprägt. Trotz drastischer Gegensteuerungsmaßnahmen sowohl im Aufwands- als auch im investiven Bereich konnten die rückläufigen Ergebniszahlen nicht vollständig kompensiert werden. Nichtsdestotrotz konnte durch ein striktes Kostenmanagement ein besseres EBT als geplant erreicht werden.

CO₂-Einsparungen

Zur Erreichung der langfristigen Klimaschutzziele werden jährlich verbindliche Zielvorgaben für Bereiche und Töchter des Konzerns vereinbart. Sie beinhalten Vorgaben

zur Umsetzung und Anrechnung von Effizienzmaßnahmen sowie Sonderziele zum Aufbau CO₂-mindernder Techniken. Beispiele hierfür sind der verstärkte Einsatz der Mehrmotorentechnik in den Lüftungsanlagen der Terminals 1 und 2 sowie der Umstieg auf energieeffiziente LED-Beleuchtung. Pandemiebedingt führte unter anderem die hohe Kurzarbeitsquote in Kombination mit erheblichen Lieferverzögerungen dazu, dass die Umsetzung von CO₂-Einsparmaßnahmen stark zurückging. Zusätzlich beeinflusst der jährlich vom Umweltbundesamt veröffentlichte Emissionsfaktor die Zielerreichung. Ein sinkender Emissionsfaktor hat zur Folge, dass für gleichbleibende CO₂-Reduktionen mehr Einsparungen vorgenommen werden müssen. 2021 lag der Emissionsfaktor mit 0,427 kg/kWh etwa 20 % unter dem Vorjahreswert.

Passagiererlebnisindex (PEI)

Im Geschäftsjahr 2021 verzeichnete der Flughafen München gegenüber 2020 gemessen am PEI bei der Zufriedenheit der Passagier:innen einen starken Anstieg. Bedingt durch die Coronavirus-Pandemie fanden lediglich in der zweiten Jahreshälfte Passagierbefragungen statt. Der deutlich höhere Wert bei der Gesamtzufriedenheit im Vergleich zum Vorjahr ist damit zu begründen, dass zum einen die Prozesse bei verhältnismäßig geringem Verkehrsaufkommen im Vergleich zu früheren Jahren sehr stabil liefen. Zum anderen haben neue Konstellationen wie etwa ein veränderter Passagiermix (zum Beispiel weniger Vielflieger, die die Abläufe besser beurteilen können) und die Freude darüber, wieder reisen zu können, kritische Stimmen weniger werden lassen.

Um den Anforderungen eines 5-Star-Airports gerecht zu werden, hat der Flughafen München auch 2021 wieder Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung umgesetzt. Diesbezüglich wurden die berührungslosen automatisierten Technologien im Terminalbereich mit der Inbetriebnahme von Self-Boarding-Gates erweitert. Diese sind neben dem Terminal 2 nun auch im Terminal 1, Modul A, vorzufinden. Zudem können Flugreisende Echtzeitinformationen über die aktuellen Wartezeiten bei der Sicherheits- und Passkontrolle auf der Flughafen-Website einsehen.



Nachtragsbericht

Die Folgen aus den militärischen Handlungen in der Ukraine seit Ende Februar 2022 sind derzeit noch nicht absehbar, könnten sich aber negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken. Es wird auf die weiteren Erläuterungen in den Kapiteln »Prognostizierter Geschäftsverlauf« und »Risiko« verwiesen.

Ausblick, Chancen- und Risikobericht

Ausblick

Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die militärischen Auseinandersetzungen zwischen Russland und der Ukraine und ihre politischen und wirtschaftlichen Folgen stellen derzeit ein zusätzliches wesentliches Risiko für die Entwicklung der Weltwirtschaft, die Preise wichtiger Energieträger wie Öl und Gas und die weitere Erholung der gesamten Luftfahrtindustrie dar. In den nachfolgenden Erläuterungen zum Ausblick auf 2022 sind die Auswirkungen der Krise noch nicht enthalten, da diese derzeit nicht abschätzbar sind.

Die Weltwirtschaft befindet sich derzeit in der Erholungsphase. Das ifo Institut prognostiziert für 2022 und 2023 ein Wirtschaftswachstum von 4,4 % beziehungsweise 3,2 %. Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie werden die wirtschaftliche Entwicklung auch im Jahr 2022 prägen. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Ländern noch gesundheitspolitische Maßnahmen umgesetzt werden. Die wirtschaftliche Erholung wird dadurch gehemmt. Im Lauf des Jahres 2021 kam es weltweit zu Lieferengpässen, insbesondere bei wichtigen industriellen Vorprodukten. Diese haben sich bis zuletzt verstärkt und werden die Weltwirtschaft auch 2022 belasten. Anpassungen in den Produktionsabläufen, eine Verbesserung der Pandemielage und preisliche Allokationsmechanismen sollten die Situation jedoch auf absehbare Zeit entschärfen. Die Unternehmensstimmung ist in den meisten Ländern mehrheitlich optimistisch. Sehr hohe Auftragsbestände im Industriebereich dürften zudem die Investitionsdynamik beschleunigen.³⁰⁾

Die Wirtschaftsleistung der Industrienationen dürfte laut Prognose des ifo Instituts im Jahr 2022 mit einer Rate von 4,1 % expandieren. Für die USA wird ein kräftiges Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 4,4 % erwartet.

Die wirtschaftliche Erholung nach der Pandemie wird dabei durch expansive fiskalpolitische Impulse gestützt. Weiterhin bestehende Lieferengpässe bremsen jedoch die US-amerikanische Industrieentwicklung. Für das Vereinigte Königreich wird mit 5,1 % für 2022 ebenfalls ein hohes Wirtschaftswachstum prognostiziert. Dienstleistungsbereich und privater Konsum werden aufgrund der kaum mehr vorhandenen Corona-Maßnahmen nur mehr marginal von den Folgen der Pandemie belastet. Die industrielle Entwicklung wird jedoch 2022 noch durch Lieferengpässe gehemmt. Infolge des Brexits kommt es in einigen Bereichen zu Arbeitskräfteengpässen.³¹⁾

Die Gruppe der Schwellenländer wird 2022 laut Prognose insgesamt ein Wirtschaftswachstum von 4,9 % erzielen. Die chinesische Volkswirtschaft dürfte 2022 nach einer bisher starken Erholung lediglich mit einer Rate von 5,1 % zulegen. Lieferschwierigkeiten bei industriellen Vorprodukten, eine weniger expansiv ausgerichtete Geld- und Fiskalpolitik sowie ein härterer Kurs bei der Regulierung verschiedener Wirtschaftsbereiche bremsen die konjunkturelle Dynamik in China. Indien war im Frühjahr 2021 besonders stark von einer Infektionswelle des Coronavirus (Delta-Variante) betroffen. Dies führte zu einer Unterbrechung der wirtschaftlichen Erholung, die sich nun aber fortsetzen dürfte. Die prognostizierte Wachstumsrate Indiens ist mit 9,7 % dementsprechend hoch.³¹⁾

In der Eurozone wird die Wirtschaftsleistung 2022 um voraussichtlich 3,9 % zulegen. Neben den bereits genannten Lieferengpässen wird die Konjunktur durch das in den Herbst- und Wintermonaten verstärkte Infektionsgeschehen belastet. Seit Herbst 2021 zeigte sich in weiten Teilen Europas bereits eine steigende Infektionsdynamik. Viele Länder haben daher ihre gesundheitspolitischen Maßnahmen wieder verstärkt. Es ist davon auszugehen, dass die Wirtschaft des Euroraums dadurch vor allem im ersten Quartal 2022 belastet wird. Wirtschaftliche Schäden werden aber meist durch staatliche Stützungsmaßnahmen abgefedert. In den Sommermonaten dürfte es daher analog zum Vorjahr zu einer kräftigen Erholung

kommen. Das ifo Institut rechnet in Frankreich für 2022 mit einer Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 3,5 %. Für Italien und Spanien werden Wachstumsraten von 4,4 % beziehungsweise 5,5 % prognostiziert.³⁰⁾

Die deutsche Volkswirtschaft wird 2022 laut Prognose um 3,7 % expandieren. Aufgrund des hohen Industrieanteils wird die konjunkturelle Lage in der Bundesrepublik besonders durch die anhaltenden Lieferengpässe belastet. Der Anteil der Unternehmen, deren Produktion dadurch behindert ist, liegt derzeit auf einem historisch hohen Niveau. Dies ist auch eine der entscheidenden Triebfedern für die aktuell hohe Inflationsrate. Anpassungen in Produktionsabläufen, eine Entschärfung der Pandemielage und preisliche Allokationsmechanismen dürften die Situation allerdings bis Ende 2022 entschärfen. Für 2022 wird eine Inflationsrate von 3,3 % prognostiziert. 2023 dürfte sich dann bei einer Inflationsrate von 1,8 % eine Normalisierung beim Anstieg der Verbraucherpreise einstellen. Der Dienstleistungsbereich wird vor allem im ersten Quartal 2022 durch Maßnahmen zur Eindämmung der Coronavirus-Pandemie belastet. Anders als im Vorjahr ist allerdings nicht von flächendeckenden Schließungen auszugehen. Im Sommerhalbjahr ist dann mit einer deutlichen Erholung des Dienstleistungsbereichs zu rechnen. Ebenso wird die Erholung am Arbeitsmarkt wohl im ersten Quartal stagnieren und dann wieder an Fahrt gewinnen. Insgesamt dürfte die Arbeitslosenquote von jahresdurchschnittlich 5,7 % im Jahr 2021 auf 5,2 % im Jahr 2022 fallen. Die Finanzpolitik wird 2022 weiterhin expansiv ausgerichtet bleiben, allerdings weniger stark als noch im Vorjahr. 2023 dürften dann die pandemiebedingten Maßnahmen auslaufen und damit keine fiskalische Relevanz mehr besitzen.³⁰⁾

³⁰⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2021, Dezember 2021

³¹⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2021, Dezember 2021; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahrestgutachten 2021/22, November 2021

Der Ölpreis [Marke Brent] stieg 2021 im Vergleich zum Krisenjahr 2020 deutlich an. Im Jahr 2021 lag der Ölpreis im Jahresdurchschnitt bei 70,40 US-Dollar je Barrel [2020: 41,80 US-Dollar je Barrel]. Das ifo Institut ging bis zum Ausbruch der Ukraine-Krise davon aus, dass der Ölpreis im Jahr 2022 sein Niveau nur marginal auf 71,80 US-Dollar je Barrel erhöht.³²⁾ Derzeit gehen Marktteilnehmende angesichts des Ukraine-Konflikts von einer anhaltend hohen Volatilität aus.

Die demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Bayern und vor allem im Flughafeneinzugsgebiet lassen trotz kurzfristiger Einbrüche mittel- bis langfristig eine weitere starke Zunahme der Verkehrsnachfrage am Flughafen München erwarten. Nach den Ergebnissen der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik wird die Einwohnerzahl Bayerns bis zum Jahr 2040 gegenüber 2020 um 3,9% wachsen. Insbesondere in der Region München wird mit einer starken bis sehr starken Bevölkerungszunahme gerechnet. In der Landeshauptstadt München wird von 8,2% ausgegangen; der Landkreis München dürfte um 6,9% zulegen. Vier der am stärksten wachsenden Landkreise befinden sich zudem im nahen Einzugsgebiet des Flughafens München. Für die Landkreise Ebersberg und Dachau wird ein Wachstum von 10,3% beziehungsweise 10,5% prognostiziert, für die Landkreise Pfaffenhofen a. d. Ilm und Landshut 11,3% beziehungsweise 11,8%.³³⁾

Der weltweite Luftverkehrsmarkt leidet stark unter der Coronavirus-Pandemie. Die Aussichten für die nähere Zukunft sind weniger positiv als die anderer Branchen. Die weiterhin bestehenden Reisebeschränkungen stellen nach wie vor eine erhebliche Belastung dar. Während der Krise konnte der Luftverkehr jedoch seine Systemrelevanz unter anderem durch den Transport medizinischer Güter beweisen. Die IATA ging bis zum Ausbruch der Ukraine-Krise davon aus, dass sich die weltweite Luftverkehrsnachfrage 2022 weiter erholen und weltweit bei 61% des Vorkrisenniveaus liegen wird. Während für den

Inlandsverkehr eine Erholung auf 93% prognostiziert wird, dürfte sich der internationale Luftverkehr deutlich verhaltener entwickeln und daher 2022 lediglich 44% seines Vorkrisenniveaus erreichen.³⁴⁾

Prognostizierter Geschäftsverlauf

Die Luftfahrtindustrie ist bis heute stärker und unmittelbarer als andere Branchen von den Folgen der Ausbreitung des Coronavirus betroffen. Weltweit verhalten sich die Coronavirus-Fallzahlen von Staat zu Staat unterschiedlich. Nichtsdestotrotz geht der Flughafen München für das Jahr 2022 von einer deutlichen Erholung aus, nachdem sich die Reisenachfrage im Jahr 2021 positiv entwickelte. Aktuell rechnet der Konzern mit Passagierzahlen, die sich im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppeln. Das erwartete Passagieraufkommen liegt damit bei rund zwei Dritteln des Vorkrisenniveaus von 2019.

