

TOGETHER



M MUNICH
AIRPORT

Integrierter Bericht
2025



CI

BR

FR

IR

CO



Inhalt

CI

Check-in

- 4 Kennzahlen
- 5 Vorwort der Geschäftsführung
- 7 Geschäftsmodell – kompakt

BR

Business Report

- 9 Unser Airport
- 14 Drehkreuz Zukunft

FR

Financial Report

- 18 Konzernlagebericht
- 43 Konzernabschluss
- 47 Konzernanhang
- 96 Kontrolle und Prüfung

IR

Impact Report

- 100 Nachhaltigkeitsdialog
- 102 Umwelt und Klimaschutz
- 111 Mitarbeitende und Gesellschaft
- 119 Unternehmen und Governance

CO

Check-out

- 124 Weitere Kennzahlen
- 127 Impressum

ON

Online Report

In unserem integrierten Bericht zeigen wir auf, wie ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Faktoren zusammenspielen und den langfristigen Unternehmenserfolg prägen. Die maßgebliche Fassung ist der Onlinebericht, der zudem folgende Inhalte umfasst:

- [🔗 Storys »TOGETHER«](#)
- [🔗 Geschäftsmodell](#)
- [🔗 Berichtsprofil](#)
- [🔗 Organe der Gesellschaft](#)
- [🔗 Kennzahlenvergleich](#)
- [🔗 Nachhaltigkeitskennzahlen](#)
- [🔗 Managementansätze und Nachhaltigkeitsprogramm](#)
- [🔗 GRI-Index](#)
- [🔗 Unabhängige Prüfbescheinigung](#)



CI

BR

FR

IR

CO

Q



Check-in

CI

CI 01

Check-in

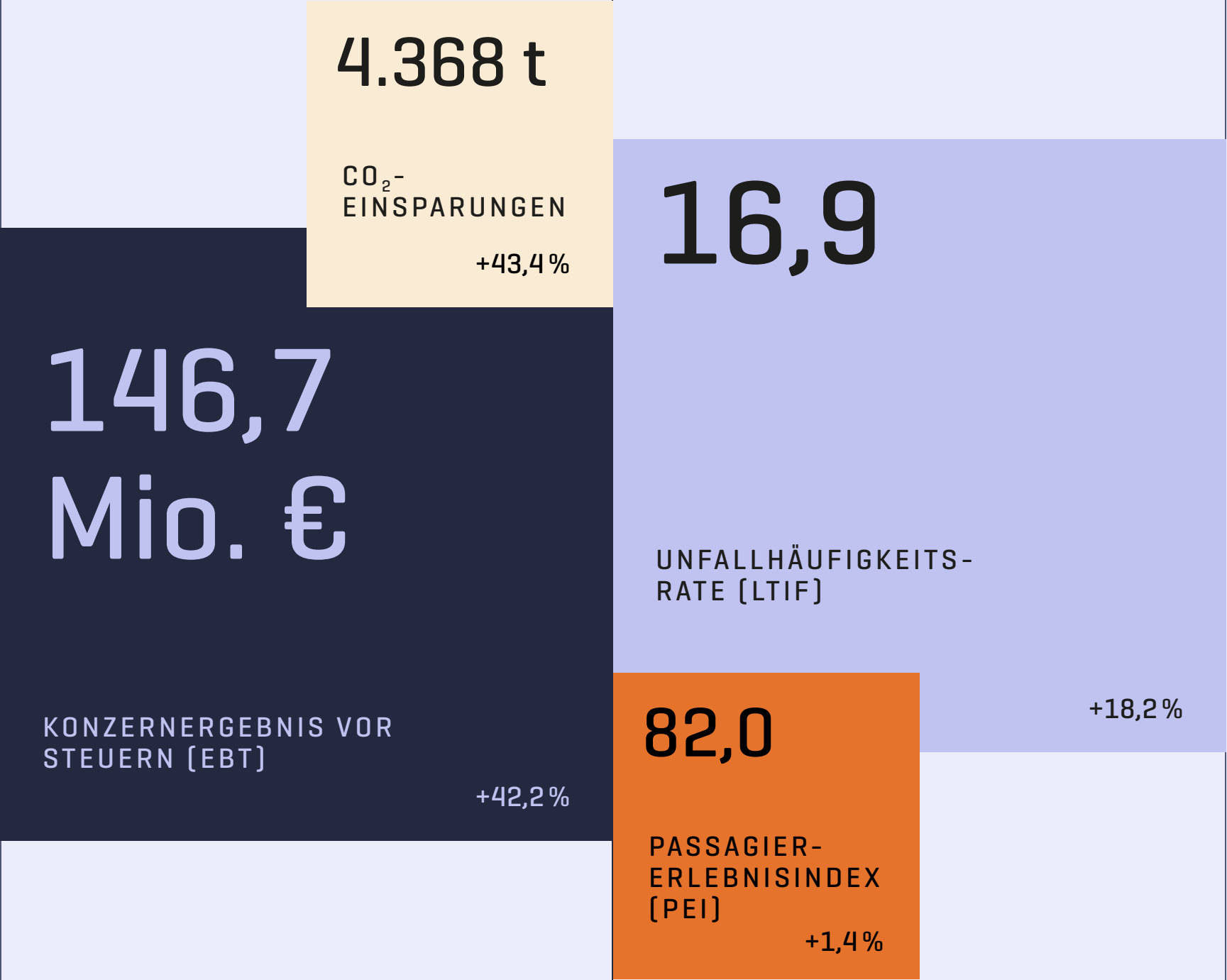
- 4 Kennzahlen
- 5 Vorwort der Geschäftsführung
- 7 Geschäftsmodell – kompakt

3-7

KENNZAHLEN

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.

→ [Alle weiteren Kennzahlen finden Sie auf den Seiten 124 bis 126.](#)



VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

in einem globalen Umfeld, in dem Instabilität zum Alltag geworden ist, wächst der Wunsch nach Sicherheit, Verlässlichkeit und Orientierung. Die Aufgabe des Flughafens München ist es, Verbindungen zu schaffen und aufrechtzuerhalten – in einer Zeit, in der vielerorts neue Grenzen entstehen. Wir eröffnen Möglichkeiten, wo andere Wege sich verengen. Wir vernetzen Regionen, Märkte und Kulturen und tragen dazu bei, Menschen und Perspektiven zusammenzubringen. Unser Flughafen ist ein Ort, an dem wir gemeinsam – TOGETHER – mit unseren Partnern, unseren Beschäftigten und für Millionen von Reisenden daran arbeiten, Zukunft zu gestalten: verlässlich, verantwortungsvoll und überzeugt von der verbindenden Kraft des Luftverkehrs.

Ein Blick zurück zeigt deutlich, was wir 2025 erreicht haben. Besonders hervorzuheben ist unsere operative Performance: Mit nahezu 80 Prozent Pünktlichkeit im Sommerflugplan zählen wir zu den Top Drei der großen europäischen Drehkreuz-Flughäfen. 43,4 Millionen Passagiere nutzten unser bayerisches Luftverkehrsdrehkreuz – 1,8 Millionen mehr als im Vorjahr, ein Plus von 4,4 Prozent. Damit war München der Flughafen mit dem höchsten absoluten Passagierzuwachs im deutschsprachigen Raum. Auch die Zahl der Flugbewegungen entwickelte sich positiv: 337.000 Starts und Landungen, ein Zuwachs von drei Prozent. Ein wesentlicher Wachstumstreiber war

erneut der Langstreckenverkehr, der gegenüber 2024 um 8,5 Prozent zulegen konnte. Die Sitzplatzauslastung von rund 80 Prozent bestätigt zudem die anhaltend hohe Nachfrage im Luftverkehr. Beim Luftfrachtumschlag erzielten wir mit rund 340.000 Tonnen außerdem einen Allzeitrekord.

Diese starke Entwicklung spiegelt sich auch in unseren finanziellen Ergebnissen wider. 2025 erreichten wir einen Gewinn [EAT] von 169 Millionen Euro – ein Plus von 105 Millionen Euro im Vergleich zum Vorjahr. Die Umsatzerlöse stiegen auf knapp 1,8 Milliarden Euro. Damit zeigt sich einmal mehr, dass unsere Strategie greift und wir das Vertrauen unserer Kunden und Partner in nachhaltigen Erfolg übersetzen können.

Der Flughafen München gehört zu den führenden Standorten im europäischen und globalen Luftverkehr. Gemeinsam mit Lufthansa stärken wir unseren Premium-Airport und schaffen hier Raum für Wachstum. Lufthansa und München gehören zusammen: Diese Partnerschaft ist der Schlüssel, um jetzt die Zukunft zu gestalten und unseren Gästen ein noch besseres Reiseerlebnis zu bieten. Mit der Vertiefung unseres einzigartigen Joint Ventures setzen wir einen Meilenstein für den Standort. Unsere Vereinbarung umfasst den Einstieg in die Planung einer erweiterten Terminalinfrastruktur sowie die Weiterentwicklung und Fortführung der bestehenden Kooperation bis ins Jahr 2056. Ein zentraler Baustein wird der perspektivische Ausbau der Langstreckenflotte in München sein – ein klares Bekenntnis zu weiteren interkontinentalen Verbindungen und zum globalen Anspruch unseres Hubs, den wir nun gemeinsam in die nächste Ära führen.



v.l.n.r.

THOMAS HOFF ANDERSSON
Geschäftsführer Aviation
und Operation

DR. JAN-HENRIK ANDERSSON
Geschäftsführer Commercial
und Security

JOST LAMMERS
Vorsitzender der Geschäftsführung
und Arbeitsdirektor

Gleichzeitig schreiten wir auch bei weiteren Infrastrukturprojekten voran. 2026 ist ein Jahr der Meilensteine. Die Inbetriebnahme des neuen Terminal 1-Piers mit zusätzlichen Kapazitäten für jährlich bis zu sechs Millionen Passagiere bildet den Auftakt zur schrittweisen Modernisierung des gesamten T1. Wir investieren gezielt in die Zukunftsfähigkeit unseres Flughafens, stärken unsere Kapazitäten und setzen zugleich neue Maßstäbe bei Qualität, Effizienz und Passagierkomfort. In den kommenden Jahren haben wir viel vor: Modul für Modul werden wir den Bereich modernisieren – einschließlich der umliegenden Infrastruktur. Die zentrale Zone unseres Flughafens erhält damit ein neues, zeitgemäßes Gesicht.

All diese Fortschritte sind nur möglich, weil der Flughafen München auf ein starkes Fundament bauen kann. Er ist ein zentraler Wirtschaftsmotor für Bayern und die gesamte Region, generiert eine jährliche Bruttowertschöpfung von 7,3 Milliarden Euro – rund ein Prozent der gesamten bayerischen Wirtschaftsleistung – und bildet mit rund 37.000 Beschäftigten in etwa 470 Unternehmen einen der größten Arbeitsplatzstandorte Deutschlands. Insgesamt sichert der Flughafen mit seiner Strahlkraft deutschlandweit über 100.000 Arbeitsplätze.

Als Team können wir stolz auf das gemeinsam Erreichte sein – und miteinander optimistisch nach vorn blicken. Unser Flughafen ist mehrfach ausgezeichnet und gehört erneut zu den zehn besten der Welt. Besonders freue ich mich über den Titel »Best Airport Staff in Europe«, der das hervorragende Engagement und die Professionalität unserer Belegschaft würdigt. Dafür möchte ich allen Kolleginnen und Kollegen herzlich danken.

Das ist unser Flughafen – den wir gemeinsam immer besser machen.



Ihr
Jost Lammers

»Unser Anspruch ist klar: Wir stellen sicher, dass unser operativer Bereich jederzeit mit den richtigen Ressourcen ausgestattet ist, mit verlässlichen Prozessen sowie robusten und widerstandsfähigen Systemen.«

THOMAS HOFF ANDERSSON



»München wird zu einem Hub neuer Horizonte – getragen von einer herausragenden Partnerschaft, engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und dem Vertrauen unserer Gäste.«

JOST LAMMERS



»Wir verbinden mehr als Destinationen. Wir wollen einen Airport, der die Menschen inspiriert, und der wirtschaftliche Stärke, Innovationskraft und Vertrauen vereint.«

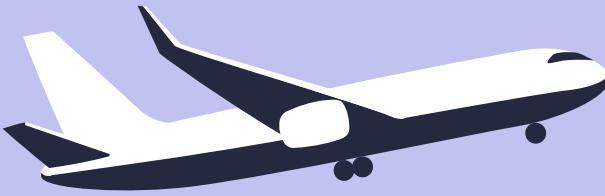
DR. JAN-HENRIK ANDERSSON

GESCHÄFTSMODELL

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

Wir verstehen die Auswirkungen unserer Aktivitäten ganzheitlich. Langfristig den Standort zu entwickeln und gleichzeitig Verantwortung für unser wirtschaftliches, ökologisches und soziales Umfeld zu übernehmen, ist der Anspruch unseres Unternehmens.

 [Geschäftsmodell](#)





CI

BR

FR

IR

CO

Q

←

Business Report

BR

BR 01

Unser Airport

- 10 Geschäftsfelder
- 11 Infrastruktur
- 13 5-Star-Qualität

BR 02

Drehkreuz Zukunft

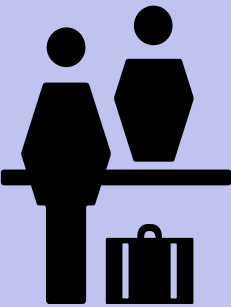
- 15 Konzernstrategie
- 15 Klimaschutzstrategie
- 16 Personalstrategie
- 16 Digitalisierung

UNSER AIRPORT

Die Flughafen München GmbH betreibt Bayerns Mobilitätsdrehscheibe und sichert die Position des Münchner Airports als modernes Premium-Drehkreuz von europäischem Spitzenrang. Wir setzen auf Wachstum, Qualität und die konsequente Weiterentwicklung unseres Flughafens. Damit tragen wir auch maßgeblich zum langfristigen Erfolg der gesamten Region bei.

FLUGGASTAUFGKOMMEN
2025

43,4 Mio.
Passagiere



+4,4 %

SERVUS WELT

Mit 91
Airlines zu
232 Zielen



PREMIUM-
QUALITÄT

»Best Airport
in Central
Europe« 2025

Geschäftsfelder: nachhaltiger Beitrag zum Erfolg

Aviation

Der Münchner Airport sichert die Konnektivität für die Bevölkerung und Unternehmen der Region. Aufgrund der wirtschaftlichen Stärke und Attraktivität Bayerns sowie des süddeutschen Raums ist auch künftig von einer stabilen Entwicklung der Luftverkehrsnachfrage auszugehen. Als zentrales europäisches Drehkreuz kommt dem Münchner Flughafen dabei eine Schlüsselrolle zu.

Im Jahr 2025 verzeichnete der Flughafen mit 43,4 Millionen Passagieren ein Wachstum von über vier Prozent. Dies entspricht einem Plus von etwa 1,8 Millionen Fluggästen gegenüber dem Vorjahr und stellt den größten absoluten Passagierzuwachs aller deutschen Flughäfen dar. Das Verkehrsaufkommen erreichte damit rund 91 Prozent des Niveaus vor dem Ausbruch der Coronapandemie. Von den noch fehlenden 4,5 Millionen Passagieren im Vergleich zum Rekordjahr 2019 entfallen 3,5 Millionen auf den innerdeutschen Verkehr. Besonders erfreulich entwickelte sich im Jahr 2025 der Langstreckenverkehr. Mit 8,9 Millionen Passagieren lag er rund 9 Prozent über dem Vorjahreswert und erreichte 105 Prozent des Vorkrisenniveaus. Maßgeblich zu diesem Wachstum trugen neue Langstreckenverbindungen bei – darunter die Aufnahme der Route nach Hongkong durch Cathay Pacific sowie neue Ziele wie Calgary, Orlando und Windhoek, die von Discover Airlines bedient werden. Seit Mitte Dezember ergänzen zudem tägliche Flüge von Air Arabia nach Sharjah das umfangreiche Angebot in die Golfregion.

Langstrecken- und Umsteigeverbindungen bilden auch künftig die strategischen Schwerpunkte der verkehrlichen Entwicklung. Mit 35 stationierten Langstreckenflugzeugen verfügt die Lufthansa Group während des Sommerflugplans 2026 in München über mehr Langstreckenkapazität als je zuvor, darunter erstmals zwei Airbus A330 der Touristik-Tochter Discover Airlines. Dies unterstreicht die Bedeutung des Standorts München innerhalb des Multi-Hub-Systems der Airline-Gruppe. Ergänzend erweitert der kontinentale Punkt-zu-Punkt-Verkehr das Streckenangebot, unter anderem durch neue Verbindungen von easyJet nach Rom und Bristol.

Auch die Luftfracht profitierte vom erweiterten Langstreckenangebot. Das Frachtaufkommen stieg 2025 gegenüber dem Vorjahr um zehn Prozent auf rund 340.000 Tonnen und liegt damit über dem Niveau von 2019. Die sehr positive Entwicklung im Cargo- und Logistikbereich verdeutlicht einerseits die zentrale Bedeutung funktionierender globaler Lieferketten und macht andererseits den Wirtschaftsfaktor Flughafen für die Region und darüber hinaus deutlich sichtbar.

Commercial Activities

Das Geschäftsfeld Commercial Activities trägt wesentlich zur Wertschöpfung der FMG bei. Die Optimierung der Flächennutzung und die Weiterentwicklung des Angebotsportfolios spielen eine zentrale Rolle, um die Kaufbereitschaft in den Zielgruppen zu steigern. Veränderungen im Einzelhandel und beim Konsumverhalten erfordern neue Vermarktungs- und Akquisitionsstrategien, wie etwa den Einsatz digitaler Tools und die gezielte Ansprache von Flugreisenden sowie Besucherinnen und Besuchern durch Aktionen und Kooperationen.

Die positive Entwicklung der Passagierzahlen im Jahr 2025 spiegelt sich im Einzelhandels- und Gastronomiegeschäft am Flughafen München wider, mit einer Steigerung der Umsätze um 4,3 Prozent gegenüber 2024. Der Bereich Parken und Mobilität verzeichnete mit 4,5 Prozent ebenfalls ein Umsatzplus im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, insbesondere durch den Individualverkehr bei Urlaubsreisen. Laufende Sanierungs- und Neubauprojekte sichern die zukünftige Verfügbarkeit von Parkkapazitäten. Die Auslastung und Preisgestaltung des Parkangebots werden durch Onlinevermarktung und gezieltes Yield-Management optimiert.

In der Werbung lag der Fokus auf der Stärkung bestehender Markenpartnerschaften, der Gewinnung neuer Kunden sowie auf der Vermarktung von Werbeflächen, auch im zeitlichen Kontext zu Großveranstaltungen und Messen in München. Seit dem Jahr 2025 besteht zur gemeinsamen Vermarktung von Werbekampagnen entlang der kompletten Reiseroute eine Kooperation mit den Flughäfen Wien und Zürich.

Zusätzliche Impulse und positive Resonanz hat das mehrwöchige Sommer-Großevent im MAC-Forum erzeugt. In den kommenden Jahren soll es weitere Events im Sommer geben, die ein besonderes Aufenthaltserlebnis für Reisende, aber auch für Besucherinnen und Besucher anbieten.

Real Estate

Das Geschäftsfeld Real Estate [RE] verantwortet die bedarfsgerechte Planung, Bereitstellung und Weiterentwicklung von Gebäuden, Flächen und Infrastrukturen zur Sicherstellung der operativen Leistungsfähigkeit des Flughafens sowie zur Unterstützung der am Standort ansässigen Unternehmen. Darüber hinaus verfolgt der Bereich eine strategische Positionierung des Immobilienportfolios am Markt mit dem Ziel, zusätzliche Wertschöpfungspotenziale zu erschließen und den Flughafen München langfristig als wettbewerbsfähigen und attraktiven Immobilienstandort zu etablieren.

Vor dem Hintergrund des überwiegend langjährig genutzten Immobilienbestands besteht über das gesamte Portfolio hinweg ein umfassender Bedarf an Revitalisierung. Renovierungen, Modernisierungen und der nachhaltige Erhalt der baulichen Substanz bilden daher einen zentralen Schwerpunkt der Immobilienstrategie im kommenden Jahrzehnt. Im Fokus stehen dabei insbesondere Maßnahmen zur Steigerung der Nachhaltigkeit sowie zur Verbesserung der Aufenthalts- und Servicequalität für Passagiere und Kunden, wie sie exemplarisch im neuen Terminal 1-Pier umgesetzt wurden. In den kommenden Jahren sind weitere umfangreiche Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen vorgesehen. Diese betreffen unter anderem das Terminal 1 und das Zentralgebäude, den Tower sowie die Parkhäuser, und leisten einen wesentlichen Beitrag zum Substanzerhalt, zur betrieblichen Stabilität und zur Zukunftsfähigkeit der Flughafeninfrastruktur.

Wir pflegen einen aktiven Dialog mit der Region und berücksichtigen deren Interessen sowohl bei der Standortentwicklung als auch bei Bauvorhaben. Wir übernehmen Verantwortung für Infrastrukturprojekte über das Flughafengelände hinaus und unterstützen Unternehmen, die bei ihrer Standortwahl die Nähe zum Flughafen und das internationale Umfeld gezielt nutzen möchten. Oberbayern zählt zu den wirtschaftlich stärksten Regionen Europas und zeichnet sich durch eine breit diversifizierte Branchenstruktur aus. Neben Industrie- und Technologieunternehmen sind insbesondere die Bereiche Luft- und Raumfahrt, Automobil, Halbleiter, Life Sciences sowie Forschung und Hochschulen prägend.

Als leistungsfähiger Hub im europäischen Luftverkehr positioniert Bayern sich zugleich als »Tor zur Welt« – mit positiver Hebelwirkung auf die Immobilienwirtschaft am und um den Flughafen München. Internationale Konnektivität, verlässliche Erreichbarkeit und eine

hohe Servicequalität schaffen ein Umfeld, das Investitionen begünstigt und die Ansiedlung global vernetzter Unternehmen unterstützt. So leisten wir einen Beitrag zur Wertschöpfung in der Region und zur zukunftsfähigen Ausrichtung des Immobilienstandorts Flughafen München.

Participations, Services & External Business

Zu den wesentlichen Tochtergesellschaften zählt neben der AeroGround die Munich Airport International GmbH [MAI]. Sie unterstützt das strategische Wachstum der FMG über den Standort München hinaus. Durch die Erschließung neuer Geschäftsfelder trägt die MAI zur Diversifizierung des Konzerns bei. Das Unternehmen bietet Management-, Beratungs- und Schulungsleistungen für die internationale Luftfahrtbranche an und gilt – nicht zuletzt aufgrund der anerkannten Qualität des Münchner Flughafens – als verlässlicher und geschätzter Partner weltweit.

Das Terminal A am Newark Liberty International Airport [EWR] feierte 2025 sein zweijähriges Bestehen. Das Gebäude wird von der Munich Airport International GmbH [MAI] und ihrer Tochtergesellschaft Munich Airport NJ LLC [MANJ] betrieben und wurde bereits mehrfach ausgezeichnet.

Infrastruktur: Ausbau für steigenden Mobilitätsbedarf

Der positive Trend am Flughafen München setzt sich fort: 2025 nutzten 43,4 Millionen Passagiere den Airport, 1,8 Millionen mehr als im Vorjahr. Mit dem weiter steigenden lokalen und globalen Mobilitätsbedarf wächst auch der Luftverkehr. Der Flughafen München stellt dafür die nötigen Kapazitäten bereit und stärkt mit gezielten Ausbau- und Modernisierungsprojekten die Perspektiven für Standort und Region.

Neuer Terminal 1-Pier in Betrieb

Im April 2026 wurde am Flughafen München ein wesentlicher Meilenstein in der Weiterentwicklung der Terminalinfrastruktur erreicht. Sieben Jahre nach Baubeginn haben wir den neuen Pier am Terminal 1 in Betrieb genommen. Der Neubau fungiert als zentraler Ein- und Austrittspunkt für den gesamten Non-Schengen-Verkehr im Terminal 1. Sowohl der geplante Eröffnungstermin im ersten Halbjahr 2026 als auch das genehmigte Investitionsbudget wurden unter Berücksichtigung der Coronaeffekte aus den Jahren 2020 und 2021 eingehalten. Mit dem eigenverantwortlich realisierten Neubau haben wir die infrastrukturelle Leistungsfähigkeit des Terminals 1 nachhaltig gestärkt und gezielt auf zukünftige Verkehrs- und Qualitätsanforderungen ausgerichtet. Der neue Pier leistet einen wesentlichen Beitrag zur langfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts und unterstützt die Positionierung von München als einen der führenden europäischen Großflughäfen.

Parallel zur infrastrukturellen Erweiterung wurde das Retail- und Gastronomieangebot deutlich ausgebaut. Der neu geschaffene »Marktplatz« beherbergt unter anderem einen LEGO-Store sowie einen Fanshop des FC Bayern München. Der »Walkthrough Duty-Free« nach der Sicherheitskontrolle ist konsequent auf die Bedürfnisse der Passagiere ausgerichtet und bietet namhafte Marken für das internationale Publikum. Ergänzt wird das Konzept durch zahlreiche digitale Werbeflächen, die flexibel bespielt werden können und den Pier zugleich als hochwertigen Kommunikationsraum für Partnerunternehmen etablieren.

Die von der FMG betriebene Lounge erstreckt sich auf 1.100 Quadratmetern über zwei Ebenen und bietet höchsten Komfort und ein einzigartiges Panorama. Neben fünf großen Gastronomieeinheiten, die ihren Gästen bayerisches Lebensgefühl, Qualität und Gastfreundlichkeit präsentieren, umfasst die Ausstattung eine Galerieebene mit Bar, abgegrenzte Arbeits- und Ruhezonen sowie einen separaten Bereich für Familien mit Kindern. Ergänzend betreibt Emirates Air-lines auf einer Fläche von rund 900 Quadratmetern eine eigene Lounge für ihre Fluggäste.

Zur weiteren Verbesserung der Servicequalität wurden zusätzliche Angebote für unterschiedliche Nutzergruppen integriert. Dazu zählen eine großzügige Kinderspielfläche, eine ruhige Recreation-Area sowie multireligiöse Gebetsräume und separate Still- und Wickelräume. Darüber hinaus stehen zwei speziell ausgewiesene Zonen für Reisende mit Haustieren oder Assistenzhunden zur Verfügung. Eine neue, zentral gelegene und tageslichtdurchflutete Kantine richtet sich an die Mitarbeitenden. Sie ermöglicht kurze Wege und dient als gemeinsamer Versorgungs- und Begegnungsraum für Beschäftigte aus dem Terminalbetrieb sowie auf dem Vorfeld. Der Neubau ist mit einer modernen, energieeffizienten Technik ausgestattet. Durch eine signifikant erhöhte Betriebseffizienz und ein intelligentes Energiemanagement trägt der neue Pier erheblich zur Erreichung der unternehmensweiten CO₂-Reduktionsziele bei.

T1 und Zentralgebäude: umfassende Modernisierung startet

Das Terminal 1 sowie das Zentralgebäude sind auf dem Stand der Technik der 1980er-Jahre geplant und gebaut worden und seit Eröffnung des Flughafens München im Jahr 1992 ununterbrochen in Betrieb. Die gesamte Infrastruktur kann aktuelle energetische und zukünftige kapazitative und qualitative Anforderungen folglich nicht mehr ausreichend erfüllen. Die betreffenden Gebäude müssen modernisiert und weiterentwickelt werden, dass der bis zum Jahr 2050 prognostizierte Luftverkehr dort abgefertigt werden kann. Im Planungsprozess wurden alle baulich-technischen, flugbetrieblichen und kommerziellen Rahmenbedingungen berücksichtigt. Hauptziel ist die Schaffung eines Terminals, das energetisch, technisch und operativ einen höheren Qualitätsstandard erreichen kann. Dabei werden vor allem aus Gründen der Nachhaltigkeit das bestehende Tragwerk sowie das Gebäudevolumen erhalten, die Gebäudehülle sowie die technischen Gewerke jedoch grundlegend erneuert. Zusätzlich wird

die Flächennutzung optimiert, sodass eine zeitgemäße Prozess- und Aufenthaltsqualität entsteht.

Abgeleitet aus diesem Gesamtkonzept soll in den kommenden Jahren das Modul A generalsaniert werden, um in Kombination mit dem Terminal 1-Pier einen eigenständigen, in sich funktionierenden Terminalbereich mit allen notwendigen Einrichtungen für den Non-Schengen-Verkehr zu schaffen. Während der Generalsanierung wird das Modul A von voraussichtlich ab Ende 2029 außer Betrieb genommen werden. Für den Sanierungszeitraum werden die Flüge in anderen Bereichen des Terminals 1 abgefertigt.

LabCampus: Innovations-Hub am Drehkreuz

Im Westen des Flughafenareals entsteht mit dem LabCampus ein zukunftsweisendes Innovationszentrum, das branchen- und unternehmensübergreifende Kooperation ermöglicht.

LabCampus bietet ein attraktives Umfeld für Forschung und Entwicklung, Scale-ups, etablierte Mittelständler und international tätige Unternehmen. Ein zentraler Erfolgsfaktor ist die enge Verzahnung von Wissenschaft und Wirtschaft: 2026 eröffnet die Technische Universität München (TUM) dort Pop-up-Labore zu aktuellen Fragestellungen an den Schnittstellen von Technologie und Gesellschaft. Insgesamt stehen der TUM dann Räumlichkeiten auf mehr als 20.000 Quadratmetern in den Gebäuden LAB 48 und LAB 52 zur Verfügung.

Das neue »Convergence Center« soll eine einmalige Umgebung schaffen, in der Studierende, Wissenschaftstalente, Gründungsteams und Wirtschaftspartner an wegweisenden Projekten integrativ und innovativ zusammenarbeiten können – so ziehen beispielsweise Einrichtungen wie das »Robotics Institute Germany«, das »TUM-Institute for LifeLong Learning«, der Lehrstuhl für Ergonomie sowie studentische Initiativen auf den Campus.

In den Gebäuden LAB 48 und LAB 52 sind bereits namhafte Unternehmen und Institutionen ansässig. Im Dezember 2025 eröffneten mit dem Bistro »forty8« und der Cafébar »nosh« zwei kulinarische Community-Treffpunkte im LAB 48, die Gästen und Mitarbeitenden offenstehen. Für die gastronomische Vielfalt und Qualität in den beiden neuen Gastroeinheiten sorgt die Tochtergesellschaft Allresto gemeinsam mit ihren Dienstleistern.

Die Weiterentwicklung des »Pioneer Quarter«, des ersten von insgesamt vier geplanten Quartieren des LabCampus, wird derzeit vorangetrieben. Das Areal bietet Potenzial für sechs weitere Gebäude, die in den nächsten Jahren bedarfsgerecht entstehen und die den LabCampus als internationalen Innovations-Hotspot in der Metropolregion München etablieren werden.

P8 kurz vor Inbetriebnahme

Das neue Parkhaus P8 entsteht an derselben Stelle wie sein Vorgänger. Es verfügt über rund 3.650 Stellplätze auf acht Ebenen, 20 Prozent davon sind für Elektrofahrzeuge reserviert.

Das P8 bietet eine direkte fußläufige Anbindung an das Terminal 1 (Bereiche D und E) und an das Terminal 2. Die Fertigstellung des neuen Parkhauses ist für das vierte Quartal 2026 vorgesehen. Besonderes Augenmerk liegt auf den Nachhaltigkeitsaspekten des Neubaus. So wurde das Abbruchmaterial des alten Gebäudes recycelt und für den Straßenunterbau verwendet. Die modernste Technik bei den PV-Anlagen sorgt für eine nachhaltige Energiegewinnung und eine effiziente LED-Beleuchtung reduziert den Energieverbrauch.

ibis Styles: neues Hotel am Airport

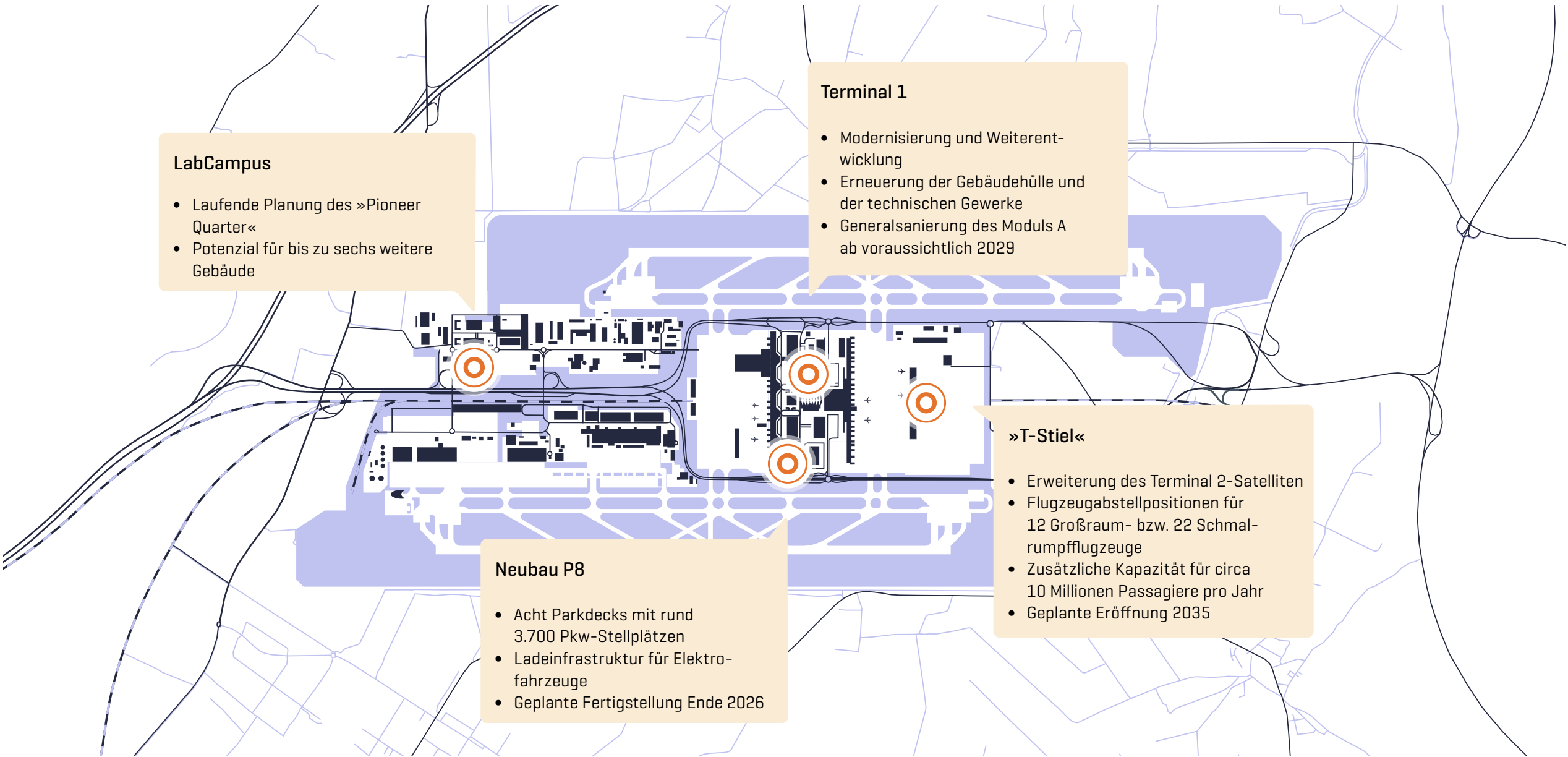
Die Marke ibis Styles, bekannt für ihre außergewöhnlichen wie individuellen Designs an derzeit mehr als 560 Adressen weltweit, bekommt Zuwachs am Flughafen München. Darüber hinaus fügt sich das neue Gebäude in die Nachhaltigkeitsstrategie des Flughafens ein: Die Verwendung von Steinwolle statt Hartschaum beim Wärmedämmverbundsystem, eine Dachbegrünung, Geothermie zur Kältebereitstellung und der Anschluss an Fernwärme über regenerative Energieträger tragen wesentlich zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes des Gebäudes bei. Das Hotel wird daher eine Gold-Zertifizierung der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen erhalten. Dreh- und Angelpunkt des 350-Zimmer-Hotels wird die offene Lobby sein. Diese bietet ein Restaurant, eine Bar und einen separaten Frühstücksbereich sowie Platz zum Co-Working. Zudem sind ein Kinderbereich und ein Food-Market zur Selbstbedienung geplant. Inspiriert von der Isar, werden Gäste im neuen ibis Styles München Airport ein außergewöhnliches und modernes Design finden, das immer wieder auf die umliegende Natur anspielt. Die Inbetriebnahme des Hotels erfolgte im April 2026, die offizielle Eröffnung fand im Juni statt.