Nach derzeitiger Einschätzung rechnet die Geschäftsführung damit, im Jahr 2024 das Verkehrsvolumen aus 2019 wieder zu erreichen. Diese Annahme ist jedoch weiterhin mit großer Unsicherheit verbunden und hängt stark davon ab, wie schnell die Pandemie weltweit eingedämmt werden kann, insbesondere durch eine globale Anwendung von Impfstoffen. Weltweit sind die Impfquoten aber noch nicht ausreichend hoch, sodass neue Virusvarianten entstehen könnten. Wenn diese wieder zu steigenden Inzidenzzahlen und umfangreichen Reiserestriktionen führen sollten, dann würde daraus eine »wesentlich« negative Auswirkung auf den Geschäftsverlauf, die Ertragslage und alle finanziellen Kennzahlen im Konzern resultieren.

Der Flughafen München geht davon aus, dass die Folgen der Krise die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns auch im Jahr 2022 in allen Geschäftsfeldern noch nachhaltig beeinflussen werden. Inwiefern sich die Folgen des militärischen Konflikts zwischen Russland und der Ukraine und der bereits verhängten Sanktionsmaßnahmen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken, ist derzeit nicht abschätzbar.

In Abhängigkeit vom weiteren Verlauf des Kriegs in der Ukraine sowie der Coronavirus-Pandemie sind Abweichungen von der nachfolgend gegebenen Prognose möglich.

Bezüglich der Erlöse aus Flughafenentgelten geht die Geschäftsführung von einer Steigerung analog zur Verkehrsentwicklung aus, unter Bezugnahme auf die neu abgeschlossene mehrjährige Entgeltrahmenvereinbarung.

Die Umsätze im Einzelhandel werden sich analog zur Erholung des Verkehrs ebenfalls positiv entwickeln. Im Gegensatz zu 2021 wird für 2022 die ganzjährige Öffnung aller Shops angenommen.

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

Bei den Umsätzen aus Vermietung und Verpachtung wird im Vergleich zu 2021 eine im Wesentlichen konstante Entwicklung erwartet.

Die übrigen Umsätze, zu denen unter anderem Durchsatzentgelte für die Flugbetriebsstoffversorgung, Umsätze für Versorgungsleistungen und Treibstoffe sowie weltweite Management-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die Luftfahrtbranche gehören, entwickeln sich deutlich unterproportional zum Verkehrswachstum, hängen von diesem aber auch nur bedingt ab.

In Summe rechnet die Geschäftsführung in etwa mit einer Verdopplung der Umsätze gegenüber dem Jahr 2021.

³²⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2021, Dezember 2021

³³⁾ Bayerisches Landesamt für Statistik, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2040, Januar 2022

³⁴⁾ IATA, Losses Reduce but Challenges Continue – Cumulative \$201 Billion Losses for 2020-2022, 4. Oktober 2021

Der Materialaufwand dürfte im Vergleich zu den Umsätzen in Summe unterproportional steigen. Die darin enthaltenen Instandhaltungs- und Umbaumaßnahmen werden zunehmen, bedingt durch entsprechende Nachholeffekte aus den Jahren 2020 und 2021 sowie unter anderem im Zusammenhang mit einer Modernisierung im Hotel Hilton.

Der Personalaufwand im Konzern wird in etwa um ein Fünftel steigen. Hauptgrund dafür ist einerseits die nur noch reduzierte Förderung von Kurzarbeit durch die öffentliche Hand und andererseits die verringerten Kurzarbeitsquoten 2022 wegen der wieder steigenden Inanspruchnahme des Personals für Projekte und betriebsrelevante Prozesse und Aufgaben. Diesem aufwandserhöhenden Effekt stehen aber auch aufwandsreduzierende Effekte entgegen. Durch natürliche Fluktuation, Verrentung und das Veränderungsprogramm »Restart« wird die Anzahl der Beschäftigten im Konzern im Jahresdurchschnitt verglichen mit dem Vorjahr sinken. Aufwandsreduzierend wirkt außerdem der in Teilen des Konzerns angewendete Notlagentarifvertrag für die deutschen Flughäfen.

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

Die Abschreibungen werden sich aufgrund von im Jahr 2021 vorgenommenen Wertminderungen auf Vermögenswerte verringern.

Beim Finanzergebnis wird eine Verschlechterung aufgrund der jährlichen Aufzinsungseffekte im Zusammenhang mit den Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften erwartet.

Vor dem Hintergrund der im Vergleich zum Vorkrisenniveau weiterhin eher niedrigen Umsatzerlöse und der nur bedingt möglichen Gegensteuerung auf der Aufwands-

seite [Reduzierung der Ausgaben auf das betriebsnotwendige und gesetzlich vorgeschriebene Mindestmaß], geht der Flughafen München davon aus, dass im Geschäftsjahr 2022 auch nach Umsetzung umfangreicher Gegenmaßnahmen das Ergebnis vor Steuern (EBT) weiterhin negativ sein wird.

Die Geschäftsführung unternimmt massive Anstrengungen, die Liquidität zu sichern beziehungsweise zusätzliche finanzielle Flexibilität zu schaffen. Dies erfolgt über Einsparungen bei sämtlichen Kosten und Investitionen. So werden zum Beispiel verschiebbare Bauprojekte, welche nicht betriebsnotwendig oder von großer strategischer Relevanz sind, in die Zukunft verschoben. An strategischen Projekten wie dem Flugsteig T1 und LabCampus hält die Geschäftsführung auch weiterhin fest. Die Ergebnisse des Programms »Restart« werden 2022 und auch in den Folgejahren umgesetzt, was insbesondere reduzierende Maßnahmen im personellen Bereich durch Vorruhestandsregelungen und Freiwilligenprogramme beinhaltet.

Bezüglich sich abzeichnender Liquiditätsbedarfe steht der Flughafen München in ständigem Austausch mit seinen

Hausbanken. Im Lauf des Jahres 2022 wird die Verkehrs-, Ergebnis- sowie Liquiditätsprognose kontinuierlich aktualisiert und in Abhängigkeit von der weiteren Krisenentwicklung entschieden, wann und in welchem Umfang eine Erhöhung der existierenden Kreditlinien initiiert und gegebenenfalls neue Mittel aufgenommen werden müssen. Damit ist sichergestellt, dass der Konzern jederzeit über die notwendige Liquidität verfügt.

Der angenommene Liquiditätsverbrauch setzt voraus, dass die Gegenmaßnahmen bei den Aufwendungen, Investitionen und im personellen Bereich realisiert werden, der Verkehr sich wieder erholt und das erwartete Niveau erreicht. Treten diese Prämissen nicht in der dargestellten Form ein, kann dies zu einem höheren Liquiditätsbedarf und infolgedessen zu einem früheren Verbrauch der bestehenden Liquiditätsreserven führen. Dieser gegebenenfalls höhere Liquiditätsbedarf kann durch den Flughafen München aus heutiger Sicht auf dem Kapitalmarkt gedeckt werden.

Prognostizierte bedeutsamste finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren:

PROGNOSTIZIERTE BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE UND NICHT-FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

	2021	2022		
	Ist	Prognose		
		von	bis	
		in %	in %	
EBT (in TEUR)	-336.257	Anstieg	50,0	90,0
CO ₂ -Einsparungen (in Tonnen) ^{1), 2)}	1.083	Anstieg	88,0	93,0
Passagiererlebnisindex Gesamtzufriedenheit ³⁾	84,98	unverändert		0,0
Unfallhäufigkeitsrate [LTIF] ⁴⁾		Rückgang		-3,0

¹⁾ Ist-Wert CO₂-Einsparungen 2021 ohne Einsparung durch Nutzung PCA, also nur Energieeffizienz und Bereitstellung

²⁾ Je nach Datengrundlage werden die Einsparungen auf Basis von Messungen, Produktdatenblättern oder Leistungsangaben auf Typenschildern ermittelt und in der CO₂-Datenbank dokumentiert. In Ausnahmefällen wird auf Erfahrungswerte vergleichbarer, bereits abgeschlossener und verifizierter Maßnahmen zurückgegriffen.

³⁾ 2021 konnte bei der Gesamtzufriedenheit aus dem Passagiererlebnisindex lediglich der Wert aus der zweiten Jahreshälfte 2021 als Zielwert herangezogen werden, da nur in diesem Zeitraum Passagierbefragungen stattfanden.

⁴⁾ Als Vergleichszeitraum wurde 2019 [LTIF: 21,96] herangezogen.

Ergebnis vor Steuern (EBT)

Insgesamt rechnet der Flughafen München mit einem deutlich verbesserten EBT, welches aber immer noch negativ sein wird. Die genaue Entwicklung ist vor allem vom Fortgang der Coronavirus-Pandemie abhängig und derzeit nur schwer abzuschätzen. Damit bleibt der Flughafen München auch 2022 deutlich hinter dem Rekordjahr 2019 vor der Krise zurück.

CO₂-Einsparungen

Bei den CO₂-Einsparungen wird nach dem starken Rückgang 2021 mit einem beträchtlichen Anstieg im Jahr 2022 gerechnet. Aufgrund von Lieferverzögerungen werden für 2021 geplante und bereits begonnene Maßnahmen teilweise erst im Jahr 2022 fertiggestellt. Für das Jahr 2022 werden zusätzliche Einsparungen aus Effizienzmaßnahmen angestrebt. Die geplanten Maßnahmen sollen vor allem den Energiebedarf bei Beleuchtung und Raumlufttechnik verringern.

Passagiererlebnisindex (PEI)

Der Prognosewert von 84,98 beim Passenger-Experience-Index (PEI) für das Jahr 2022 wird auf dem Niveau des Jahres 2021 angesetzt, da die Auswirkungen der anhaltenden Coronavirus-Pandemie auf den PEI derzeit nicht eingeschätzt werden können. Für das Jahr 2022 wird grundsätzlich erwartet, dass sich die Passagierentwicklung des zweiten Halbjahres 2021 fortsetzt.

Unfallhäufigkeitsrate (LTIF)

Aufgrund der derzeitigen Corona-Lage und deren Auswirkungen auf den Flugverkehr ist die aktuelle Entwicklung bei der Unfallhäufigkeitsrate (LTIF) schwer vorhersehbar. Die Prognose der Unfallzahlen für 2022 orientiert sich an den prognostizierten geleisteten Arbeitsstunden für 2022. Dabei wird eine Verbesserung des LTIF in Höhe von 3 % angenommen.

Um dieses Ziel zu erreichen, sind Maßnahmen geplant, die die möglichen Auswirkungen auf das Unfallgeschehen minimieren. Das Projekt zur Stärkung der Arbeitssicherheitskultur bei AE München wird so bald wie möglich weitergeführt. Ziel ist die Reduktion der Arbeitsunfälle durch ein sicheres Verhalten am Arbeitsplatz. Außerdem wird im Dialog mit den Führungskräften die Arbeitsorganisation in der FMG und AE München mit dem Fokus auf Unfallgeschehen/-reduzierung und Gefährdungsbeurteilungen analysiert und bei Bedarf optimiert. Darüber hinaus sind im Rahmen der psychischen Gefährdungsbeurteilungen Schulungen für die Führungskräfte ab dem zweiten Quartal 2022 geplant.

Chancen- und Risikobericht Risikomanagementsystem

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

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

Die allgemeinen Grundsätze des Risikomanagements im Konzern sowie die Aufgaben und Verantwortlichkeiten der im Risikomanagement beteiligten Funktionsträger:innen regelt die Risikomanagementrichtlinie. Diese ist auf das international anerkannte Rahmenmodell »COSO ERM« [Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission – Enterprise Risk Management] ausgerichtet.

Als zusätzliche unterstützende Steuerungs-, Kontroll- und Überwachungsinstanz innerhalb des Risikomanagementsystems dient der Risikomanagementausschuss. Als ranghöchstes Organ des Risikomanagements ist er direkt der Geschäftsführung unterstellt und besteht aus der Geschäftsführung Finanzen und Infrastruktur, der Leitung der Geschäftsbereiche Aviation, Commercial Activities Recht, Gremien, Compliance und Umwelt, Konzerncontrolling und Teilnehmungsmanagement, Konzernsicherheit, Konzernentwicklung und Corporate Communication & Politics, der Leitung des Servicebereichs IT sowie dem:er Risikomanager:in. Die Leitung Compliance ist im Risikomanagementausschuss als Gast beteiligt. Aufgabe des Risikomanagementausschusses ist es, die Risiken aus Konzernperspektive zu analysieren und die Wirksamkeit von Gegenmaßnahmen zu überwachen. Er unterstützt bei der Entwicklung des Risikomanagementsystems sowie bei der Risikoidentifikation, -beurteilung und -steuerung. Der Risikomanagementausschuss tagt vierteljährlich und beschließt den Risikobericht, der anschließend der Geschäftsführung und den Gesellschaftern vorgelegt wird.

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



Identifikation und Kommunikation von Risiken

Alle Bereichsleiter:innen und Geschäftsführer:innen der Tochter- und Beteiligungsunternehmen sind für die Identifikation und Bewertung von Risiken verantwortlich. In den jeweiligen Bereichen erfolgt die Koordination, Verwaltung, Dokumentation und Weitergabe aller risikorelevanten Informationen durch den:die jeweilige:n Risikobetreuer:in. Der:die Risikomanager:in prüft die Risikomeldungen der Bereiche auf Plausibilität und Einhaltung der konzernweiten Standards zur Risikobewertung. Er:sie fasst die Einzelmeldungen der Bereiche in einem Risikobericht, unter Berücksichtigung der Wesentlichkeit für den Konzern, zusammen und berichtet vierteljährlich an die Geschäftsführung und Gesellschafter. Zudem besteht für erstmals identifizierte, existenzgefährdende Risiken eine Ad-hoc-Berichtspflicht an die Geschäftsführung.

Als Grundlage für einen bewussten Umgang mit Risiken ist jeder einzelne Mitarbeitende in das unternehmensweite Risikomanagement involviert. Jeder Mitarbeitende trägt die Verantwortung, Gefahren im eigenen Bereich zu beseitigen und Hinweise auf bestehende Risiken unverzüglich an seine:n Vorgesetzte:n zu melden.

Bewertung von Risiken

Die systematische Risikobewertung ermöglicht es, festzustellen, in welchem Umfang die einzelnen Risiken die Erfüllung der Unternehmensziele und -strategien des Flughafens München gefährden und welche Risiken sich möglicherweise bestandsgefährdend auswirken können. Dazu werden die Faktoren Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit/-häufigkeit in einer zweidimensionalen Risikomatrix dargestellt. Die Schadenshöhe beschreibt, mit welchem Ergebniseffekt bei Eintritt des Schadensereignisses zu rechnen ist. Bei im Zeitverlauf wiederkehrenden Ereignissen wird mit der Eintrittshäufigkeit

gearbeitet. Zunächst erfolgt die Bewertung ohne Berücksichtigung von Maßnahmen zur Risikobegrenzung (Brutto-Risiken, siehe Abschnitt »Risiken«). Anschließend werden die Risiken nach Einleitung beziehungsweise Umsetzung von risikomindernden Maßnahmen bewertet (Netto-Risiken, siehe Abschnitt »Risiken«).

Risikohandhabung

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

Risikoüberwachung

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

Compliance-Management-System

Compliance beinhaltet die Einhaltung aller für den Flughafen München relevanten Gesetze, Vorschriften und Vorgaben, nationaler und internationaler Normen und Standards sowie unternehmensinterner Regelungen und Richtlinien. Der Flughafen München hat dazu ein konzernweites Compliance-Management-System eingerichtet, das die Gesamtheit aller organisatorischen Vorkehrungen, mit denen die Einhaltung der genannten Regeln gewährleistet werden kann, umfasst.

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

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

Erstmals wurde der Geschäftsführung ein Code of Conduct vorgelegt. Dieser Verhaltenskodex beinhaltet die Grundsätze und Leitlinien für ein werte- und gesetzeskonformes Verhalten im Flughafen München Konzern.

Compliance-Risiken erkennen und minimieren

Die Konzerneinheit Compliance erstellt jährlich gemeinsam mit den Bereichen der FMG die Compliance-Risikoanalyse und führt sie mit den Compliance-Risikoanalysen der Tochter-/Beteiligungsgesellschaften zusammen.

Die Bewertung der Compliance-Risiken erfolgt analog zum Risikomanagement. Nach Abschluss der Compliance-Risikoanalyse wird die Geschäftsführung in einem Bericht über die Ergebnisse informiert.

Im Jahresbericht Compliance an den Aufsichtsrat der FMG wird ebenfalls über die Ergebnisse der Compliance-Risikoanalyse informiert. Liegen für ein Risiko trotz aller ergriffenen Gegenmaßnahmen ein hohes Schadenspotenzial und gleichzeitig eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit vor, wird dies im Bericht näher beleuchtet.

Für das Jahr 2021 bleiben nach Berücksichtigung der getroffenen Gegenmaßnahmen keine erheblichen Compliance-Risiken bestehen. Im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie wurden mit höchster Priorität entsprechende Schutzmaßnahmen für die Gesundheit der Beschäftigten und Kund:innen getroffen.

Korruptionsprävention

Die Compliance-Grundsätze und die Geschenke-/Einladungsrichtlinie unterstützen Geschäftsführung, Führungskräfte und Beschäftigte bei einem gesetzeskonformen und ethischen Verhalten am Arbeitsplatz. Sie sind im Intranet veröffentlicht und somit allen Beschäftigten zugänglich. Darüber hinaus verweisen die Grundsätze auf die Beachtung weiterer betriebsinterner Vorgaben, wie beispielsweise die Einhaltung des öffentlichen Vergaberechts bei Beschaffungs- und Vergabevorgängen, die Datenschutzorganisation oder die Informationssicherheit. Dadurch werden Prozessabläufe intern und extern transparent und nachvollziehbar. Bei Vergaben und Ausschreibungsverfahren fordert der Flughafen München von Bietern eine Verpflichtungserklärung, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um Korruption zu vermeiden. Bei Verstößen sind Sanktionen vorgesehen, zum Beispiel der Ausschluss von der Auftragsvergabe.

Die Position des:r Antikorruptionsbeauftragten wird durch die Leitung der Konzerneinheit Compliance wahrgenommen. Für das Jahr 2021 sind keine bestätigten Korruptionsfälle im Konzern bekannt.

Kommunikation und Schulung

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

Alle Mitarbeitenden und Führungskräfte werden regelmäßig mit den Compliance-Dokumenten sowie mit ihren Aktualisierungen und Neuerungen vertraut gemacht. Infolge der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie wurde die Compliance-Unterweisung der Beschäftigten im Jahr 2021 flexibel sowohl persönlich als auch digital durchgeführt. Die Kenntnisnahme wurde dokumentiert.

Um das Bewusstsein für Compliance-Themen und Datenschutzverletzungen zu steigern, hat die Geschäftsführung beschlossen, dass das webbasierte Compliance-Training konzernweit für alle Beschäftigten einmal jährlich, ergänzend zur Compliance-Unterweisung durch die jeweilige Führungskraft, verpflichtend zu absolvieren und mit einem Test erfolgreich abzuschließen ist. Die Schulung wurde inhaltlich neu konzipiert sowie technisch auf den neuesten Stand gebracht und entspricht somit den aktuellsten Herausforderungen. Eine englischsprachige Version des Trainings konnte ebenfalls 2021 live geschaltet werden.

Schulungen im Rahmen des Leadership-Excellence-Programms mussten aufgrund der Coronavirus-Pandemie entfallen und werden modifiziert im Jahr 2022 entsprechend den aktuellen Entwicklungen wieder aufgenommen.

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

Elektronisches Hinweisgebersystem

Über ein elektronisches Hinweisgebersystem, das Business Keeper Monitoring System (BKMS®) können Mitarbeitende des Flughafens München, Geschäftspartner und auch Kunden Hinweise auf unternehmensschädigendes Verhalten geben. Im Zuge der fortschreitenden Globalisierung und Internationalisierung der Geschäftstätigkeiten wird das Hinweisgebersystem fortan auch in englischer Sprache angeboten. Ferner können Dokumente nun auch anonymisiert auf elektronischem Weg zugeleitet werden. Daneben steht die Konzerneinheit Compliance internen und externen Personen auch über weitere Kommunikationswege (Telefon, E-Mail, persönliches Gespräch) als Ansprechpartner bei Hinweisen auf Compliance-Verstöße und zur Beratung zur Verfügung. In den Ausschreibungsunterlagen werden die Interessenten über die Möglichkeit zur Nutzung des BKMS® bei Verdacht auf einen Compliance-Verstoß informiert.

Datenschutz

Der Flughafen München hat umfassende Maßnahmen zur Einhaltung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) sowie des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG) getroffen. Die Tochter- und Beteiligungsgesellschaften haben Datenschutzbeauftragte benannt, die die Beratungs- und Überwachungsaufgaben gemäß DSGVO wahrnehmen. In den Fachbereichen der FMG wurden zudem Datenschutzkoordinator:innen implementiert, um die Themen und Risiken der Fachbereiche entsprechend identifizieren und abbilden zu können. Sie werden durch die Konzerneinheit Compliance in Zusammenarbeit mit dem:r Datenschutzbeauftragten fortlaufend geschult, informiert und beraten. Seit Ausbruch der Coronavirus-Pandemie wird dies auch kurzfristig flexibel über verschiedene Medien gehandhabt.

Die konzernweite Datenschutzrichtlinie wurde neu konzipiert mit dem Ziel, ein einheitliches und hohes Niveau für den Schutz betroffener Personen bei der Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten innerhalb des Flughafens München Konzerns zu gewährleisten und die Einhaltung des Datenschutzes sicherzustellen.

Die Verantwortung für die Einhaltung des Datenschutzes für ihre jeweiligen Verarbeitungsprozesse liegt im Einzelnen dezentral bei den einzelnen Fachbereichen der FMG beziehungsweise bei den Tochter-/Beteiligungsgesellschaften.

Der:die Datenschutzbeauftragte der FMG ist für die Beratung und Unterstützung der Fachbereiche zuständig und ist in den meisten Tochter-/Beteiligungsunternehmen unmittelbar als Datenschutzbeauftragte:r bestellt. Der:die Datenschutzbeauftragte der FMG ist disziplinarisch der Konzerneinheit Compliance unterstellt und hat eine unmittelbare, unabhängige Berichtslinie zur Geschäftsführung.

Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie fanden im Jahr 2021 die Schulungsmaßnahmen für Konzernmitarbeitende und Führungskräfte zur weiteren Sensibilisierung in Bezug auf Datenschutz und Datensicherheit fast ausschließlich digital statt. Daneben wurde laufend über das Intranet informiert. In Einzelfällen war zudem eine fachliche und individuelle Beratung für mehr Sicherheit im Umgang mit personenbezogenen Daten gewährleistet.

Risiken

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

Die Risikobetrachtung bezieht sich auf die wirtschaftliche Belastung im angegebenen Betrachtungszeitraum. Zum 31. Dezember 2021 wurden für den Flughafen München nebenstehende wesentliche Brutto-Risiken identifiziert.

Die aktuellen militärischen Handlungen in der Ukraine und die hierdurch ausgelösten Sanktionen können negative Einflüsse auf die Rohstoffversorgung und die Weltwirtschaft haben, die zurzeit noch nicht absehbar sind. Zum jetzigen Zeitpunkt unterliegt die weitere Entwicklung der Ukraine-Krise und deren Auswirkungen auf die Luftfahrtindustrie einer hohen Unsicherheit und kann Auswirkungen auf die Bewertung der Risiken im Konzern haben.