Bahnanbindung: weitere Verbesserung nötig

Für den Flughafen München ist die Verbesserung der Schienenanbindung von hoher strategischer Relevanz. Sie bildet eine entscheidende Voraussetzung für die nachhaltige An- und Abreise und die Erweiterung des Einzugsgebiets. Als ersten Erfolg konnten wir die Aufnahme der Anbindung des Flughafens an den Schienenpersonenfernverkehr in den »Potenziellen Bedarf« des Bedarfsplans im Bundes-schienenwegeausbaugesetz verbuchen. Ziel ist die Einstufung in den »Vordringlichen Bedarf« als Voraussetzung für den Start konkreter Planungen. Parallel wird ein Stufenkonzept für einen Fernbahnhof entwickelt, um mittelfristig Fernverkehrszüge direkt zum Flughafen zu führen.

Seit Ende 2024 verbindet der überregionale Flughafenexpress (ÜFEX) den Flughafen via Regensburg mit Nürnberg. Im Jahr 2025 nutzten rund 800.000 Fahrgäste die Direktverbindung. Die modernen Züge bieten im Zweistundentakt bis zu 528 Sitzplätze, WLAN, verbesserten Handyempfang und viel Gepäckraum. Zudem hat die Bayerische Staatsregierung die Finanzierung des Überwerfungsbauwerks West gesichert, das die Betriebsqualität und Kapazität des Flughafenbahnhofs verbessern soll.

STRATEGISCHE BAUPROJEKTE



5-Star-Qualität: international anerkannt

Der Flughafen München wird im Ranking des Londoner Luftfahrtforschungsinstituts Skytrax als 5-Star-Airport gelistet. Bei den World Airports Awards 2025 punktete er als »Best Airport in Central Europe«. Im weltweiten Skytrax-Vergleich belegt das bayerische Drehkreuz den 9. Platz. Der Flughafen München ist damit der einzige deutsche Flughafen unter den Top 10 der Weltrangliste. 2025 zeichnete die internationale Vereinigung der Flughafenbetreiber Airports Council International [ACI] World den Flughafen München beim Qualitäts-ranking »Airport Customer Experience Accreditation« aus. Das Programm honoriert damit unser Engagement für ein besseres Aufenthaltserlebnis. Der Flughafen München wurde bei der Verleihung der World Airport Awards 2026 dreifach ausgezeichnet erhielt die Titel »Best Airport in Central Europe« sowie »Best Airport Staff in Europe«, und für das Hilton Munich Airport die Prämierung »Best Airport Hotel in Europe«. Die Top-Platzierungen unterstreichen die hohe Servicequalität, die starke Kundenorientierung sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung der Dienstleistungen und Infrastruktur am Flughafen München.

Die interne Steuerungsgröße »Passagiererlebnisindex« [PEI] deckt neben den regelmäßigen externen Zertifizierungen sämtliche Bewertungskategorien entlang der Reisekette ab. Der PEI ist ein valider Indikator für Kundenzufriedenheit und ermöglicht dem Flughafen München, standortspezifische, an die Bedürfnisse der Zielgruppen angepasste Zielwerte abzuleiten und den Kundenkontaktpunkten Handlungsfelder in Sachen Leistungsverbesserung zuzuweisen.

2025 verzeichnete der PEI einen deutlichen Anstieg gegenüber dem Vorjahr. Dies ist insbesondere auf die kontinuierliche Optimierung der operativen Prozesse und der Aufenthaltsqualität zurückzuführen. So konnten wir im Jahr 2025 dank der intensiven Abstimmung zwischen allen an den Abfertigungsprozessen beteiligten Firmen sowie gesteigerter Personalkapazitäten eine hohe Qualität bei der Gepäckabfertigung erreichen.

→ [PEI](#)

Der verstärkte Einsatz moderner CT-Scanner bei den Sicherheitskontrollen beschleunigt maßgeblich die Passagierabfertigung. Seit April 2025 ist die zentrale Fluggastkontrollstelle im Terminal 2 vollständig auf diese Technologie umgestellt. Im Vergleich mit den Vorjahreswerten wird so eine deutlich höhere Zufriedenheit mit der Effizienz und der Wartezeit bei der Sicherheitskontrolle im Terminal 2 erreicht.

Unsere Passagiere profitieren von:

- optimierter Stromversorgung in den Wartebereichen an den Gates
- neuen Sitzmöglichkeiten im Ankunfts-bereich des T2
- zusätzlichen Monitoren zur besseren Wegeführung
- autonom fahrenden Rollstühlen im Terminal 2
- terminalübergreifenden Anzeigen der Wartezeiten bei der Gepäckausgabe
- schnellerem WLAN

DREHKREUZ ZUKUNFT

Der Flughafen München ist ein modernes, leistungsstarkes Unternehmen. Wir eröffnen unseren Mitarbeitenden vielfältige Perspektiven sowie zahlreiche Möglichkeiten zur persönlichen und beruflichen Weiterentwicklung. Wir erschaffen einen Airport, an dem die Menschen gerne verweilen, und einen Campus, der wirtschaftliche Stärke, Innovationskraft und Vertrauen vereint.

BEDEUTENDER
HUB

42 %
Umsteiger-
anteil

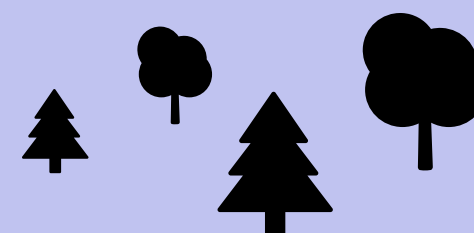
EINZIGARTIGE
PARTNERSCHAFT

Joint Venture
mit Lufthansa
bis 2056



UNSER KLIMAZIEL

Net Zero
Emissionen
bis 2035



Konzernstrategie: Destination Zukunft

Die Flughafen München GmbH hat den Anspruch, erstklassige Qualität bei Infrastruktur und Services anzubieten. Wir entwickeln das Drehkreuz München zu einer grünen Mobilitätsdrehscheibe mit Netto-Null-CO₂-Emissionen bis 2035. Mit der Strategie 2030+ setzt sich der Konzern ökonomische, ökologische sowie soziale Ziele. Gleichzeitig sind in der Branche herausfordernde Wettbewerbsbedingungen spürbar. Das Unternehmen wird daher unter Berücksichtigung der zentralen Anspruchsgruppen und des Markts agieren und nachhaltig wachsen, um langfristig erfolgreich zu sein.

Hubverkehr: Entwicklung und Ausbau

Das Kernelement unserer strategischen Positionierung ist die Weiterentwicklung und der Ausbau des Drehkreuzverkehrs am Münchner Airport. Der hierfür wichtigste Partner am Standort ist die Deutsche Lufthansa AG, mit der wir das Terminal 2-System gemeinsam betreiben. Ziel ist außerdem die Optimierung des Punkt-zu-Punkt-Verkehrs im Terminal 1. Dafür modernisieren wir die alternde Flughafeninfrastruktur, um uns mit Premium-Qualität im Wettbewerb abzuheben. Mit Fokus auf die Beiladefracht auf der Langstrecke wird der Flughafen München auch in seiner Rolle als Cargo-Hub weiterentwickelt.

Flughafen München und Lufthansa vertiefen Partnerschaft

Der Flughafen München und Lufthansa vertiefen ihr erfolgreiches Joint Venture mit einer weiteren Vereinbarung. Eckpunkte sind der Einstieg in die Planung für den Ausbau der Terminalinfrastruktur und Regelungen zur Fortführung und Weiterentwicklung des bestehenden Joint Ventures bis 2056. Ein wesentlicher Faktor wird dabei perspektivisch der Ausbau der Langstreckenflotte in München sein. Beide Unternehmen schaffen so die strategischen Voraussetzungen für weiteres Flugverkehrswachstum am Standort. Das gemeinsame Abkommen bereitet den Weg für die konkrete Planungsphase des Bauvorhabens »T-Stiel«, der im Osten rechtwinkelig an das bestehende Satellitengebäude angeschlossen werden soll. Die jährliche Kapazität des Flughafens würde damit um zehn Millionen Passagiere steigen. Eine Eröffnung ist derzeit für 2035 geplant.

Unternehmensführung: Verantwortung übernehmen – Verbindung leben

Unsere Geschäftstätigkeit hat Einfluss auf die Wirtschaftsstandorte München, Bayern, Deutschland und Europa, auf die Mitarbeitenden, die Reisenden und Kunden, die Flughafenregion und ihre Einwohnerinnen und Einwohner sowie auf die am Standort und im Umfeld angesiedelten Unternehmen. Durch eine verantwortungsvolle Unternehmensführung generieren wir Wertschöpfung, schaffen sozialen Mehrwert und sichern gesellschaftliche Akzeptanz. Die Marke »M« bildet dabei ein gemeinsames Dach und bietet Orientierung. Unser Markenkern »Verbindung leben« steht dafür, Kooperationen und Leistung zu fördern und gemeinsam Werte zu schaffen. Diese strategische Positionierung bedeutet für uns, unternehmerische Verantwortung im Gesamtkontext der Nachhaltigkeit für ökonomische, ökologische und soziale Perspektiven zu übernehmen und so resiliente Wirtschaftlichkeit mit Klima- und Umweltschutz in Einklang zu bringen.

Klimaschutzstrategie

Net Zero 2035: Zielvorgabe für CO₂-Emissionen

Der Flughafen München verringert bis spätestens zum Jahr 2035 seinen CO₂-Footprint um mindestens 90 Prozent aus eigener Kraft. Die übrigen maximal zehn Prozent entziehen wir aktiv und dauerhaft der Atmosphäre.

- Zur Sicherstellung einer nachhaltigen **Energieversorgung** kommen verschiedene Maßnahmen zum Einsatz: Dazu zählen die Nutzung von Gas aus erneuerbaren Quellen im flughafeneigenen Blockheizkraftwerk, der Ausbau von Photovoltaikanlagen, der Bezug von Strom aus regenerativen Energien, sowie der Aufbau eines zusätzlichen Stromnetzes.
- Im Bereich **Mobilität** elektrifizieren wir unseren Fuhrpark oder nutzen alternative Kraftstoffe. Bis 2030 sollen alle Fahrzeuge auf dem Vorfeld des Münchner Airports über klimafreundliche Antriebe verfügen.

- Mit Fokus auf die **flughafentechnischen Anlagen** soll nach der Umrüstung der Vorfeldbeleuchtung auf LED-Technologie auch die Befeuerung der Start- und Landebahnen schrittweise modernisiert werden. Weitere Maßnahmen betreffen die energieeffiziente Umstellung der Antriebstechnologien der Gepäckförderanlagen und Fluggastbrücken.
- Neue **Gebäude** errichten wir nachhaltig und klimafreundlich mit niedrigem Energieverbrauch. Bestehende Bauten werden durch optimierte Raumluftechnik, verbesserte Steuerung der Klima- und Heizsysteme sowie die Umrüstung der Beleuchtung – etwa in Parkhäusern und Terminals – energetisch verbessert.

Die verbleibenden Emissionen müssen aktiv und dauerhaft aus der Atmosphäre entfernt werden. Hierfür haben wir bereits im Jahr 2021 mit der Umwandlung eines herkömmlichen Wirtschaftswalds zu einem resilienten Klimawald begonnen. Dadurch wird CO₂ aus der Atmosphäre gebunden, welches auch bei einer Holzentnahme gespeichert bleibt. Weitere Projekte werden geprüft, beispielsweise die

Wiedervernässung von Mooren, der Humusaufbau in der Landwirtschaft oder geeignete Anlagen zur Filterung und Speicherung von CO₂.

 **Net Zero – Flughafen München**

Nachhaltiger fliegen: Technologie als Schlüssel

Wir verfolgen eine duale Klimastrategie, um einen Beitrag hin zu einem klima- und umweltschonenderen Luftverkehr zu leisten. Deshalb unterstützen wir beispielsweise Airlines dabei, ihre Emissionen am Flughafen München zu verringern. Pre-Conditioned-Air-Anlagen versorgen die Flugzeugkabinen auf den Abfertigungspositionen mit vorklimatisierter Frischluft und senken so den Kerosinverbrauch und den damit verbundenen CO₂-Ausstoß. Der Flughafen München hat an sämtlichen gebäudenahen Abfertigungspositionen insgesamt 64 Anlagen dieser Art installiert. Darüber hinaus ermöglicht der Ein-

NET ZERO 2035



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

- | | |
|--|--|
|  EIGENE REDUKTIONSMASSNAHMEN |  REMOVAL |
| 1. Umstellung auf klimafreundliche Energieversorgung | CO ₂ -Entnahme aus Atmosphäre, z.B. Klimawald MUC |
| 2. Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebe | |
| 3. Modernisierung von flughafentechnischen Anlagen | |
| 4. Klimafreundlicher Neubau und energieeffiziente Sanierung bestehender Bauten | |

satz von Bodenstrom eine erhebliche Senkung des Kohlendioxidausstoßes der Flugzeuge während ihrer Standzeit, da die mit Kerosin betriebenen Hilfstriebwerke ausgeschaltet bleiben können.

Ein zentraler Bestandteil des EU-Richtlinienpakets »Fit-for-55« ist »ReFuelEU Aviation«. Die Initiative ist ein politisches Instrument, um den Luftverkehr in Europa durch vermehrte Nutzung von nachhaltigen Flugkraftstoffen, Sustainable Aviation Fuel (SAF), zu dekarbonisieren. Seit 2021 ist die SAF-Infrastruktur am Münchner Flughafen zertifiziert. Der Handel und die Versorgung mit Treibstoff obliegen den Airlines.

Personalstrategie: Mitarbeitende und Unternehmensentwicklung im Fokus

Vor dem Hintergrund des kontinuierlichen Passagierwachstums und des demografischen Wandels gilt es, qualifiziertes Personal für alle Bereiche des Konzerns zu gewinnen sowie die Mitarbeitenden langfristig an das Unternehmen zu binden. Dabei liegt unser Schwerpunkt auf der Personalausstattung der Bereiche, die in besonderem Maß zur Bewältigung des dynamischen Verkehrswachstums und zur Sicherstellung eines reibungslosen operativen Betriebs beitragen.

Integrierter HR-Bereich: Schwerpunkt auf Digitalisierung

Zur Erreichung unserer wirtschaftlichen Ziele konzentrieren wir uns auf optimierte HR-Prozesse. Der neu geschaffene Konzernbereich »People & Culture« verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz in der Personalarbeit und vereint strategische und operative HR-Aufgaben. So können wir Personalprozesse ganzheitlich betrachten und effizienter umsetzen. Für das Jahr 2026 liegt der Fokus auf Digitalisierungsthemen, welche unsere HR-Prozesse durchgängiger, schneller und effizienter machen, und Personalentscheidungen fundiert über Daten steuern.

Stärkung der Unternehmenskultur

»People & Culture« steht für eine Personalpolitik, die gleichermaßen die Unternehmensentwicklung und die Bedürfnisse der Mitarbeitenden in den Mittelpunkt stellt. Die strategische Ausrichtung orientiert sich konsequent an den Menschen, die in unserem Unternehmen arbeiten. Sie fördert gezielt die Entwicklung einer modernen Unternehmenskultur, in der die Zusammenarbeit, die Verantwortung und die individuelle Entfaltung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Mittelpunkt stehen – stets mit Fokus auf Leistungsfähigkeit, Qualität, Effizienz und soziale Nachhaltigkeit.

Personalbedarf: Wettbewerb um Talente

Maßnahmen zur Sicherung des Personalbedarfs haben eine hohe Priorität. Durch unsere Ausbildung und ein breites Angebot für Nachwuchskräfte gewinnen wir Studierende, Absolventinnen und Absolventen – etwa über ein Traineeprogramm, Praktika, Abschlussarbeiten oder Werkstudierendentätigkeiten – und binden sie frühzeitig an den Flughafen. Unsere Mitarbeitenden erhalten eine Prämie für die erfolgreiche Vermittlung neuer Kolleginnen und Kollegen. Insbesondere durch Employer-Branding-Maßnahmen, HR-Contentformate und zielgruppenspezifische Online-Marketingkampagnen ist es uns gelungen, die Attraktivität des Flughafens München für Bewerberinnen und Bewerber herauszustellen.

Digitalisierung und Automatisierung

Automatisierung und Robotik für den operativen Betrieb

Autonomes Vorfeld

Im Jahr 2025 wurde das Programm »Autonomes Vorfeld« vorgebracht. Anwendungsfälle sind unter anderem autonome Gepäck-

transporter und Frachtfahrzeuge, die Erkennung von Fremdkörpern auf den Vor- und Rollfeldern, sowie Lösungen für den Pushback und die Bodenabfertigung. Parallel haben wir mehrere Testprojekte – etwa im autonomen Frachttransport und in der Zaunstreife – technisch vorbereitet oder weitergeführt. Ergänzend wurde die strategische Grundlage für eine KI-gestützte Vorfeldsteuerung gelegt, die künftig die automatische Routenplanung und Kollisionsvermeidung ermöglichen soll.

Ferngesteuerte Fluggastbrücken

Im ersten Quartal 2025 schloss der Flughafen München erfolgreich den Pilottest einer ferngesteuerten Fluggastbrücke ab. Die aus dem Leitstand per Joystick gesteuerte Brücke wurde unter realen Betriebsbedingungen – inklusive Regen, Schnee und variierenden Lichtverhältnissen – betrieben und durch Kameras und Sensorik überwacht. Die Tests bestätigten das große Potenzial der Technologie: Die ferngesteuerte Brücke erhöht die Sicherheit bei An- und Abdockvorgängen, stabilisiert Prozesse und entlastet das Abfertigungspersonal. Innovative Fluggastbrücken sollen perspektivisch in den Regelbetrieb integriert werden.

Digitale Lösungen: Passagiere profitieren

Pilotprojekt: autonome Rollstühle

Mit der Pilotierung autonomer Rollstühle im Terminal 2 geht der Flughafen München einen weiteren Schritt in Richtung zukunftsweisender Mobilitätsservices. Die intelligenten Rollstühle navigieren selbstständig vom Ausgabeort bis zum Abfluggate und kehren im Anschluss autonom zur Basis zurück. Dadurch können mobilitätseingeschränkte Reisende ihre Wege komfortabel und sicher bewältigen, während die Mitarbeitenden des Mobility Service gleichzeitig entlastet werden.

»Passngr«-App

Die App »Passngr«, eine digitale Plattform für Reisende, die wichtige Informationen rund ums Fliegen bereitstellt, wurde im Jahr 2025 weiterentwickelt. »Passngr« bietet Echtzeit-Updates zu Abflug- und Ankunftszeiten, Navigationshilfen im Terminal, aktuelle Informationen zur Sicherheitskontrolle sowie exklusive Angebote in Gastronomie

und Shops. 2025 wurde vor allem die Qualität der Indoor-Karten verbessert sowie die Unterstützung weiterer Betriebssysteme und Geräte umgesetzt.

Konzernweite KI- und Daten-Governance

2025 hat der Flughafen München den organisatorischen und regulatorischen Rahmen für den verantwortungsvollen Einsatz von KI geschaffen. Eine neue KI-Richtlinie regelt Grundsätze zu Autonomie, Transparenz, Fairness, Datenschutz, Sicherheit und Nachhaltigkeit. Parallel dazu etablierte das KI-Expertenboard einen strukturierten Bewertungs- und Freigabeprozess für KI-Vorhaben im Konzern. Damit wurden einheitliche Standards geschaffen, die sowohl Rechtssicherheit als auch Akzeptanz für KI im Unternehmen stärken. Klare Regeln, Zuständigkeiten und gemeinsame Standards stellen sicher, dass Daten korrekt, sicher und verantwortungsvoll genutzt werden.

Financial Report

FR

FR 01 Konzernlagebericht

- 18 Grundlagen des Konzerns
- 23 Wirtschaftsbericht
- 31 Nachtragsbericht
- 32 Ausblick, Chancen- und Risikobericht

FR 02 Konzernabschluss

- 43 Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung
- 43 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 44 Konzernbilanz
- 45 Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- 46 Konzern-Kapitalflussrechnung

FR 03 Konzernanhang

- 47 Unternehmen
- 47 Grundsätze der Aufstellung des Konzernabschlusses
- 48 Konsolidierungskreis
- 51 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
- 58 Annahmen und Schätzungen mit wesentlichem Einfluss auf den Konzernabschluss
- 59 Erläuterungen zum Jahresergebnis
- 63 Erläuterungen zur Bilanz
- 88 Finanzrisikomanagement
- 91 Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
- 93 Erläuterungen zu Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen
- 95 Ereignisse nach dem Abschlussstichtag

FR 04 Kontrolle und Prüfung

- 96 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- 98 Bericht des Aufsichtsrats

KONZERNLAGEBERICHT

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell des Konzerns

Grundlagen

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

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

Der Flughafen München bekennt sich zu einer nachhaltigen Unternehmenspolitik. Die Orientierung an ökonomischen, ökologischen, gesellschaftlichen und sozialen Zielen sichert die Akzeptanz des Flughafens und ermöglicht seine Weiterentwicklung.

Grundzüge der Leitung und Kontrolle

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

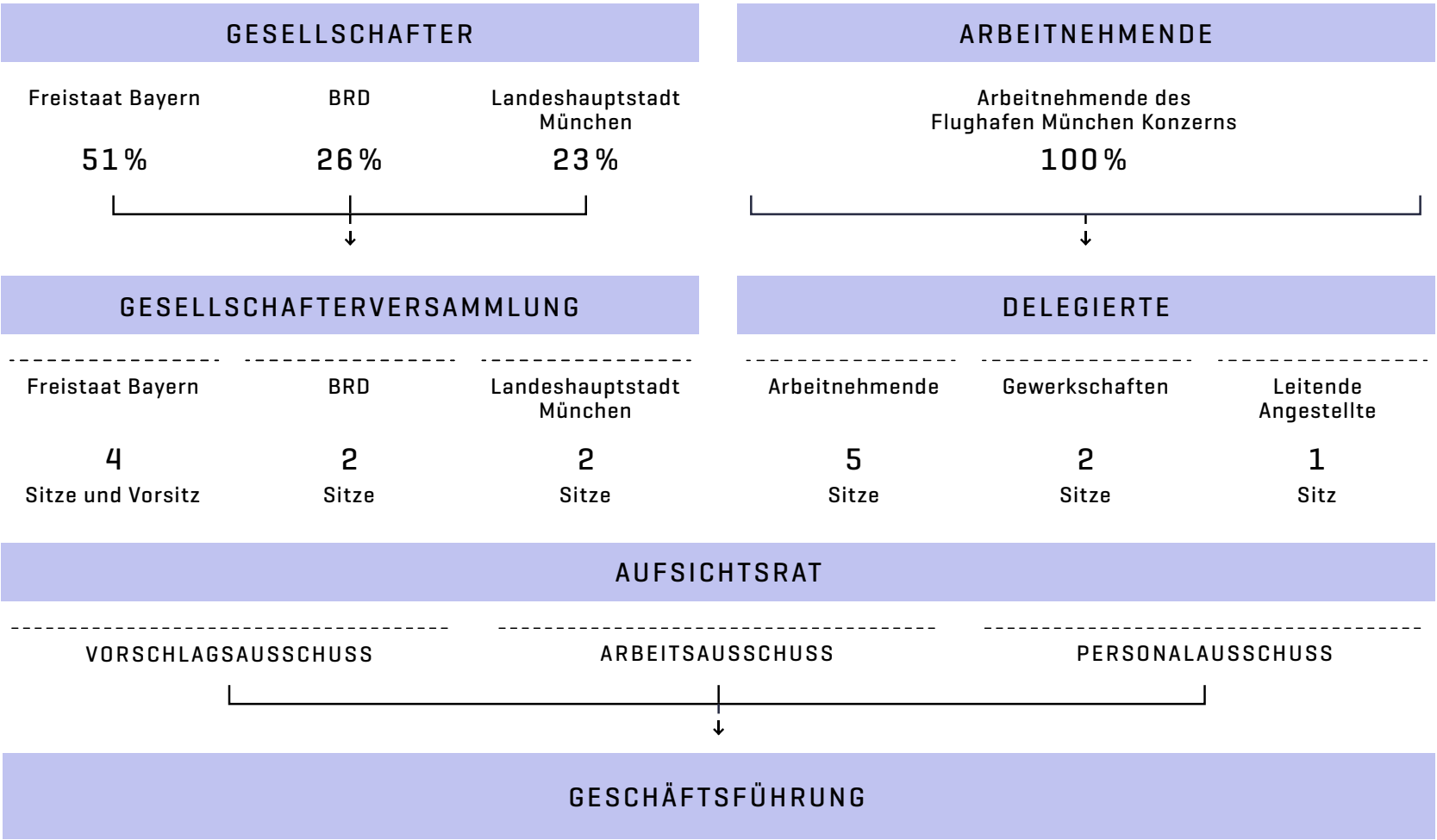
Gemäß § 5 des Gesellschaftsvertrags der FMG sind deren Organe die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung.

Geschäftsführung

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

Die Geschäftsführung der FMG erhält ein Festgehalt und eine erfolgsabhängige Vergütung mit kurz- und mittelfristiger Anreizsetzung (Tantieme). Die Tantieme ist vor allem an das Ergebnis vor Ertragsteuern gebunden.

GOVERNANCE-STRUKTUR



Aufsichtsrat

Die FMG verfügt über einen Aufsichtsrat nach § 1 Abs. 1 und § 6 des Mitbestimmungsgesetzes. Der Aufsichtsrat übt Kontroll- und Mitbestimmungsrechte aus. Er bestellt die Mitglieder der Geschäftsführung und legt deren Vergütung fest. Auch Geschäfte, die bestimmte Wertgrenzen oder Laufzeiten überschreiten, bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat werden im fünfjährigen Turnus von der Belegschaft des Flughafens München gewählt. Die Gesellschaftervertreter werden durch die Gesellschafterversammlung ernannt. Die Amtszeit der Aufsichtsratsmitglieder endet mit der Gesellschafterversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach Amtszeitbeginn beschließt; die aktuelle Periode endet voraussichtlich im Juni 2029.

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

AUSSCHÜSSE IM AUFSICHTSRAT

Vorschlags-ausschuss	Wahrnehmung der Aufgaben gemäß § 31 Abs. 3 des Mitbestimmungsgesetzes
Arbeits-ausschuss	Stellungnahme zu Beschlussvorlagen, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen; Zustimmung anstelle des Aufsichtsrats zu bestimmten Rechtsgeschäften, die festgelegte Wertgrenzen oder Laufzeiten überschreiten
Personal-ausschuss	Gestaltung der Verträge der Geschäftsführung mit Ausnahme der Vergütung, der Generalbevollmächtigten und der Prokuristinnen und Prokuristen; Zustimmung zur Festlegung und Änderung der Vergütungsregeln im außertariflichen Bereich, zur Einstellung oder Änderung der Gehaltsstufe bestimmter Angestellter sowie zur Einführung oder Änderung betrieblicher Vorsorgeleistungen

Gesellschafterversammlung

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

Konzernerklärung zur Unternehmensführung – Angaben zur Frauenquote

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

Für den Frauenanteil im Aufsichtsrat wurde eine Quote von 25 % bis zum 30. Juni 2029 festgelegt. Die Besetzung der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat erfolgt durch Wahl, die Vertreter der Anteilseigner werden vorwiegend funktionsgebunden benannt. Insofern ist die Möglichkeit zur direkten Beeinflussung des Frauenanteils im Aufsichtsrat eingeschränkt.

Für die Geschäftsführung wurde eine Zielgröße von 33 % bis zum 30. Juni 2029 festgelegt.

Die beschlossenen Zielgrößen bis zum 30. Juni 2029 sehen für den Frauenanteil in der ersten Führungsebene 30 % und in der zweithöchsten Führungsebene 35 % vor.

Geschäftstätigkeit

Organisationsstruktur

Die Organisationsstruktur des Flughafens München 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.

Mit Wirkung zum 2. Januar 2025 wurden 74,9 % der Anteile an der Cargogate Munich Airport GmbH, Hallbergmoos, veräußert. Zudem wurden mit Wirkung zum 1. April 2025 die vollständigen Anteile an der aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH, Oberding, verkauft. Eine detaillierte Übersicht der Anteilsverhältnisse ist im Konzernanhang dargestellt.

Zum 31. Dezember 2025 gehören dem Konzern neben der Muttergesellschaft insgesamt zwölf vollkonsolidierte Unternehmen, zwei assoziierte Unternehmen, eine Joint Operation und zwei nichtkonsolidierte Unternehmen an.

Geschäftsfeld Luftverkehr (Aviation)

Infrastruktur für Airlines und Fluggäste

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

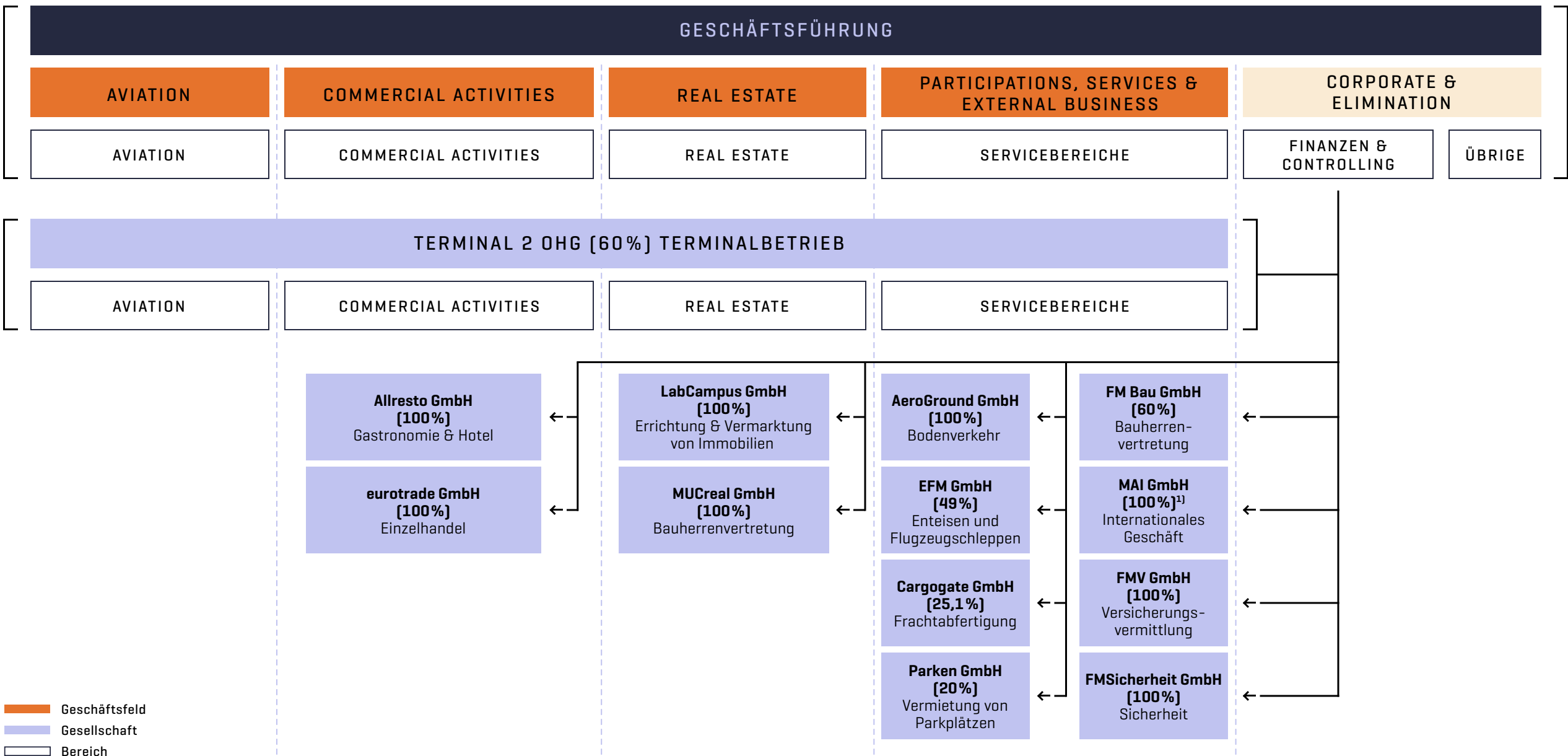
Der Flughafen München betreibt zwei Start- und Landebahnen mit einer maximalen Kapazität von 90 Flugbewegungen pro Stunde im

Tagesbetrieb bei Normalauslastung. Zwischen 22 und 6 Uhr ist der Flugbetrieb nur in stark eingeschränktem Umfang und nur mit besonders lärmarmem Fluggerät zulässig. In der Zeit von 0 bis 5 Uhr sind außer Not- und Hilfeleistungsflügen, aus Flugsicherheitsgründen sowie in begründeten Ausnahmefällen, die das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr als zuständige Behörde bewilligt, keine Flüge möglich.