ÜBERSICHT BRUTTO-RISIKEN

Wirtschaftliche Belastungen	sehr hoch ab 150 Mio. €	<ul style="list-style-type: none"> • Anschlag auf den Luftverkehr/Terror am Standort • Großbrand 		<ul style="list-style-type: none"> • Dritte Start- und Landebahn 	<ul style="list-style-type: none"> • Markteinbruch durch Seuche/Krankheit • Konjunktur
	hoch ab 30 Mio. €	<ul style="list-style-type: none"> • Flugunfall • Naturkatastrophen • Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben • Nichtbestehen einer EU-Sicherheitsinspektion 	<ul style="list-style-type: none"> • Änderung von nationalen und EU-weiten Sicherheitsvorgaben • Verlust/Beeinträchtigung Hub, Einstellung/Reduzierung Airlines 	<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung Ground Handling 	
	mittel ab 6 Mio. €		<ul style="list-style-type: none"> • Wasserschaden • IT-Ausfall/Cyber-Angriffe • Personalsituation 	<ul style="list-style-type: none"> • Ver- und Entsorgungseinrichtungen • Drohnen 	
	gering ab 1 Mio. €				
		sehr gering [5-10 %] Nicht 1x in 3 Jahren	gering [>10-25 %] 1x in 3 Jahren	mittel [>25-50 %] 1x in 2 Jahren	hoch [>50 %] 1x innerhalb eines Jahres
		Eintrittswahrscheinlichkeit/-häufigkeit			

RISIKEN AUS DEM EINTRITT VON EREIGNISSEN HÖHERER GEWALT

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Naturkatastrophen	Langanhaltende und intensive Niederschläge verbunden mit Schneeschmelze und wasser-gesättigten Böden südlich von München bis zu den Alpen können entsprechende Hochwasser-abflüsse in der Isar verursachen. Ein hierdurch bedingter Bruch der Isardämme sowie der Hochwasserschutzdeiche bei Freising könnte zu einer Überflutung im Flughafenbereich führen.	Das Wasserwirtschaftsamt hat die Isar neu vermessen. Untersuchungen haben ergeben, dass die bestehen- den Hochwasserschutzdeiche im Einflussbereich des Flughafens bei intensiven Niederschlägen und Sturz- fluten, welche bei entsprechenden Wetterlagen auftreten können, ausreichend sind. Zudem soll eine Über- prüfung der Entwässerungssicherheit innerhalb des Flughafens erfolgen, um die Voraussetzungen für einen »Hochwasser-TÜV« zu schaffen. Dauerhaft überwacht der Flughafen München das Abwasserabflussgeschehen und führt Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen durch. Durch ein Krisen- und Risikomanagement am Flughafen München werden die Gegenmaßnahmen auf operativer Ebene verstärkt. Die Ereignisse Erdbeben, Sturm, Hagel und Hochwasser sind versichert.
Anschlag auf den Luftverkehr/Terror am Standort	Der Luftverkehr unterliegt einer Bedrohung durch terroristische Anschläge. Relevante Angriffs- ziele stellen hierbei Luftfahrzeuge und Infrastruktureinrichtungen dar. Neben Personen- und Sachschäden wäre als Folge zumindest kurzfristig mit einem Rückgang von Flugbewegungen und Passagierzahlen zu rechnen.	Zur Abwendung eines terroristischen Anschlags ergreift die Konzernsicherheit strategische, operative sowie technische/organisatorische Maßnahmen: Vorhaltung ausreichender und gut ausgebildeter Personalressourcen, bauliche Maßnahmen zur Gewährleistung moderner und zugelassener Sicherheitstechnik und Infrastruktur, Überwachung der Dienstleistungsqualität durch nachhaltige Qualitätsmaßnahmen sowie ständiger Austausch mit den zuständigen Sicherheitsbehörden. Personen- und Sachschäden sowie Betriebsunterbrechungen sind versichert.
Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben	Für Sicherheitsaufgaben in überlassenen Bereichen sind die Luftfahrtunternehmen verantwortlich. Luftfahrtunternehmen erfüllen in diesen Bereichen die gleiche Aufgabe wie Flughafenbetreiber, unterliegen jedoch nicht der gleichen Aufsichtsbehörde. Für den Flughafen München besteht das Risiko, dass im Rahmen von Inspektionen Mängel in überlassenen Bereichen aufgedeckt werden und dadurch der Flughafen insgesamt seinen Sicherheitsstatus verliert. Fehlerhaftes Kontrollverhalten könnte zu Sach- und Personenschäden sowie Reputationsverlust führen.	Aktuell ist ein Tochterunternehmen der FMG mit der Wahrnehmung operativer Sicherheitsaufgaben in den überlassenen Bereichen beauftragt; dessen Leistungserbringung unterliegt regelmäßigem Monitoring durch die FMG. Darüber hinaus erfolgt ein gegenseitiger, intensiver Austausch mit den zuständigen Regulierungs- und Aufsichtsbehörden.
Markteinbruch durch Seuche/Krankheit	Der Flughafen München ist Ein-, Aus- und Umsteigeplatz für Millionen von Reisenden und somit ein mögliches Einfallstor für Bakterien und Viren aus aller Welt. Der Ausbruch von Epidemien/ Krankheiten kann zu Markteinbrüchen mit reduzierten Flugbewegungen und Passagierzahlen führen. Infolge der Coronavirus-Pandemie gewinnt dieses Risiko besonders an Bedeutung. Aktuell ist erkennbar, dass durch die Coronavirus-Pandemie am Flughafen München enorme wirtschaft- liche Belastungen entstehen, was seit Anfang der Pandemie einen sehr hohen Ergebniseinbruch verursachte. Weltweit sind die Impfquoten noch nicht hoch genug, sodass neue Virusvarianten entstehen könnten. Die Auswirkungen auf die Folgejahre sind derzeit wegen der hohen Unsicher- heit nicht seriös abschätzbar.	Der Flughafen München unterliegt dem Gesetz zur Durchführung der Internationalen Gesundheitsvorschriften (IGV-DG) und bedient sich einer Tochtergesellschaft zur Erfüllung der notwendigen Funktionen. Ebenso werden die von der EASA (European Union Aviation Safety Agency) vorgegebenen Regeln, die regelmäßig durch die Aufsichtsbehörde geprüft werden, erfüllt. Beispiele für Schutzmaßnahmen vor Ansteckung sind: berührungslose Zugänge und Armaturen, regelmäßige Hygieneinspektionsprüfungen, Sicherheitsabstände sowie »eGates« zur berührungslosen Identifikation mittels Gesichtserkennungstechnologie. Die von der EASA sowie von der europäischen Gesundheitsbehörde (ECDC) ausgesprochenen Empfehlungen für ein sicheres Reisen in Zeiten der Pandemie werden umgesetzt. Vor Ort ist die »Task Force Infektiologie Flughafen« des Bayerischen Gesundheitsministeriums im Einsatz. Mit dem »ACI Airport Health Certificate« bestätigt die ACI World die erfolgreiche Umsetzung effektiver Sicherheitsmaßnahmen am Flughafen München. Zu den wirtschaftlichen Gegenmaßnahmen finden sich Erläuterungen im Risiko »Konjunktur«.
Großbrand	Im Falle einer Beschädigung oder Zerstörung von Terminals oder Infrastrukturanlagen durch einen Großbrand ist mit Sach- und Personenschäden sowie bedeutenden und langfristigen Betriebsunterbrechungen zu rechnen.	Zur Minimierung des Großbrandrisikos ergreift der Flughafen München alle notwendigen Maßnahmen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes. Dazu betreibt er eine eigene Flughafenfeuerwehr. Das Risiko Großbrand ist zusätzlich durch eine Feuerversicherung (Sach- und Betriebsunterbrechungsversicherung) sowie eine Betriebshaftpflichtversicherung (Haftpflichtansprüche Dritter) minimiert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.
Flugunfall	Flugunfälle oder Schäden an Flugzeugen können zu Personen- und Sachschäden sowie Betriebsunterbrechungen und Folgeschäden führen.	Zur Minimierung des Risikos unterhält der Flughafen München eine Flughafenfeuerwehr, einen medizinischen Dienst und ein Seelsorgeteam. Das Risiko »Flugunfall« ist durch Haftpflicht- und Kaskoversicherungen mini- miert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.

MARKTRISIKEN

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Verlust/Beeinträchtigung Hub, Einstellung/Reduzierung Airlines	<p>Die weltweite Coronavirus-Pandemie hat eine in diesem Ausmaß beispiellose Auswirkung auf den Luftverkehr, auf die gesamte Reisebranche und auf weitere Teile der Gesamtwirtschaft. Aktuell ist der Planungshorizont der Fluggesellschaften sehr kurzfristig bedingt durch die international unterschiedlichen Quarantäne- und Einreisebeschränkungen in zahlreichen Zielgebieten. Verstärkt wird die Unsicherheit durch die Ende 2021 bekannt gewordene »Omikron«-Variante. Ungeachtet dessen unterstreicht die Deutsche Lufthansa ihr Bekenntnis zum Standort München. Neben einer deutlichen Angebotsausweitung im Sommerflugplan 2022 werden zusätzlich zur gesamten eigenen Airbus A350 Flotte weitere, geleaste Maschinen gleichen Typs in München stationiert. Darüber hinaus verstärken Maschinen des Typs Airbus A340 das Premiumsegment. Auch in der aktuellen Krise wird die intensive Zusammenarbeit mit der Lufthansa fortgeführt, um das weltweit renommierte Drehkreuz weiter zu entwickeln.</p> <p>Für andere Airlines, die schon vor der Pandemie mit finanziellen Problemen kämpften, ist die weitere Entwicklung unsicher.</p> <p>Das Risiko für einen kurzfristigen Verlust des Hubs wird daher als »gering« eingestuft.</p>	<p>Die Zusammenarbeit des Flughafens München mit der Deutschen Lufthansa beruht auf gemeinschaftlichen Investitionen und langfristigen Kooperationsabkommen.</p> <p>Trotz der Coronavirus-Pandemie und deren Auswirkungen auf den Flugverkehr wird die Zusammenarbeit zwischen dem Flughafen München und der Deutschen Lufthansa fortgeführt.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist die Absichtserklärung (Letter of Intent) zwischen beiden Parteien für die Erweiterung des Satelliten sowie das Projekt »Partnerschaft MUC 2030« zu sehen.</p> <p>Darüber hinaus erhielt der Flughafen München 2021 durch das Institut Skytrax erneut die Spitzenbewertung als »5-Star-Airport«. Dies ist die beste Voraussetzung für einen erfolgreichen Neuanfang nach der Coronavirus-Pandemie.</p>
Konjunktur	<p>Als Folge einer schwachen Konjunktur können die im Planungsprozess unterstellten Wachstumsparameter nicht erreicht werden, was sich negativ auf die Ergebnisentwicklung auswirkt. Während größerer Wirtschaftskrisen kann es zu einem Zusammenbruch der Kreditfinanzierungsmärkte kommen.</p> <p>Zunehmende protektionistische Tendenzen könnten den Welthandel im Allgemeinen, insbesondere aber den europäisch-amerikanischen Handel und damit den transatlantischen Luftverkehrsmarkt belasten. Daraus könnten sich für den Flughafen München wachstumshemmende Effekte ergeben.</p> <p>Zusätzlich zu den oben genannten Erläuterungen besteht durch den Ausbruch der Pandemie eine starke Belastung der weltweiten Konjunktur. Seit dem zweiten Quartal 2021 ist im weltweiten Luftverkehrsmarkt eine langsame Erholungsphase spürbar.</p> <p>Da die weitere Entwicklung der Pandemie unter anderem wegen möglicher Virusmutationen ungewiss ist, sind alle Prognosen mit sehr hohen Unsicherheiten behaftet. Aktuell ist nicht seriös abschätzbar, welche wirtschaftlichen Belastungen hieraus für den Flughafen München in den Folgejahren entstehen werden. Das weiterhin größte ökonomische Risiko stellt eine Verschlechterung des Pandemieverlaufs dar, was zu einer Ausweitung oder Neuauflage von Infektionsschutzmaßnahmen und zu einer Dämpfung der Konsum- und Investitionsausgaben führen kann.</p>	<p>Die Reduzierung der Ausgaben mittels Kostensenkungsmaßnahmen in allen Bereichen, der sozial verträgliche Personalabbau, die Kurzarbeit sowie eine kurzfristige Kürzung des Investitionsbudgets in nicht kritischen Bereichen sollen die Folgen von Konjunkturerbrüchen mindern.</p> <p>Zur Sicherung der Zahlungsfähigkeit bestehen revolvingierende Kreditlinien beziehungsweise können Darlehen am Kapitalmarkt aufgenommen werden.</p> <p>Im Zuge der Coronavirus-Pandemie hat der Flughafen München diese Gegenmaßnahmen frühzeitig eingeleitet, um die wirtschaftlichen Belastungen zu reduzieren. Ziel ist eine Ergebnis- und Liquiditätssicherung.</p>

BETRIEBLICHE RISIKEN

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
IT-Ausfall/ Cyber-Angriffe	<p>Ständige neue technologische Entwicklungen und die weltweit zunehmende Gefahr von Cyber-Angriffen führen zu Risiken in Bezug auf die Sicherheit von IT-Systemen und Netzwerken sowie die Datensicherheit. Im Bereich Cyber-Kriminalität ist ein zunehmendes, abstraktes Gefahrenpotenzial vorhanden, das einer stetigen Beobachtung und Einschätzung bedarf. Ein Ausfall der IT für den Verkehrsbetrieb kann zu Betriebsunterbrechungen führen. Dies hätte finanzielle Einbußen sowie Reputationsschäden zur Folge.</p>	<p>Die unternehmenskritischen IT-Systeme sind grundsätzlich redundant und an räumlich getrennten Standorten untergebracht. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind über eine All-Risk-Versicherung abgedeckt.</p> <p>Zur Abwendung einer Cybercrime-Attacke werden durch ein Informationssicherheitsmanagement strategische, technische und organisatorische Maßnahmen vorgegeben und kontrolliert, Führungskräfte und Mitarbeitende erhalten regelmäßig Schulungen. Im Juni 2021 bestätigte ein Audit das branchenübliche Sicherheitsniveau als Betreiber kritischer Infrastrukturen [KRITIS].</p> <p>Im eigenen Kompetenzzentrum gegen Cyber-Kriminalität erarbeiten IT-Spezialisten des Flughafens gemeinsam mit erfahrenen IT-Security-Unternehmen neue Verfahren zur Bekämpfung von Cyber-Kriminalität. Zur Schadensreduzierung hat die FMG eine Versicherung gegen Cyber-Risiken abgeschlossen.</p> <p>Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.</p>

BETRIEBLICHE RISIKEN

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Wasserschaden	Ein Wasserschaden durch den Bruch von Trink- oder Löschwasserhauptleitungen kann zu einem Ausfall von wichtigen Infrastrukturanlagen für den Flugbetrieb führen.	Ferngesteuerte Notabschiebeeinrichtungen und zusätzliche Sicherungen der Rohrverbindungen begrenzen einen möglichen Schaden. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.
Änderung von nationalen und EU-weiten Sicherheitsvorgaben	Für den Flughafen München gelten nationale und EU-weite Luftsicherheitsvorgaben, die unter anderem die Themenschwerpunkte Flughafensicherheit, Fluggast- und Handgepäckkontrollen, Luftfracht- und Luftpost- sowie Warenkontrollen umfassen. Sicherheitsvorgaben werden fortlaufend an die aktuellen Gegebenheiten angepasst. Daraus können für den Flughafen München sowohl prozessuale als auch infrastrukturelle Änderungen entstehen. Entsprechende finanzielle Belastungen wären die Folge.	Über Verbands- und Gremienarbeit versucht der Flughafen München, die Auswirkungen möglichst gering zu halten. Durch frühzeitige Information über laufende Gesetzgebungsverfahren wird eine rechtzeitige Umsetzung der Sicherheitsauflagen sichergestellt. Zusätzliche, durch infrastrukturelle Änderungen entstandene Ausgaben werden der Entgeltrahmenvereinbarung zugrunde gelegt.
Nichtbestehen einer EU-Sicherheitsinspektion	Die Luftfahrtbehörden der EU führen Sicherheitsinspektionen an Flughäfen durch. Bei Nichterfüllen der Sicherheitsstandards und anschließender Verfehlung des Nachaudits kann der Flughafen München seinen »Clean«-Status verlieren. Die Folgen wären eine Erhöhung der Sicherheitsauflagen, eine erhebliche Behinderung in den betrieblichen Prozessen, Wettbewerbsnachteile sowie ein Imageverlust.	Der Flughafen München führt ein durchgängiges und strenges Qualitätsmanagement zur Steuerung der Qualität aller Sicherheitsaspekte am Flughafen München durch. Die durchgeführten Qualitätskontrollen haben gezeigt, dass die getroffenen Gegenmaßnahmen sowie das konsequente Monitoring wirken und ein – in Theorie und Praxis – sehr gut geschultes Personal eingesetzt wird.
Ver- und Entsorgungseinrichtungen	Die unzureichende Verfügbarkeit von betriebsnotwendigen Medien wie Strom, Wärme, Kälte, Trink- und Löschwasser, Abwasser und Abfall kann zu Sachschäden und Betriebsunterbrechungen führen.	Wartung und Instandhaltung, Netzredundanzen und Bevorratung reduzieren das Risiko von Versorgungslücken. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.
Sanierung Ground Handling	Der Erfolg der Sanierung des ehemaligen Geschäftsbereichs Ground Handling könnte durch folgende ungewisse Ereignisse und Umstände gefährdet werden: nachhaltige Verkehrsrückgänge bei Bestandskunden, Abfertigungsverluste aufgrund der Abgabe von Teilflotten an Dritte, aggressive Preispolitik der Wettbewerber und zunehmender Preisverfall am Flughafen München. Durch die Coronavirus-Pandemie gewinnt dieses Risiko immer mehr an Bedeutung, da hohe Verkehrsrückgänge zu verzeichnen sind.	In den Verhandlungen zur Verlängerung des Langfristvertrags mit einem wichtigen Kunden der AE München wurde Ende 2016 ein Vertrag bis Oktober 2024 abgeschlossen. Dadurch konnten einhergehende Sanierungstarifverträge verlängert werden. Zur Kompensation von wegfallenden Abfertigungsvolumina finden laufend Gespräche mit potenziellen Neukunden statt. Im Fall eines Abfertigungsverlusts werden Kapazitäten und damit einhergehende Kosten abgebaut. Es erfolgen eine ständige Kontrolle und ein Reporting des Sanierungsfortschritts beziehungsweise Sanierungspfads. Um das Ground Handling wegen des pandemiebedingt deutlichen Einbruchs der Abfertigungsvolumina zukunftsfähig aufzustellen, wurde das Veränderungsprogramm »Restart« umgesetzt.
Personalsituation	Vor dem Hintergrund der Coronavirus-Pandemie befindet sich der Flughafen München im Krisenmodus. Wegen der massiven Verkehrseinbrüche geht der Konzern derzeit von einem deutlich niedrigeren Personalbedarf aus. Der Flughafen München konzentriert sich auf die Bewältigung der Krise und ergreift Maßnahmen, die einerseits die Gesundheit der Mitarbeitenden sicherstellen sollen und andererseits dazu dienen, die wirtschaftlichen Konsequenzen abzufedern. Unabhängig von der angespannten Personalsituation wird darauf geachtet, dass ausreichend qualifiziertes Personal zur Aufrechterhaltung der Betreiberverantwortung zur Verfügung steht.	Zur Ergebnis-/Liquiditätssicherung wird die Personalkapazität an die gesunkene Arbeitsmenge angepasst. Das konzernweite Veränderungsprogramm »Restart« beinhaltet hierzu den Abschluss von Vorruhestandsvereinbarungen sowie eine Reorganisationsvereinbarung mit den Arbeitnehmervertreter:innen. Nach Beendigung der Möglichkeit zur Kurzarbeit wirkt der zwischen der Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA) und Verdi/Beamtenbund dbb für die Flughafen München GmbH abgeschlossene Notlagentarifvertrag ebenfalls ergebnis- und liquiditätssichernd.
Drohnen	Nachdem die Bundesregierung 2017 verschärfte Regeln zum Betrieb von Drohnen in Flughafenkontrollzonen beschlossen hatte, ergänzte die EU-Kommission 2019 eine Vorschrift zum sicheren Betrieb von Drohnen. Auf nationaler Ebene wurde auf dieser Grundlage die rechtliche Zuständigkeit geregelt. An allen deutschen Verkehrsflughäfen ist die Deutsche Flugsicherung (DFS) zuständig. Einzelheiten hierzu wurden am 17. Juni 2021 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und sind in Kraft. Im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung wird die Detektion und Abwehr von Drohnen als hoheitliche Aufgabe eingeordnet. Sie liegt somit nicht beim Flughafenbetreiber.	Um Auswirkungen auf den Betrieb unter Safety- und Security-Aspekten möglichst gering zu halten, hat der Flughafen München Maßnahmen ergriffen. Hierzu gehören unter anderem die Mitwirkung an der einheitlichen Regulation von Drohnenverkehr über Verbände [ADV, ACI, BDL] sowie die Mitwirkung bei EASA-Initiativen, die Aufklärung der Öffentlichkeit und die Mitwirkung bei einem Testprojekt zur »Technologie für zukünftige Drohnerkennung« mit der DFS. Die im Testprojekt gezeigten Systeme müssen weiterentwickelt werden, damit ein effektiver, verlässlicher Einsatz an Verkehrsflughäfen gewährleistet ist. Dazu ist die DFS mit Unterstützung des Flughafens München in engem Austausch mit Systemherstellern. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.

RECHTLICHE RISIKEN

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Dritte Start- und Landebahn	<p>Bedingt durch die Verschiebung der Entscheidung zur Realisierung der dritten Start- und Landebahn sind alle bisher angefallenen Planungs- und Grunderwerbskosten kontinuierlich auf ihre Werthaltigkeit hin zu überprüfen und gegebenenfalls abzuschreiben.</p> <p>Auswirkungen aus dem 2018 vereinbarten Moratorium sowie der Coronavirus-Pandemie wurden in den Vorjahren bilanziell berücksichtigt. 2021 gab es keinen Anpassungsbedarf.</p> <p>Ohne Kapazitätserweiterung durch den Bau der dritten Start- und Landebahn könnte es mittel- und langfristig zu einem signifikanten Unternehmenswertverlust kommen. Beeinflusst wird dieser vor allem durch ein Stagnieren beziehungsweise einen Rückgang des Verkehrsaufkommens und damit verbunden durch geringere Erlöse in den Bereichen Aviation und Non-Aviation.</p> <p>Die weitere Entwicklung der Coronavirus-Pandemie und deren Auswirkungen auf die Luftverkehrsindustrie unterliegen zum derzeitigen Zeitpunkt einer hohen Unsicherheit und hängen insbesondere von den internationalen Reisebeschränkungen und -warnungen ab. Aufgrund des aktuellen Impfgeschehens ist vorgesehen, das Risiko 2022 neu zu bewerten und hinsichtlich der Einstufung zu überprüfen.</p>	<p>Die Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses durch den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) vom 19. Februar 2014 und im Folgejahr durch das Bundesverwaltungsgericht hat eine Begrenzung der rechtlichen Risiken für die Projektumsetzung zur Folge.</p> <p>Als Gegenmaßnahmen zum signifikanten Unternehmenswertverlust sind die Diversifikation der Produktpalette und die Ausweitung des Auslandsgeschäfts geplant beziehungsweise bereits in der Umsetzung. In den Vorjahren startete das Projekt »LabCampus«, mit dem der Flughafen München beabsichtigt, einen einzigartigen Standort für Innovation und branchenübergreifende Kooperation zu schaffen. Die Expansion in den USA wird weiterhin umgesetzt.</p> <p>Die dritte Start- und Landebahn bleibt für den Flughafen München mittel- und langfristig ein zentrales strategisches Zukunftsprojekt.</p>
EU-Datenschutz-Grundverordnung	<p>Neben den in der Risikomatrix aufgeführten rechtlichen Risiken bestehen Risiken im Zusammenhang mit der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO). Die DSGVO erweitert die bestehenden Pflichten aus dem Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) und erhöht die rechtlichen, betrieblichen und technisch-organisatorischen Anforderungen an den Datenschutz. Eine Verletzung dieser Rechte und Pflichten könnte hohe Bußgelder, Schadenersatzklagen, Abmahnungen sowie Reputationsschäden nach sich ziehen.</p> <p>Aktuell werden am Flughafen München Fragestellungen im Zusammenhang mit der Nutzung der Videoüberwachung durch das CCTV-System (Closed Circuit Television) betrachtet.</p>	<p>Am Flughafen München wurde das Projekt zur Umsetzung der Anforderungen der DSGVO erfolgreich abgeschlossen. Damit wurden organisatorische Strukturen, Prozesse und deren Dokumentation angepasst sowie das Bewusstsein für Datenschutz im Konzern geschärft.</p> <p>Als Gegenmaßnahmen für Datenschutzrisiken aus dem CCTV wurden insbesondere folgende Maßnahmen getroffen: Rollennutzungskonzept, Neubeschilderung zum Hinweis auf Videoüberwachung, Neuverhandlung der Betriebsvereinbarung zu CCTV, Konsolidierung der Rechtsgrundlage, Durchführung einer Datenschutz-Folgenabschätzung.</p> <p>Auch hat der Flughafen München Datenschutzbeauftragte benannt sowie Datenschutzkoordinator:innen implementiert, die fortlaufend durch die Konzerneinheit Compliance geschult und sensibilisiert werden.</p> <p>Das Brutto-Risiko hierfür unter der Risikotoleranzgrenze der FMG und ging daher nicht in die Darstellung der Risikomatrix ein.</p>
Baupreissteigerungen	<p>Risiken können bei Bauprojekten durch Baupreissteigerungen, Lieferantenausfälle, Planungsverzögerungen und externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Technologiewechsel, Regeln der Technik oder sonstige Anforderungen entstehen, unter anderem durch die Verschiebung von Bauvorhaben.</p> <p>2021 verzeichneten die Preise im deutschen Baugewerbe ihren höchsten Anstieg seit 1970. Wesentliche Ursache hierfür sind die Preissteigerungen bei Roh- und Ausbaurbeiten.</p>	<p>Die Investitionsprojekte werden hinsichtlich ihrer betriebswirtschaftlichen Rentabilität, ihrer Finanzierbarkeit und der mit den Investitionen verbundenen Risiken angemessen geplant und während der Durchführung laufend überwacht.</p> <p>Derzeit werden nur diejenigen Projekte umgesetzt, die unter dem Aspekt der Eigentümer- beziehungsweise Betreiberverantwortung für den Flughafen München betriebsrelevant und -notwendig sind, sich bereits in der Umsetzung befinden oder für die eine gesetzliche Verpflichtung besteht beziehungsweise für strategische Zukunftsprojekte.</p> <p>Das Brutto-Risiko liegt hierfür unter der Risikotoleranzgrenze der FMG und ging daher nicht in die Darstellung der Risikomatrix ein.</p>