Der Aviation-Bereich der FMG verantwortet den Betrieb des Terminals 1 am Flughafen München, während das Terminal 2 von der Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, Oberding – in einer Partnerschaft zwischen der FMG und der Deutschen Lufthansa AG (im Folgenden Deutsche Lufthansa oder Lufthansa) – betrieben wird. In beiden Terminals wird die Ausstattung nach Bedarf kontinuierlich optimiert und erweitert.

ORGANISATIONSSTRUKTUR DES FLUGHAFENS MÜNCHEN

GESCHÄFTS-, SERVICE- UND KONZERNBEREICHE DER FMG (STAND 31. DEZEMBER 2025)



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

Der T1-Pier am Terminal 1 soll weiteres Wachstum ermöglichen und zukünftige Anforderungen an effiziente Sicherheitskontrollen und Terminalinfrastrukturen erfüllen, um den Status des Flughafens München als Premiumdrehkreuz mit entsprechender Aufenthaltsqualität weiter sicherzustellen und zu verbessern. Die Inbetriebnahme erfolgte nach einen Probebetrieb und gemäß operativen Belangen im April 2026.

Für die Bereitstellung und den Betrieb seiner Luftverkehrsanlagen erhebt der Flughafen München diverse Entgelte. Die im Geschäftsjahr 2021 in Kraft getretene Entgeltrahmenvereinbarung (ERV) regelt grundsätzlich die Entwicklung der Luftverkehrsentgelte bis einschließlich 2030 und stellt die Refinanzierung der Infrastruktur in einem festgelegten Umfang sicher. 2025 gab es gemäß ERV eine durchschnittliche Entgelterhöhung von 5,2 %.

Durch seine zentrale Lage in Europa inmitten der Metropolregion München, die sich als Innovations-, Wissens- und Wirtschaftsstandort mit einer breit aufgestellten Branchenstruktur auszeichnet, ist der Flughafen München strategisch bestens positioniert. Im Prognos Zukunftsatlas 2025 liegt München in der Gesamtwertung auf Rang 3, der Stadt München und dem Landkreis München werden von Prognos »beste Zukunftschancen« vorhergesagt.¹⁾ Während der internationale Drehkreuzverkehr bereits im Sommer 2022 zurückkehrte, manifestiert sich die Erholung des Luftverkehrs nun auch in den anderen Verkehrssegmenten. Bremsend wirkt dagegen der innerdeutsche Verkehr, den hohe Standortkosten insbesondere die dort überproportional stark wirkende Luftverkehrssteuer bei reduziertem Angebot hemmen; dies führt zu einem reduzierten Angebot. Die demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Bayern und vor allem im Flughafeneinzugsgebiet lassen mittel- bis langfristig eine weitere Zunahme der Verkehrsnachfrage am Flughafen München erwarten. Weitere Erläuterungen hierzu sind im Abschnitt »Wirtschaftliches Umfeld« zu finden.

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa hat sich der Flughafen München über die Jahre hinweg zu einem bedeutenden internationalen Luftverkehrsdrehkreuz entwickelt. Gemeinschaftlich getragene Ausbaumaßnahmen wie das Terminal 2 und das Satellitengebäude sowie die laufende Stationierung der Lufthansa-Airbus A350-Langstreckenflotte in München sind Fundamente einer nachhaltigen Partnerschaft, die für langfristiges Wachstum steht. Im Sommerflugplan 2025 waren 35 Langstreckenflugzeuge des Lufthansa-Konzerns in München stationiert (Vorjahr: 32).

Aufgrund seiner vielversprechenden Marktposition und der erfolgreichen Kooperation mit der Lufthansa verfügte der Flughafen München, gemessen an der Zahl der Flugziele, über eines der dichtesten Netze kontinentaler Verbindungen in Europa.

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

Die sehr hohen Standortkosten in Deutschland sowie protektionistische Maßnahmen – allen voran fehlende Verkehrsrechte – hemmen jedoch weiterhin das marktgerechte Wachstum am Flughafen München.

Das Frachtgeschäft am Flughafen München ist stark von der Entwicklung des Passagierverkehrs abhängig. Der Grund dafür ist, dass am Flughafen München im Regelfall der größte Teil der Luftfracht – im Berichtsjahr 2025 waren es 89 % – als Beiladefracht auf Passagierflügen, vor allem auf der Langstrecke, transportiert wird. Weltweit liegt der Anteil der Beiladefracht am Luftfrachtaufkommen dagegen nur bei gut 55 %.²⁾

Geschäftsfeld Commercial Activities

Kundenspezifische Services und Angebote entlang des Passagierwegs

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

Dazu zählt das Angebot von nachfrageorientierten Parkraumkapazitäten. Derzeit stehen rund 36.700 Stellplätze zur Verfügung, davon sind rund 20.900 terminalnah. Das Produktportfolio umfasst neben dem klassischen Passagierparken auch das Mietwagengeschäft, Premiumparken und Mieterparken sowie landseitige Transferbetriebe.

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

Der Flughafen München unterhält rund 18.700 m² gastronomische Flächen (Vorjahr: 19.300 m²) und etwa 21.000 m² Einzelhandels- und Serviceflächen (Vorjahr: 19.700 m²). Auf rund 74 % der Gesamtfläche betreiben Tochtergesellschaften der FMG eigene Einzelhandels- oder Gastronomiebetriebe.

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

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

Zum Leistungsportfolio des Geschäftsfelds zählt außerdem das Eventgeschäft.

Geschäftsfeld Real Estate

Immobilienstandort mit hoher Attraktivität

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

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

Geschäftsfeld Participations, Services & External Business

Participations & External Business: Full-Service-Provider

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

WESENTLICHE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

AeroGround	Die AeroGround Flughafen München GmbH (AE) erbringt Bodenabfertigungsleistungen für Fluggesellschaften am Standort. Die wichtigsten Tätigkeitsfelder sind die vorfeldseitige Flugzeug- und Gepäckabfertigung, Transportdienstleistungen für Passagiere und Crews, die Bedienung der Einrichtungen der zentralen Infrastruktur des Flughafens sowie Abfertigungsleistungen im Bereich der allgemeinen Luftfahrt.
MAI	Die Munich Airport International GmbH und deren Beteiligungen bieten weltweit Management-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die Luftfahrtbranche an.

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

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

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

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

Steuerungssystem und Wertemanagement

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

Ergebnis vor Steuern (EBT)

Die Ergebnisziele der Führungskräfte werden auf Basis des EBT formuliert.

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

CO₂-Einsparungen

Der Flughafen München hat sich 2023 das Klimaziel »Netto-Null-Emissionen« gesetzt, das heißt, dass der Betrieb des Flughafens ab 2035 kein CO₂ mehr in der Atmosphäre hinterlassen soll. Dazu sind Emissionen, die der Flughafen selbst beeinflussen kann (Scope 1 und 2), um mindestens 90 % gegenüber 2016 zu reduzieren. Die verbleibenden 10 % sollen durch noch auszuwählende Projekte aktiv und dauerhaft aus der Atmosphäre entfernt werden (sogenanntes Removal). Als Beitrag zum Ziel der europäischen Luftfahrt zur Erreichung von Net Zero bis zum Jahr 2050 werden zudem am Campus ansässige Unternehmen und Kunden (insbesondere Fluggesellschaften) aktiv mit Maßnahmen unterstützt, ihre CO₂-Emissionen zu senken. Dies entspricht der Reduzierung der Scope-3-Emissionen des Flughafens München.

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

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

Passagiererlebnisindex (PEI)

Der PEI ist ein Messmodell für die Kundenzufriedenheit, das es dem Flughafen München erlaubt, standortspezifische, an die Bedürfnisse der Zielgruppen angepasste Zielwerte abzuleiten und die Handlungsfelder zur Leistungsverbesserung den vorhandenen Kundenkontaktpunkten zuzuweisen. Aus Gründen der Objektivität ermittelt ein unabhängiger, externer Dienstleister diese Werte. Er erhebt in Primärbefragungen regelmäßig während des gesamten Jahresverlaufs die Zufriedenheit von abfliegenden und ankommenden Fluggästen. Auf Monatsbasis und am Jahresende erhält der Flughafen München so zahlreiche Detailinformationen über die Zufriedenheit seiner Fluggreisenden entlang der Passagiererlebniskette. Eine zentrale Kennzahl resultiert aus der Frage zur Gesamtzufriedenheit, die sowohl bei abfliegenden als auch ankommenden Reisenden ermittelt wird und die die Grundlage für die Zieldefinition ist.

Unfallhäufigkeitsrate (Lost Time Incident Frequency – LTIF)

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

Die Steuerungsintention der LTIF ist, die Häufigkeit von Arbeitsunfällen, unfallbedingten Ausfallzeiten und damit verbundene Unfallkosten zu reduzieren sowie zur Unfallthematik insgesamt zu sensibilisieren.

Digitale Transformation und Innovation

Die digitale Transformation ist für den Flughafen München ein strategisch sehr wichtiges Thema, das er aktiv gestaltet und weiterentwickelt. Die Kernthemen der Digitalstrategie umfassen:

DIGITALSTRATEGIE



DATA & ANALYTICS

Schaffung einer ganzheitlichen Datenbasis, um datengetriebene Vorhaben zu realisieren



AVIATION

Positionierung als Premium Innovation Hub



COMMERCIAL & MARKETING

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



SMART CITY

Transformation der analogen Infrastruktur in eine Smart City



WORKPLACE

Optimierung der Employee Experience mithilfe von digitalen Tools

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

Der Flughafen München hat hierfür einen standardisierten Prozess eingeführt und ist zu diesem Zweck strategische Partnerschaften eingegangen. Über verschiedene bereichsübergreifende Quellen und Initiativen werden relevante Markt- und Technologie-Trends erkannt und gemeinsam mit Expertinnen und Experten aus den Fachbereichen analysiert. Ziel ist es, Trends mit Innovationspotenzial für den Flughafen München strukturiert zu erfassen und daraus Entwicklungsmöglichkeiten für neue Produkte und Services abzuleiten und zu testen.

1) Prognos, Zukunftsatlas 2025, S. 3
2) IATA, Air Cargo Market Analysis, 29.10.2025

Wirtschaftsbericht

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Stabile Wirtschaftsentwicklung

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

Die Weltwirtschaft zeigte sich 2025 trotz geopolitischer Spannungen und handelspolitischer Konflikte stabil. Die globale Industrieproduktion expandierte, und der weltweite Warenhandel nahm trotz der Zollpolitik der USA mit 3,5 % vergleichsweise stark zu. Die Inflationsraten gingen dagegen weiter zurück. Dennoch wuchs das weltweite Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 2,6 % [2024: 2,8 %] und entsprach somit der Vorjahresprognose.^{3]}

In den Schwellenländern wuchs die Wirtschaft mit einer Rate von insgesamt 4,2 % [2024: 4,7 %]. Die Wirtschaft der Volksrepublik China wurde vor allem durch ein starkes Exportgeschäft gestützt. Die dortige Binnennachfrage blieb jedoch aufgrund des sich fortsetzenden Immobilienpreistrückgangs weiterhin schwach. Insgesamt wuchs das chinesische BIP um 4,8 % [2024: 5,0 %]. Im asiatischen Raum trug vor allem Indien mit einer unveränderten BIP-Steigerungsrate von 6,7 % zu einem starken Wachstum bei.^{4]}

In den Industrienationen nahm das BIP um 1,7 % zu [2024: 1,9 %]. Die Inflationsraten stagnierten 2025 somit auf einem leicht erhöhten Niveau. Die Leitzinsen der wichtigsten Zentralbanken sanken im Jahresverlauf, sodass die Geldpolitik insgesamt weniger restriktiv ausgerichtet war. Das BIP-Wachstum war ungleichmäßig über die verschiedenen Volkswirtschaften verteilt. Positive Impulse gingen weiterhin von der US-Wirtschaft aus. Hier legte das BIP um 2,0 % zu. Die Expansion wurde dabei vor allem durch einen starken privaten Konsum und höhere Unternehmensinvestitionen, vor allem im Bereich der künstlichen Intelligenz (KI), getragen. Die britische Wirtschaft legte mit einer Rate von 1,4 % im Vergleich zum Vorjahr zu [2024: 1,1 %].^{5]}

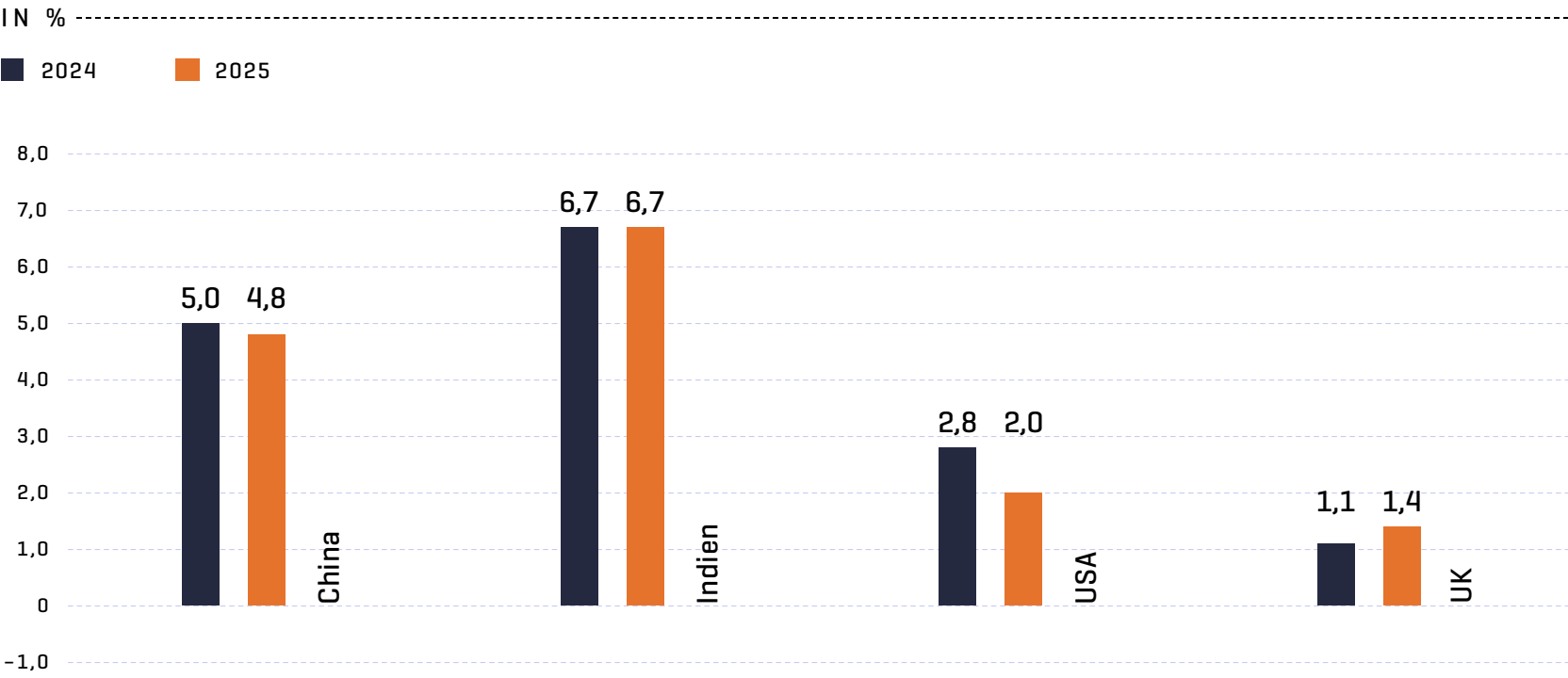
Wirtschaftswachstum ausgewählter Länder weltweit:

Im Euroraum stieg die Wirtschaftsleistung im weltweiten Vergleich unterdurchschnittlich und nur um 1,4 % [2024: 0,9 %], da diese insbesondere durch die angespannte geopolitische Lage und die Einführung von Handelszöllen belastet wurde. Positive Impulse gingen hingegen vom privaten Konsum aus, die Reallohnsteigerungen und ein robuster Arbeitsmarkt stärkten die Binnennachfrage. Das Wachstum war heterogen zwischen den Mitgliedsstaaten verteilt. Während sich die Wirtschaftsleistung insbesondere in Spanien weiter positiv entwickelte, blieb Deutschland deutlich zurück. Die Inflationsrate normalisierte sich und lag nahe bei 2,0 %. Seit Juni 2024 senkte die Europäische Zentralbank den Leitzins achtmal bis auf ein Niveau von 2,0 % [Einlagenzins]. Die Geldpolitik ist damit neutral ausgerichtet. Im langjährigen Vergleich war die Arbeitslosenquote im Euroraum mit 6,4 % entsprechend niedrig.^{7]}

Wirtschaftswachstum ausgewählter Länder europaweit:

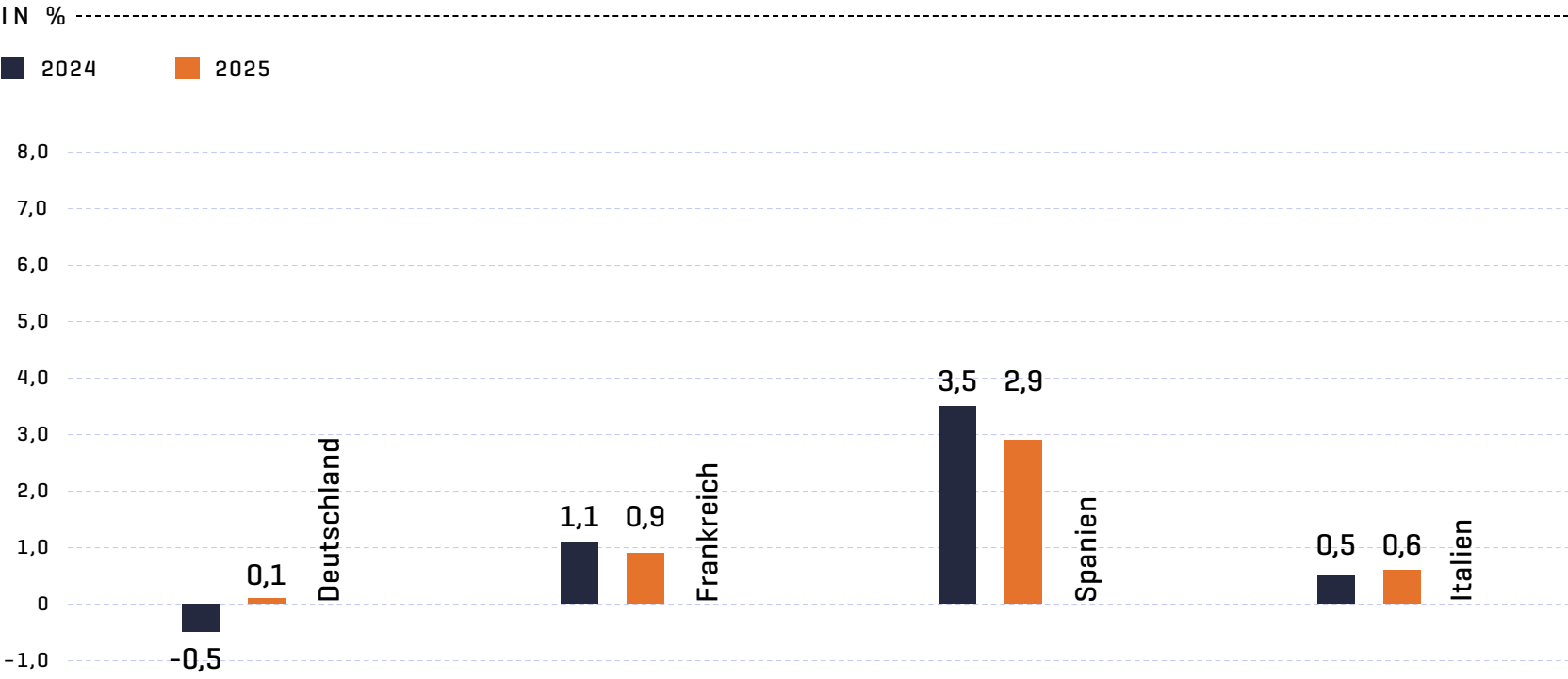
Die deutsche Volkswirtschaft befand sich in einem tiefgreifenden Strukturwandel, der durch die Dekarbonisierung, die Digitalisierung, demografische Veränderungen und geopolitische Umbrüche gekennzeichnet war. Der in der Bundesrepublik Deutschland besonders stark ausgeprägte demografische Wandel und der hohe gesamtwirtschaftliche Anteil des verarbeitenden Gewerbes erschwerten die notwendigen Anpassungen. Ungünstige staatliche Rahmenbedingungen wie zum Beispiel eine marode Verkehrs- und veraltete Digitalinfrastruktur und hohe regulatorische Kosten stellten ein zusätzliches Hemmnis dar. Immer noch erhöhte Energiepreise, ein im Jahresverlauf gestiegener Eurokurs sowie neue Wettbewerber insbesondere aus China verminderten die globale Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen. Die erhöhten US-Handelszölle belasteten das Exportgeschäft zusätzlich. Die Exporte nahmen dementsprechend um 0,2 % ab. Die Importe stiegen hingegen um 3,4 %. Die Investitionen gingen um 0,7 % zurück. Insgesamt gab die Bruttowertschöpfung im verarbeitenden Gewerbe 2025 um 1,0 % nach. Das Baugewerbe steckte 2025 aufgrund hoher Wohnbaukosten ebenfalls in der Krise [–1,4 %]. Dagegen entwickelte sich der private Konsum mit einem Wachstum von 0,8 % etwas stärker als im Vorjahr [0,5 %]. Die Inflationsrate lag mit 2,2 % im Jahresdurchschnitt auf Vorjahresniveau und damit nahe der Zielmarke von 2,0 %. Die Arbeitslosenquote stieg im Vergleich zum Vorjahr um 0,3 Prozentpunkte auf 6,3 %. Insgesamt wuchs das deutsche BIP 2025 nur marginal um 0,1 %.^{9]}

WACHSTUM BIP WELTWEIT 2024 UND 2025^{6]}



6] ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2025, Dezember 2025, S. 8; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2025/26, November 2025, S. 39

WACHSTUM BIP EUROPAWEIT 2024 UND 2025^{8]}



8] Ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2025, Dezember 2025, S. 8

Der Ölpreis [Marke Brent] schwankte 2025 in einem Intervall zwischen 59 und 86 US-Dollar je Barrel. Der Höchststand wurde Ende Juni verzeichnet, der Tiefststand Mitte Dezember. Zum Jahresende lag der Ölpreis bei rund 62 US-Dollar je Barrel.^{10j}

Wirtschaftliches Umfeld Luftverkehr [Aviation]

Stabilisierung des Luftverkehrs

Im Jahr 2025 wuchs die weltweite Passagierluftfahrt gemäß den Daten der International Air Transport Association (IATA) nach verkauften Personenkilometern um 5,3 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Auslastung der Flugzeuge blieb im Jahresvergleich unverändert bei 84 %. Die Entwicklung in Europa entsprach mit einer Zunahme von 5,3 % dem weltweiten Durchschnitt. Als stärkster Wachstumstreiber erwies sich der asiatisch-pazifische Markt, der im Jahresvergleich um 7,8 % zulegte.^{11j}

Die Zunahme des weltweiten Frachtaufkommens, gemessen in »Cargo Tonne Kilometers«, schwächte sich mit +3,4 %, nach zweistelligem Wachstum im Vorjahr ab. Die Nachfrage in Europa blieb mit +2,9 % hinter der weltweiten Entwicklung zurück. Als am stärksten erwies sich der asiatisch-pazifische Frachtverkehr mit einem Wachstum von 8,4 %.^{12j}

Publikationen des Branchenverbands Airport Council International/ Europe (ACI) zeigten für 2025 ein weltweites Wachstum des Passagierverkehrs von 3,6 %. Laut ACI normalisierten sich die Wachstumsimpulse nach einer sprunghaften Nachholphase.^{13j}

Der europäische Flugsicherungsdienstleister Eurocontrol analysierte in seinem Forecast Update 2025–2031 aktuelle und zukünftige Entwicklungen. Der europäische Luftverkehr erreichte im Jahr 2025 mit rund 11 Millionen Flügen [+3,6 %] nahezu das Vorkrisenniveau von 2019 und zeigte damit ein moderates Wachstum, jedoch mit einer ungleichmäßigen regionalen Entwicklung.^{14j}

Der Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wies in seinem Jahresbericht 2025 auf die weiterhin unterdurchschnittliche Entwicklung des deutschen Luftverkehrsmarktes hin. Im Betrachtungszeitraum stieg die Zahl der Passagiere um 3,6 %, erreichte damit jedoch nur 88 % des Vorkrisenniveaus. Das Sitzplatzangebot betrug in Deutschland lediglich 89 %. Auf europäischer Ebene – bereinigt um den deutschen Markt – wurde hingegen ein Sitzplatzangebot von 108 % erzielt. Der BDL führt dies maßgeblich auf die in

Deutschland seit 2020 stark gestiegenen staatlichen Luftverkehrsabgaben zurück, die sich seit dem Jahr 2020 nahezu verdoppelt hatten.^{15j}

Die in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) organisierten Flughäfen verzeichneten im Jahr 2025 erneut ein Wachstum gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt wurden 219,8 Millionen Flugreisende [+3,6 %] abgefertigt. Die Flugbewegungen nahmen im Vergleichszeitraum um 3,9 % auf rund 2,1 Millionen zu. Das Cargo-Aufkommen [Luftfracht- und Luftpostumschlag] erreichte mit 4,9 Millionen Tonnen ein Wachstum von 1,1 % und lag damit leicht über dem Vorkrisenjahr 2019 [+0,8 %].^{16j}

Wirtschaftliches Umfeld Commercial Activities

Parken – Abhängigkeit vom Passagieraufkommen und Passagiermix

Die Parknachfrage ist gleichzeitig mit dem Aufkommen an abfliegenden Passagieren gestiegen, was sich auch in den Umsatzerlösen widerspiegelt. 47 % der Fluggäste reisten 2025 individuell an, was einem Rückgang gegenüber 2024 von 11 % entspricht. Das umsatzstarke Segment der Geschäfts-Reisenden ist im Vergleich zum Jahr 2019 weiterhin deutlich geringer vertreten. Dies konnte zum Großteil durch ein nachfrageorientiertes Yield-Management kompensiert werden.

Stationärer Einzelhandel stagniert

Aufgrund der hohen Inflation belebte sich der Konsum gemäß dem Handelsverband Deutscher Einzelhändler 2025 nur sehr moderat um 3,0 % auf 683,7 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahr, was einem realen Anstieg von 1,5 % entspricht. Das nominale Wachstum entstand mit einem geringeren Anteil im stationären Handel [2025: +2,8 %].^{17j}

Im Dezember 2025 verbesserte sich das Geschäftsklima im Handel auf 87,6 Prozentpunkte nach 84,9 Prozentpunkten im Vorjahr.^{18j}

Gastronomie und Hotelgewerbe – rückläufige Umsatzentwicklung

Der Umsatz im Gastgewerbe wies gegenüber dem Vorjahr einen leichten Rückgang, nominal um 0,2 %, auf, was preisbereinigt einer Abnahme um 3,6 % entspricht.^{19j}

In den einzelnen Wirtschaftsbereichen zeigten sich folgende Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr: Bei den Hotels und sonstigen

Beherbergungsunternehmen sank der Umsatz um 1,0 %, was preisbereinigt einem Rückgang von 3,5 % entspricht. Die Gastronomie verzeichnete Umsatzeinbußen von 0,3 % [real –4,1 %]. Einen Zuwachs in Höhe von nominal 1,2 % [real –3,4 %] konnte nur der Catering-Bereich erzielen.^{20j}

Werbewirtschaft – starkes Wachstum der Außenwerbung

Der Umsatz der für den Flughafen relevanten Werbegattung »Out-of-Home« stieg in Deutschland im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 9,9 % auf 3,6 Milliarden Euro.^{21j}

Wirtschaftliches Umfeld Immobilienvermarktung [Real Estate]

Gesamtmarkt mit leichtem Minus

Der Münchner Büovermietungsmarkt erzielte mit 580.800 m² einen geringeren Flächenumsatz im Vergleich zum Vorjahr [2024: 606.200 m²]. Dies entspricht einen Rückgang um 4,0 %. Ohne Eigennutzung betrug die reine Vermietungsleistung 538.800 m² [2024: 551.600 m²]. Dagegen stiegen im Großnutzersegment die Umsätze: Hier wurden 35 % mehr Flächen angemietet als im Vorjahr. Dies kann jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Nachfrage in den mittleren Flächenklassen im Vorjahresvergleich deutlich nachließ. Im mittleren Segment wurden im Vergleich zum Vorjahr rund 30 % weniger Umsatz erzielt. Der Gesamtflächenumsatz lag daher immer noch 18 % unterhalb des langjährigen Mittels.^{22j}

Der Leerstand im Münchner Büromarkt erhöhte sich um einen Prozentpunkt auf 9,7 %. Seit Mitte des Jahres 2025 verlangsamte sich die Dynamik des Anstiegs. Gleichzeitig setzte sich die zunehmende Polarisierung nach Lage und Qualität fort. Innerhalb des Mittleren Rings ist das kurzfristige Büroflächenangebot erstmals seit mehr als fünf Jahren um 5,1 % leicht zurückgegangen [2024: Anstieg von 5,2 %]. In den Stadtteillagen hingegen erhöhte sich der Leerstand um 12,4 % [2024: 11,1 %]. 71 % des gesamten Leerstands befinden sich in Gebäuden, die mindestens 20 Jahre alt sind und vielfach nicht mehr den aktuellen Nutzeranforderungen entsprechen. Auch im Umland nahm der Leerstand von 10,5 % auf 12,6 % zu.^{23j}

Trotz des gestiegenen Flächenangebots befanden sich die Mietpreise weiterhin in einer Aufwärtsbewegung. Die Durchschnittsmiete erhöhte sich innerhalb eines Jahres um 10,0 % auf 27,50 €/m² [2024: 25,10 €/m²]. Auch die Spitzenmiete verzeichnete einen Anstieg um 10,0 % auf 59,00 €/m² [2024: 53,50 €/m²]. Diese Entwicklung reflek-

tiert die weiterhin hohe Nachfrage nach hochwertigen, modernen Flächen unabhängig von der Lage. Demgegenüber stagnierten die Mieten im Bestandssegment. Dies verdeutlicht, dass insbesondere in den stark nachgefragten Stadtteillagen die Gebäudequalität zunehmend entscheidend für die Preisbildung ist. Entsprechend lagen die Mieten dort im Durchschnitt bei 19,10 €/m² und damit lediglich rund einen Euro höher als vor fünf Jahren.^{24j}

Derzeit befinden sich knapp 655.200 m² Büroflächen im Bau, die bereits zu 44,0 % eigengenutzt oder vorvermietet sind. 221.000 m² davon werden nach aktuellem Stand im Jahr 2026 fertiggestellt, 59,0 % sind jetzt schon belegt. Die spürbare Zurückhaltung der Projektentwickler nach der Zinswende hat sich etwas gelockert. Es ist wieder ein moderater Anstieg an Baustarts zu beobachten. Diese entfallen überwiegend auf kleinere Projekte, bei denen sich Vorvermietungsquoten leichter realisieren lassen, sowie auf Vorhaben mit hohem Eigennutzeranteil.^{25j}

Der Münchner Büromarkt wird kurzfristig nicht zu seiner früheren Nachfrageintensität zurückfinden. Allerdings verfügt der Wirtschaftsraum München im Vergleich zu anderen Top-Standorten über weniger strukturelle Hemmnisse: Die Bürobeschäftigung wächst kontinuierlich, getragen von High-Tech, einem dynamischen IT-Sektor, der Biotechnologie sowie unternehmensnahen Dienstleistungen. Starke Universitäten, bedeutende Entwicklungszentren internationaler Konzerne und eine dynamische Startup-Szene sorgen dafür, dass Fachkräfte, Projekte und Kapital im hohen Maße in der Region gebündelt bleiben.^{26j}

Geschäftsverlauf

Wichtige Ereignisse im abgelaufenen Geschäftsjahr

Aufnahme von strategischen Partnerschaften

Mit Wirkung zum 2. Januar 2025 übernahm die CHI Aviation Handling GmbH 74,9 % der Anteile an der Cargogate Munich Airport GmbH, Hallbergmoos, bisher 100-prozentige Tochter der FMG. Die verbleibenden 25,1 % behielt die FMG und begründet somit eine zukunftsorientierte strategische Partnerschaft mit ausgewiesener Frachtexpertise und großem Kundennetzwerk. Gemeinsames Ziel ist die nachhaltige Weiterentwicklung und signifikante Stärkung des Frachtgeschäfts und -volumens am Flughafen München.

Mit Wirkung zum 1. April 2025 übernahm die AXS-Gruppe mit ihrer Gesellschaft AHS Aviation Handling Service GmbH 100 % der Anteile an der aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH, Oberding. Mit diesem Verkauf sind die Premium-Passagierdienstleistungen am Standort München gesichert und können den Airlines in gewohnter Weise angeboten werden.

Modernisierung der Sicherheitskontrollen im Terminal 2

Nach einer dreijährigen Umbauphase im laufenden Betrieb wurden im April 2025 die vollständig modernisierten Sicherheitskontrollspuren im Terminal 2 in Betrieb genommen. Insgesamt 15 neue Kontrollspuren mit Computertomografie-Scannern ermöglichen schnellere Prozessabläufe, höheren Passagierkomfort und deutlich verbesserte Sicherheitsstandards. Dank der neuen Technologie können elektronische Geräte und Flüssigkeiten im Handgepäck verbleiben, während potenzielle Gefahrenstoffe automatisch erkannt werden und der Bedarf an Nachkontrollen sinkt.

Neues E-Bus-Depot für emissionsfreien Vorfeldbetrieb

Im südlichen Bereich des Münchner Flughafens wurde im August 2025 ein neues E-Bus-Depot mit 50 Ladepunkten für elektrische Passagierbusse in Betrieb genommen. Mit der neuen Ladeinfrastruktur und den zusätzlichen Fahrzeugen bringt der Flughafen München den emissionsfreien Vorfeldbetrieb weiter voran. Die nächste Ausbaustufe auf der Westseite des Geländes ist für 2026 und 2027 geplant – mit 22 zusätzlichen Ladepunkten sowie Carports mit Photovoltaikanlagen.

Das Depot unterstützt die fortschreitende Elektrifizierung der Busflotte am Flughafen München und leistet einen bedeutenden Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen.

Inbetriebnahme des größten Ladeparks für Elektrofahrzeuge in Bayern

Im September 2025 wurde im Parkhaus P44 der größte öffentliche Ladepark für Elektrofahrzeuge in Bayern in Betrieb genommen. Die Anlage umfasst 275 Ladepunkte und wird mit regenerativ erzeugtem Strom aus Photovoltaikanlagen auf den Dächern des P43 und P44 versorgt, die eine maximale Leistung von drei Megawatt bereitstellen – das entspricht etwa dem durchschnittlichen Bedarf von 1.000 Haushalten mit drei Personen. Das Projekt ist ein zentraler Baustein der Nachhaltigkeitsstrategie des Flughafens München und dient als Referenz für weitere nachhaltige Infrastrukturmaßnahmen.

Übergabe der Mietflächen an die Technische Universität München am LabCampus

Am 1. Oktober 2025 wurden nach zwölfmonatigem Ausbau rund 20.400 m² an die Technische Universität München (TUM) übergeben. Die Flächen bilden die Basis für das TUM Convergence Center – ein interdisziplinäres Innovations- und Forschungsforum, das 2026 eröffnen und den Austausch zwischen Wissenschaft und Wirtschaft fördern wird. Mit der Präsenz der TUM sowie den weiteren Mietern entwickelt sich der LabCampus zunehmend zu einem zentralen Standort für Kooperationen, Wissenstransfer und zukunftsorientierte Technologien.

Geschäftsverlauf Luftverkehr (Aviation)

Passagierwachstum deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt

Die Verkehrsentwicklung lag 2025 stabil über dem Vorjahresergebnis.

VERKEHRSAHLEN FLUGHAFEN MÜNCHEN ¹⁾				
	2025	2024	Zu-/Abnahme	
	Absolut	Relativ in %		
Flugbewegungen	337.438	327.228	10.210	3,1
Passagiere (in Millionen)	43,4	41,6	1,8	4,4
Luftfrachturnschlag (in Tonnen)	339.671	307.635	32.036	10,4
Luftpostumschlag (in Tonnen)	1.075	3.455	-2.380	-68,9

1) rundungsbedingte Abweichungen möglich

Mit 43,4 Millionen Flugreisenden (+4,4 %) und 337.438 Flugbewegungen (+3,1 %) stiegen die Verkehrszahlen am Flughafen München im Vergleich zum Vorjahr erneut an. Die Passagierzahlen lagen damit bei rund 91 % und die Bewegungen bei 81 % der Werte des Referenzjahres 2019.

In den Osterferien zeichneten sich deutliche Erholungstendenzen ab, die sich ab Pfingsten verstärkten. Wie im Vorjahr zeigen die sehr guten Auslastungsraten (81 %) bei hohen Ticketpreisen, dass die Nachfrage zeitweise kaum befriedigt werden konnte.

Der Langstreckenverkehr verzeichnete im Betrachtungszeitraum die deutlichsten Zuwächse. Mit 8,9 Millionen gewerblichen Passagieren wurde ein Plus von rund 9 % erzielt und das Referenzjahr 2019 um 5 % übertroffen. Größter Langstreckenmarkt waren wie im Vorjahr die USA mit rund 3,5 Millionen Passagieren (+4 %) und einem Zuwachs von 17 % gegenüber dem Vorkrisenniveau.

2025 stagnierten die innerdeutschen Passagiere bei rund 6,1 Millionen (-1 %). Der Deutschlandverkehr stand weiterhin unter dem Druck hoher Preise und eines reduzierten Angebots.

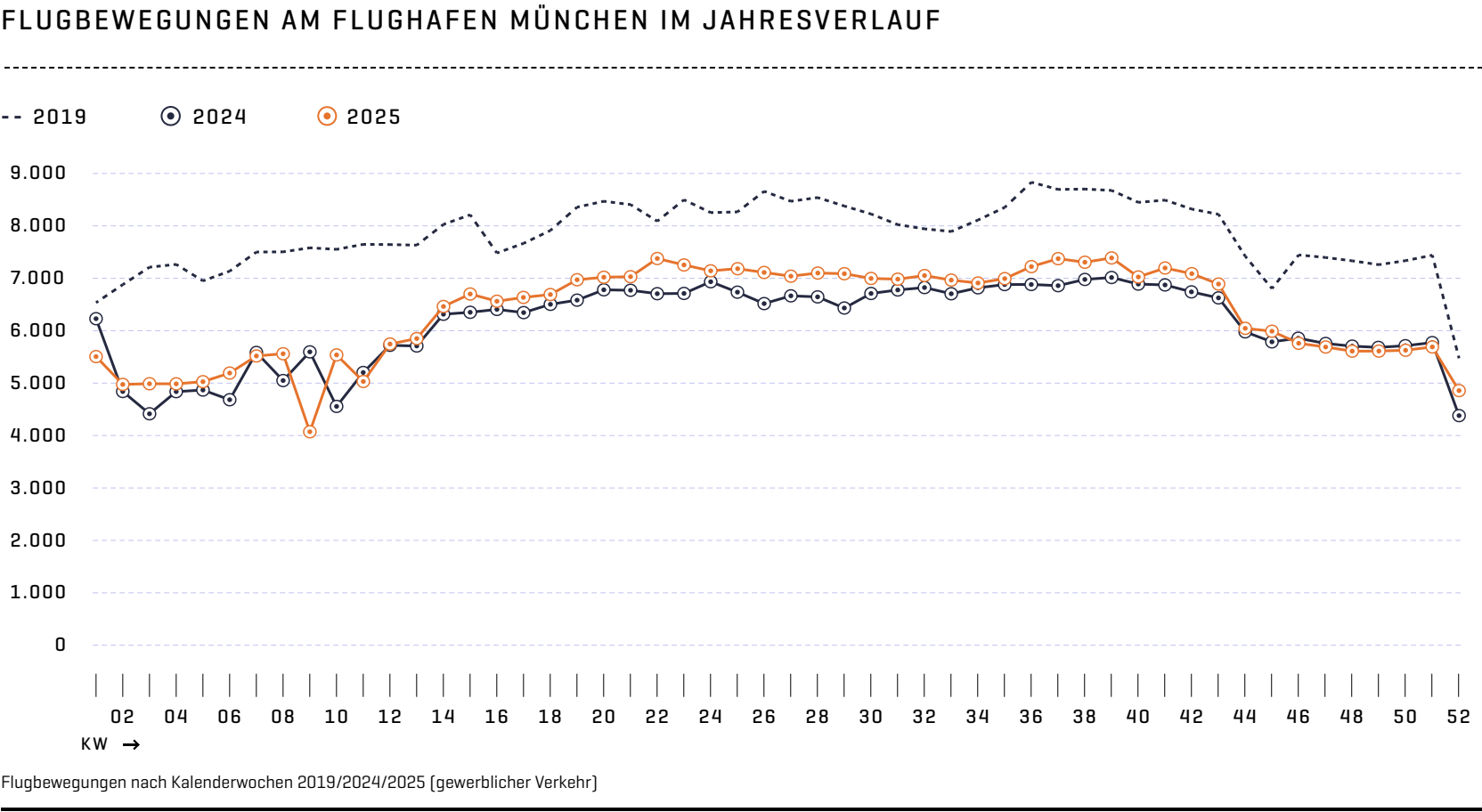
Der Kontinentalverkehr zeigte dagegen eine deutliche Erholung. Rund 28,4 Millionen gewerbliche Flugreisende nutzten den Flughafen München, was einem Zuwachs von circa 4 % entsprach. Über alle Segmente hinweg wurde eine sehr gute Auslastung von 81 % des Sitzplatzangebotes erreicht. Ein wichtiger Grund für diese Entwicklung war der Drehkreuzverkehr der Deutschen Lufthansa, der zu einem Umsteigeranteil von 42 % beitrug (2024: 42 %; 2019: 39 %).

Der gewerbliche Luftfrachturnschlag verbesserte sich im Jahresvergleich um rund 10 % auf 339.671 Tonnen und übertraf das Vorkrisen-

niveau knapp um 2 %. Durch die Erholung der Passagierlangstrecke wuchs die in München umgeschlagene Beiladefracht gegenüber 2024 um 11 % auf 303.299 Tonnen (+6 % im Vergleich zu 2019). Der Anteil der Beiladefracht am Frachtaufkommen stieg dabei auf 89 % und lag damit deutlich über dem in der Vorkrisenzeit üblichen Niveau von gut 80 %. Die Frachtentwicklung in München übertraf damit das weltweite Wachstum der Luftfracht von etwa 3 % erheblich.

Der Luftpostumschlag sank auf rund 1.075 Tonnen (-69 %) und erreichte damit lediglich rund 6 % des Niveaus von 2019.

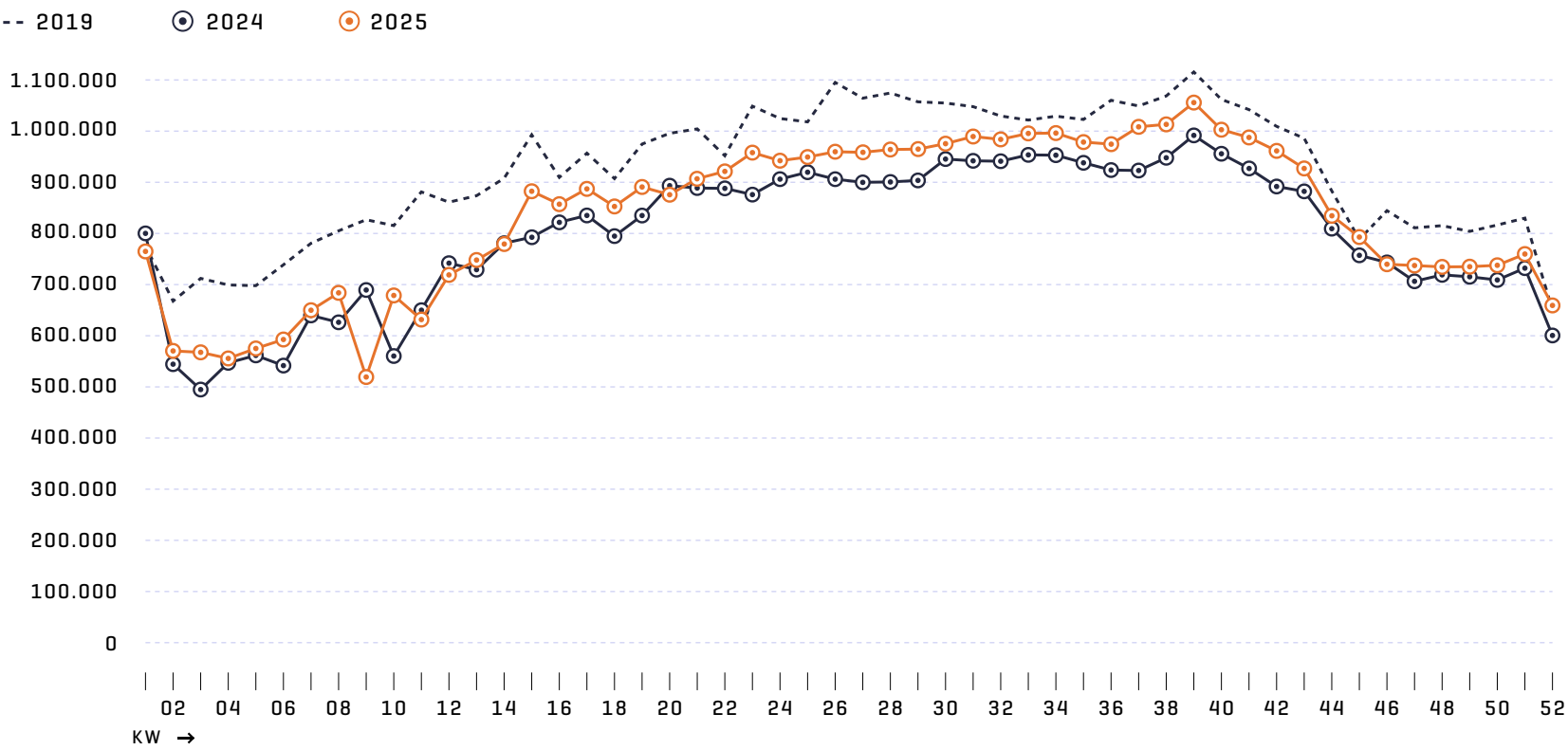
Verglichen mit den in der ADV organisierten Airports entwickelte sich der Flughafen München in den Segmenten Passagiere und Cargo überdurchschnittlich, lediglich die Bewegungen wuchsen etwas unter dem ADV-Durchschnitt. Der Flughafen Frankfurt, der im Vorjahr noch als Wachstumstreiber galt, verzeichnete im Passagierbereich nur ein rund halb so starkes Wachstum wie der Flughafen München. Auffällig im Luftfrachtsegment war, dass die Entwicklung der Nurfracht-Standorte Köln/Bonn und Leipzig/Halle stagnierte.



VERKEHR 2025 ²⁷⁾		
IN % -----		
	ADV	München
Bewegungen (Gesamtverkehr)	+3,9	+3,1
Passagiere (gewerblicher Verkehr)	+3,6	+4,4
Cargo (Luftfracht und Luftpost inkl. Transit)	+1,1	+9,5
27) ADV, ADV-12.2025_MoSta-Flughäfen		

Die Rangfolge der verkehrsreichsten europäischen Flughäfen ist seit Pandemiebeginn von extremen Veränderungen sowie einer lückenhaften Datenlage geprägt und wird zusätzlich durch die Folgen des russischen Angriffs auf die Ukraine beeinflusst. Gemessen am Passagiervolumen belegte München wie bereits im Vorjahr Platz 10.

PASSAGIERENTWICKLUNG AM FLUGHAFEN MÜNCHEN IM JAHRESVERLAUF



Passagiere nach Kalenderwochen 2019/2024/2025 (gewerblicher Verkehr)

Trotz schwieriger politischer Rahmenbedingungen, insbesondere der im internationalen Vergleich extrem hohen staatlich induzierten Standortkosten, konnte sich München bei den Flugbewegungen um einen Rang verbessern und erreichte Platz 8.²⁸⁾

Bodenabfertigungsleistungen trotz Erholung in einem schwierigen wirtschaftlichen und operativen Umfeld
Am Flughafen München gibt es seit Ende 2025 drei Bodenabfertigungslizenzen. Eine davon ist fest an die AE vergeben. Die zweite Lizenz gehört seit dem Frühjahr 2024 Aviapartner/WISAG, und mit Beginn des Winterflugplans 2025/2026 hat die Deutsche Lufthansa zusätzlich eine Selbstabfertigungslizenz für Airlines der Lufthansa Gruppe erhalten.

Im Zuge der Vergabe der zusätzlichen Lizenz verzeichnete die AE einen leichten Rückgang bei den Abfertigungszahlen. Damit sank der Marktanteil im Jahresdurchschnitt um rund 7 Prozentpunkte auf 87 %.

Geschäftsverlauf Commercial Activities

Die Umsatzerlöse sind im Geschäftsfeld Commercial Activities unter anderem aufgrund der Steigerung des Passagieraufkommens um 4,3 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Parken – weiterer Anstieg des Umsatzes

Der Umsatz im Bereich Parken und Mobilität entwickelte sich 2025 mit einem Plus von 4,5 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum positiv und überproportional zum Aufkommen der relevanten Abflug- und Zielort- (Origin-Destination – O&D) Passagiere. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau 2019 konnte 2025 ein um 17,6 % höherer Umsatz erzielt werden. Das entspricht einer deutlich überproportionalen Erlösentwicklung im Hinblick auf die gegenüber dem Vorkrisenniveau 2019 immer noch um 14,3 % geringeren O&D-Passagierzahlen.

Aufgrund laufender Sanierungen mit entsprechenden Stellplatzausfällen bleibt die Kapazitätssituation vor allem in der zentralen Zone weiterhin angespannt. Durch ein nachfragegesteuertes Yield-Management und eine entsprechende Preisgestaltung konnten die Umsätze trotz der Einschränkungen weiter deutlich gesteigert werden.

Das Mietwagengeschäft entwickelte sich nahezu proportional zu den Passagierzahlen. Weiterhin ergaben sich auch hier Herausforderungen durch Kapazitätsengpässe mit entsprechenden Anzeichen eines dadurch eingeschränkten Wachstums. Im passagierunabhängigen Bereich Mieterparken konnte durch Sondereffekte und eine nachfrageorientierte Preisgestaltung ein deutliches Wachstum erzielt werden.

Einzelhandel – Umsatzanstieg überproportional zur Passagierentwicklung
Die Umsatzerlöse im Einzelhandel stiegen um 4,6 % gegenüber dem Vorjahr. Der Umsatz pro Passagier erhöhte sich um 0,2 %. Nach wie vor sind kaufkräftige, internationale Reisende aus Destinationen wie China und Russland nur in sehr geringem Umfang am Flughafen München vertreten. Die anderen Zielländer entwickelten sich jedoch stärker, und nach einer Anpassung des Sortiments stiegen die Umsätze.

Gastronomie – Umsatz pro Passagier geht leicht zurück
Die Umsätze in den Restaurants und Bars sind gegenüber dem Vorjahr nominal betrachtet um 3,9 % gestiegen. Dieses Wachstum liegt mengenbedingt deutlich über dem Markt-Trend von –0,2 %. Der Umsatz pro Passagier stagnierte dabei [–0,4 %].

Das Fünf-Sterne-Hotel im Zentralbereich des Flughafens München verzeichnete einen Umsatz- und Belegungsanstieg. Bei den Skytrax Awards 2025 wurde es wie im Vorjahr als bestes Flughafenhotel in Europa ausgezeichnet.²⁹⁾

Werbung – starke Entwicklung durch verschiedene Maßnahmen
Die Werbeumsätze am Flughafen München sind im Vergleich zum Vorjahr um 2,5 % gestiegen. Diese Umsatzsteigerung resultiert vor allem aus einer erfolgreichen Kundenakquise im Technologiesektor, starken Nachfrageimpulsen durch Messen, wie die Intersolar und die IAA, sowie der Einführung neuer, wirtschaftlich attraktiver Produkte.

Geschäftsverlauf Real Estate

Fortlaufende Standort- und Immobilienentwicklung
Im Bereich der Airsite West entsteht auf einem an das Novotel angrenzenden Grundstück ein weiteres Hotel (ibis Styles). Im Dezember 2025 wurden die Bauleistungen abgeschlossen, sodass das Hotel Mitte Februar 2026 an die Hotelbetreibergesellschaft übergeben wurde. Die Inbetriebnahme des Hotels erfolgte im April 2026.

Zum Jahresende 2025 konnte der T1-Pier baulich weitestgehend fertiggestellt werden. Die bereits im Frühjahr begonnenen Probebetriebe wurden im Jahresverlauf kontinuierlich ausgeweitet. Die Inbetriebnahme erfolgte im April 2026.

Der im Mai 2024 begonnene Neubau des Parkhauses P8 schreitet gut voran. Der Stahl- und Betonbau ist nahezu fertiggestellt, der Innenausbau sowie die Arbeiten an der Gebäudehülle erfolgten planmäßig. Es wird von einer Fertigstellung des Parkhauses Ende 2026 ausgegangen.

Neben der Übergabe der Mietflächen im LAB 48 und LAB 52 an die TUM wurden weitere Flächen von rund 3.000 m² für zwei neue Mieter zur Verfügung gestellt. Zudem eröffneten im Dezember 2025 im LAB 48 das Bistro »forty8« und die Cafébar »nosh«. Das gastronomische Angebot am LabCampus erhöht die Attraktivität und Aufenthaltsqualität für seine Mieter und Gäste.

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Ertragslage

Ergebnis nach Steuern – Fortsetzung des Wachstumspfads

Im Geschäftsjahr 2025 konnte der Flughafen München das Ergebnis nach Steuern (EAT) erheblich um TEUR 104.946 auf TEUR 169.320 verbessern. Nachfolgend werden die Entwicklungen im Einzelnen erläutert.

ERTRAGSLAGE				
IN TEUR				
			Zu-/Abnahme	
	2025	2024	Absolut	Relativ in %
Umsatzerlöse	1.760.458	1.621.405	139.053	8,6
sonstige Erträge	52.292	39.685	12.607	31,8
Gesamtleistung	1.812.750	1.661.090	151.660	9,1
Materialaufwand	-604.926	-542.974	-61.952	11,4
Personalaufwand	-659.671	-596.873	-62.798	10,5
sonstige Aufwendungen	-131.282	-123.148	-8.134	6,6
EBITDA	416.871	398.095	18.776	4,7
Abschreibungen	-198.063	-203.161	5.098	-2,5
EBIT	218.808	194.934	23.874	12,2
Finanzergebnis ¹⁾	-72.152	-91.835	19.683	-21,4
EBT	146.656	103.099	43.557	42,2
Ertragsteuern	22.664	-38.725	61.389	> 100,0
EAT	169.320	64.374	104.946	> 100,0

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

Im Geschäftsjahr 2025 führte die Verkehrserholung, vor allem im Kon-
tinental- und Interkontinentalverkehr, zu einem Anstieg der Umsatz-
erlöse aus Flughafenentgelten von TEUR 621.572 auf TEUR 695.395
[+11,9 %]. Erstmals lagen damit diese Umsatzerlöse über dem Vor-
krisenjahr 2019. Dagegen erreichten die Passagierzahlen rund 91 %
und die Bewegungen 81 % des Vorkrisenniveaus.

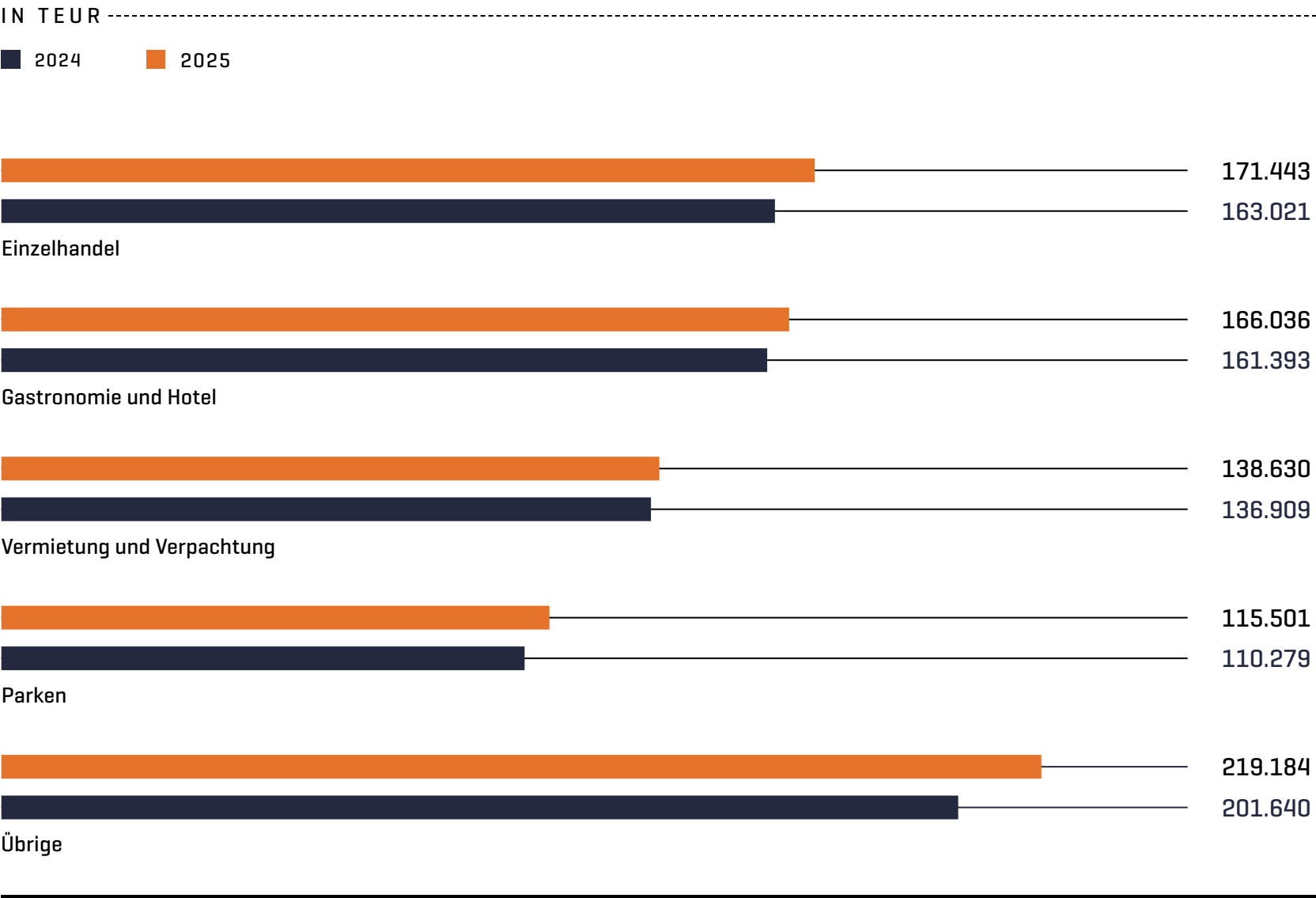
Die Umsatzerlöse aus Abfertigungsdiensten erhöhten sich aufgrund
der gestiegenen Flugbewegungen und Fluggastzahlen um TEUR 27.678
ebenfalls erheblich auf TEUR 254.269.

Die Umsatzerlöse in den anderen Bereichen entwickelten sich wie
folgt:

Bei den Umsatzerlösen 2025 befindet sich nur der Einzelhandel unter-
halb des Werts aus dem Jahr 2019. Ein Grund dafür ist, dass weniger
kaufkräftige Passagiere aus Destinationen wie China und Russland
am Flughafen München vertreten sind.

In den übrigen Umsatzerlösen sind unter anderem weltweite Mana-
gement-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die Luft-
fahrtbranche sowie Versorgungsleistungen und Treibstoffe enthalten.

UMSATZAUFTEILUNG



Nach mehr als 30 Jahren Betriebszeit nimmt der Sanierungsbedarf der Bauten aus der ersten Ausbaustufe des Flughafens München weiter zu. Dementsprechend stiegen die Aufwendungen für Sanierungs-, Optimierungs- und Umbaumaßnahmen erheblich um TEUR 21.731 auf TEUR 160.413. Die restlichen Kosten im Materialaufwand erhöhten sich vor allem durch den deutlichen Anstieg des Flugverkehrs. Insgesamt stieg der Materialaufwand um TEUR 61.952 beziehungsweise 11,4 % deutlich an.

Der Personalaufwand des Flughafens München erhöhte sich mit 10,5 % auf TEUR 659.671 erheblich, bedingt durch Tarifsteigerungen und Effekte aus dem Branchentarifvertrag für Bodenverkehrsdienste. Zudem nahm die Mitarbeiterzahl von durchschnittlich 8.821 auf 9.031 Personen zu.

Die sonstigen Aufwendungen lagen mit TEUR 131.282 beziehungsweise 6,6 % spürbar über dem Vorjahreswert. Gründe für den Anstieg waren vor allem höhere Miet- und Leasingaufwendungen sowie Aufwendungen aus Versicherungsleistungen.

Das Finanzergebnis inklusive des Ergebnisses aus at equity bewerteten Unternehmen verbesserte sich erheblich um TEUR 19.683 auf TEUR –72.152. Ursache hierfür war vor allem der Rückgang der Zinsaufwendungen für die Gesellschafterdarlehen sowie aus der Neubewertung der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften.

Die Veränderung der Ertragsteuern ist auf die positiven Ergebnisse im Konzern sowie die Bewertung der latenten Steuern im Zusammenhang mit dem 2025 beschlossenen Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zurückzuführen.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögen – Liquidität weiterhin gesichert

VERMÖGENSLAGE				
IN TEUR				
			Zu-/Abnahme	
	31.12.2025	31.12.2024	Absolut	Relativ in %
Langfristige Aktiva	5.567.692	5.379.804	187.888	3,5
Kurzfristige Aktiva ¹⁾	229.495	229.944	–449	–0,2
davon Zahlungsmittelbestand	12.167	8.756	3.411	39,0
Aktiva	5.797.187	5.609.748	187.439	3,3
Eigenkapital	2.020.243	1.851.140	169.103	9,1
Übrige langfristige Passiva ²⁾	3.203.829	2.813.167	390.662	13,9
Übrige kurzfristige Passiva ²⁾	573.115	945.441	–372.326	–39,4
Passiva	5.797.187	5.609.748	187.439	3,3
1) einschließlich Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht 2) einschließlich Finanzschulden aus Personengesellschaften sowie Schulden aus Veräußerungsabsicht				

Der Anstieg der langfristigen Aktiva (+TEUR 187.887) betraf mit TEUR 139.987 vor allem die selbstgenutzten Sachanlagen. Durch viele Bauprojekte wie zum Beispiel die Erweiterung des Terminals 1 und das ibis Styles Hotel erhöhten sich die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau um insgesamt TEUR 215.402 auf TEUR 891.582. Insgesamt lagen 2025 die Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen am Flughafen München bei TEUR 370.365. Dem standen Abschreibungen in Höhe von TEUR 191.264 gegenüber.

Der Anstieg des Eigenkapitals auf TEUR 2.020.243 ist im Wesentlichen auf das EAT des Geschäftsjahres 2025 in Höhe von TEUR 169.319 zurückzuführen.

Die Veränderungen der übrigen Passiva sind im Wesentlichen dem Finanzierungsbereich zuzuordnen. In den langfristigen Passiva sind mit TEUR 475.000 Darlehen enthalten, die Ende November 2025 aufgenommen wurden.

Der Rückgang der kurzfristigen Passiva ist hauptsächlich auf fristgerechte Tilgungen von Darlehen beziehungsweise Gesellschafterdarlehen zurückzuführen. 2026 werden weitere Tilgungen von Darlehen fällig.

KAPITALSTRUKTUR				
IN TEUR				
			Zu-/Abnahme	
	31.12.2025	31.12.2024	Absolut	Relativ in %
Gezeichnetes Kapital	306.776	306.776	–	–
Rücklagen	187.814	163.161	24.653	15,1
Übriges Eigenkapital	1.525.632	1.381.182	144.450	10,5
davon EAT	169.320	64.374	104.946	> 100,0
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	21	21	–	–
Eigenkapital	2.020.243	1.851.140	169.103	9,1
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	455.955	431.245	24.710	5,7
Gesellschafterdarlehen¹⁾	10.524	257.749	–247.225	–95,9
Darlehen mit fester Zinsbindung	1.760.689	1.866.277	–105.588	–5,7
Darlehen mit variabler Zinsbindung	819.804	408.628	411.176	> 100,0
Darlehen	2.580.493	2.274.905	305.588	13,4
Derivate	984	3.018	–2.034	–67,4
Sonstige Schulden	728.989	791.691	–62.702	–7,9
Fremdkapital	3.776.944	3.758.608	18.336	0,5
Eigenkapitalquote	34,8 %	33,0 %		
1) inklusive Zinsen				

Die Eigenkapitalquote erhöhte sich deutlich um 1,8 % auf 34,8 % aufgrund des EAT des Geschäftsjahres 2025.

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

KONDITIONEN KURZ- UND LANGFRISTIGER DARLEHEN

STAND 31.12.2025

Finanzierungsart	Währung	Zinsbindung	Restschuld in TEUR	Zinssatz in %	
				von	bis
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	EUR	ergebnisabhängig	455.955	–	–
Darlehen	EUR	variabel	819.535	3M- und 6M-EURIBOR zzgl. Marge	
Darlehen	EUR/USD	fest	1.758.009	0,16	5,95

Die Darlehen haben eine Endfälligkeit von 2026 bis 2037.

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.

Darüber hinaus bestanden zum 31. Dezember 2025 nicht genutzte Kreditlinien sowie Kontokorrent- und Geldhandelslinien in Höhe von insgesamt TEUR 305.855.

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

Liquidität

Aus dem Zahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit standen 2025 ausreichend Finanzmittel zur Verfügung, um die Liquidität der Gesellschaft im operativen Geschäftsbetrieb sicherzustellen.