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

Bei ausländischen Tochtergesellschaften können sich im Rahmen der Beratung von anderen Flughäfen und des Betriebs von Terminals insbesondere Risiken aus der Übernahme der operativen Betriebsverantwortung im Ausland ergeben. Flughafenbetreiberprojekte unterliegen wie der Standort München selbst allgemeinen volkswirtschaftlichen und unternehmensspezifischen Risiken. Aus risikominimierenden Gründen arbeitet der Flughafen München daher mit lokalen Partnern zusammen, die über Erfahrungen hinsichtlich der jeweiligen landestypischen Bestimmungen und Gegebenheiten verfügen. Im Zusammenhang mit Flughafenbetreiberprojekten, die in der Regel lange Laufzeiten vorweisen, ergeben sich insbesondere aus der Einschätzung der zukünftigen Luftverkehrsentwicklung und des Konsumverhaltens der Flugreisenden Risiken. Dies wurde insbesondere durch die Coronavirus-Pandemie verstärkt sichtbar. Ein mögliches Ausbleiben des Wachstums und/oder ein möglicherweise rückläufiger Luftverkehr, unter anderem verbunden mit verspäteten Ausbauprojekten, könnten die Ertragsentwicklung der ausländischen Gesellschaften wesentlich nachteilig beeinflussen, woraus sich folglich Risiken für das investierte Kapital ergäben. Der Flughafen München ist derzeit bestrebt, mit entsprechenden vertraglichen Regelungen gegenüber dem Auftraggeber einen Ausgleichsmechanismus zu vereinbaren. Um vor allem Haftungsrisiken für den Flughafen München zu begegnen, wurden im Ausland lokale Gesellschaften mit beschränk-

ter Haftung gegründet, welche als selbstständige Einheiten und als lokale Auftragnehmer agieren. Ebenso können Risiken durch unvorhergesehene behördliche Eingriffe in die Tarif-, Steuer- und Abgabenstruktur der Flughäfen oder auch durch vertragliche Verletzungen zum Nachteil der Flughafenbetreiber entstehen.

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

Zusätzlich zu den in der Matrix dargestellten Risiken bestand im Vorjahr das Risiko im Zusammenhang mit Flächenenteisungsmitteln. Durch erfolgreiche Gegenmaßnahmen ist dieses Risiko zum 31. Dezember 2021 unter die Risikotoleranzgrenze gefallen.

Finanzrisiken

Für die nachfolgend aufgeführten Brutto-Finanzrisiken lag die erwartete wirtschaftliche Belastung zum 31. Dezember 2021 unter der Meldegrenze. Sie gingen daher nicht in die Risikoberichterstattung ein. Die Überwachung und Steuerung dieser Risiken sind Aufgabe des zentralen Finanz- und Cashmanagements.

FINANZRISIKEN

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Währungsrisiken	Soweit geplanten Umsätzen in Fremdwährungen keine entsprechenden währungskongruenten Ausgaben gegenüberstehen, ergeben sich Währungsrisiken.	Währungsrisiken sichert der Flughafen München mit Devisentermingeschäften ab.
Kredit- und Bonitätsrisiken	Kredit- und Bonitätsrisiken entstehen vor allem aus kurzfristigen Geldanlagen sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.	Geldanlagen erfolgen nur bei (in der Regel deutschen) Kreditinstituten, die einer entsprechenden Einlagensicherung unterliegen. Zum Management von Bonitätsrisiken gehören eine Bonitätsprüfung der Kunden, eine stetige Überwachung der offenen Posten und ein stringentes Mahnwesen. In Abhängigkeit von der Bonität werden bestimmte Aufträge nur gegen Vorauszahlung oder Stellung von Sicherheiten in Form von Bürgschaften erbracht.
Zinsänderungsrisiko	Zinsrisiken ergeben sich im Wesentlichen aus variabel verzinsten Finanzschulden aus Darlehen sowie Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern.	Zinsrisiken aus variabel verzinsten Finanzschulden aus Darlehen begegnet der Flughafen München durch Absicherung mit Zinspayerswaps.
Liquiditätsrisiko	Der Flughafen München überwacht im Rahmen der langfristigen Wirtschaftsplanung und der kurz- und mittelfristigen Finanzplanung das Risiko. Um die Zahlungsfähigkeit jederzeit sicherzustellen, werden auf Basis einer rollierenden Liquiditätsplanung langfristige Kreditlinien und liquide Mittel vorgehalten. Im Zuge der Coronavirus-Pandemie gewinnt dieses Risiko immer mehr an Bedeutung. Es können sich Risiken aus der Kreditvergabepraxis der Banken und geänderte Rahmenbedingungen am Kapitalmarkt für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben.	Zur Sicherstellung der Liquidität in der Pandemie hat der Flughafen München ein gesondertes Liquiditätsmanagement aufgesetzt. Die Liquiditätsplanung berücksichtigt dabei das laufende Geschäft, die Investitionen sowie die Finanzierungsaspekte für den gesamten Konzern. Neben den Kostenreduzierungen, wie unter den Risiken »Konjunktur« und »Personalsituation« beschrieben, steht das Verschieben beziehungsweise das Vermeiden von Investitionsprojekten im Fokus. Darüber hinaus hat der Flughafen München zur Liquiditätssicherung im Jahr 2021 Darlehen über ein Gesamtvolumen von 425 Millionen Euro abgeschlossen. Zudem bestehen revolvingende Kreditlinien.

Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen verbleiben folgende Netto-Risiken:

ÜBERSICHT NETTO-RISIKEN

Wirtschaftliche Belastungen	sehr hoch ab 150 Mio. €	<ul style="list-style-type: none"> • Anschlag auf den Luftverkehr/Terror am Standort 		<ul style="list-style-type: none"> • Dritte Start- und Landebahn 	<ul style="list-style-type: none"> • Markteinbruch durch Seuche/Krankheit • Konjunktur
	hoch ab 30 Mio. €	<ul style="list-style-type: none"> • Naturkatastrophen • Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben • Nichtbestehen einer EU-Sicherheitsinspektion 	<ul style="list-style-type: none"> • Änderung von nationalen und EU-weiten Sicherheitsvorgaben • Verlust/Beeinträchtigung Hub, Einstellung/ Reduzierung Airlines 	<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung Ground Handling 	
	mittel ab 6 Mio. €		<ul style="list-style-type: none"> • Personalsituation 		
	gering ab 1 Mio. €				
		sehr gering (5–10 %) Nicht 1x in 3 Jahren	gering (>10–25 %) 1x in 3 Jahren	mittel (>25–50 %) 1x in 2 Jahren	hoch (>50 %) 1x innerhalb eines Jahres
		Eintrittswahrscheinlichkeit/-häufigkeit			

Chancen

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

Für die Ableitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Chancennutzung sind alle Bereichsleiter:innen und Geschäftsführer:innen der Tochter- und Beteiligungsunternehmen verantwortlich. Sie werden dabei durch den Konzernbereich Konzerncontrolling und Beteiligungsmanagement unterstützt. Darüber hinaus sind prinzipiell alle Mitarbeitenden der Flughafen München GmbH in den Geschäftsfeldern und ihrer Tochtergesellschaften dazu angehalten, im Rahmen ihrer täglichen Arbeit Chancen zu identifizieren und an ihre Vorgesetzten zu melden. Um die unternehmenseigenen Ressourcen optimal zu nutzen, betreibt der Flughafen München neben einem klassischen Ideenmanagement auch ein professionelles und toolgestütztes Innovationsmanagement (Erläuterungen hierzu im Kapitel »Innovations- und Ideenmanagement«).

Grundsätzlich strebt der Flughafen München ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Chancen und Risiken an. Sofern es wahrscheinlich ist, dass die Chancen eintreten, wurden diese bereits in die Prognose 2022 beziehungsweise die mittel- und langfristige Planung aufgenommen. Die dargestellten Chancen konzentrieren sich deshalb auf künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für den Flughafen München positiven Abweichung von der Prognose und der mittel- und langfristigen Planung führen können.

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

Wirtschaftlicher Vorteil	Betrag in EUR
gering	1–5 Mio.
mittel	5–30 Mio.
hoch	30–150 Mio.
sehr hoch	>150 Mio.

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

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

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

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

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich zum 31. Dezember 2021 geringfügige Änderungen bei den identifizierten Chancen ergeben. Die Chance »Off-Campus« wurde grundsätzlich überarbeitet und in »Internationales Geschäft« umbenannt.

ÜBERSICHT CHANCEN AM FLUGHAFEN MÜNCHEN

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

Entwicklung der Coronavirus-Pandemie

Die Reise- und Tourismusindustrie ist aufgrund der weltweit stark eingeschränkten Mobilität besonders von der Coronavirus-Pandemie betroffen. Die weitere Entwicklung insbesondere hinsichtlich der Mobilitätsbeschränkungen ist daher von herausragender Bedeutung für die Erholung im weltweiten Luftverkehr und damit auch für den ökonomischen Erfolg des Flughafens München. Aktuell wird allgemein davon ausgegangen, dass die Luftverkehrsindustrie mehrere Jahre brauchen wird, um das Vorkrisenniveau wieder zu erreichen. Weiterer medizinischer Fortschritt und die Ausbreitung äußerst ansteckender, aber weniger pathogener Virusvarianten könnten zu einem schnelleren Ende der Coronavirus-Pandemie führen. Die verbliebenen internationalen Reisebeschränkungen und -warnungen könnten dann früher als erwartet aufgehoben werden. Dies hätte einen deutlich positiven Einfluss auf das EBT des Flughafens München. Der Konzern beobachtet die weitere Entwicklung systematisch und steht im Rahmen seiner Akquisetätigkeit in engem Kontakt mit Fluggesellschaften. Ziel ist es, überdurchschnittlich an einer Erholung zu partizipieren.

Obwohl die Wahrscheinlichkeit einer frühzeitigen Erholung aktuell als gering eingestuft wird, ist die daraus resultierende Chance aufgrund ihres hohen Ergebniseffekts mit »hoher Relevanz« zu bewerten.

Volkswirtschaftliche Entwicklung

Es besteht eine enge Korrelation zwischen dem Wachstum des nationalen sowie globalen Wirtschaftsaufkommens und des Luftverkehrs [Zusammenhang wird aktuell durch staatliche Reisebeschränkungen und Reisezurückhaltung in der Bevölkerung überlagert]. Die Coronavirus-Pandemie stürzte die Weltwirtschaft in eine tiefe Krise. Es kam in fast allen großen Volkswirtschaften zu einem deutlichen Einbruch der Wirtschaftsleistung. Im Geschäftsjahr 2021 war eine Erholung der Weltwirtschaft zu beobachten, die sich 2022 fortsetzen dürfte. Krisenbedingte

Lieferschwierigkeiten bei wichtigen Vorprodukten, die insbesondere die Industrie belasten, hemmen die grundsätzlich positive Entwicklung. Auch waren Konsummöglichkeiten durch die anhaltenden Corona-Regeln eingeschränkt, was zu einer erheblichen Überschussersparnis bei den privaten Haushalten führte. Sollten sich die Lieferschwierigkeiten zügig auflösen und die angehäuften Ersparnisse ausgegeben werden, besteht die Chance einer schnelleren Erholung der Wirtschaft und eines damit einhergehenden Wachstums des Luftverkehrs.