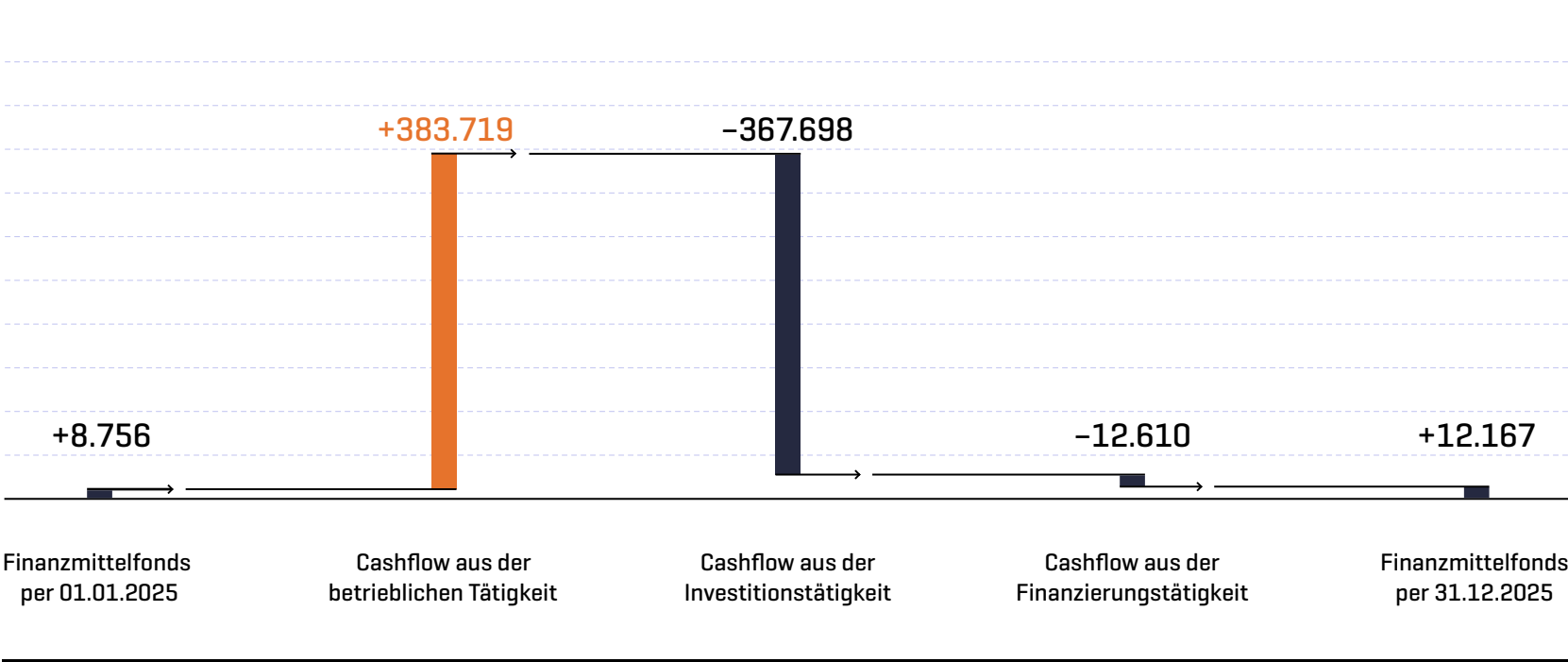
Zahlungsmittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit ergaben sich vor allem aus dem Erwerb und der Herstellung von Sachanlagen

beziehungsweise aus den diversen Bauprojekten wie dem Bau des ibis Styles Hotels sowie des T1-Piers.

Der Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich aufgrund von geringeren Tilgungen von Darlehen sowie Zinszahlungen. Diese Zahlungen waren jederzeit gesichert und konnten über den sehr hohen Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit getätigt werden.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

IN TEUR



Zielerreichung und Gesamtaussage

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

PROGNOSE-IST-VERGLEICH

	Ist	Prognose für 2025		Ist	
	2024	von	bis	2025	
		in %	in %		
EBT [in TEUR]	103.099	Anstieg	10,0	30,0	146.656 übertroffen
CO ₂ -Einsparungen [in Tonnen] ¹⁾	3.047	Rückgang	-40,0	-30,0	4.368 übertroffen
Passagiererlebnisindex [PEI] ²⁾	80,9	Anstieg	0,0	1,4	82,0 erreicht
Unfallhäufigkeitsrate [LTIF] ³⁾	14,3	Anstieg	0,0	19,0	16,9 erreicht

1) Zur Ermittlung der CO₂-Einsparungen, die durch den Austausch von Fahrzeugtypen erzielt werden, dienen die durchschnittlichen Verbrauchswerte aus dem Jahr 2017.
2) Der Wert bezieht sich auf die Frage zur Gesamtzufriedenheit.
3) Gültig für FMG und AE

Ergebnis vor Steuern (EBT)

Das EBT des Flughafens München hat im Geschäftsjahr 2025 den Planwert übertroffen. Dies ist vor allem auf die deutliche Erholung des Verkehrsaufkommens und die dadurch bedingte Erhöhung der Umsätze in allen Bereichen zurückzuführen.

CO₂-Einsparungen

Zur Erreichung der langfristigen Klimaschutzziele werden jährlich verbindliche Ziele festgelegt. Sie beinhalten Vorgaben zur Umsetzung und Anrechnung von Effizienzmaßnahmen sowie Sonderziele zum Aufbau CO₂-mindernder Techniken.

Deutliche Einsparungen wurden insbesondere in den raumlufttechnischen Anlagen sowie in der Beleuchtungstechnik erzielt. Neben dem Einsatz von sehr effizienten Elektromotoren tragen Sensorlösungen wie Präsenzmelder und Helligkeitssensoren zur Reduktion des Energiebedarfes der Flughafeninfrastruktur bei. Insgesamt ergaben sich hierdurch Einsparungen von 1.899 Tonnen CO₂. Die fortschreitende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte führte zu weiteren Einsparungen in Höhe von 2.469 Tonnen CO₂.

Im Vergleich zum Vorjahr sank der Emissionsfaktor für Strom gemäß Umweltbundesamt um rund 19 % auf 0,371 g CO₂/kWh Strom (2024: 0,459 g CO₂/kWh Strom). Dadurch ergaben sich umgerechnet niedrigere CO₂-Einsparungen als im Vorjahr bei gleicher eingesparter Energiemenge.

Für 2025 hatte sich der Flughafen München das Ziel gesetzt, 30 % bis 40 % CO₂ einzusparen. Die 2025 abgeschlossenen Effizienzmaßnahmen führten zu jährlich wiederkehrenden Einsparungen von 4.368 Tonnen CO₂ und übertrafen somit das gesetzte Ziel.

Passagiererlebnisindex (PEI)

2025 verzeichnete der Flughafen München beim PEI erneut einen Anstieg. Diese Verbesserung ist insbesondere auf die Maßnahmen zur kontinuierlichen Optimierung der operativen Prozesse und der Aufenthaltsqualität zurückzuführen. So konnte 2025 durch eine intensive Abstimmung aller an den Abfertigungsprozessen beteiligten Firmen und gesteigerte Personalkapazitäten eine hohe Qualität bei der Gepäckabfertigung sichergestellt werden.

Um den Anforderungen eines Fünf-Sterne-Flughafens gerecht zu werden, setzte der Flughafen München 2025 weitere Maßnahmen um, mit dem Ziel, das Passagiererlebnis zu verbessern. Nach drei Jahren Umbau ist seit April 2025 die zentrale Sicherheitskontrollstelle im Terminal 2 vollständig auf die innovative CT-Technologie umgestellt. Die Aufenthaltsqualität erhöhten auch die Installation von Mobilitätsmonitoren, der Ausbau von Sitzmöglichkeiten im Ankunfts-bereich des Terminals 2 sowie die Schaffung einer Tierentlastungszone im Terminal 1.

Unfallhäufigkeitsrate (LTIF)

2025 betrug die LTIF für die FMG und AE 16,9 und lag somit in der prognostizierten Bandbreite von 0 % bis 19 %. Gegenüber 2024 erhöhte sich der Wert um 2,6. Dieser Anstieg ist auf die Zunahme der Arbeitsunfälle [+27 %] infolge von Einmaleffekten sowie auf einen gleichzeitigen Anstieg der geleisteten Stunden [+7 %] zurückzuführen. Beim Vergleich der LTIF des Jahres 2025 mit 2019 vor Beginn der Corona-Pandemie [21,7], lässt sich eine starke Reduktion der Unfallhäufigkeit feststellen.

- 3) ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2025, Dezember 2025, S. 2, 3, 8; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2025/26, November 2025, S. 4
- 4) ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2025, Dezember 2025, S. 6, 8; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2025/26, November 2025, S. 27, 39
- 5) ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2025, Dezember 2025, S. 2, 8; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2025/26, November 2025, S. 33, 39; Kiel Institut für Weltwirtschaft, Kieler Konjunkturberichte Nr. 128 [2025 | Q4], Dezember 2025, S. 4, 11, 12
- 6) ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2025, Dezember 2025, S. 8; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2025/26, November 2025, S. 39
- 7) ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2025, Dezember 2025, S. 3, 8; Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V., IW-Report 65/2025; Dezember 2025, S. 21
- 8) ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2025, Dezember 2025, S. 8
- 9) ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2025, Dezember 2025, S. 12, 20, 37; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2025/26, November 2025, S. 50, 52, 59, 62, 72
- 10) www.onvista.de
- 11) IATA, Air Passenger Market Analysis, Dezember 2025 / Abweichende Berechnung der Auslastung nach Airline Standard, Verkaufte Sitzplatzkilometer / Angebotene Sitzplatzkilometer führt zu erhöhten Werten, keine Vergleichbarkeit mit der Sitzplatzauslastung [Flughafenmethode].
- 12) IATA, Air Cargo Market Analysis, Dezember 2025
- 13) ACI World Airport Traffic Forecast 2025–2054, Januar 2026
- 14) Eurocontrol, Forecast Update 2025–2031
- 15) BDL, Entwicklung des Luftverkehrs im Jahr 2025, 18.02.2026, S. 4 ff.
- 16) ADV, ADV-12.2025_MoSta-Flughäfen
- 17) HDE, HDE Jahrespressekonferenz 2025, 02.02.2026
- 18) ifo Institut, ifo Geschäftsklima Deutschland, 28.01.2026
- 19) DEHOGA, Zahlenspiegel 3. Quartal 2025 vom 25.11.2025
- 20) DEHOGA, Zahlenspiegel 3. Quartal 2025 vom 25.11.2025
- 21) Media Perspektiven, Pressemitteilung 5/2026 »Lineares TV verliert deutlich«, Februar 2026
- 22) Colliers, Pressemitteilung »Großnutzeraktivität in München nahe Vorkrisenniveau – Gesamtmarkt mit leichtem Minus im Jahresvergleich« vom 12.01.2026, S. 1
- 23) Colliers, Pressemitteilung »Großnutzeraktivität in München nahe Vorkrisenniveau – Gesamtmarkt mit leichtem Minus im Jahresvergleich« vom 12.01.2026, S. 1
- 24) Colliers, Pressemitteilung »Großnutzeraktivität in München nahe Vorkrisenniveau – Gesamtmarkt mit leichtem Minus im Jahresvergleich« vom 12.01.2026, S. 1 f.
- 25) Colliers, Pressemitteilung »Großnutzeraktivität in München nahe Vorkrisenniveau – Gesamtmarkt mit leichtem Minus im Jahresvergleich« vom 12.01.2026, S. 2
- 26) Colliers, Pressemitteilung »Großnutzeraktivität in München nahe Vorkrisenniveau – Gesamtmarkt mit leichtem Minus im Jahresvergleich« vom 12.01.2026, S. 2
- 27) ADV, ADV-12.2025_MoSta-Flughäfen
- 28) ACI, Munich Airport Ranking 2025, Stand Feb. 2026
- 29) SKYTRAX, World’s Best Airport Hotels 2025, April 2025

Nachtragsbericht

Nach dem Abschlussstichtag kam es zu einem Angriff im Nahen Osten. Die konkreten Auswirkungen dieser militärischen Eskalation auf den Flughafen München lassen sich derzeit nur schwer abschätzen. Die derzeitige Einschätzung der Geschäftsführung hinsichtlich der Dauer der militärischen Eskalation und möglicher kompensatorischer Effekte wurde in der Prognose des Geschäftsverlaufs und der Ergebnisentwicklung für 2026 berücksichtigt. Wir verweisen auf die weiteren Erläuterungen in den Kapiteln »Prognostizierter Geschäftsverlauf« und »Risiko«.

Ausblick, Chancen- und Risikobericht

Ausblick

Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

In den nachfolgenden Erläuterungen zum Ausblick auf 2026 sind die Auswirkungen des Nahostkonflikts insoweit enthalten, soweit die entsprechenden Informationen beziehungsweise Prognosen bis zum Erstellungszeitpunkt vorlagen beziehungsweise wesentlich geändert wurden. Die Auswirkungen auf die internationale und deutsche Wirtschaft sind aktuell spürbar, aber nach bisherigen Erkenntnissen immer noch nicht präzise abzuschätzen.

Die Entwicklung der Weltwirtschaft bleibt damit von geopolitischen Spannungen und zunehmendem Protektionismus geprägt. Besonders die US-Zollpolitik dürfte im Prognosezeitraum weiterhin spürbare Auswirkungen haben. Nach einem durch Vorzieheffekte begünstigten Anstieg des Welthandels im Jahr 2025 wird für 2026 ein leichter Rückgang und für 2027 wieder ein moderates Wachstum erwartet, das jedoch hinter der gesamtwirtschaftlichen Dynamik zurückbleibt. Die Unsicherheit hinsichtlich der US-Handelspolitik bleibt bestehen. Das ifo Institut erwartete im Dezember 2025 für 2026 und 2027 Wachstumsraten von 2,4 % beziehungsweise 2,6 %.^{30]}

Die Wirtschaftsleistung der Industrienationen dürfte 2026 um 1,6 % zunehmen. Für die USA wird ein Wachstum des BIP von 2,2 % erwartet. Wesentliche expansive Impulse gehen dabei vom anhaltenden Boom im Bereich KI sowie von der Geld- und Finanzpolitik mit sinkenden Leitzinsen, Steuersenkungen und höheren Ausgaben für Militär und Grenzüberwachung aus. Der private Konsum dürfte sich hingegen aufgrund eines erhöhten Preisdrucks und eines vergleichsweise schwachen Arbeitsmarkts weniger dynamisch entwickeln. In Großbritannien wird die Wirtschaft 2026 voraussichtlich um 0,9 % wachsen. Die Lockerung der Geldpolitik dürfte sich im Prognosezeitraum positiv auswirken, während die Finanzpolitik unter anderem durch Steuererhöhungen eher restriktiv wirkt.^{31]}

Die Gruppe der Schwellenländer wird 2026 gemäß der aktuellen Konjunkturprognose ein Wirtschaftswachstum von 4,0 % erzielen. Die chinesische Volkswirtschaft dürfte mit einer Rate von 4,5 % zulegen, die Lage auf dem dortigen Immobilienmarkt bleibt aber angespannt und belastet die Inlandsnachfrage. Das Exportgeschäft wird die Konjunktur hingegen weiter stützen. In Asien trägt vor allem die indische Wirtschaft zu den positiven Wachstumsraten bei. Für 2026 wird dort eine Wachstumsrate von 6,3 % prognostiziert.^{32]}

In der Eurozone dürfte die Wirtschaftsleistung um 0,9 % steigen. Im Vergleich zu 2025 deutet dies auf eine nachlassende Wachstumsdynamik hin. Während steigende Realeinkommen sowie günstigere Finanzierungsbedingungen den privaten Konsum und die Investitionstätigkeit unterstützen, steht das Exportgeschäft unter Druck – belastet durch US-Zölle, den starken Euro und eine wachsende Konkurrenz aus China. Für Frankreich wird 2026 ein BIP-Wachstum von 0,6 % erwartet. In Italien und Spanien dürften die Wirtschaftsleistungen um 0,7 % beziehungsweise 2,3 % zulegen.^{33]}

Das deutsche Bruttoinlandsprodukt wird sich 2026 wohl nur langsam erholen und voraussichtlich um 0,8 % wachsen. Die stark exportorientierte Industrie leidet besonders unter strukturellen Veränderungen wie Dekarbonisierung, Digitalisierung, demografischem Wandel und geopolitischen Risiken. Dadurch hat sich die Wettbewerbsfähigkeit verschlechtert und die Exportentwicklung wurde vom globalen Wachstum entkoppelt. Zusätzlich dämpfen US-Zölle, ein starker Euro und wachsende Konkurrenz aus China den Außenhandel. Die Bruttoanlageinvestitionen werden voraussichtlich um 1,6 % steigen, Im- und Exporte um 1,6 % beziehungsweise 0,6 %. Die Bauwirtschaft dürfte sich leicht um 0,9 % erholen. Die Inflationsrate bleibt vermutlich mit 2,2 % stabil, und die Arbeitslosenquote verharrt wahrscheinlich bei 6,3 %.^{34]}

Der Ölpreis (Marke Brent) ist 2025 im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Er lag 2025 im Jahresdurchschnitt bei 68,4 US-Dollar je Barrel (2024: 79,7 US-Dollar je Barrel).^{35]} Das ifo Institut rechnet mit einem schnellen Ende des Nahostkonflikts bei vorübergehendem Anstieg der Ölpreise in den Monaten März bis Mai auf durchschnittlich 80 US-Dollar je Barrel. Nach Beilegung des Konflikts sinken die Rohstoffpreise wieder zügig, ohne dabei allerdings die Niveaus vor Kriegsausbruch zu erreichen.^{36]}

Die demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Bayern und im Flughafeneinzugsgebiet sprechen mittel- bis langfristig für eine steigende Verkehrsnachfrage. Laut Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik wächst die Einwohnerzahl Bayerns bis 2043 um 4,3 %. Besonders stark nimmt die Bevölkerung in der Region München zu: in der Landeshauptstadt um 4,2 %, im Landkreis München um 2,2 %. Mehrere der am stärksten wachsende Landkreise liegen im direkten Flughafen-umfeld, etwa Landshut (+10,6 %), Dingolfing-Landau (+9,6 %), Neuburg-Schrobenhausen (+9,4 %) und Mühldorf am Inn (+9,3 %). Auch die Stadt und der Landkreis Augsburg verzeichnen mit +6,1 % beziehungsweise +9,4 % kräftige Zuwächse.^{37]}

Der globale Passagierverkehr überschritt 2024 erstmals wieder das Niveau von 2019. 2025 stieg das Passagieraufkommen um 3,7 % auf 9,8 Milliarden Reisende. Für 2026 erwartete das ACI vor Ausbruch des Iran-Kriegs einen deutlichen Anstieg auf 10,2 Milliarden Passagiere.^{38]} Mit einem Brief an die Europäische Kommission vom 9. April 2026 warnte der europäische Flughafenverband ACI Europe infolge der ausgelösten Energiekrise vor Kerosin-Knappheit, was zu Flugausfällen führen würde.^{39]}

Prognostizierter Geschäftsverlauf

Die Luftfahrtindustrie ist wie andere Branchen von den Folgen des Nahostkonflikts betroffen. Einschränkungen von Lufträumen, steigende Ölpreise und in der Folge höhere Ticketpreise könnten, auch über die Dauer des Konflikts hinaus, zu einer Buchungszurückhaltung oder einer Umlenkung von Passagierströmen führen und sich negativ auf die Geschäfts- und Ergebnisentwicklung des Flughafen München Konzerns im Geschäftsjahr 2026 auswirken.

Der Flughafen München geht davon aus, dass die Folgen des Nahostkonflikts die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns im Jahr 2026 in allen Geschäftsfeldern beeinflussen wird. Die Dauer der Belastungen ist aktuell nicht abschätzbar, da dies maßgeblich vom konkreten Verlauf des Konflikts und der Angebots- beziehungsweise Konsumentenreaktion abhängt.

Aktuell rechnet die Geschäftsführung mit einer rückläufigen Verkehrsentwicklung gegenüber dem Geschäftsjahr 2025.

Neben der Auswirkung des Nahostkonflikts auf die Verkehrsentwicklung und der damit einhergehenden leicht rückläufigen Umsatzerlöse bei den Flughafenentgelten ist auch das Geschäftsfeld Commercial Activities mit dem Einzelhandel und den Gastronomieeinheiten leicht betroffen. Im Geschäftsfeld Real Estate wird dagegen ein hoher Anstieg aus der Vermietung von Büroflächen sowie zusätzlichen Flächen im T1-Pier erwartet.

Dennoch rechnet der Flughafen München insgesamt mit Umsatzerlösen auf Vorjahresniveau.

Vor dem Hintergrund der erwarteten Verkehrssituation geht der Konzern davon aus, dass sich im Geschäftsjahr 2026 auch nach Umsetzung von umfangreichen Gegenmaßnahmen das Ergebnis vor Steuern (EBT) gegenüber dem Vorjahr verringern wird.

Um die Ertragslage und den operativen Cashflow zu stärken, werden sämtliche Ausgaben und Mittelabflüsse sowie Umsatzsteigerungspotenziale geprüft und mögliche Optimierungen umgesetzt.

Die Liquiditäts- und Finanzplanung unterliegt einem regelmäßigen Validierungsprozess. Mögliche Finanzierungs- und Investitionsbedarfe werden identifiziert und bedarfsgerecht gedeckt. Die Liquidität im Prognosezeitraum ist gesichert. Geplante Investitions- und Aufwandsmaßnahmen können in Hinblick auf vorgesehene Finanzierungsmaßnahmen im Prognosezeitraum gegebenenfalls flexibel angepasst werden. Es ist sichergestellt, dass der Flughafen München jederzeit über die notwendige Liquidität verfügt.

Prognostizierte bedeutsamste finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren:

PROGNOSTIZIERTE BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE UND NICHT FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN				
	2025	2026		
	Ist	Prognose		
			von in %	bis in %
EBT (in TEUR)	146.656	Rückgang	–50,0	0,0
CO ₂ -Einsparungen (in Tonnen) ¹⁾	4.368	Rückgang	–57,0	–47,0
Passagiererlebnisindex (PEI) ²⁾	82,0	unverändert	0,0	0,0
Unfallhäufigkeitsrate (LTIF) ³⁾	16,9	Rückgang	–14,0	0,0
1) Zur Ermittlung der CO₂-Einsparungen, die durch den Austausch von Fahrzeugtypen erzielt werden, werden die durchschnittlichen Verbrauchswerte aus dem Jahr 2017 verwendet. 2) Der Wert bezieht sich auf die Frage zur Gesamtzufriedenheit. 3) Gültig für FMG und AE				

Ergebnis vor Steuern (EBT)

Insgesamt rechnet der Flughafen München mit einem einem Rückgang des EBT. Die genaue Ausprägung ist vor allem von der Intensität und der Dauer des Nahostkonflikts und deren Auswirkungen auf den Luftverkehr abhängig. Der Flughafen München bleibt damit voraussichtlich auch 2026 hinter dem Vorkrisenniveau (2019: TEUR 256.822) zurück.

CO₂-Einsparungen

Für 2026 wird eine vergleichbare Größenordnung bei den Energieeinsparungen prognostiziert. Die vorgesehenen Maßnahmen zielen vor allem darauf ab, den Energieverbrauch elektrischer Anlagen weiter zu reduzieren. Allerdings werden die CO₂-Einsparungen aufgrund eines gesunkenen Emissionsfaktors für Strom geringer ausfallen.

Passagiererlebnisindex (PEI)

Der prognostizierte PEI steht für ein sehr hohes Ambitionsniveau. 2025 konnte ein Gesamtzufriedenheitswert von 82,0 trotz einer insgesamt sehr guten operativen Performance nur knapp erreicht werden. Für 2026 bedeutet dies, dass weiterhin erhebliche Anstrengungen erforderlich sind, um das hohe Qualitätsniveau zu sichern.

Unfallhäufigkeitsrate (LTIF)

Aufgrund des wachsenden Luftverkehrs ist die Prognose der Unfallhäufigkeitsrate herausfordernd. Neben dem Personalaufbau und der damit verbundenen Erhöhung der geleisteten Arbeitsstunden plant der Flughafen München, die LTIF auf zusätzliche Tochtergesellschaften auszuweiten.

Die Prognose der LTIF für 2026 berücksichtigt sowohl die tiefgreifenden Veränderungen als auch die erfahrungsgemäß hohe Volatilität und damit verbundenen Schwankungen dieses Werts. Zu den Einflussfaktoren dieser Volatilität zählen variierende Wetterbedingungen, Personalfluktuatation, Neueinstellungen und insbesondere der Anteil der Arbeitszeit im Homeoffice.

Um die Unfallhäufigkeit nachhaltig zu reduzieren, wurde das Projekt zur Stärkung der Arbeitssicherheitskultur bei der AE fortgesetzt. Ziel ist es, das Bewusstsein für ein stets sicherheitsorientiertes Verhalten in den jeweiligen Arbeitssituationen bei allen Beschäftigten systematisch zu entwickeln und zu schärfen, da die meisten Arbeitsunfälle durch unbewusst unsicheres Verhalten verursacht werden.

Chancen- und Risikobericht

Chancen

Der Flughafen München steht als internationales Luftverkehrsdrehkreuz im Wettbewerb mit anderen großen Verkehrsflughäfen. Für den Erhalt und Ausbau der Marktposition des Flughafens ist ein funktionelles und zielgerichtetes Chancenmanagement von zentraler Bedeutung. Dieses ist am Flughafen München integraler Bestandteil der Strategie- und Planungsprozesse.

Als Chancen werden künftige Entwicklungen und Ereignisse gesehen, die zu einer positiven Planungs- oder strategischen Zielabweichung führen können. Dabei werden sowohl externe (zum Beispiel Veränderungen im Marktumfeld) als auch interne Chancen (zum Beispiel Programme zur Effizienzsteigerung) betrachtet.

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

Grundsätzlich strebt der Flughafen München ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Chancen und Risiken an. Sofern es zum Zeitpunkt der Planung überwiegend wahrscheinlich war, dass eine Chance eintreten wird, wurde diese bereits in die Prognose 2026 beziehungsweise in die mittel- und langfristige Planung aufgenommen. Die dargestellten Chancen konzentrieren sich deshalb auf künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für den Flughafen München positiven Abweichung von der Prognose und der mittel- und langfristigen Planung führen könnten.

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

Wirtschaftlicher Vorteil	Betrag in €
gering	1 bis 5 Mio.
mittel	5 bis 30 Mio.
hoch	30 bis 150 Mio.
sehr hoch	> 150 Mio.
Eintrittswahrscheinlichkeit	Prozentuale Intervalle
sehr gering	5 – 10 %
gering	10 – 25 %
mittel	25 – 50 %
hoch	> 50 %

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

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

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

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich zum 31. Dezember 2025 mit der Aufnahme der Chance »Digitalisierung und künstliche Intelligenz« eine Änderung an der Strukturierung der identifizierten Chancen ergeben. Die inhaltliche Beschreibung der verbleibenden Chancen sowie deren Bewertung wurden grundsätzlich überarbeitet.

ÜBERSICHT CHANCEN AM FLUGHAFEN MÜNCHEN			
Chancen	Bewertung	Eintrittszeitpunkt	Zusammenfassung der Maßnahmen
Marktentwicklung	hohe Relevanz	kurz-, mittel- und langfristig	- intensive Airline-Akquise - Qualitätsmanagement - enge Zusammenarbeit mit relevanten Stakeholdern (vor allem Airlines)
Schienenanbindung	hohe Relevanz	langfristig	- intensiver Kontakt mit politischen Entscheidern und der Deutschen Bahn - Erstellung gemeinsamer Gutachten und Entwicklung weiterer Ideen mit den Mitgliedern der Taskforce Intermodalität - eigene Expertise im Bereich Schienenanbindung
Regulierung und Gesetzgebung	hohe Relevanz	langfristig	- Verbandsarbeit - Nutzung der Expertise im Konzernbereich Kommunikation und Politik
Volkswirtschaftliche Entwicklung	hohe Relevanz	kurz- und mittelfristig	- fortlaufende Beobachtung der globalen Wirtschaftsentwicklung - Ableitung von Maßnahmen zur Chancennutzung in allen relevanten Geschäftsfeldern
Zins- und Wechselkursentwicklung	geringe Relevanz	kurz- und mittelfristig	intensive Beobachtung des Kapitalmarkts
Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen (CO ₂ -Strategie)	geringe Relevanz	langfristig	Fokussierung auf lokale, regenerative Energieversorgung und Einführung emissionsreduzierender Technologien
Interne Prozess- und Effizienzverbesserungen	geringe Relevanz	kurzfristig	- intensive Nutzung der im Unternehmen vorhandenen Expertise - effiziente Ausrichtung sowie organisatorische Veränderungen
Internationales Geschäft	geringe Relevanz	mittel- bis langfristig	- intensive Beobachtung relevanter Märkte - professionelle Kundenakquise - laufende Anpassung des Produkt- und Dienstleistungsportfolios
Real Estate	geringe Relevanz	mittel- bis langfristig	- intensive Beobachtung relevanter Märkte - professionelle Kundenakquise
Arbeitgeberattraktivität	geringe Relevanz	kurz- und mittelfristig	- professionelles Arbeitgebermarketing - zielgruppenspezifisches Recruiting
Digitalisierung und künstliche Intelligenz	geringe Relevanz	mittel- bis langfristig	- zielgerichtete Digitalisierungsstrategie - Nutzung und weiterer Aufbau der benötigten Expertise

Marktentwicklung

Entwicklungen bei den Fluggesellschaften sind von besonderer Bedeutung für das Verkehrsaufkommen an Flughäfen. Während der Corona-Pandemie bauten Airlines und Flughäfen Personal ab, Flugzeugflotten wurden verkleinert. Mit dem Auslaufen der Pandemiebeschränkungen zog die Nachfrage nach Flugreisen weiter stark an. Aus diesem Grund sind die Flugzeug- und Sitzplatzkapazitäten der Fluggesellschaften nach wie vor nicht ausreichend.

Das entstandene Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage führte zu höheren Ticketpreisen. Sollten die Ticketpreise bei einer Entspannung der Lage wieder sinken, könnte ein überplanmäßiges Passagierwachstum die Folge sein. Die Deutsche Lufthansa hat ihre Flotte mittlerweile komplett reaktiviert. Sie hat sich zudem dafür entschieden, alle Maschinen vom Typ Airbus A380 in München zu

stationieren. Sollte die Lufthansa-Gruppe zukünftig am Flughafen München mehr Maschinen als geplant stationieren, hätte dies einen unerwartet positiven Einfluss auf die Passagierzahlen und damit auf das Unternehmensergebnis.

Der Flughafen München betreibt ein intensives Qualitätsmanagement und ist einer von weltweit nur wenigen Fünf-Sterne-Flughäfen. Er verfügt über ein äußerst attraktives Einzugsgebiet sowohl hinsichtlich geschäftlicher als auch privater Reisen und betreibt seit Jahren eine professionelle Airline-Akquise. Mit der Deutschen Lufthansa hat der Flughafen München einen wichtigen Partner, 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 der Airline-Markt stärker wachsen als erwartet, hätte dies kurz- und mittelfristig eine überplanmäßige Ergebnisentwicklung zur Folge. Obwohl ein solches Szenario aufgrund der aktuellen Situation unsicher erscheint, ist die daraus resultierende Chance aufgrund ihres Einflusses auf die weitere Unternehmensentwicklung mit »hoher Relevanz« zu bewerten.

Schienenanbindung

Insbesondere auf europäischer aber auch auf nationaler Ebene wird seit Längerem eine möglichst effiziente und damit ressourcenschonende Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger gefordert. Zu diesem Zweck ist es sinnvoll, vor allem die großen europäischen Drehkreuzflughäfen optimal an die Schieneninfrastruktur anzubinden. Im Zusammenhang mit der intensiv geführten Klimaschutzdebatte hat dieses Thema in den letzten Jahren an Bedeutung ge-

wonnen. Zudem gibt es zwischenzeitlich einen Beschluss der Europäischen Union, dass Flughäfen mit einem jährlichen Aufkommen von über zwölf Millionen Passagieren bis zum Jahr 2040 an das Fernbahnnetz angeschlossen werden müssen.

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

Für die Fernbahnanbindung laufen derzeit gemeinsam mit der Deutschen Bahn, der Deutschen Lufthansa sowie dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vorbereitende Untersuchungen für die Aufnahme in den Prozess der Bundesverkehrswegeplanung. In diesem Zusammenhang stellen die getroffenen Aussagen zum Ausbau des Schienennetzes im Koalitionsvertrag 2025 der neuen Bundesregierung eine Chance dar, die Schienenanbindung an den Münchner Flughafen umzusetzen. Laut Koalitionsvertrag sollen die deutschen Flughäfen ausgebaut und modernisiert werden, um die Kapazitäten zu erhöhen und die Effizienz zu verbessern.

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.

Regulierung und Gesetzgebung

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

Deutsche Flughäfen sind im internationalen Vergleich aufgrund von hohen staatlichen Steuern und Gebühren kostenseitig benachteiligt.

Insbesondere die deutsche Luftverkehrsabgabe sowie hohe Flug-sicherungs- und Sicherheitsgebühren haben aufgrund ihres natio-nalen Charakters wettbewerbsverzerrende Effekte im europäischen Luftverkehrsmarkt zur Folge. Dies führt dazu, dass Flugreisende aus grenznahen Gebieten vermehrt Flughäfen im Ausland als Abflugort wählen und Airlines Fluggeräte häufiger im Ausland einsetzen. Soll-ten die Steuern und Gebühren insgesamt sinken, könnten wettbe-werbsverzerrende Effekte reduziert werden. Dies könnte in der Folge das Verkehrsaufkommen am Flughafen München erhöhen.

Die Bundesregierung hat die Luftverkehrsabgabe zum 1. Mai 2024 letztmalig erhöht. Mittlerweile gibt es dagegen erheblichen politi-schen und gesellschaftlichen Widerstand. Daher plant die Bundes-regierung die letzte Erhöhung der Luftverkehrsabgabe zum 1. Juli 2026 zurückzunehmen. Die Wahrscheinlichkeit für die oben dargestellte Entwicklung hat sich dementsprechend im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöht.

In den letzten Jahren nahm die Diskussion über die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums [Single European Sky] an Fahrt auf. Neben der Einführung einheitlich hoher Sicherheitsstan-dards ist das Ziel, die Luftraumkapazität zu erweitern und eine ökonomischere länderübergreifende Kooperation der nationalen Flugsicherungsorganisationen zu erreichen. Konkret geht es unter anderem darum, den Airlines wirtschaftlichere Flugrouten mit direk-ter Luftlinie zu ermöglichen. Durch effizientere Flugrouten könnte signifikant Kerosin eingespart und damit bis zu 10 % der CO₂-Emis-sionen vermieden werden. Während Letzteres einen positiven Image-gewinn für den Luftverkehr als Ganzes mit sich bringen könnte, würde sich Ersteres aufgrund der niedrigeren Kosten positiv auf die Nachfrage nach Flugreisen auswirken. Es handelt sich bei Single European Sky allerdings um eine überaus komplexe Thematik, da sie die nationale Souveränität der einzelnen europäischen Staaten berührt. Mögliche Lösungsansätze müssen dementsprechend alle nationalen und europäischen Akteure in Zusammenarbeit und im Dialog mit der Industrie erarbeiten.

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

Zusammenfassend betrachtet sind die Chancen aus Regulierung und Gesetzgebung aktuell mit »hoher Relevanz« zu bewerten.

Volkswirtschaftliche Entwicklung

Es besteht eine enge Verbindung zwischen dem weltweiten Wirt-schafts- und Luftverkehrswachstum. Aktuell belasten geopolitische Krisen und zunehmender Protektionismus die globale Konjunktur. Vor allem die derzeitige US-Handelspolitik mit zahlreichen Zöllen schwächt die Produktion und den Welthandel – besonders in der EU und in Deutschland als wichtigen US-Handelspartnern. Zudem führen Megatrends wie Dekarbonisierung, Digitalisierung und der demografische Wandel zu tiefgreifenden strukturellen Verände-rungen, auf die die deutsche Wirtschaft nur langsam reagiert. Der demografische Wandel, ein hoher Industrieanteil an der gesamt-wirtschaftlichen Wertschöpfung, Bürokratie sowie eine veraltete Infrastruktur verstärken die Herausforderungen. Prognosen gehen davon aus, dass diese Probleme auch künftig bestehen und die US-Handelspolitik unverändert bleibt. Ein stärkerer Euro, weiterhin hohe Energiekosten und zunehmende Konkurrenz aus China bremsen Industrie und Außenhandel zusätzlich. Die Unsicherheit der Ver-braucher schwächt den privaten Konsum, die Stimmung bei Konsu-menten und Unternehmen bleibt gedrückt. Das erwartete moderate Wachstum der kommenden Jahre wird vor allem durch fiskalpoli-tische Impulse aus dem Sondervermögen getragen. Die Inflation hat sich normalisiert, und die Geldpolitik ist weniger restriktiv als zuvor.

Protektionistische handelspolitische Praktiken haben zusätzlich zu ihrem Einfluss auf die ökonomische Entwicklung einen bremsenden Effekt auf die weltweite Luftverkehrsentwicklung, da diese stark vom Grad der Globalisierung der Weltwirtschaft abhängt. Zudem beein-trächtigen geopolitische Konflikte das Wachstum im Luftverkehr.

Trotz der derzeit vielfältigen und überwiegend negativen ökonomi-schen Einflussfaktoren besteht die Möglichkeit, dass sich die Wirt-schaft deutlich besser entwickelt als angenommen. Sollte die US-Administration beispielsweise überraschend protektionistische Maßnahmen zurücknehmen und verstärkt auf die Einhaltung ent-sprechender Handelsabkommen setzen, könnte dies das Wirtschafts- und Luftverkehrswachstum deutlich beleben. Ebenso könnte eine Entspannung geopolitischer Konflikte oder eine schnellere Anpas-sung der deutschen Wirtschaft an strukturelle Veränderungen posi-tive Impulse liefern. Die Unternehmens- und Konsumentenstimmung könnte sich aufhellen und damit die gesamtwirtschaftliche Entwick-lung und den Luftverkehr stärken.

Unterschiedliche Unternehmensbereiche des Flughafens München beobachten intensiv alle weltweit relevanten Volkswirtschaften. So werden Potenziale für die verschiedenen Geschäftsfelder des Flug-hafens München erkannt und entsprechende Maßnahmen zur Chancennutzung eingeleitet.

Die volkswirtschaftliche Entwicklung ist einer der zentralen Einfluss-faktoren für den Luftverkehr. Ein Wirtschaftswachstum, das das prognostizierte Ausmaß übersteigt, hätte dementsprechend einen deutlichen positiven Einfluss auf die Ergebnisentwicklung des Flug-hafens München. Die resultierende Chance ist daher mit »hoher Relevanz« zu bewerten.

Zins- und Wechselkursentwicklung

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

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

Sollte das Zinsniveau stärker fallen als im Planungszeitraum ange-nommen, hätte dies einen positiven Effekt auf das EBT des Flug-hafens München.

Insgesamt ist die aus Zins- und Wechselkursentwicklungen entste-hende Chance aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Situation kurz- und mittelfristig betrachtet mit »geringer Relevanz« zu bewerten.

Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen (CO₂-Strategie)

Der Flughafen München verfolgt das Klimaziel von Netto-Null-Emis-sionen bis 2035. Er strebt an, den von ihm beeinflussbaren CO₂-Foot-print durch eine Kombination von Reduktions- und Removal-Maß-nahmen im Verhältnis 90:10 auf Netto-Null-Emissionen zu senken. Dazu werden entsprechende Maßnahmen in den Themenfeldern Energieversorgung, flughafentechnische Anlagen, Gebäude und Fuhrpark umgesetzt. Die Zielerreichung ist mit Kosten verbunden.

Im Bereich der erneuerbaren Energieerzeugung und der Energieein-sparung sind zunehmende Effizienzsteigerungen sowie verbesserte Leistungen zu verzeichnen. Sollte sich diese Entwicklung beschleu-nigen, so könnten die Kosten zur Erreichung des Klimaziels für den Flughafen München geringer sein als erwartet. Die Konzerneinheit Umwelt und der Servicebereich Technik sowie das strategische Nachhaltigkeitsmanagement des Flughafens beobachten diesbe-zügliche Trends.

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

Interne Prozess- und Effizienzverbesserungen

Der Flughafen München nutzt kontinuierlich neue Möglichkeiten und Maßnahmen, um sich zukunftsfähig und effizient aufzustellen. Neben organisatorischen Optimierungen werden in der mittel- und lang-fristigen Planung weitere Effizienzsteigerungen unterstellt. Dabei werden – trotz des aktuell herausfordernden makroökonomischen Umfelds – ambitionierte Zielsetzungen festgelegt. Die Wahrschein-lichkeit einer deutlich überplanmäßigen Entwicklung ist als gering einzustufen. Die daraus resultierende Chance wird demnach mit »geringer Relevanz« bewertet.

Internationales Geschäft

Trotz der bestehenden Herausforderungen in der Luftverkehrsindus-trie agiert das internationale Geschäft des Flughafens München in einem Wachstumsmarkt: Das Passagieraufkommen soll sich nach Angaben der IATA von 2018 bis 2040 trotz des Einbruchs während der Corona-Pandemie verdoppeln, mit einer durchschnittlichen jährlichen globalen Wachstumsrate von 3,9 %. Gerade angesichts größer werdender Herausforderungen im deutschen beziehungs-weise europäischen Heimatmarkt ist die Bedeutung der internatio-nalen Diversifizierung für werthaltiges Wachstum des Flughafens München weiter relevant.

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

International setzt sich der Trend fort, verstärkt private Unternehmen in das Management und den Betrieb von bisher durch die öffentliche Hand bewirtschafteten Flughäfen einzubinden. In den Bereichen

Konzessionen und Professional Services hat sich der Flughafen München am Markt etabliert. Neue strategische Partnerschaften können die lokale Marktposition in wichtigen Zielmärkten stärken und eine positive Geschäftsentwicklung ermöglichen.

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

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

Real Estate

Die aktuell großen ökonomischen, politischen und ökologischen Herausforderungen setzen Unternehmen in Deutschland unter einen hohen Innovations- und Kollaborationsdruck. Zudem haben sich durch die Pandemie große Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt ergeben, die eine neue Ausgestaltung von Arbeitsstätten erfordern. Dies könnte weiterhin zu einem geänderten Bedarf vor allem an Kooperationsstandorten führen.

Der Flughafen München schafft mit seinem Projekt »LabCampus« ein neuartiges Innovationszentrum, das entsprechende Mietflächen bereitstellt und konzeptionell auf branchenübergreifende Zusammenarbeit, gemeinsames Entwickeln, Testen, Präsentieren und Realisieren ausgerichtet ist. Insbesondere durch die Unterzeichnung des Mietvertrages mit der TUM und der Ansiedlung des »TUM Convergence Centers« ergeben sich neue Möglichkeiten der Kundengewinnung. Durch die Eröffnung einer Eventarena direkt neben dem LabCampus am Flughafen München ergeben sich auf lange Sicht weitere Chancen. Die Arena erhöht die Attraktivität des Areals für neue Kundengruppen aus dem Unterhaltungsbereich, was zu einer langfristig überplanmäßigen Ergebnisentwicklung führen könnte.

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

Arbeitgeberattraktivität

Ein positives Image als Arbeitgeber ist ein wichtiger Faktor für die Entwicklung des Flughafens München. Trotz der anhaltend angespannten konjunkturellen Lage besteht in Deutschland ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften. Der Flughafen München hat in der öffentlichen Wahrnehmung ein gutes Arbeitgeberimage und bietet langfristige Perspektiven in einem attraktiven Arbeitsumfeld. Der Großteil der Konzernunternehmen bietet seinen Mitarbeitenden die Vorteile tariflich abgesicherter Arbeitsverhältnisse. Zahlreiche Angebote, unter anderem zur persönlichen Weiterentwicklung, zur Gesundheitsförderung oder für ein gutes Zusammenspiel von Beruf und Privatleben wie zum Beispiel ein Betriebskindergarten zeichnen den Flughafen München als Arbeitgeber aus.

Sollte es dem Flughafen München in den nächsten Jahren gelingen, seine Arbeitgeberattraktivität auf diesem hohen Niveau zu halten, kann dies die Ergebnisentwicklung auch überplanmäßig positiv beeinflussen. Personalkosten könnten durch eine starke Mitarbeiterbindung und niedrige Krankenstände gesenkt und neue Erlösquellen durch den Einsatz geeigneter Arbeitskräfte erschlossen werden.

Der Flughafen München betreibt seit Langem ein professionelles Arbeitgebermarketing und intensives Recruiting, erarbeitet laufend Maßnahmen, um seine erfolgreiche Arbeitgebermarke weiter zu stärken und kann infolgedessen eine stetig wachsende Zahl an Bewerbungen verzeichnen. So können in diesem Bereich Chancen optimal genutzt werden.

Zusammenfassend betrachtet ist die Chance unverändert zum Vorjahr mit »geringer Relevanz« zu bewerten.

Digitalisierung und künstliche Intelligenz

Der Einsatz von digitalen Lösungen und KI birgt Chancen für die Geschäftsentwicklung des Flughafens München.

Der Flughafen München arbeitet aktuell an der Einführung fortschrittlicher digitaler Lösungen, wie etwa einem sogenannten »Data Lake« [zentraler Speicherort für große Datenmengen aus unterschiedlichsten Quellen] und dem zielgerichteten Einsatz von KI. Langfristig ergeben sich dadurch erhebliche Potenziale der Kostenoptimierung, Qualitätsverbesserung und Umsatzsteigerung. Duch das Aufbrechen von Datensilos sowie die Vernetzung und Nutzbarmachung von Datenbeständen können zahlreiche Prozesse optimiert und neue innovative Lösungen entwickelt werden.

Eine präzisere Steuerung der Passagier-, Fracht- und Flugzeugabfertigung erscheint in diesem Zusammenhang ebenso möglich wie eine weitere Optimierung der Einkaufs- und Sortimentsplanung im Einzelhandel und in der Gastronomie. Insbesondere sich wiederholende Tätigkeiten könnten automatisiert werden. Darüber hinaus könnte der Einsatz von KI innovative Produkt- und Serviceangebote hervorbringen und so den Umsatz pro Passagier steigern.

Sollte es dem Flughafen München gelingen, im Bereich Digitalisierung und KI eine Vorreiterrolle innerhalb der Flughafenbranche einzunehmen und dadurch die Kundenzufriedenheit und Wettbewerbsfähigkeit weiter zu steigern, könnte dies auch positiv bei der Passagierentwicklung beitragen.

Der Flughafen München verfolgt eine zielgerichtete Digitalisierungsstrategie und hat in verschiedenen Unternehmensbereichen die notwendige Expertise aufgebaut, um sich in diesen Bereich ergebende Chancen optimal zu nutzen.

Mittel- bis langfristig bieten die neuen Technologien somit das Potenzial einer überplanmäßigen Ergebnisentwicklung. Aufgrund bereits ambitionierter Planungen im IT- und Digitalisierungsbereich wird die entstehende Chance mit »geringer Relevanz« bewertet.

Risikomanagementsystem

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

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

Die allgemeinen Grundsätze des Risikomanagements im Konzern sowie die Aufgaben und Verantwortlichkeiten der beteiligten Mitar-

beitenden regelt die Risikomanagementrichtlinie auf Basis des international anerkannten Rahmenmodells »COSO ERM« [Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission – Enterprise Risk Management].

Als Steuerungs-, Kontroll- und Überwachungsinstanz dient der Risikomanagementausschuss, der direkt der Geschäftsführung unterstellt ist. Er besteht aus der Geschäftsführung, der Leitung der Geschäftsbereiche Aviation und/oder Aviation Operation, Commercial Activities und Real Estate sowie der Leitung der Bereiche Recht, Gremien, Compliance und Umwelt, Finanzen und Controlling, Konzernsicherheit, People & Culture, Konzernentwicklung, Kommunikation und Politik, der IT sowie dem Risikomanager. Die Leitung Compliance sowie der Business Continuity Management [BCM]-Beauftragte können teilnehmen.

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

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

Identifikation und Kommunikation von Risiken

Alle Bereichsleitungen der FMG sowie die Geschäftsführung der Tochter- und Beteiligungsunternehmen sind als Risikoverantwortliche für die Identifikation und Bewertung von Risiken verantwortlich. Die Risikobetreuer übernehmen die Koordination, Verwaltung, Dokumentation und Weitergabe aller risikorelevanten Informationen. Der Risikomanager prüft die Risikomeldungen der Bereiche auf Plausibilität und Einhaltung der konzernweiten Standards zur Risikobewertung und fasst die Einzelmeldungen im System mittels einer Aggregation zusammen, überträgt diese dann unter Berücksichtigung der Wesentlichkeit für den Flughafen München in den Risikobericht und berichtet vierteljährlich an den Risikomanagementausschuss und die Gesellschafter. Zudem besteht für erstmals identifizierte, existenzgefährdende Risiken eine Ad-hoc-Berichtspflicht an die Geschäftsführung.

Als Grundlage für einen bewussten Umgang mit Risiken sind alle Mitarbeitenden in das unternehmensweite Risikomanagement involviert. Alle Beschäftigte tragen die Verantwortung dafür, Gefahren im eigenen Bereich zu melden.

Bewertung von Risiken

Die Risikobewertung ermöglicht es, festzustellen, in welchem Umfang die einzelnen Risiken die Erfüllung der Unternehmensziele und -strategien gefährden und welche Risiken sich möglicherweise bestandsgefährdend auswirken können.

Dazu werden die Faktoren Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit/-häufigkeit in einer Risikomatrix dargestellt. Die Schadenshöhe beschreibt, mit welchem Ergebniseffekt bei Risikoeintritt zu rechnen ist. Die Eintrittswahrscheinlichkeit/-häufigkeit gibt an, wie sicher das Schadensereignis erwartungsgemäß eintreten wird. Zunächst erfolgt die Bewertung ohne Berücksichtigung von Maßnahmen zur Risikobegrenzung (Brutto-Risiken, siehe Abschnitt »Risiken«). Anschließend werden die Risiken nach Umsetzung von Gegenmaßnahmen bewertet (Netto-Risiken, siehe Abschnitt »Risiken«).

Risikohandhabung

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

Risikoüberwachung

Der Risikomanager überwacht kontinuierlich die Effektivität im Hinblick auf die Risikobeurteilung. Zudem erfolgt eine separate Überwachung durch die interne Revision.

Compliance-Management-System

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

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

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

Der im Mai 2022 implementierte Code of Conduct, der konzernweit einheitliche Grundsätze und Leitlinien für werte- und gesetzeskonformes Verhalten festlegt, wurde 2025 aktualisiert. Darüber hinaus dient ab dem 1. Januar 2026 ein separater Geschäftspartnerkodex als Maßstab für alle Geschäftsbeziehungen mit Dritten.

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

Compliance-Risiken erkennen und minimieren

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

Für 2025 bestehen nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen keine Compliance-Risiken mit hohem oder sehr hohem Schadenspotenzial und gleichzeitig mittlerer oder hoher Eintrittswahrscheinlichkeit.

Korruptionsprävention

Der Code of Conduct und die Geschenke- und Einladungsrichtlinie unterstützen die Geschäftsführung, Führungskräfte und Beschäftigten bei einem gesetzeskonformen und ethischen Verhalten am Arbeitsplatz. Darüber hinaus verweist der Code of Conduct auf weitere betriebsinterne Vorgaben, wie die Einhaltung des öffentlichen Vergaberechts bei Beschaffungs- und Vergabevorgängen oder die Beachtung des Datenschutzes und der Informationssicherheit.

Dadurch werden Prozessabläufe intern und extern transparent und nachvollziehbar. Bei Vergabe- und Ausschreibungsverfahren wird eine Verpflichtungserklärung der Anbieter, Korruption zu verhindern, gefordert, bei Verstößen sind Sanktionen vorgesehen.

Die Position des Antikorruptionsbeauftragten wird durch die Leitung der Konzerneinheit Compliance wahrgenommen. Für 2025 sind keine bestätigten Korruptionsfälle im Konzern bekannt.

Kommunikation und Schulung

Eine Kernaufgabe der Konzerneinheit Compliance ist die Schulung und Beratung der Geschäftsführung, der Führungskräfte und der Beschäftigten, um ein Compliance-Bewusstsein zu schaffen und so Verstöße zu verhindern. Alle Führungskräfte und Mitarbeitenden werden regelmäßig mit Informationen zum Thema Compliance vertraut gemacht (im Intranet, Internet sowie über sonstige Kanäle). Zudem steht die Konzerneinheit Compliance als Ansprechpartner zur Verfügung.

Die jährlich von den Fachbereichen durchzuführende Compliance-Unterweisung wird von diesen entsprechend dokumentiert.

Zudem müssen alle Führungskräfte und Beschäftigten einmal jährlich ein webbasiertes Compliance-Training verpflichtend absolvieren und mit einem Test erfolgreich abschließen. Führungskräfte erhalten zusätzliche Schulungen (»Check-in Compliance«/»Recurrent«), die eine externe Kanzlei gemeinsam mit der Konzerneinheit Compliance durchführt.

Interne Meldestelle bei Konzerneinheit Compliance

Bei der in der Konzerneinheit Compliance eingerichteten »Internen Meldestelle« können Führungskräfte und Beschäftigte des Flughafens München, Geschäftspartner und Kunden über ein internetbasiertes Hinweisgebersystem Compliance-Verstöße einschließlich Verstöße gegen das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz melden, dies auch in verschiedenen Sprachen und anonym. Daneben bestehen weitere Kommunikationswege (Telefon, E-Mail, persönliches Gespräch). Die Richtlinie Interne Meldestelle wurde im Dezember 2025 aktualisiert. Zusätzlich werden in den Ausschreibungsunterlagen interessierte Personen über die Möglichkeit zur Nutzung des Hinweisgebersystems, bei Verdacht auf einen Compliance-Verstoß, informiert.

Datenschutz

Der Flughafen München hat umfassende Maßnahmen zur Einhaltung der geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen getroffen. Die FMG sowie die Tochter- und Beteiligungsgesellschaften haben Datenschutzbeauftragte benannt, die die Beratungs- und Überwachungsaufgaben gemäß Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) wahrnehmen. Die Themen und Risiken der Fachbereiche werden entsprechend identifiziert und abgebildet.

Die 2024 umfassend überarbeitete konzernweite Datenschutz-Richtlinie, die 2025 evaluiert wurde, hat das Ziel, ein einheitliches und hohes Niveau für die Einhaltung der rechtlichen Anforderungen sicherzustellen. Die Verantwortung für die Einhaltung des Datenschutzes im Einzelnen liegt innerhalb der FMG dezentral bei den einzelnen Fachbereichen. Die Tochter- und Beteiligungsgesellschaften stellen die Einhaltung der rechtlichen Anforderungen eigenverantwortlich sicher.

Das Datenschutz-Team bei der Konzerneinheit Compliance unterstützt die verantwortlichen Fachbereiche bei der Einhaltung der datenschutzrechtlichen Vorschriften. Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Datenschutzbeauftragten der FMG, der organisatorisch in die Konzerneinheit Compliance eingebunden ist und seine Aufgaben gemäß Art. 39 DSGVO wahrnimmt. Die Datenschutzkoordinatoren werden durch die Konzerneinheit Compliance in Zusammenarbeit mit dem Datenschutzbeauftragten geschult, informiert und beraten.

Risiken

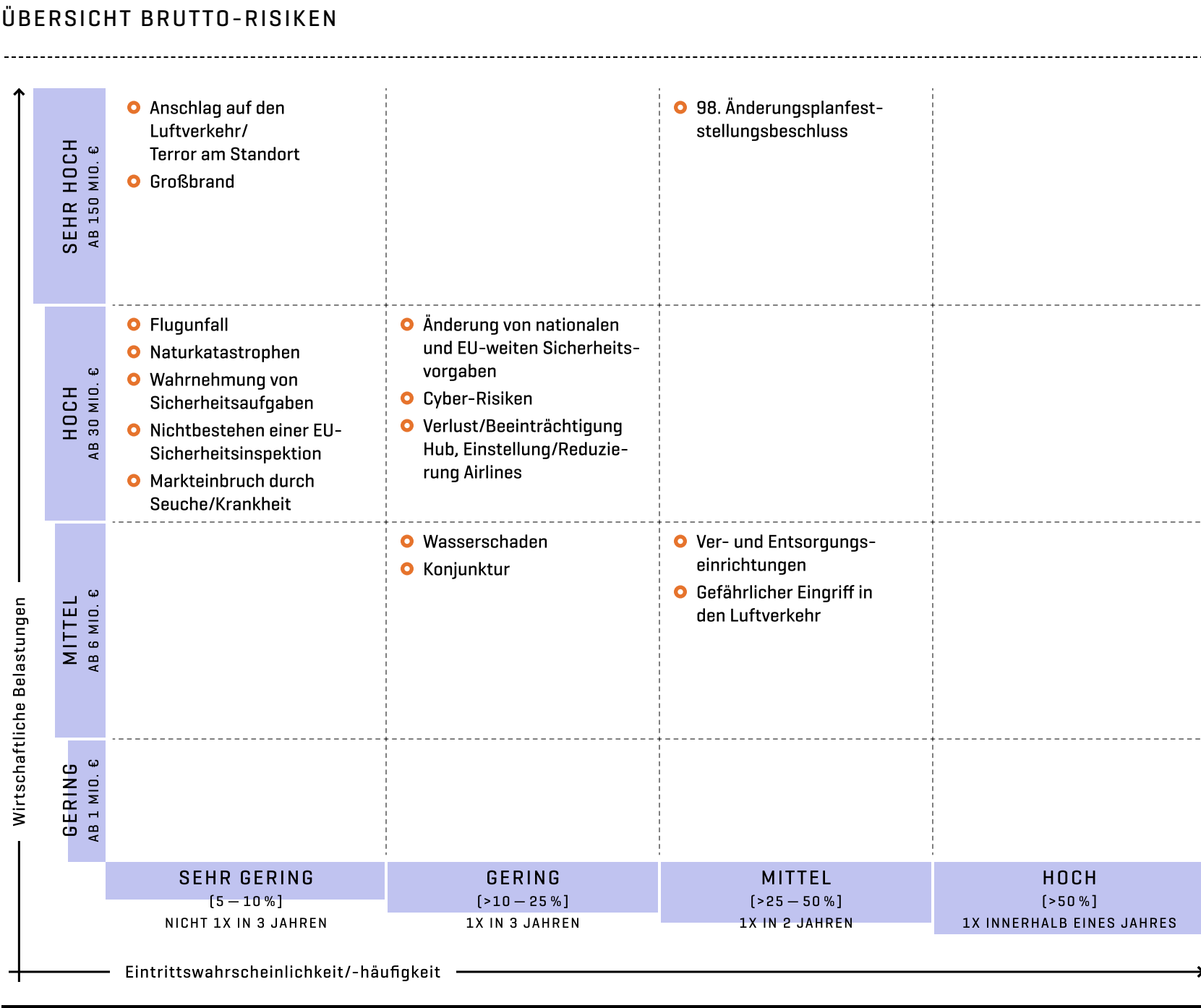
Im Folgenden werden die Risiken erläutert, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit beziehungsweise auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage sowie die Reputation des Flughafens München ausüben könnten. Die Risiken werden jeweils vor [Übersicht Brutto-Risiken] und nach Berücksichtigung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

Die Risikobetrachtung bezieht sich auf die wirtschaftliche Belastung im angegebenen Zeitraum. Zum 31. Dezember 2025 wurden für den Flughafen München folgende wesentliche Brutto-Risiken identifiziert:

Zum 31. Dezember 2025 wurde das Risiko »Gefährlicher Eingriff in den Luftverkehr« neu aufgenommen. Dieses Risiko bündelt spezifische Störaktionen wie Drohnenangriffe oder Blockaden durch Aktivistengruppen, die in den vergangenen Jahren an Relevanz gewonnen haben. Infolge dieser Neubewertung entfällt das im Vorjahr ausgewiesene Risiko »Drohnen«.

Das im Vorjahr aufgeführte Risiko hinsichtlich der Personalsituation ist 2025 unter die Risikotoleranzgrenze gesunken und wird damit nicht mehr berichtet.

Die aktuellen Entwicklungen im Nahostkonflikt nach dem 31. Dezember 2025 und die hierdurch ausgelöste Energiekrise können negative Einflüsse auf Kostenentwicklungen und Kerosinversorgung in Europa haben, die zurzeit noch nicht absehbar sind. Zum jetzigen Zeitpunkt unterliegt die weitere Entwicklung des Nahostkonflikts und deren Auswirkungen auf die Luftfahrtindustrie einer hohen Unsicherheit und kann Auswirkungen auf die Bewertung der Risiken im Konzern haben. Das Risiko wird aktuell mit einer mittleren Eintrittswahrscheinlichkeit und einer mittleren wirtschaftlichen Belastung eingestuft.



RISIKEN AUS DEM EINTRITT VON EREIGNISSEN HÖHERER GEWALT		
Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme[n]
Naturkatastrophen	Langanhaltende und intensive Niederschläge verbunden mit Schneeschmelze und wassergesättigten Böden südlich von München bis zu den Alpen können entsprechende Hochwasserabflüsse in der Isar verursachen. Ein hierdurch bedingter Bruch der Isardämme sowie der Hochwasserschutzdeiche bei Freising könnte zu einer Überflutung im Flughafenbereich führen. Ebenso kann Starkregen zu Überflutungen führen.	Untersuchungen haben ergeben, dass die bestehenden Hochwasserschutzdeiche im Einflussbereich des Flughafens bei intensiven Niederschlägen und Sturzfluten, welche bei entsprechenden Wetterlagen auftreten können, ausreichend sind. Weiterhin erfolgt laufend eine Analyse beziehungsweise Entwicklung von Gegenmaßnahmen, um dauerhaft die Voraussetzungen für einen »Hochwasser-TÜV« zu erfüllen. Dauerhaft überwacht der Flughafen München das Abwasserabflussgeschehen und führt Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen durch. Durch ein Krisen- und Risikomanagement am Flughafen München werden die Gegenmaßnahmen auf operativer Ebene verstärkt. Die Ereignisse Erdbeben, Sturm, Hagel und Hochwasser sind versichert.
Anschlag auf den Luftverkehr/Terror am Standort	Der Luftverkehr unterliegt einer Bedrohung durch terroristische Anschläge. Relevante Angriffsziele stellen hierbei Luftfahrzeuge und Infrastruktureinrichtungen dar. Neben Personen- und Sachschäden wäre als Folge zumindest kurzfristig mit einem Rückgang von Flugbewegungen und Passagierzahlen sowie mit Reputationsschäden zu rechnen.	Zur Abwendung möglicher Störungen ergreift die Konzernsicherheit strategische, operative sowie technische/organisatorische Maßnahmen: Vorhaltung ausreichender und gut ausgebildeter Personalressourcen, bauliche Maßnahmen zur Gewährleistung moderner und zugelassener Sicherheitstechnik und Infrastruktur, Überwachung der Dienstleistungsqualität durch nachhaltige Qualitätsmaßnahmen sowie ein ständiger Austausch mit den zuständigen Sicherheitsbehörden. Personen- und Sachschäden sowie Betriebsunterbrechungen sind versichert.
Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben	Für Sicherheitsaufgaben in überlassenen Bereichen sind die Luftfahrtunternehmen verantwortlich. Luftfahrtunternehmen erfüllen in diesen Bereichen die gleiche Aufgabe wie Flughafenbetreiber, unterliegen jedoch nicht der gleichen Aufsichtsbehörde. Für den Flughafen München besteht das Risiko, dass im Rahmen von Inspektionen Mängel in überlassenen Bereichen aufgedeckt werden und dadurch der Flughafen insgesamt seinen Sicherheitsstatus verliert. Fehlerhaftes Kontrollverhalten könnte zu Sach- und Personenschäden sowie einem Reputationsverlust führen.	Aktuell ist ein Tochterunternehmen der FMG mit der Wahrnehmung operativer Sicherheitsaufgaben in den überlassenen Bereichen beauftragt; dessen Leistungserbringung unterliegt einem regelmäßigen Monitoring durch die FMG. Darüber hinaus erfolgt ein gegenseitiger, intensiver Austausch mit den zuständigen Regulierungs- und Aufsichtsbehörden.
Markteinbruch durch Seuche/Krankheit	Der Flughafen München ist Ein-, Aus- und Umsteigeplatz für Millionen von Flugreisenden und somit ein mögliches Einfallstor für Bakterien und Viren aus aller Welt. Der Ausbruch von Epidemien/Krankheiten kann zu Markteinbrüchen mit reduzierten Flugbewegungen und Passagierzahlen führen.	Der Flughafen München unterliegt dem Gesetz zur Durchführung der Internationalen Gesundheitsvorschriften. Ebenso werden die von der 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.
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. Die FMG hat eine Allgefahren-Versicherung für Sachschäden und Betriebsunterbrechung abgeschlossen. Mögliche Haftpflichtansprüche Dritter sind über eine Betriebshaftpflichtversicherung abgedeckt. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.
Flugunfall	Flugunfälle, ein Vogelschlag oder Schäden an Flugzeugen können zu Personen- und Sachschäden sowie Betriebsunterbrechungen und Folgeschäden führen.	Zur Minimierung des Risikos unterhält der Flughafen München ein umfassendes Wildlife Hazard-Risiko-Management, eine Flughafenfeuerwehr und einen medizinischen Dienst. Für die mögliche Beschädigung der Luftverkehrsinfrastruktur und Erlösausfälle durch eine Betriebsunterbrechung besteht eine Allgefahren-Sach- und Betriebsunterbrechungsversicherung. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.

MARKTRISIKEN

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme[n]
Verlust/Beeinträchtigung Hub, Einstellung/Reduzierung Airlines	Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind abgeklungen. Dies spiegelt sich in der steigenden Passagiernachfrage sowie einem Angebotsanstieg durch die Fluggesellschaften wider. Jedoch erholt sich der Luftverkehr in Deutschland wegen der hohen Standortkosten (im Wesentlichen Gebühren und Abgaben) langsamer als im internationalen Vergleich. Dagegen hat bis heute der andauernde Ukraine-Konflikt nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung am Standort München.	Die Zusammenarbeit des Flughafens München mit der Deutschen Lufthansa beruht auf gemeinschaftlichen Investitionen und langfristigen Kooperationsabkommen. Der Flughafen München bietet eine ausgezeichnete Verbindungsqualität und erreichte im Jahr 2025 in Europa Platz 8 für Hub-Connectivity im »Airport Industry Connectivity Report 2025« des ACI.
Konjunktur	Die Weltkonjunktur wird weiterhin durch vielfältige Krisen belastet. Die Verunsicherung der Wirtschaftsakteure bleibt hoch und die globale Nachfrage nach Industrieprodukten schwächelt. Die Weltwirtschaft expandiert nur moderat. Während das globale Wachstum voraussichtlich hinter dem Vorjahr zurückbleiben wird, haben sich die Aussichten für Deutschland und den Euroraum leicht verbessert. Zudem erhöhen geschlossene Handelsabkommen, insbesondere zwischen der EU und den USA, die Planungssicherheit von Unternehmen. Nichtdestotrotz ist die weitere Entwicklung zu beobachten.	Die Reduzierung der Ausgaben mittels Kostensenkungs- und Personalmaßnahmen sowie das Verschieben von Investitionen haben die Folgen von Konjunktureinbrüchen gemindert. Zur Sicherung der Zahlungsfähigkeit bestehen revolvingende Kreditlinien beziehungsweise können Darlehen am Kapitalmarkt aufgenommen werden.