In den vergangenen Jahren konnten in verschiedenen Ländern protektionistische handelspolitische Tendenzen beobachtet werden. Prominente Beispiele hierfür sind die Handelsstreitigkeiten zwischen den USA und China und der Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union [Brexit]. Da das Luftverkehrsaufkommen stark vom Grad der Globalisierung der Weltwirtschaft abhängt, haben protektionistische Maßnahmen grundsätzlich einen bremsenden Effekt auf den weltweiten Luftverkehr. Sollten sich diese Tendenzen in den Folgejahren umkehren und politisch wieder verstärkt auf die globale Arbeitsteilung gesetzt werden, könnte dies das Wirtschafts- und Luftverkehrswachstum fördern.

Unterschiedliche Unternehmensbereiche des Flughafens München beobachten intensiv alle weltweit relevanten Volkswirtschaften. So werden Potenziale für die verschiedenen Geschäftsfelder [zum Beispiel Aviation, Commercial, internationales Geschäft] erkannt und entsprechende Maßnahmen zur Chancennutzung dezentral eingeleitet.

Da die volkswirtschaftliche Entwicklung einen der zentralen Einflussfaktoren für den Luftverkehr darstellt, sind die daraus resultierenden Chancen kurz- und mittelfristig mit »hoher Relevanz« zu bewerten.

Marktentwicklung

Entwicklungen bei den Fluggesellschaften sind von besonderer Bedeutung für das Verkehrsaufkommen an Flughäfen. Die Fluggesellschaften stehen aktuell vor historisch beispiellosen Herausforderungen. Die momentane Situation ist aufgrund des nach wie vor deutlich eingeschränkten Verkehrsaufkommens mit erheblichen Verlusten für die Fluggesellschaften verbunden. Da vor Ausbruch der Pandemie bereits ein klarer Trend hin zu einer Konsolidierung des europäischen Airline-Markts zu beobachten war, ist nun aufgrund der Krisenauswirkungen mit einer Fortsetzung beziehungsweise sogar mit einer Intensivierung dieses Trends zu rechnen. Aktuell ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Flugreisen über einen längeren Zeitraum unterhalb des Vorkrisenniveaus verbleibt. Im Falle einer weitreichenden Konsolidierung der Fluggesellschaften würde sich die Nachfrage allerdings auf weniger Anbieter verteilen. Darüber hinaus erscheint es möglich, dass die verbleibenden Netzwerk-Carrier verkleinert aus der Krise hervorgehen und sich auf Drehkreuzstandorte konzentrieren, um ihre Verkehre effizient zu bündeln.

Der Flughafen München betreibt seit Längerem ein intensives Qualitätsmanagement und hat als einer von wenigen Flughäfen weltweit den Status eines 5-Star-Airports. Auch verfügt er über ein äußerst attraktives Einzugsgebiet, sowohl hinsichtlich geschäftlicher als auch privater Reisen und betreibt seit Jahren eine professionelle Airline-Akquise. Mit der Deutschen Lufthansa hat der Flughafen München einen wichtigen Kunden, der am Standort München ein Drehkreuz betreibt und auch zukünftig daran festhalten möchte. Darüber hinaus beruht die Zusammenarbeit auf gemeinschaftlichen Investitionen und langfristigen Kooperationsabkommen.

Sollte es zu einer weitgehenden Konsolidierung des Airline-Markts kommen, könnte der Flughafen München mittelfristig überproportional an der Erholung im Luftverkehrsmarkt partizipieren, was zu einer überplanmäßigen Ergebnisentwicklung führen könnte.

Obwohl eine solche Entwicklung aufgrund der aktuellen Situation unsicher ist, ist die daraus resultierende Chance aufgrund ihres Einflusses auf die weitere Unternehmensentwicklung mittel- und langfristig mit »hoher Relevanz« zu bewerten.

Regulierung und Gesetzgebung

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

Im Jahr 2011 führte die Bundesregierung mit der deutschen Luftverkehrsabgabe eine Ticketsteuer ein, welche zum 1. April 2020 erhöht wurde. Die Abgabe dient der Umsetzung von klimapolitischen Zielen. Ziel der Erhöhung ist es, eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf die Schiene zu erreichen. Die Luftverkehrsabgabe hat aufgrund ihres nationalen Charakters wettbewerbsverzerrende Effekte im europäischen Luftverkehrsmarkt zur Folge. Dies führt dazu, dass Flugreisende aus grenznahen Gebieten vermehrt Flughäfen im Ausland als Abflugort wählen. Sollte die Luftverkehrssteuer durch effektivere internationale klimapolitische Instrumente abgelöst werden, könnten dadurch wettbewerbsverzerrende Effekte abgebaut werden. Dies könnte in der Folge zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens am Flughafen München führen.

Im Zuge der aktuellen Krise nahm die Diskussion zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky) an Fahrt auf. Die Europäische Kommission hat das Programm Single European Sky bereits im Jahr 1999 gestartet. Neben der Einführung einheitlich hoher Sicherheitsstandards wird dabei auf eine Erweiterung der Luftraumkapazität und eine ökonomischere supranationale Kooperation der einzelnen nationalen Flugsicherungsorganisationen abgezielt. Konkret geht es unter anderem darum, den Airlines wirtschaftlichere Flugrouten (direkte Luftlinie) zu ermöglichen, da hier immer noch erhebliches Verbesserungspotenzial besteht. Durch effizientere Flugrouten könnten signifikant Kerosin eingespart und damit CO₂-Emissionen vermieden werden (bis zu 10%). Während Letzteres einen positiven Imagegewinn für den Luftverkehr als Ganzes mit sich bringen könnte, würde sich Ersteres aufgrund der niedrigeren Kosten positiv auf die Nachfrage nach Flugreisen auswirken. Es handelt sich bei Single European Sky allerdings um eine überaus komplexe Thematik, da dabei Fragen nationaler Souveränität der einzelnen europäischen Staaten berührt werden. Die Erarbeitung von Lösungsansätzen muss dementsprechend im Zusammenspiel aller nationalen und europäischen Akteure und im Dialog mit der Industrie stattfinden.

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

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

Schiienenanbindung

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

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

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

Zins- und Wechselkursentwicklung

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

Im Einzelhandelsgeschäft am Flughafen München spielen internationale Kunden (außerhalb der Eurozone) aufgrund teilweise deutlich überdurchschnittlicher Retail-Ausgaben eine besondere Rolle. Interne Analysen haben ergeben, dass sich Schwankungen im Wechselkurs (Euro versus Fremdwährung) signifikant auf die Einzelhandels-erlöse auswirken. Eine Aufwertung relevanter Fremdwährungen gegenüber dem Euro bietet daher das Potenzial einer überplanmäßigen Ergebnisentwicklung. Aufgrund der krisenbedingt niedrigen Passagierzahlen und des damit verbundenen Einbruchs der Einzelhandelsumsätze ist dieser Effekt im Vergleich zu den Vorjahren allerdings deutlich abgeschwächt.

Das Zinsniveau liegt nach wie vor auf einem historisch niedrigen Stand. Eine Verbesserung der Finanzierungs-konditionen kann weitgehend ausgeschlossen werden. Der Flughafen München geht daher in seiner Planung von steigenden Zinssätzen für Darlehen mit variabler Ver-zinsung aus. Sollte das Zinsniveau im Planungszeitraum allerdings weniger stark steigen als angenommen, hätte dies einen positiven Effekt auf das EBT des Konzerns.

Nichtsdestotrotz geht der Flughafen München insge-samt davon aus, von vorteilhaften Entwicklungen auf den Finanzmärkten profitieren zu können.

Insgesamt ist die aus Zins- und Wechselkursentwicklun-gen entstehende Chance aufgrund der aktuellen Krisen-situation kurzfristig betrachtet mit »geringer Relevanz« zu bewerten.

Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen

Der Flughafen München verfolgt das Klimaziel »CO₂-Neutralität bis 2030«. Er wird den von ihm beeinfluss-baren CO₂-Footprint durch eine Kombination von Reduk-tions- und Offsetting-Maßnahmen auf null senken. Die Umsetzung dieser CO₂-Strategie ist mit Kosten verbun-den. Im Bereich der Energieerzeugung und -einsparung sowie der erneuerbaren Energien ist allgemein eine fort-schreitende Effizienzsteigerung zu beobachten. Sollte sich diese Entwicklung in beschleunigtem Maß fortsetzen, könnten durch ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis bei der emissionsarmen Energieerzeugung die Kosten für die CO₂-Neutralität des Flughafens München das erwar-tete Niveau unterschreiten. Die Bereiche Umwelt, Technik sowie das strategische Nachhaltigkeitsmanagement des Flughafens beobachten diesbezügliche Trends.

Langfristig könnte eine damit verbundene überplan-mäßige Ergebnisentwicklung einhergehen. Trotz sich ändernder politischer Anreiz- beziehungsweise Sanktions-mechanismen ist die daraus resultierende Chance auf-grund des vergleichsweise geringen Ergebniseffekts mit »geringer Relevanz« zu bewerten.

Interne Prozess- und Effizienzverbesserungen

Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie haben den Flughafen München dazu veranlasst, das Verände-rungsprogramm »Restart« aufzusetzen. Das Programm diente dazu, das Unternehmen zukunftsfähig und effzi-ent aufzustellen. Neben Maßnahmen zur Anpassung der Personalkapazität wurden im Rahmen des Programms auch organisatorische Veränderungen erarbeitet. Die Führungsstrukturen sowie die Schnittstellen zwischen Abteilungen standen dabei ebenso auf dem Prüfstand wie die Unternehmensstrategie und die Konzernstruktur. Erste Abschätzungen zu ergebnisverbessernden Effekten des Programms sind Bestandteil der den Gremien der FMG Ende 2020 vorgelegten mittelfristigen Planung. Die

Maßnahmen des Programms wurden im Laufe des Jahres 2021 konkretisiert und anschließend umgesetzt. Da die wirtschaftlichen Effekte des Veränderungsprogramms »Restart« bereits in der mittelfristigen Planung des Flughafens München berücksichtigt und dabei ambi-tionierte Zielsetzungen unterstellt wurden, ist die Wahr-scheinlichkeit einer deutlich überplanmäßigen Entwick-lung als gering einzustufen. Die daraus resultierende Chance wird demnach aktuell mit »geringer Relevanz« bewertet.

Internationales Geschäft

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

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

Aktuelle Entwicklungen zeigen zudem, dass immer mehr Regierungen ihre Flughäfen mittels Public Private Part-nerships oder Konzessionen in die Hände des Privatsek-tors geben wollen. Hier könnten sich Chancen für den Ein-stieg in Flughafenkonzessionen oder den Abschluss von langfristigen Managementverträgen für das internatio-nale Geschäft ergeben.

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

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

Real Estate

Die aktuell großen ökologischen und ökonomischen Herausforderungen setzen Unternehmen in der Bundesrepublik Deutschland unter einen hohen Innovations- und Kollaborationsdruck. Dies könnte zu einem erweiterten Bedarf an Kooperationsstandorten und Testflächen führen.

Der Flughafen München schafft mit seinem Projekt »LabCampus« ein neuartiges Innovationszentrum, das auf branchenübergreifende Zusammenarbeit, gemeinsames Entwickeln, Testen, Präsentieren und Realisieren ausgerichtet ist. Aktuell sind unter anderem mit der sogenannten Multifunktionsarena infrastrukturelle Maßnahmen in unmittelbarer Nähe zum LabCampus geplant. Dies könnte zu einer deutlich höheren Attraktivität des Immobilienstandorts Flughafen München führen. Höhere Ertragsströme und eine damit einhergehende schnellere Umsetzung des LabCampus wären die Folge [zusätzliche Gebäude und weitere Cluster können mit den entsprechenden Ertragsströmen früher realisiert werden]. Langfristig besteht daher das Potenzial einer deutlich überplanmäßigen Ergebnisentwicklung.

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

Obwohl für eine solche Entwicklung eine gewisse Eintrittswahrscheinlichkeit besteht, ist die resultierende Chance aufgrund des langfristigen Wirkungshorizonts aktuell mit »geringer Relevanz« zu bewerten.

Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation

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

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

Die Ausbreitung des Coronavirus und seine Auswirkungen auf den globalen Flugverkehr haben die Risikosituation des Flughafens München signifikant negativ beeinflusst. Unter Berücksichtigung dieser aktuellen Situation erfolgte mit Beginn der Pandemie eine Überprüfung beziehungsweise eine Neueinstufung der Risiken. Die Geschäftsführung geht davon aus, dass die wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie sich weiterhin auf das Ergebnis auswirken werden. Allerdings ist der weitere Fortgang der Pandemie nicht absehbar, sodass eine abschließende Risikoeinschätzung zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich ist.

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

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

München, den 8. April 2022

Jost Lammers Nathalie Leroy Jan-Henrik Andersson

VERKÜRZTER KONZERNABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG

TEUR	Angabe	2021	2020
+ Umsatzerlöse	VI.1	601.276	579.672
+/- Bestandsveränderung		53	-86
+ Aktivierte Eigenleistungen	VI.2	17.207	15.611
+ Sonstige Erträge	VI.3	61.946	29.018
Gesamtleistung		680.482	624.215
- Materialaufwand	VI.4	-249.702	-232.577
- Personalaufwand	VI.5	-419.095	-408.606
- Sonstige Aufwendungen	VI.6	-57.501	-144.870
Betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)		-45.816	-161.838
- Abschreibungen	VI.7	-239.851	-242.016
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		-285.667	-403.854
+ Zinsergebnis	VI.8	-66.690	-94.059
+/- Sonstiges Finanzergebnis	VI.8	18.676	66.305
Finanzergebnis		-48.014	-27.754
+ Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen	VII.4	-2.576	-1.812
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		-336.257	-433.420
+/- Ertragsteuern	VI.9	74.961	112.019
Konzernjahresergebnis (EAT)		-261.296	-321.401
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		-261.296	-321.402
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		0	1

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

TEUR	Angabe	2021	2020
Konzernjahresergebnis		-261.296	-321.401
+/- Absicherung von Zahlungsströmen	VII.16	12.719	12.354
+/- Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	-2.543	-2.470
Posten, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		10.176	9.884
+/- Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	VII.17	491	-1.670
+/- Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	-133	463
+/- Effekte aus der Währungsumrechnung		-4	62
Posten, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		354	-1.145
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		10.530	8.739
Gesamtergebnis		-250.766	-312.662
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		-250.766	-312.663
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		0	1

KONZERNBILANZ

Aktiva			
TEUR	Angabe	31.12.2021	31.12.2020
Immaterielle Vermögenswerte	VII.1	15.605	19.384
Selbstgenutzte Sachanlagen	VII.2	5.124.510	5.120.387
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	VII.3	144.974	145.273
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	VII.4	1.708	2.304
Forderungen	VII.5	5.051	5.109
Vertragliche Vermögenswerte	VII.23	15.176	6.237
Sonstiges Finanzvermögen		290	245
Aktive latente Steuern	VII.6	15.794	8.810
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	5.554	7.390
Langfristige Vermögenswerte		5.328.662	5.315.139
Vorräte	VII.7	22.518	28.057
Forderungen	VII.8	57.334	60.603
Vertragliche Vermögenswerte	VII.23	10.930	7.516
Sonstiges Finanzvermögen	VII.8	134	40
Tatsächliche Ertragsteueransprüche		1.088	4.196
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	19.263	32.786
Kurzfristige Geldanlagen	VII.10	34.984	67.985
Zahlungsmittelbestand	VII.10	16.963	9.717
Kurzfristige Vermögenswerte		163.214	210.900
Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht	VII.11	1.269	2.551
Aktiva		5.493.145	5.528.590

Passiva			
TEUR	Angabe	31.12.2021	31.12.2020
Gezeichnetes Kapital	VII.12	306.776	306.776
Rücklagen	VII.12	90.083	133.651
Übriges Eigenkapital	VII.12	1.418.253	1.624.515
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter		20	20
Eigenkapital		1.815.132	2.064.962
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	VII.14	348.177	334.619
Verbindlichkeiten	VII.15	17.192	19.471
Sonstige Finanzschulden	VII.15	1.949.988	1.631.789
Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	82.923	119.135
Sonstige Rückstellungen	VII.18	91.999	92.038
Passive latente Steuern	VII.6	250.516	318.474
Sonstige Schulden	VII.20	13.658	14.600
Langfristige Schulden		2.406.276	2.195.507
Verbindlichkeiten	VII.19	145.006	111.597
Vertragliche Verbindlichkeiten	VII.23	2.376	792
Sonstige Finanzschulden	VII.19	699.495	744.664
Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	44.351	46.987
Sonstige Rückstellungen	VII.18	12.409	13.238
Tatsächliche Ertragsteuerschulden		5.187	4.895
Sonstige Schulden	VII.20	14.736	11.329
Kurzfristige Schulden		923.560	933.502
Passiva		5.493.145	5.528.590

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

	Angabe	Gezeichnetes Kapital		Rücklagen		Übriges	Nicht	Eigenkapital
		Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklage	Eigenkapital	beherrschender Gesellschafter		
TEUR								
Stand 31.12.2019	VII.12	306.776	102.258	45.232	1.923.854	19	2.378.139	
Jahresergebnis		0	0	0	-321.402	1	-321.401	
Sonstiges Ergebnis		0	0	-1.207	9.884	0	8.677	
Gesamtergebnis		0	0	-1.207	-311.518	1	-312.724	
Einstellung in Rücklagen		0	0	40.229	-40.229	0	0	
Entnahmen von Rücklagen		0	0	-52.861	52.861	0	0	
Änderungen von Rücklagen		0	0	-12.632	12.632	0	0	
Effekte aus der Währungsumrechnung		0	0	0	-453	0	-453	
Stand 31.12.2020	VII.12	306.776	102.258	31.393	1.624.515	20	2.064.962	
Jahresergebnis		0	0	0	-261.296	0	-261.296	
Sonstiges Ergebnis		0	0	358	10.176	0	10.534	
Gesamtergebnis		0	0	358	-251.120	0	-250.762	
Entnahmen von Rücklagen		0	0	-43.926	43.926	0	0	
Änderungen von Rücklagen		0	0	-43.926	43.926	0	0	
Effekte aus der Währungsumrechnung		0	0	0	932	0	932	
Stand 31.12.2021	VII.12	306.776	102.258	-12.175	1.418.253	20	1.815.132	

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

TEUR	Angabe	2021	2020
Gesamtergebnis		-250.766	-312.662
+ Ergebnisneutrale latente Steuern		2.676	2.007
+ Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		-491	1.670
+ Absicherung von Zahlungsmittelströmen		-12.719	-12.354
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		4	-62
Jahresergebnis (EAT)		-261.296	-321.401
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen		2.576	1.812
Ertragsteuern		-74.961	-112.019
Finanzergebnis		48.014	27.754
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		-285.667	-403.854
Abschreibungen		239.851	242.016
Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen und Umgliederungen aus dem Anlagevermögen		-3.189	3.800
Zu-/ Abnahme der Vorräte		5.539	9.426
Zu-/ Abnahme der kurzfristigen Forderungen		3.269	33.626
Zu-/ Abnahme der Verbindlichkeiten		31.176	-34.507
Zu-/ Abnahme der Leistungen an Arbeitnehmer		-38.759	54.415
Zu-/ Abnahme der Rückstellungen		-868	1.848
Zu-/ Abnahme aus Währungseffekten		-932	453
Zu-/ Abnahme der anderen Aktiva und Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		3.014	-21.653
Bruttozahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit		-46.566	-114.430
Saldo aus gezahlten und erhaltenen Ertragsteuern		747	-1.618
Zahlungsmittelflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit		-45.819	-116.048
Einzahlungen aus der Veräußerung von selbstgenutzten Sachanlagen		19.801	2.604
Einzahlungen aus der Veräußerung von immateriellen Vermögenswerten		639	681

TEUR	Angabe	2021	2020
Auszahlungen für Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen		-244.628	-387.809
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte		-2.115	-2.857
Auszahlungen für Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-1.441	-379
Erhaltene Zinsen		1.104	305
Auszahlungen in Verbindung mit nicht vollkonsolidierten Unternehmen		-1.960	0
Einzahlungen aus Geldanlagen		33.000	100.782
+ Zahlungsmittelflüsse aus der Investitionstätigkeit		-195.600	-286.673
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen	IX	438.350	515.850
Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen bei Kreditinstituten	IX	-158.394	-96.899
Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	IX	-5.340	-6.437
Zinszahlungen aus Leasingverbindlichkeiten	IX	-269	-297
Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	IX	0	-11.713
Zahlungsmittelzuflüsse aus dem konzernweiten Cashmanagement mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen	IX	5.121	4.494
Zahlungsmittelabflüsse aus dem konzernweiten Cashmanagement mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen	IX	0	-263
Gezahlte Zinsen (ohne Bauzeitzinsen)	IX	-24.116	-23.330
Auszahlungen aus Bauzeitzinsen	IX	-6.687	-8.543
+ Zahlungsmittelflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	IX	248.665	372.862
Veränderung des Zahlungsmittelbestands		7.246	-29.859
Zahlungsmittelbestand zum Periodenbeginn		9.717	39.576
Zahlungsmittelbestand zum Periodenende		16.963	9.717

HINWEIS ZUM BESTÄTIGUNGSVERMERK

Angaben zum Ergebnis der Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts für das Geschäftsjahr 2021

In dem vorstehenden, zur Einbindung in den gedruckten integrierten Bericht bestimmten – gekürzten – Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2021 ist der Konzernanhang nicht enthalten. Der vollständige Konzernabschluss – einschließlich Konzernanhang – sowie der Konzernlagebericht jeweils für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 wurden von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist dabei zu der zusammenfassenden Beurteilung gelangt, dass die Prüfung zu keinen Einwendungen geführt hat und hat einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Der vollständige Konzernabschluss sowie der Konzernlagebericht jeweils für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sind neben dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers hierzu auf der Internetseite der Flughafen München GmbH allgemein zugänglich.

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

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

Zum Ablauf des 30.09.2021 haben sowohl Frau Andrea Gebekken als Geschäftsführerin für Commercial und Security als auch Herr Thomas Weyer als Geschäftsführer für Finanzen und Infrastruktur die Flughafen München GmbH [FMG] nach erfolgreichen Jahren in der Geschäftsführung verlassen. Der Aufsichtsrat dankt beiden ehemaligen Geschäftsführern für ihre großen Verdienste um den Flughafen München. Am 01.10.2021 hat Frau Nathalie Leroy ihre Tätigkeit als neu durch den Aufsichtsrat bestellte Geschäftsführerin der FMG für Finanzen und Infrastruktur - und zum 01.11.2021 hat Herr Jan-Henrik Andersson seine Tätigkeit als neu durch den Aufsichtsrat bestellter Geschäftsführer der FMG für Commercial und Security aufgenommen. Beiden neuen Geschäftsführern wünscht der Aufsichtsrat viel Erfolg bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben.

Der von der Geschäftsführung vorgelegte Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021 und der Lagebericht der FMG sowie des Konzerns sind durch die zum Abschlussprüfer bestellte PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

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

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

Der Geschäftsführung und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern spricht der Aufsichtsrat Dank und Anerkennung für die im Geschäftsjahr 2021 geleistete erfolgreiche Arbeit aus.

München, den 04. Juli 2022

Für den Aufsichtsrat



Staatsminister Albert Füracker
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Flughafen München GmbH

IMPRESSUM

Herausgeber

Flughafen München GmbH
Postfach 23 17 55
85326 München

Kontakt

Kommunikation & Politik:
Telefon: +49 89 975 413 50
Konzernentwicklung - Nachhaltigkeitsmanagement:
Telefon: +49 89 975 435 07

E-Mail: bericht@munich-airport.de

Fotos

Flughafen München GmbH
S. 46 Visualisierung Airport Academy:
© Auer Weber

Grafiken

Flughafen München GmbH

Beratung und Design

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

Druck

Pinsker Druck und Medien GmbH, Mainburg

Papier

Inhalt: Enviro Top
(zertifiziert nach dem Blauen Engel)



Cradle to Cradle Certified® ist ein weltweit anerkannter Standard für sichere und kreislauffähige Produkte. Das für diesen integrierten Bericht verwendete Papier enviro®top wurde mit dem C2C Certified® Zertifikat auf Silber Level ausgezeichnet.

Produktion

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

Weiterführende Links

Den Online-Bericht mit zusätzlichen Inhalten finden Sie unter:

➔ bericht2021.munich-airport.de

Mehr Informationen zum Unternehmen sind auf der Website abrufbar:

➔ munich-airport.de/unternehmen

Facebook: facebook.com/flughafenmuenchen

Twitter: twitter.com/muc_airport



Neue Zeiten. Neue Ziele.
bericht2021.munich-airport.de