BETRIEBLICHE RISIKEN		
Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme[n]
Cyber-Risiken	Ständig neue technologische Entwicklungen und die weltweit zunehmende Gefahr von Cyber-Angriffen führen zu Risiken in Bezug auf die Sicherheit von IT-Systemen und Netzwerken sowie Daten. 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.	Maßnahmen zur Sicherstellung eines branchenüblichen Cyber-Sicherheitsniveaus werden kontinuierlich weiterentwickelt. Zur Abwendung einer Cybercrime-Attacke sind durch ein Informationssicherheitsmanagement und das laufende Cyber-Security-Programm strategische, technische und organisatorische Maßnahmen implementiert. Führungskräfte und Mitarbeitende erhalten zudem regelmäßig Schulungen. Zur Schadensreduzierung hat die FMG eine Versicherung gegen Cyber-Risiken abgeschlossen.
Wasserschaden	Ein Wasserschaden durch den Bruch oder die Beschädigung von Trink- oder Löschwasserhauptleitungen kann zu einem Ausfall von wichtigen Infrastrukturanlagen für den Flugbetrieb führen. Zudem können Beschädigungen an Bestandsgebäuden entstehen.	Ferngesteuerte Notabschiebeeinrichtungen und zusätzliche Sicherungen der Rohrverbindungen begrenzen einen möglichen Schaden. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.
Änderung von nationalen und EU-weiten Sicherheitsvorgaben	Für den Flughafen München gelten nationale und EU-weite Luftsicherheitsvorgaben, die unter anderem die Themenschwerpunkte Flughafensicherheit, Fluggast- und Handgepäckkontrollen, Luftfracht- und Luftpost- sowie Warenkontrollen umfassen. Sicherheitsvorgaben werden fortlaufend an die aktuellen Gegebenheiten angepasst. Daraus können für den Flughafen München sowohl prozessuale als auch infrastrukturelle Änderungen entstehen. Entsprechende finanzielle Belastungen wären die Folge.	Über Verbands- und Gremienarbeit versucht der Flughafen München, die Auswirkungen möglichst gering zu halten. Durch eine frühzeitige Information über laufende Gesetzgebungsverfahren wird eine rechtzeitige Umsetzung der Sicherheitsauflagen gewährleistet. Zusätzliche, durch infrastrukturelle Änderungen entstandene Ausgaben werden in der Entgeltrahmenvereinbarung berücksichtigt.
Nichtbestehen einer EU-Sicherheitsinspektion	Die Luftfahrtbehörden der EU führen Sicherheitsinspektionen an Flughäfen durch. Bei Nichterfüllen der Sicherheitsstandards und anschließender Verfehlung des Nachaudits kann der Flughafen München seinen »Clean«-Status verlieren. Die Folgen wären eine Erhöhung der Sicherheitsauflagen, eine erhebliche Behinderung in den betrieblichen Prozessen, Wettbewerbsnachteile sowie ein Imageverlust. Die letzte Inspektion im Mai 2022 wurde erfolgreich bestanden.	Der Flughafen München führt ein durchgängiges und strenges Qualitätsmanagement zur Steuerung der Qualität aller Sicherheitsaspekte am Flughafen München durch. Die Qualitätskontrollen haben gezeigt, dass die getroffenen Gegenmaßnahmen sowie das konsequente Monitoring wirken, und in Theorie und Praxis sehr gut geschultes Personal eingesetzt wird.
Ver- und Entsorgungseinrichtungen	Die unzureichende Verfügbarkeit von betriebsnotwendigen Medien wie Strom, Wärme, Kälte, Trink- und Löschwasser, Abwasser und Abfall kann zu Betriebsunterbrechungen und Reputationsschäden führen.	Jährliche und umfassende Tests sämtlicher Notfall- sowie Ersatzbetriebssysteme, Wartung und Instandhaltung, Netzredundanzen und Bevorratung sowie geeignetes Personal reduzieren das Risiko von Versorgungslücken. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.
Gefährlicher Eingriff in den Luftverkehr	Als zentraler Hub hat der Flughafen München eine hohe öffentliche und mediale Sichtbarkeit und ist somit ein mögliches potenzielles Ziel für Störaktionen. Das Risiko umfasst die Beeinträchtigung des Luftverkehrsbetriebs durch (politisch motivierte) Eingriffe wie Drohnenangriffe, Blockadeaktionen oder unbefugtes Eindringen in den Sicherheitsbereich. Diese Ereignisse können zu Verzögerungen, vorübergehenden Betriebseinstellungen, Erlösausfällen und Reputationsschäden führen. Besonders kritisch wirken sich Störungen auf zeitkritische Prozesse wie das Rettungswesen aus, etwa bei notwendigen medizinischen Notlandungen. Die Detektion und Abwehr von Drohnen ist eine hoheitliche Aufgabe und liegt somit nicht beim Flughafenbetreiber.	Die Konzernsicherheit des Flughafens München setzt auf ausreichend qualifiziertes Personal, moderne Sicherheitstechnik sowie engen und kontinuierlichen Austausch mit den zuständigen Sicherheitsbehörden. Für drohnenbezogene Störereignisse verfügt die FMG über einen etablierten Notfallplan, der die Verfahrensabläufe bei Drohnensichtungen klar regelt. Die Bewertung der Lage und die einzuleitenden Schritte erfolgen dabei in enger Abstimmung mit den maßgeblichen Behörden – Landespolizei, Bundespolizei und Deutsche Flugsicherung.
RECHTLICHE RISIKEN		
Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme[n]
98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss	Bedingt durch das politische Moratorium und die damit verbundene Verschiebung der Entscheidung zur Realisierung der dritten Start- und Landebahn sind alle bisher angefallenen Planungs- und Grunderwerbskosten kontinuierlich auf ihre Werthaltigkeit hin zu überprüfen und gegebenenfalls abzuschreiben. Ohne Kapazitätserweiterung durch den Bau der dritten Start- und Landebahn könnte es mittel- und langfristig zu Kapazitätsengpässen und zu einem signifikanten Unternehmenswertverlust kommen. Beeinflusst wird dieser vor allem durch ein Stagnieren beziehungsweise einen Rückgang des Verkehrsaufkommens und damit verbunden durch geringere Erlöse. Das Moratorium wurde mit dem aktuellen Koalitionsvertrag für die laufende Legislaturperiode in Bayern bis 2028 verlängert.	Die Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses durch den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof vom 19. Februar 2014 und im Folgejahr durch das Bundesverwaltungsgericht hat eine Begrenzung der rechtlichen Risiken für die Projektumsetzung zur Folge. Das Luftamt Südbayern hat mit Bescheid vom 30. September 2024 bestätigt, dass die FMG mit der Durchführung des »Planfeststellungsbeschlusses für die Erweiterung des Verkehrsflughafens München durch Anlage und Betrieb einer dritten Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen« vom 05. Juli 2011, [98. ÄPFB] im Sinne von § 9 Abs. 3 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) begonnen hat. Der Bescheid wurde mit Urteil vom 30. Juli 2025 durch den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof erstinstanzlich bestätigt; das Urteil ist noch nicht rechtskräftig. Dies hat zur Folge, dass der 98. ÄPFB nach § 9 Abs. 3 LuftVG nicht mehr mit Ablauf von zehn Jahren nach Eintritt von dessen Unanfechtbarkeit außer Kraft tritt. Die bedarfsgerechte Erweiterung der luftseitigen Infrastruktur bleibt für den Flughafen München mittel- und langfristig ein zentrales strategisches Zukunftsprojekt.

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

Bei ausländischen Tochtergesellschaften können sich im Rahmen der Beratung von anderen Flughäfen und des Betriebs von Terminals insbesondere Risiken aus der Übernahme der operativen Betriebsverantwortung im Ausland ergeben. Flughafenbetreiberprojekte haben lange Laufzeiten und unterliegen allgemeinen volkswirtschaftlichen und unternehmensspezifischen Risiken – von der zukünftigen Luftverkehrsentwicklung bis hin zum veränderten Konsumverhalten der Flugreisenden. Aus Gründen der Risikominimierung arbeitet der Flughafen München daher mit lokalen Partnern zusammen, die über Erfahrungen hinsichtlich der jeweiligen landestypischen Bestimmungen und Gegebenheiten verfügen. Um vor allem Haftungsrisiken für den Flughafen München zu begegnen, wurden im Ausland lokale Gesellschaften mit beschränkter Haftung gegründet, die als selbstständige Einheiten und als lokale Auftragnehmer agieren. Ebenso können Risiken durch unvorhergesehene behördliche Eingriffe in die Tarif-, Steuer- und Abgabenstruktur der Flughäfen oder auch durch vertragliche Verletzungen zum Nachteil der Flughafenbetreiber entstehen.

Ein allgemeines Risiko besteht auch aus [Betriebs-]Prüfungen durch Steuerbehörden.

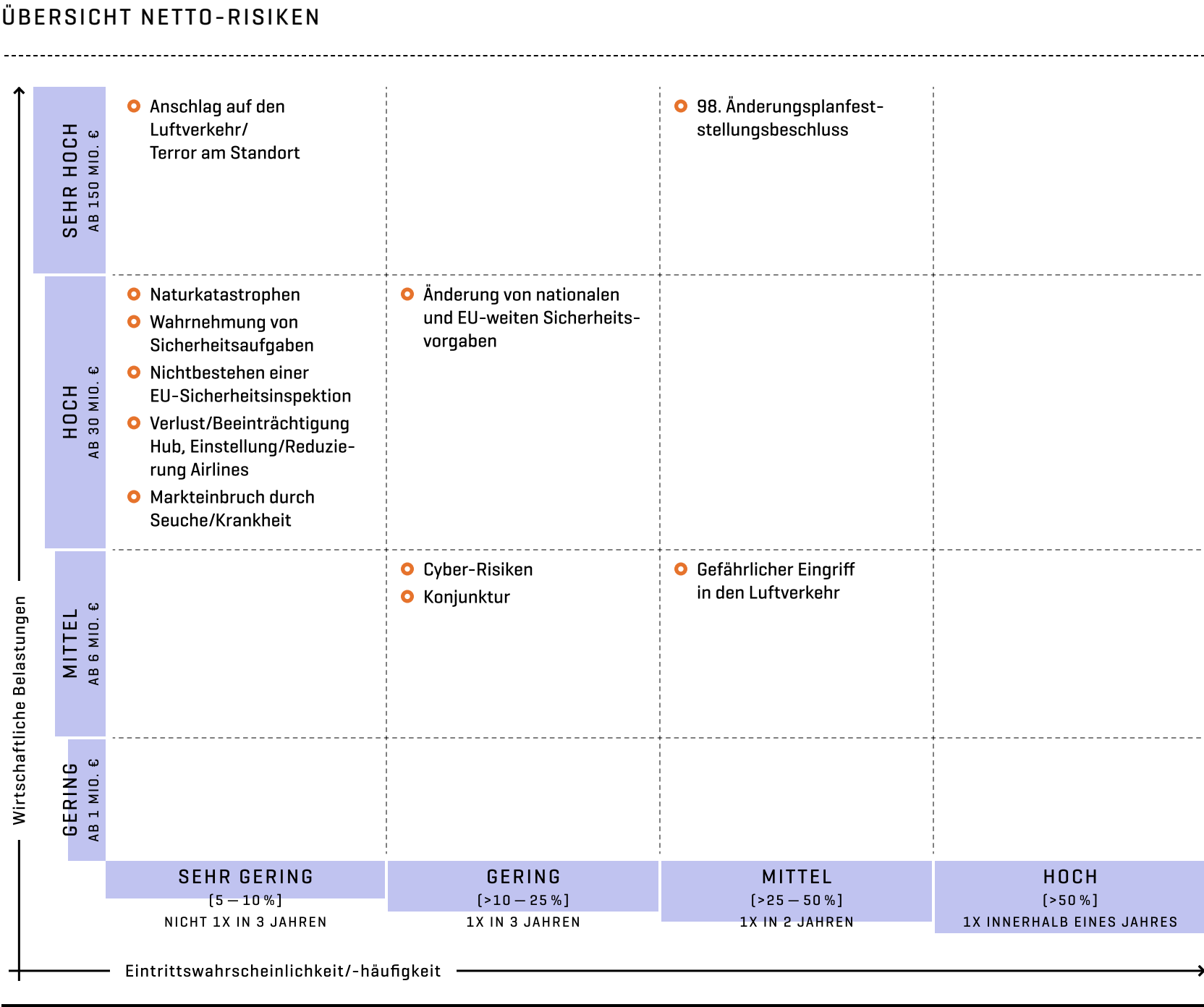
Finanzrisiken

Für die nachfolgend aufgeführten Brutto-Finanzrisiken lag die erwartete wirtschaftliche Belastung zum 31. Dezember 2025 unter der Meldegrenze. Sie gingen daher nicht in die Risikoberichterstattung ein. Die Überwachung und Steuerung dieser Risiken sind Aufgabe des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements.

FINANZRISIKEN

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme[n]
Währungsrisiken	Wenn geplanten Umsätzen in Fremdwährungen keine entsprechenden währungskongruenten Ausgaben gegenüberstehen, ergeben sich Währungsrisiken.	Nettowährungsrisikopositionen 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, sofern die Zinsen steigen.	Zinsrisiken aus variabel verzinsten Finanzschulden aus Darlehen begegnet der Flughafen München durch Absicherung mit Zinspayer-Swaps. Vor dem Hintergrund der sich aktuell verändernden Rahmenbedingungen werden Strategien zur Begrenzung der mittelfristigen Zinsrisiken geprüft.
Liquiditätsrisiko	Liquiditätsrisiken können sich aus der Kreditvergabepraxis der Banken und geänderten Rahmenbedingungen am Kapitalmarkt für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben. Der Flughafen München überwacht im Rahmen der langfristigen Wirtschaftsplanung und der kurz- und mittelfristigen Finanzplanung das Risiko.	Zur Sicherstellung der Liquidität verfügt der Flughafen München über ein Liquiditätsmanagement. Die Liquiditätsplanung berücksichtigt dabei das laufende Geschäft, die Investitionen sowie die Finanzierungsaspekte für den gesamten Konzern. Ferner wird darauf geachtet, dass der Zugang zum Kredit- und Kapitalmarkt gewährleistet ist. Um die Zahlungsfähigkeit jederzeit sicherzustellen, werden auf Basis einer rollierenden Liquiditätsplanung langfristige Kreditlinien und liquide Mittel vorgehalten.

Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen verbleiben folgende Netto-Risiken:



KONZERNABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG				
TEUR				
		Angabe	2025	2024
+	Umsatzerlöse	VI.1	1.760.458	1.621.405
+	Aktivierte Eigenleistungen	VI.2	17.567	13.779
+	Sonstige Erträge	VI.3	34.725	25.906
	Gesamtleistung		1.812.750	1.661.090
-	Materialaufwand	VI.4	-604.926	-542.974
-	Personalaufwand	VI.5	-659.671	-596.873
-	Sonstige Aufwendungen	VI.6	-131.282	-123.148
	Betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)		416.871	398.095
-	Abschreibungen	VI.7	-198.063	-203.161
	Betriebliches Ergebnis (EBIT)		218.808	194.934
+	Zinsertrag	VI.8	6.602	6.016
-	Zinsaufwand	VI.8	-85.856	-89.383
+/-	Sonstiges Finanzergebnis	VI.8	5.467	-10.265
	Finanzergebnis		-73.787	-93.632
+	Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen	VII.4	1.635	1.797
	Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		146.656	103.099
+/-	Ertragsteuern	VI.9	22.664	-38.725
	Konzernjahresergebnis (EAT)		169.320	64.374
	davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		169.320	64.373
	davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		0	1

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG				
TEUR				
		Angabe	2025	2024
	Konzernjahresergebnis		169.320	64.374
+/-	Absicherung von Zahlungsströmen	VII.16	3.286	-1.787
+/-	Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	-773	390
+/-	Effekte aus der Währungsumrechnung		-2.897	1.404
	Posten, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		-384	7
+/-	Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	VII.17	881	71
+/-	Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	-686	9
	Posten, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		195	80
=	Sonstiges Ergebnis nach Steuern		-189	87
	Gesamtergebnis		169.131	64.461
	davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		169.131	64.460
	davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		0	1

KONZERNBILANZ – AKTIVA			
TEUR			
	Angabe	31.12.2025	31.12.2024
Immaterielle Vermögenswerte	VII.1	27.553	18.110
Selbstgenutzte Sachanlagen	VII.2	5.214.580	5.074.593
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	VII.3	241.002	203.790
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	VII.4	7.011	4.585
Forderungen	VII.5	1.158	789
Vertragliche Vermögenswerte	VII.23	23.939	36.829
Sonstiges Finanzvermögen		1.644	174
Aktive latente Steuern	VII.6	41.833	32.439
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	8.972	8.495
Langfristige Vermögenswerte		5.567.692	5.379.804
Vorräte	VII.7	31.980	30.896
Forderungen	VII.8	113.170	122.288
Vertragliche Vermögenswerte	VII.23	12.444	11.928
Sonstiges Finanzvermögen	VII.8	0	139
Tatsächliche Ertragsteueransprüche		3.814	1.269
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	41.226	37.707
Kurzfristige Geldanlagen	VII.10	13.928	13.478
Zahlungsmittelbestand	VII.10	12.167	8.756
Kurzfristige Vermögenswerte		228.729	226.461
Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht	VII.11	766	3.483
Aktiva		5.797.187	5.609.748

KONZERNBILANZ – PASSIVA			
TEUR			
	Angabe	31.12.2025	31.12.2024
Gezeichnetes Kapital	VII.12	306.776	306.776
Rücklagen	VII.12	187.814	163.161
Übriges Eigenkapital	VII.12	1.525.632	1.381.182
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter		21	21
Eigenkapital		2.020.243	1.851.140
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	VII.14	455.955	431.245
Verbindlichkeiten	VII.15	16.994	13.630
Sonstige Finanzschulden	VII.15	2.345.847	1.935.546
Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	44.638	55.019
Sonstige Rückstellungen	VII.18	72.863	73.954
Passive latente Steuern	VII.6	265.501	293.131
Sonstige Schulden	VII.20	10.128	10.642
Langfristige Schulden		2.755.971	2.381.922
Verbindlichkeiten	VII.19	197.775	201.354
Vertragliche Verbindlichkeiten	VII.23	15.015	17.310
Sonstige Finanzschulden	VII.19	265.653	618.581
Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	51.730	46.031
Sonstige Rückstellungen	VII.18	11.630	12.210
Tatsächliche Ertragsteuerschulden		6.685	11.423
Sonstige Schulden	VII.20	16.530	37.546
Kurzfristige Schulden		565.018	944.455
Schulden zu Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht	VII.11	0	986
Passiva		5.797.187	5.609.748

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG							
TEUR							
	Angabe	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen		Übriges Eigenkapital	Nicht beherrschende Gesellschafter	Eigenkapital
			Kapitalrücklage	Gewinnrücklage			
Stand 31.12.2023	VII.12	306.776	102.258	29.352	1.348.272	21	1.786.679
Jahresergebnis		0	0	0	64.373	1	64.374
Sonstiges Ergebnis		0	0	80	7	0	87
Gesamtergebnis		0	0	80	64.380	1	64.461
Zuführung zu den Rücklagen		0	0	31.470	-31.470	0	0
Änderungen von Rücklagen		0	0	31.470	-31.470	0	0
Stand 31.12.2024	VII.12	306.776	102.258	60.902	1.381.182	22	1.851.140
Jahresergebnis		0	0	0	169.320	0	169.320
Sonstiges Ergebnis		0	0	195	-384	0	-189
Gesamtergebnis		0	0	195	168.936	0	169.131
Zuführung zu den Rücklagen		0	0	24.458	-24.486	0	-28
Änderungen von Rücklagen		0	0	24.458	-24.486	0	-28
Stand 31.12.2025	VII.12	306.776	102.258	85.555	1.525.632	22	2.020.243

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG				
TEUR				
		Angabe	2025	2024
	Gesamtergebnis		169.131	64.461
+	Ergebnisneutrale latente Steuern		1.459	-399
+	Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		-881	-71
+	Absicherung von Zahlungsmittelströmen		-3.286	1.787
+	Veränderungen aus der Währungsumrechnung		2.897	-1.404
	Jahresergebnis (EAT)		169.320	64.374
	Ergebnis aus assoziierten Unternehmen		-1.635	-1.796
	Ertragsteuern		-22.664	38.725
	Finanzergebnis		73.787	93.631
	Betriebliches Ergebnis (EBIT)		218.808	194.934
	Abschreibungen		198.063	203.161
	Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus den Veränderungen des Konsolidierungskreises		-1.573	0
	Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen und Umgliederungen aus dem Anlagevermögen		2.450	441
	Zu-/ Abnahme der Vorräte		-1.100	-567
	Zu-/ Abnahme der kurzfristigen Forderungen		5.242	1.937
	Zu-/ Abnahme der Verbindlichkeiten		3.383	17.462
	Zu-/ Abnahme der Leistungen an Arbeitnehmer		-4.145	-4.682
	Zu-/ Abnahme der Rückstellungen		-1.031	1.849
	Zu-/ Abnahme der anderen Aktiva und Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-13.161	8.462
	Bruttozahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit		406.936	422.997
	Gezahlte Ertragsteuern		-24.781	-3.491
	Erhaltene Ertragsteuern		1.564	173
	Zahlungsmittelflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit		383.719	419.679

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG				
TEUR				
		Angabe	2025	2024
	Einzahlungen aus der Veräußerung von selbstgenutzten Sachanlagen		3.375	2.125
	Einzahlungen aus der Veräußerung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien		1.919	3.526
	Einzahlungen aus dem Verkauf von Tochtergesellschaften		2.056	0
	Auszahlungen für Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen		-345.291	-281.301
	Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte		-14.075	-9.156
	Auszahlungen für Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-18.211	-3.856
	Erhaltene Zinsen		2.979	3.001
	Zugänge von Geldanlagen		-13.928	-5.700
	Abgänge von Geldanlagen		13.478	193.665
+	Zahlungsmittelflüsse aus der Investitionstätigkeit		-367.698	-97.696
	Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen	IX.	628.943	694.936
	Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen	IX.	-563.962	-934.236
	Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	IX.	-7.618	-5.992
	Zinszahlungen aus Leasingverbindlichkeiten	IX.	-542	-558
	Zahlungsmittelzuflüsse aus dem konzernweiten Cashmanagement mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen	IX.	1.403	-953
	Gezahlte Zinsen (ohne Bauzeitzinsen)	IX.	-54.951	-67.889
	Auszahlungen aus Bauzeitzinsen	IX.	-15.883	-9.736
+	Zahlungsmittelflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	IX.	-12.610	-324.428
	Veränderung des Zahlungsmittelbestands		3.411	-2.445
	Zahlungsmittelbestand zum Periodenbeginn		8.756	11.201
	Zahlungsmittelbestand zum Periodenende		12.167	8.756

KONZERNANHANG

I. Unternehmen

Bei dem vorliegenden Bericht handelt es sich um den Konzernabschluss der Flughafen München GmbH, München (die Unternehmen im Konsolidierungskreis der Flughafen München GmbH werden im Folgenden als Flughafen München bezeichnet).

Die Flughafen München GmbH und ihre Tochterunternehmen betreiben den Flughafen in München und die dazugehörigen Nebengeschäfte.

Die Gesellschaft hat ihren Firmensitz in der Nordallee 25, 85356 München, Bundesrepublik Deutschland. Sie wird im Handelsregister des Amtsgerichts München unter der Nummer HRB 5448 geführt. Die Geschäftsanteile der Flughafen München GmbH werden vom Freistaat Bayern, von der Bundesrepublik Deutschland und der Landeshauptstadt München gehalten.

Die Flughafen München GmbH ist oberstes Mutterunternehmen aller in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften.

Per 31. Dezember 2025 hat die Gesellschaft keine Wertpapiere im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 1 Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) ausgegeben, die an organisierten Märkten gemäß § 2 Abs. 5 WpHG gehandelt werden.

Die Geschäftsführung der Flughafen München GmbH hat den Konzernabschluss am 21. April 2026 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

II. Grundsätze der Aufstellung des Konzernabschlusses

Im Folgenden werden die bei der Aufstellung dieses Konzernabschlusses beachteten Grundsätze erläutert. Sie wurden in allen dargestellten Geschäftsperioden stetig angewandt.

Berichtswährung ist der Euro. Soweit nicht anders gekennzeichnet, erfolgt die Angabe aller Beträge in Tausend Euro (TEUR). Aus rechnerischen Gründen können Rundungsdifferenzen auftreten.

1. Grundlagen der Abschlusserstellung

Die Flughafen München GmbH stellt gemäß § 315e Abs. 3 HGB freiwillig einen Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsstandards auf. Dabei wendet die Gesellschaft die vom International Accounting Standards Board (IASB) und vom International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRS IC) veröffentlichten Rechnungslegungsstandards (IAS/IFRS) und Interpretationen (SIC/IFRIC) in der in europäisches Recht übernommenen Fassung vollständig und uneingeschränkt an. Darüber hinaus werden die Regelungen des § 315e Abs. 3 Satz 2 i.V.m. Abs. 1 HGB beachtet.

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie zum Beispiel zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswerte, derivativer Finanzschulden oder abgesicherter Grundgeschäfte sowie Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt.

Die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die Aufstellung eines Abschlusses nach den IFRS erfolgt unter Verwendung von Ermessensentscheidungen und von Einschätzungen durch die Geschäftsführung. Ermessensentscheidungen und Schätzungen zur Bilanzierung bestimmter Sachverhalte können wesentliche Auswirkungen auf die Gesamtaussage des Konzernabschlusses haben. Daher werden Sachverhalte, deren Bilanzierung auf Ermessensentscheidungen und Schätzungen mit wesentlicher Auswirkung auf den Abschluss beruht, in Kapitel V. gesondert dargestellt.

2. Neue beziehungsweise überarbeitete Rechnungslegungsvorschriften

a) Erstmals angewandte neue Vorschriften

Im Geschäftsjahr 2025 hat der Flughafen München folgende Änderung der vom IASB herausgegebenen IFRS-Rechnungslegungsstandards erstmalig angewandt:

- IAS 21 (Bestimmung des Wechselkurses bei langfristiger fehlender Umtauschbarkeit)

Die Änderung hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf die Angaben oder die in diesem Konzernabschluss ausgewiesenen Beträge.

b) Noch nicht angewandte neue Vorschriften

Bis zum Datum der Aufstellung des vorliegenden Abschlusses wurden Änderungen und Ergänzungen zu bestehenden IAS veröffentlicht, deren erstmalige Anwendung erst nach dem Bilanzstichtag vorgeschrieben beziehungsweise erlaubt sind. Hierbei handelt es sich um Änderungen zum 1. Januar 2026 an IFRS 9 und IFRS 7 (Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten sowie Verträge, die sich auf naturabhängigen Strom beziehen) und dem IFRS 18 (Darstellung und Angaben im Abschluss), der nach dem 1. Januar 2027 erstmals anzuwenden ist.

Zudem hat das IASB und IFRS Interpretations Committee weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, die für das Geschäftsjahr 2025 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind und für die bisher kein EU-Endorsement erfolgt ist. Hierzu zählt der neue Standard IFRS 19 (Tochterunternehmen, die keiner öffentlichen Rechenschaftspflicht unterliegen: Angaben), der zum 1. Januar 2027 voraussichtlich erstmals anzuwenden ist.

Der Flughafen München geht davon aus, dass sich aus der erstmaligen Anwendung der Änderungen an bereits bestehenden Standards sowie des neuen IFRS 19 Standards keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben werden.

Der neue Standard IFRS 18 wird den IAS 1 (Darstellung des Abschlusses) ersetzen. Der Standard enthält wesentliche Neuerungen, unter anderem in Bezug auf die Gliederung sämtlicher Erträge und Aufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung, die Offenlegung bestimmter unternehmensspezifischer Leistungskennzahlen (sogenannte Management-defined Performance Measures, MPMs), die Einführung neuer Leitlinien zur Strukturierung und Gruppierung von Informationen innerhalb des Abschlusses sowie die Verpflichtung der Nutzung des Betriebsergebnisses als Ausgangspunkt für die Kapitalflussrechnung, sofern der Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit nach der indirekten Methode dargestellt wird.

Hinsichtlich IFRS 18 bewertet der Flughafen München derzeit die möglichen Auswirkungen, insbesondere im Hinblick auf die Struktur der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, die Kapitalflussrechnung und die zusätzlichen Angabepflichten für MPMs. Zudem prüft er die Auswirkungen auf die Art und Weise, wie Informationen in den Abschlüssen gruppiert werden. Der Flughafen München geht davon aus, dass die erstmalige Anwendung des neuen Standards Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben wird, insbesondere was die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung betrifft.

III. Konsolidierungskreis

1. Tochterunternehmen

Tochterunternehmen sind alle Unternehmen, die von der Flughafen München GmbH direkt oder indirekt beherrscht werden.

Eine Beherrschung liegt vor, wenn ein Unternehmen variable Rückflüsse aus seinem Engagement bei einem anderen Unternehmen bezieht, Entscheidungsgewalt über die wesentlichen Geschäftsaktivitäten dieses Unternehmens besitzt und diese Entscheidungsgewalt dazu nutzen kann, die variablen Rückflüsse zu beeinflussen.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse der Flughafen München GmbH und der Tochterunternehmen werden auf den gleichen Abschlussstichtag aufgestellt.

Die in Kapitel IV. dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden von allen in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen angewandt.

Alle konzerninternen Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Erträge, Aufwendungen und Zahlungsströme aus konzerninternen Geschäftsvorfällen werden im Rahmen der Konsolidierung vollständig eliminiert.

Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am Nettovermögen konsolidierter Tochterunternehmen werden ebenso wie der Anteil dieser Gesellschafter am Gesamtergebnis getrennt erfasst und ausgewiesen.

Transaktionen mit Anteilen an Tochterunternehmen werden als Geschäfte unter Anteilseignern bilanziert, sofern sie nicht zur Begründung oder zum Verlust der Beherrschung des Tochterunternehmens führen.

a) Änderungen der Beteiligungsquoten des Konzerns an Tochterunternehmen

Änderungen der Beteiligungsquoten des Konzerns an Tochterunternehmen, die nicht zu einem Verlust der Beherrschung über dieses Tochterunternehmen führen, werden als Eigenkapitaltransaktion bilanziert. Die Buchwerte der vom Konzern gehaltenen Anteile und

der nicht beherrschenden Anteile werden so angepasst, dass sie die Änderungen der an den Tochterunternehmen bestehenden Anteilsquoten widerspiegeln. Jede Differenz zwischen dem Betrag, um den die nicht beherrschenden Anteile angepasst werden, und dem beizulegenden Zeitwert der gezahlten oder erhaltenen Gegenleistung wird unmittelbar im Eigenkapital erfasst und den Gesellschaftern des Mutterunternehmens zugerechnet.

Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen, wird der Entkonsolidierungsgewinn oder -verlust erfolgswirksam erfasst.

Alle im Zusammenhang mit diesem Tochterunternehmen im sonstigen Ergebnis ausgewiesenen Beträge werden so bilanziert, wie dies bei einem Verkauf der Vermögenswerte erfolgen würde.

Sofern der Konzern Anteile an dem bisherigen Tochterunternehmen zurückbehält, werden diese mit dem zum Zeitpunkt des Verlusts der Beherrschung festgestellten beizulegenden Zeitwert angesetzt. Die Folgebewertung der Anteile erfolgt ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert, abhängig vom Grad der Beherrschung in der Folge gemäß IFRS 9 Finanzinstrumente: Ansatz, Bewertung und Klassifizierung oder nach den Vorschriften für assoziierte oder Gemeinschaftsunternehmen.

b) Erwerb von Tochterunternehmen

Der Erwerb von Tochterunternehmen wird nach der Erwerbsmethode bilanziert. Die bei einem Unternehmenszusammenschluss übertragene Gegenleistung wird zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Dieser bestimmt sich aus dem Saldo der zum Erwerbszeitpunkt beizulegenden Zeitwerte der übertragenen Vermögenswerte, der übernommenen Schulden und der vom Konzern emittierten Eigenkapitalinstrumente im Austausch gegen die Beherrschung des erworbenen Unternehmens. Mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundene Transaktionskosten werden bei ihrem Anfall erfolgswirksam erfasst.

Für die beizulegenden Zeitwerte gelten folgende Ausnahmen:

- Latente Steueransprüche oder latente Steuerschulden und Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten in Verbindung mit Vereinbarungen für Leistungen an Arbeitnehmer werden gemäß IAS 12 Ertragsteuern beziehungsweise IAS 19 Leistungen an Arbeitnehmer erfasst und bewertet; und

- Vermögenswerte (oder Veräußerungsgruppen), die gemäß IFRS 5 Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche als zur Veräußerung gehalten eingestuft sind, werden gemäß diesem IFRS bewertet.

Der Geschäfts- oder Firmenwert ergibt sich als Überschuss der Summe aus der übertragenen Gegenleistung, dem Betrag aller nicht beherrschenden Anteile an dem erworbenen Unternehmen und dem beizulegenden Zeitwert des zuvor vom Erwerber gehaltenen Eigenkapitalanteils an dem erworbenen Unternehmen (sofern gegeben) über den Saldo der zum Erwerbszeitpunkt ermittelten beizulegenden Zeitwerte der erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und der übernommenen Schulden. Für den Fall, dass sich – auch nach nochmaliger Beurteilung – ein negativer Unterschiedsbetrag ergibt, wird dieser unmittelbar als Ertrag erfolgswirksam erfasst. Im Abschluss des Geschäftsjahres 2025 waren keine Geschäfts- oder Firmenwerte zu bilanzieren.

Enthält die übertragene Gegenleistung eine bedingte Gegenleistung, wird diese mit dem zum Erwerbszeitpunkt geltenden, beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der bedingten Gegenleistung innerhalb des Bewertungszeitraums von zwölf Monaten werden rückwirkend korrigiert und entsprechend gegen den Geschäfts- oder Firmenwert gebucht. Die Bilanzierung von Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der bedingten Gegenleistung, die keine Berichtigungen während des Bewertungszeitraums darstellen, erfolgt in Abhängigkeit davon, wie die bedingte Gegenleistung einzu-stufen ist. Handelt es sich bei der bedingten Gegenleistung um Eigenkapital, erfolgt keine Folgebewertung an nachfolgenden Abschlussstichtagen; ihre Erfüllung wird innerhalb des Eigenkapitals bilanziert. Eine sonstige bedingte Gegenleistung, die in den Anwendungsbereich von IFRS 9 fällt, wird an nachfolgenden Abschlussstichtagen gemäß IFRS 9 erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 9 fallende bedingte Gegenleistungen sind ebenfalls erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten.

2. Assoziierte Unternehmen

Unternehmen, deren finanz- und geschäftspolitische Entscheidungen die Flughafen München GmbH maßgeblich beeinflussen kann, ohne diese allein oder gemeinschaftlich mit einem anderen Unternehmen zu beherrschen, sind assoziierte Unternehmen.

Grundlage der Einbeziehung assoziierter Unternehmen ist der letzte verfügbare Abschluss des assoziierten Unternehmens. Bei abweichenden Abschlussstichtagen muss das assoziierte oder gemeinschaftlich geführte Unternehmen einen Zwischenabschluss aufstellen. Sollte dies nicht möglich sein, darf auch ein Abschluss mit abweichendem Stichtag zur Anwendung der Equity-Bilanzierung herangezogen werden, sofern die Abweichung zwischen den Stichtagen nicht größer als drei Monate ist. Dieser ist um die bilanziellen Auswirkungen wesentlicher Geschäftsvorfälle zwischen den Abschlussstichtagen anzupassen.

Zum Erwerbszeitpunkt werden Beteiligungen an assoziierten Unternehmen mit den Anschaffungskosten bewertet. Nach dem erstmaligen Ansatz wird der Equity-Wert der Beteiligung zu jedem Abschlussstichtag um die anteiligen Veränderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens angepasst. Dabei werden ergebnisneutrale Eigenkapitalveränderungen des assoziierten Unternehmens im sonstigen Ergebnis erfasst. Im Übrigen erfolgt die Erfassung ergebniswirksam.

An jedem auf den Erwerbszeitpunkt folgenden Abschlussstichtag ist zu prüfen, ob der Buchwert der Beteiligung den erzielbaren Betrag überschreitet und eine Wertminderung oder die Rücknahme einer Wertminderung erforderlich ist.

Gewinne und Verluste, die aus Transaktionen zwischen einem vollkonsolidierten Unternehmen und einem mit dem Eigenkapitalwert bilanzierten Unternehmen stammen, werden der Anteilsquote entsprechend eliminiert, soweit für die Vermögenswerte aus solchen Transaktionen nicht bereits eine Wertminderung im Abschluss des assoziierten Unternehmens erfasst wurde.

Die in Kapitel IV. dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden auch auf die in den Konzernabschluss einbezogenen assoziierten Unternehmen angewandt.

3. Gemeinschaftliche Tätigkeiten

Gemeinsame Vereinbarungen (Joint Arrangements), bei denen zwei oder mehr Parteien eine gemeinschaftliche Führung über eine Aktivität ausüben, sind entweder als gemeinschaftliche Tätigkeiten (Joint Operations) oder als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) zu klassifizieren.

Bei gemeinschaftlichen Tätigkeiten werden die Vermögenswerte und Schulden sowie die zugehörigen Aufwendungen und Erträge anteilig in den Konzernabschluss des Flughafens München einbezogen.

Soweit der Konzern Transaktionen mit einer gemeinschaftlichen Tätigkeit durchführt, werden daraus resultierende, nicht realisierte Gewinne oder Verluste entsprechend dem Anteil des Konzerns eliminiert.

Gemeinschaftliche Tätigkeiten, deren Einfluss auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung ist, werden zum beizulegenden Zeitwert oder, sofern sich dieser für nicht börsennotierte Eigenkapitalinstrumente nicht hinreichend verlässlich ermitteln lässt, zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet und innerhalb der langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte ausgewiesen.

4. Fremdwährung

Bei der Aufstellung der Abschlüsse jedes einzelnen Konzernunternehmens werden die Geschäftsvorfälle, die auf andere Währungen als die funktionale Währung des Konzernunternehmens (Fremdwährungen) lauten, mit den am Tag der Transaktion gültigen Kursen umgerechnet. An jedem Abschlussstichtag werden monetäre Posten in Fremdwährung mit dem gültigen Stichtagskurs umgerechnet. Nicht monetäre Posten in Fremdwährung, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, werden mit den Kursen umgerechnet, die zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts Gültigkeit hatten. Zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertete nicht monetäre Posten werden mit dem Wechselkurs zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung umgerechnet.

Umrechnungsdifferenzen aus monetären Posten werden erfolgswirksam in der Periode erfasst, in der sie auftreten. Davon ausgenommen sind:

- Umrechnungsdifferenzen aus auf fremde Währung lautenden Fremdmittelaufnahmen, die bei für die produktive Verwendung vorgesehenen Vermögenswerten im Erstellungsprozess auftreten. Diese werden den Herstellungskosten zugerechnet, falls sie Anpassungen des Zinsaufwands aus diesen auf fremde Währung lautenden Fremdmittelaufnahmen darstellen
- Umrechnungsdifferenzen aus Geschäftsvorfällen, die eingegangen werden, um bestimmte Fremdwährungsrisiken abzusichern

- Umrechnungsdifferenzen aus zu erhaltenden beziehungsweise zu zahlenden monetären Posten von/an einen ausländischen Geschäftsbetrieb, deren Erfüllung weder geplant noch wahrscheinlich ist und die deswegen Teil der Nettoinvestition in diesen ausländischen Geschäftsbetrieb sind, die anfänglich im sonstigen Ergebnis erfasst und bei Veräußerung von Eigenkapital in den Gewinn und Verlust umgegliedert werden

Zur Aufstellung des Konzernabschlusses werden die Vermögenswerte und Schulden der ausländischen Geschäftsbetriebe des Konzerns in Euro (EUR) umgerechnet, wobei die am Abschlussstichtag gültigen Wechselkurse herangezogen werden. Erträge und Aufwendungen werden zum Durchschnittskurs der Periode umgerechnet, es sei denn, die Umrechnungskurse unterlagen während der Periode starken Schwankungen. In diesem Fall finden die Umrechnungskurse zum Zeitpunkt der Transaktion Anwendung. Differenzen aus der Umrechnung ausländischer Vermögenswerte und Schulden in Konzernwährung werden im sonstigen Ergebnis erfasst und im Eigenkapital angesammelt.

Bei Abgang eines ausländischen Geschäftsbetriebs, der zum Verlust der Beherrschung, gemeinschaftlichen Führung oder des maßgeblichen Einflusses führt, wird der entsprechende, bis zu diesem Zeitpunkt kumuliert in der Währungsumrechnungsrücklage erfasste Betrag in den Gewinn oder Verlust als Teil des Abgangserfolges umgegliedert. Bei nur teilweisem Abgang ohne Verlust der Beherrschung eines Tochterunternehmens, das einen ausländischen Geschäftsbetrieb umfasst, wird der entsprechende Teil der kumulierten Umrechnungsdifferenz den nicht beherrschenden Anteilen zugeordnet. Soweit der Konzern ein assoziiertes oder gemeinschaftlich geführtes Unternehmen, das einen ausländischen Geschäftsbetrieb umfasst, teilweise veräußert, jedoch der maßgebliche Einfluss beziehungsweise die gemeinschaftliche Führung erhalten bleibt, wird der entsprechende Anteil der kumulierten Währungsumrechnungsdifferenz in den Gewinn oder Verlust umgegliedert.

Ein aus dem Erwerb eines ausländischen Geschäftsbetriebs entstehender Geschäfts- oder Firmenwert sowie Anpassungen an die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden werden als Vermögenswerte oder Schulden des ausländischen Geschäftsbetriebs behandelt und zum Stichtagskurs umgerechnet. Resultierende Umrechnungsdifferenzen werden in der Währungsumrechnungsrücklage erfasst. Im Abschluss des Geschäftsjahres 2025 waren keine Geschäfts- oder Firmenwerte zu bilanzieren.

5. Zusammensetzung des Konsolidierungskreises

a) Tochterunternehmen

Die im Berichtsjahr erfolgten Abgänge bei den Anteilen an der Cargo-gate Munich Airport GmbH und der aerogate München Gesellschaft

für Luftverkehrsabfertigungen mbH hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Flughafen München GmbH.

Der Konsolidierungskreis der Flughafen München GmbH umfasst neben dem Mutterunternehmen selbst die folgenden Tochterunternehmen:

				Beteiligung in %	
Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Konsolidierung	31.12.2025	31.12.2024
aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH ³⁾	Oberding	Passagierabfertigung	Stimmrechtsmehrheit		100
AeroGround Flughafen München GmbH ¹⁾	München	Bodenverkehr	Stimmrechtsmehrheit	100	100
Allresto Flughafen München Hotel und Gaststätten GmbH ¹⁾	München	Gastronomie und Hotel	Stimmrechtsmehrheit	100	100
eurotrade Flughafen München Handels-GmbH ¹⁾	München	Einzelhandel	Stimmrechtsmehrheit	100	100
Flughafen München Baugesellschaft mbH	Oberding	Bauherrenvertretung	Vertrag ²⁾	60	60
FMSicherheit Flughafen München Sicherheit GmbH ¹⁾	Freising	Sicherheit	Stimmrechtsmehrheit	100	100
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG ¹⁾	Oberding	Terminalbetrieb	Vertrag ²⁾	60	60
LabCampus GmbH ¹⁾	Freising	Errichtung und Vermarktung von Immobilien	Stimmrechtsmehrheit	100	100
Flughafen München Realisierungsgesellschaft mbH ¹⁾	Freising	Bauherrenvertretung	Stimmrechtsmehrheit	100	100
Munich Airport International GmbH	München	Internationales Management- und Beratungsgeschäft	Stimmrechtsmehrheit	100	100
Munich Airport US Holding LLC	Newark/USA	Beratungs- und Holdingleistungen	Stimmrechtsmehrheit	100	100
Munich Airport NJ LLC	Newark/USA	Terminalbetrieb	Stimmrechtsmehrheit	100	100
amd.sigma strategic airport development GmbH	Berlin	Internationales Beratungsgeschäft	Stimmrechtsmehrheit	100	100

1) Hinsichtlich der Offenlegung des Jahresabschlusses wird von der Befreiungsmöglichkeit der §§ 264 Abs. 3 beziehungsweise 264b HGB Gebrauch gemacht.
2) Grundlagen der Konsolidierung werden in Kapitel III.1 näher erläutert.
3) Die Gesellschaft wurde mit Wirkung zum 1. April 2025 veräußert, umfirmiert in AHSaero München GmbH und danach mit der AHS MÜNCHEN Aviation Handling Services GmbH, München, verschmolzen.

b) Assoziierte und nicht einbezogene Unternehmen

Folgende Unternehmen sind assoziierte Unternehmen. Sie werden nach dem Equity-Ansatz bewertet:

ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN				
Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Beteiligung in %	
			31.12.2025	31.12.2024
EFM - Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH	Freising	Eteisen und Flugzeugschleppen	49	49
Cargogate Munich Airport GmbH	Hallbergmoos	Frachtabfertigung	25,1	100

Der Konzern hat mit Wirkung zum 2. Januar 2025 74,9 Prozent seiner Beteiligung an der Cargogate Munich Airport GmbH veräußert; diese stellt damit zum 31. Dezember 2025 ein assoziiertes Unternehmen dar. Im Vorjahr wurde die Beteiligung als Tochterunternehmen voll-konsolidiert.

Folgendes Unternehmen wird als Joint Operation bewertet:

JOINT OPERATION				
Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Beteiligung in %	
			31.12.2025	31.12.2024
ORAT AMS Group V.O.F.	Amsterdam/Niederlande	Durchführung von ORAT-Leistungen	50	50

Folgende Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen werden nicht in den Konzernabschluss einbezogen:

TOCHTER- UND GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN, DIE NICHT IN DEN KONZERNABSCHLUSS EINBEZOGEN WERDEN

Firma	Sitz	Geschäftstätigkeit	Art	Beteiligung in %	
				31.12.2025	31.12.2024
FMV – Flughafen München Versicherungsvermittlungsgesellschaft mbH	Freising	Versicherungsvermittlung	TU ¹⁾	100	100
Flughafen Parken GmbH	München	Vermietung von Parkplätzen	JV ²⁾	20	20

1) TU = Tochterunternehmen
2) JV = assoziiertes Unternehmen

Aufgrund der Nichteinbeziehung jener oben genannten Gesellschaft, welche als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen einzubeziehen wäre, wird der Konzernumsatz um weniger als 1 % [2024: weniger als 1 %] niedriger ausgewiesen.

IV. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

1. Sachanlagevermögen

Für das Sachanlagevermögen erfolgt die Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Grund und Boden wird nicht planmäßig abgeschrieben. Alle übrigen Vermögenswerte werden linear entsprechend ihren erwarteten wirtschaftlichen Nutzungsdauern planmäßig abgeschrieben.

Erweiterungsinvestitionen werden nur dann erfasst, wenn sie für sich genommen als Vermögenswert angesetzt werden können. Dies kommt im Falle des Komponentenansatzes zu tragen, den der Flughafen München für Gebäude anwendet. Danach sind die kumulierten Anschaffungs- oder Herstellungskosten eines Gebäudes in Bestandteile unterschiedlicher Nutzungsdauer zu zerlegen und getrennt abzuschreiben. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten der Gebäude werden in die Bestandteile Rohbau und Fassade, Dach sowie Innenausstattung und Technik zerlegt und gesondert abgeschrieben.

Im Konzernabschluss gelten die folgenden Nutzungsdauern (ausgenommen sind Nutzungsrechte in Bezug auf Leasingverhältnisse):

NUTZUNGSDAUERN	
Gebäude und andere Bauten auf eigenen Grundstücken	
Gebäude	
Rohbau und Fassade	25 – 50 Jahre
Dach	20 Jahre
Innenausstattung und Technik	25 Jahre
Andere Bauten auf eigenen Grundstücken	
Verkehrsflächen	15 – 35 Jahre
Betriebsflächen	15 – 90 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	
Flugbetriebsflächen	25 – 40 Jahre
Flugtechnische Anlagen	4 – 20 Jahre
Ver- und Entsorgungsanlagen	8 – 35 Jahre
Andere Anlagen und Maschinen	4 – 20 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	
Mobiles Gerät Betrieb und Abfertigung	3 – 20 Jahre
Mobiliar und Einrichtungen	1 – 20 Jahre
Fuhrpark	3 – 15 Jahre
Andere Betriebsausstattung	1 – 20 Jahre

Für die Nutzungsrechte in Bezug auf Leasingverhältnisse nach IFRS 16 mit unbestimmter Laufzeit werden Nutzungsdauern zwischen neun Monaten bis 19 Jahren unterstellt. Bei der Bestimmung der Laufzeit von Leasingverhältnissen über Vermögenswerte berücksichtigt der Konzern sämtliche Tatsachen und Umstände, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungsoptionen oder Nicht-Ausübung von Kündigungsoptionen bieten. Die wesentlichen Fakto-

ren hierbei sind die Konditionen, die Zufriedenheit mit der Zusammenarbeit des Leasinggebers sowie logistische Überlegungen im Zusammenhang mit der zukünftigen Strategie des Konzerns.

Gewinne und Verluste aus Anlagenabgängen werden durch den Vergleich des Verkaufserlöses mit dem Restbuchwert ermittelt. Sie sind in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung unter den sonstigen Erträgen und sonstigen Aufwendungen enthalten.

2. Immaterielle Vermögenswerte

a) Erworbene immaterielle Vermögenswerte

Für immaterielle Vermögenswerte erfolgt die Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Von Emissionsrechten abgesehen, sind die Nutzungsdauern der erworbenen immateriellen Vermögenswerte bestimmt und betragen zwischen drei und zehn Jahre. Die planmäßige Abschreibung erfolgt linear über die erwartete wirtschaftliche Nutzungsdauer.

b) Selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte

Bei den selbsterstellten immateriellen Vermögenswerten handelt es sich um Spezialsoftware für den Flughafenbetrieb.

Die Nutzungsdauer der selbsterstellten immateriellen Vermögenswerte ist bestimmbar. Sie beträgt drei bis sieben Jahre. Planmäßige Abschreibungen erfolgen linear.

c) Emissionsrechte

Emissionsrechte werden bei erstmaligem Ansatz mit den Anschaffungskosten bewertet.

Die Nutzungsdauer von Emissionsrechten ist grundsätzlich nicht bestimmbar. Daher wird der Buchwert dieser Rechte jährlich mit dem erzielbaren Betrag verglichen und gegebenenfalls abgewertet.

3. Fremdkapitalkosten

Sofern ein Zeitraum von zwölf Monaten bis zum Erreichen des betriebsbereiten Zustands eines Vermögenswerts vergeht, werden die dem Erwerb oder der Herstellung des Vermögenswerts direkt zurechenbaren Fremdkapitalkosten aktiviert. Aktivierungsfähige Fremdkapitalkosten umfassen Zinsaufwendungen direkter und indirekter Finanzierungsquellen. Sie werden aus dem nach der Effektivzinsmethode bestimmten Zinsaufwand abgeleitet.

4. Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand sind planmäßig in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen, und zwar im Verlauf der Perioden, in denen der Konzern die entsprechenden Aufwendungen, die die Zuwendungen der öffentlichen Hand kompensieren sollen, ansetzt.

Konkret werden Zuwendungen der öffentlichen Hand, deren wichtigste Bedingung der Kauf, der Bau oder die sonstige Anschaffung langfristiger Vermögenswerte ist, bei der Feststellung des Buchwerts des Vermögenswerts abgesetzt.

Die Zuwendungen werden mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

5. Immobilien, die als Finanzinvestition gehalten werden

Der erstmalige Ansatz von als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

Die Folgebewertung erfolgt mit den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Die Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden entsprechen den Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden für selbstgenutzte Immobilien.

Sobald als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien einer betrieblichen Verwendung zugeführt werden, erfolgt eine Umbuchung in das selbstgenutzte Sachanlagevermögen.

Der Flughafen München zählt alle Grundstücke und Gebäude mit unbestimmter Verwendung zu den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und ordnet alle fremdgenutzten Gebäude und Grundstücke, mit denen Einnahmen erzielt werden, die unabhängig vom übrigen Flughafenbetrieb anfallen, diesen zu.

6. Leasingverhältnisse

Bei Leasingverhältnissen erfolgt die Folgebewertung der Nutzungsrechte zu fortgeführten Anschaffungskosten und wird über die Nutzungsdauer planmäßig abgeschrieben.

Kurzfristige Leasingverhältnisse sowie Leasingverhältnisse, deren zugrundeliegende Vermögenswerte von geringem Wert sind, werden bilanziert.

7. Finanzinstrumente

a) Ansatz und Erstbewertung

Allgemein werden finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten erstmalig erfasst, wenn der Konzern Vertragspartei wird. Marktübliche Käufe und Verkäufe von Finanzinstrumenten werden am Handelstag bilanziert. Finanzielle Vermögenswerte, mit der Ausnahme von derivativen Finanzinstrumenten, werden zum Erfüllungsdatum angesetzt.

Finanzinstrumente werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sofern Finanzinstrumente im Rahmen der Klassifizierung nicht in die Kategorie »erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert« eingeordnet werden, erfolgt der Ansatz zum beizulegenden Zeitwert inklusive des Erwerbs oder der Emission direkt zurechenbarer Transaktionskosten. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne signifikante Finanzierungskomponente werden zum Transaktionspreis bewertet.

b) Klassifizierung und Folgebewertung

Der Flughafen München nimmt beim erstmaligen Ansatz von finanziellen Vermögenswerten eine Zuordnung in eine der nachfolgenden Bewertungskategorien vor: »zu fortgeführten Anschaffungskosten«, »erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert – Fremdkapital«, »erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert – Eigenkapital« sowie »erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert«. Die Zuordnung der finanziellen Vermögenswerte zu den Bewertungskategorien – mit Ausnahme von Eigenkapitalinstrumenten – erfolgt abhängig von dem identifizierten Geschäftsmodell, in dessen Rahmen die Vermögenswerte gehalten werden, sowie den Eigenschaften der vertraglichen Zahlungsströme. Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts müssen zu festgelegten Zeitpunkten Zahlungsströme generieren, die ausschließlich »Zahlungen für Zins und Tilgung« darstellen.

Finanzielle Vermögenswerte werden der Kategorie »zu fortgeführten Anschaffungskosten« zugeordnet, sofern diese:

- im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten werden, dessen Zielsetzung das Halten von Vermögenswerten ist
- die Zahlungen ausschließlich Zins und Tilgung darstellen und zu vorgegebenen Zeitpunkten erfolgen

Finanzielle Vermögenswerte werden in die Kategorie »erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert – Fremdkapital« eingeordnet, wenn diese:

- im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten werden, dessen Zielsetzung das Halten und Verkaufen von Vermögenswerten ist
- die Zahlungen ausschließlich Zins und Tilgung darstellen und zu vorgegebenen Zeitpunkten erfolgen

Alle anderen finanziellen Vermögenswerte, die nicht »zu fortgeführten Anschaffungskosten« oder »erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert – Fremdkapital« wie oben beschrieben klassifiziert werden, sind erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten.

Die Beurteilung des Geschäftsmodells erfolgt auf Portfolioebene der einzelnen finanziellen Vermögenswerte und deren Zielsetzung. Der Konzern hat gegenwärtig die Geschäftsmodelle »Halten« sowie »Sonstige« für die im Bestand befindlichen Finanzinstrumente identifiziert.

Finanzielle Vermögenswerte im Geschäftsmodell »Halten« und somit in der Kategorie »zu fortgeführten Anschaffungskosten« sind insbesondere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen und Vermögenswerte. Weiterhin werden dieser Kategorie flüssige Mittel zugeordnet. Bei den flüssigen Mitteln handelt es sich um kurzfristige, äußerst liquide Finanzinvestitionen, die jederzeit in Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen.

Finanzielle Vermögenswerte des Geschäftsmodells »Sonstige« und in der Kategorie »erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert« sind ausschließlich zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte im Sinne von Derivaten und originären Finanzinstrumenten.

Unter IFRS 9 hat die Beurteilung der vertraglichen Zahlungen von Zins und Tilgung auf Einzelinstrumentenebene zu erfolgen und basiert auf den folgenden Definitionen:

- Der Begriff »Tilgung« referenziert auf den Kapitalbetrag des finanziellen Vermögenswerts. Der Kapitalbetrag stellt den beizulegenden Zeitwert des Finanzinstruments zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung dar. Für kurzfristige Vermögenswerte entspricht dies regelmäßig dem Nominalbetrag.
- Der Begriff »Zins« ist definiert als Gegenleistung für den Zeitwert des Geldes sowie das übernommene Kreditrisiko und andere grundlegende Kosten einer einfachen Kreditbeziehung (zum Beispiel Liquiditätsrisiko und Verwaltungskosten). Finanzielle Vermögenswerte werden nach ihrem erstmaligen Ansatz nicht umgegliedert, es sei denn, der Konzern ändert sein Geschäftsmodell für die Verwaltung finanzieller Vermögenswerte. Umklassifizierungen der betroffenen finanziellen Vermögenswerte erfolgen am ersten Tag der ersten Berichtsperiode nach der Änderung des Geschäftsmodells und wurden im abgeschlossenen Geschäftsjahr nicht vorgenommen.

Eigenkapitalinstrumente sind grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Beim erstmaligen Ansatz eines Eigenkapitalinstruments, welches nicht zu Handelszwecken gehalten wird, kann der Flughafen München unwiderruflich bestimmen, die Wertänderungen des beizulegenden Zeitwerts erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis darzustellen (»erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert – Eigenkapital«). Diese Entscheidung erfolgt für jedes einzelne Instrument.

Bei den im Bestand befindlichen Eigenkapitalinstrumenten handelt es sich um Beteiligungen an Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen, die wegen Geringfügigkeit nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen werden.

Die Klassifizierung finanzieller Verbindlichkeiten erfolgt unabhängig von weiteren Kriterien grundsätzlich in die Kategorie »zu fortgeführten Anschaffungskosten«. Sofern beim erstmaligen Ansatz bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind, kann eine hiervon abweichende Bilanzierung vorgenommen werden. Neben der Bilanzierung zu fortgeführten Anschaffungskosten kann auch eine Bewertung erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert erfolgen. Die Möglichkeit zur Ausübung der Option »erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert« wird derzeit nicht ausgeübt. Derivate sind grundsätzlich immer erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Für ausgegebene Kreditzusagen ist bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen ebenfalls eine Ermittlung der erwarteten Kreditausfälle vorzunehmen.

Finanzielle Verbindlichkeiten der Kategorie »zu fortgeführten Anschaffungskosten« sind im Wesentlichen Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften, Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern, Finanzschulden aus Darlehen sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten.

c) Bewertungskategorien

Die Folgebewertung finanzieller Vermögenswerte basiert auf folgenden Bewertungskategorien:

- »Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert«: Gewinne und Verluste sowie jegliche Zinserträge und Dividenden finanzieller Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.
- »Zu fortgeführten Anschaffungskosten«: Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte werden anhand der Effektivzinsmethode bewertet. Die fortgeführten Anschaffungskosten werden um Wertberichtigungen gemindert. Zinserträge, Fremdwährungsgewinne und –verluste sowie Wertberichtigungen werden erfolgswirksam erfasst. Des Weiteren sind auch bei einer Ausbuchung entstehende Gewinne und Verluste erfolgswirksam zu erfassen.

- »Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert – Fremdkapital«: Sonstige Schuldinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Mit der Effektivzinsmethode berechnete Zinserträge, Fremdwährungsgewinne und –verluste sowie Wertberichtigungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Andere Nettogewinne und –verluste sind im sonstigen Ergebnis zu erfassen. Bei Ausbuchung werden aggregierte Gewinne und Verluste erfolgswirksam reklassifiziert.
- »Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert – Eigenkapital«: Sonstige Eigenkapitalinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Dividenden, die nicht eindeutig für einen Teil der Investitionskosten entschädigen, werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Andere Nettogewinne und –verluste werden im sonstigen Ergebnis erfasst und dürfen nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung reklassifiziert werden.

Die Folgebewertung finanzieller Verbindlichkeiten basiert auf folgenden Bewertungskategorien:

- »Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert«: Gewinne und Verluste sowie jegliche Zinsaufwendungen finanzieller Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Bezüglich als Sicherungsinstrumente designierter Derivate ist zusätzlich Abschnitt IV.7.g) zu beachten.
- »Zu fortgeführten Anschaffungskosten«: Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten werden anhand der Effektivzinsmethode bewertet. Zinsaufwendungen sowie Fremdwährungsgewinne und –verluste werden erfolgswirksam erfasst. Des Weiteren werden auch bei der Ausbuchung entstehende Gewinne und Verluste erfolgswirksam erfasst.

Der Effektivzins ist der Zinssatz, mit dem die erwarteten Zahlungsströme aus einem Finanzinstrument (einschließlich Gebühren) über die erwartete Laufzeit auf den zum Ermittlungszeitpunkt anzusetzenden Buchwert diskontiert werden. Bei der Berechnung der Zinserträge und –aufwendungen wird der Effektivzins auf den Bruttobuchwert des finanziellen Vermögenswerts, sofern der Vermögenswert nicht wertgemindert ist, oder die fortgeführten Anschaffungskosten der finanziellen Verbindlichkeit angewandt.

Für finanzielle Vermögenswerte, die nach dem erstmaligen Ansatz als wertgemindert eingestuft werden, wird der Effektivzins auf den Nettobuchwert des finanziellen Vermögenswerts berechnet. Wird der finanzielle Vermögenswert nachfolgend nicht länger als wertge-

mindert eingestuft, erfolgt die Berechnung der Zinserträge wieder auf Basis des Bruttobuchwerts. Bei geänderten Cashflows wird die Ermittlung mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz fortgeführt.

Bei substanziellen vertraglichen Darlehensmodifikationen, die zur Ausbuchung des ursprünglichen und Erfassung eines neuen Darlehens führen, wird ein neuer Effektivzins berechnet. Bei nicht substanziellen vertraglichen Darlehensmodifikationen wird die bestehende Verbindlichkeit unter Beibehaltung des ursprünglichen Effektivzinssatzes fortgeführt. Die Diskontierung der geänderten Cashflows mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz führt zu einer ergebniswirksamen Buchwertanpassung der fortgeführten Anschaffungskosten.

Die Bilanzierung von Finanzgebühren richtet sich nach deren Gehalt. Gebühren, die für erbrachte Leistungen erhoben werden, sind sofort ergebniswirksam zu erfassen. Anderenfalls erfolgt ihre Berücksichtigung als Transaktionskosten (Erfassung im Zugangsbuchwert und Verteilung mittels der Effektivzinsmethode bei Finanzinstrumenten mit fester Zinsbindung beziehungsweise lineare Verteilung über die Laufzeit bei variabler Zinsbindung). Bereitstellungsgebühren werden bis zur Darlehensauszahlung unter den abgegrenzten Aufwendungen angesetzt. Soweit mit der Darlehensauszahlung nicht mehr gerechnet wird, ist der angesammelte Betrag sofort ergebniswirksam aufzulösen.

Der beizulegende Zeitwert derivativer Finanzinstrumente wird durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz sowie mittels weiterer gängiger, finanzmathematischer Methoden ermittelt. Der beizulegende Zeitwert von Derivaten ist bei erstmaliger Bilanzierung unter marktgerechten Konditionen grundsätzlich null. Im Rahmen der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten werden kontrahentenspezifische Kreditrisiken berücksichtigt.

d) Ausbuchung

Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Rechte auf Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert erlöschen, oder die Rechte auf den Erhalt der vertraglichen Zahlungsströme einer Transaktion, bei der im Wesentlichen alle Chancen und Risiken, die mit dem Eigentum verbunden sind, auf einen Dritten übertragen oder weder übertragen noch zurückbehalten werden, und keine Kontrolle über den finanziellen Vermögenswert besteht. Der Flughafen München geht keine Transaktionen ein, die zu einer vollständigen oder teilweisen Übertragung aller wesentlichen Chancen und Risiken führen könnten.

Finanzielle Verbindlichkeiten werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Verpflichtungen erfüllt, aufgehoben oder ausgelaufen sind. Der Flughafen München bucht finanzielle Verbindlichkeiten auch aus, wenn die vertraglichen Bedingungen angepasst wurden und die Zahlungsströme wesentlich voneinander abweichen. In diesem Fall wird eine neue finanzielle Verbindlichkeit basierend auf den geänderten Bedingungen zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Bei Ausbuchung der finanziellen Verbindlichkeit wird die Differenz zwischen dem bisherigen Buchwert und der gezahlten Gegenleistung einschließlich nicht zahlungswirksamer Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten erfolgswirksam erfasst.

e) Saldierung

Finanzielle Vermögenswerte und Finanzschulden werden im vorliegenden Konzernabschluss saldiert, soweit die zivilrechtlichen Voraussetzungen für die Aufrechnung nach § 387 ff. BGB am Bilanzstichtag gegeben sind, und die Geschäftsführung die Aufrechnung oder einen simultanen Ausgleich beabsichtigt und durchsetzen kann.

f) Wertminderungen – erwartete Kreditausfälle

Der Flughafen München erfasst erwartete Kreditausfälle für sämtliche finanzielle Vermögenswerte, die zu »fortgeführten Anschaffungskosten« bewertet werden. Die Höhe der Verlufterfassung sowie die Zinsvereinnahmung bestimmen sich nach dem Berechnungsmodell sowie der Zuordnung des Instruments in die jeweilige Stufe.

Mit Ausnahme von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertraglichen Vermögenswerten¹⁾ hat für alle anderen Finanzinstrumente die Ermittlung der Wertminderungshöhe nach dem allgemeinen Wertminderungsmodell (auch »general approach«) sowie den folgenden drei Stufen zu erfolgen:

Stufe 1: Alle relevanten Finanzinstrumente werden zunächst der Stufe 1 zugeordnet. Der Barwert der erwarteten Verluste aus möglichen Ausfallereignissen innerhalb der nächsten zwölf Monate (»12-Monats-Kreditausfall«) nach Abschlussstichtag ist aufwandswirksam zu erfassen. Die im Zusammenhang mit dem Finanzinstrument verbundenen Zinserträge errechnen sich durch Multiplikation des Bruttobuchwerts zum Periodenbeginn mit dem zum Zugangszeitpunkt ermittelten Effektivzinssatz. Dementsprechend erfolgt die Anwendung der Effektivzinsmethode auf Basis des Buchwerts vor Berücksichtigung der Risikovorsorge.

Stufe 2: Finanzinstrumente, die gegenüber dem Zugangszeitpunkt ein signifikant erhöhtes Kreditrisiko aufweisen, sind der Stufe 2 des Wertberichtigungsmodells zuzuordnen. Die Wertminderung entspricht dem Barwert der erwarteten Verluste aus möglichen Ausfallereignissen über die vertragliche Restlaufzeit des Finanzinstruments (»lebenslanger Kreditausfall«). Die Zinserträge werden analog zu Stufe 1 berechnet.

Stufe 3: Sofern sich neben einem signifikant erhöhten Kreditrisiko auch objektive Hinweise auf eine Wertminderung des Finanzinstruments beobachten lassen, erfolgt die Bemessung der Wertminderung weiterhin auf Basis des Barwerts der erwarteten Verluste aus möglichen Ausfallereignissen über die vertragliche Restlaufzeit des Finanzinstruments (»lebenslanger Kreditausfall«). Die Vereinnahmung der Zinserträge erfolgt gegenüber der Stufe 1 und 2 jedoch auf Basis des Nettobuchwerts, das heißt Bruttobuchwert abzüglich Risikovorsorge unter Berücksichtigung des ursprünglichen Effektivzinssatzes.

Flüssige Mittel, sonstige Forderungen und Vermögenswerte sowie Kreditzusagen unterliegen den Wertminderungsanforderungen nach dem allgemeinen Ansatz. Der (Netto-)Buchwert dieser Finanzinstrumente stellt jeweils das maximale Ausfallrisiko dar.

Zur Bestimmung eines signifikant gestiegenen Kreditrisikos gegenüber der initialen Erfassung berücksichtigt der Flughafen München angemessene Informationen, die ohne übermäßige Kosten oder Bemühungen verfügbar sind.

Finanzinstrumente im allgemeinen Ansatz (»general approach«) unterliegen einem signifikant gestiegenen Kreditrisiko bei einer (relativen) Veränderung der Ausfallwahrscheinlichkeit um mehr als 20 %, spätestens wird jedoch ein signifikant gestiegenes Kreditrisiko bei einer Überfälligkeit von mehr als 30 Tagen angenommen.

Für flüssige Mittel wird nach Möglichkeit die Vereinfachung für Finanzinstrumente mit einem niedrigen Kreditrisiko (»low credit risk exemption«) zum Bilanzstichtag in Anspruch genommen. Zur Einschätzung eines niedrigen Kreditrisikos tragen beispielhaft länder- und schulderspezifische Ratinginformationen sowie deren Ausblick bei. Die Anforderungen für Finanzinstrumente mit einem niedrigen Kreditrisiko werden für flüssige Mittel mit mindestens einem Investment-Grade-Rating als erfüllt angesehen, sodass keine Nachverfolgung des Kreditrisikos für Finanzinstrumente mit einem niedrigen Kreditrisiko erforderlich ist.

Da Kreditzusagen keine Fälligkeitsstruktur aufweisen, wird zur Identifikation eines signifikant gestiegenen Kreditrisikos und bei objektiven Hinweisen auf eine Wertminderung nicht auf Überfälligkeitsdaten zurückgegriffen.

Bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Vertraglichen Vermögenswerten kommt ein vereinfachter Ansatz zur Ermittlung der Wertminderung [»simplified approach«] zur Anwendung, der unabhängig von der Kreditqualität eine Wertminderung in Höhe des lebenslangen Kreditausfalls über die Restlaufzeit vorsieht. Folglich ist für diese Finanzinstrumente jeweils mindestens eine Zuordnung in Stufe 2 sowie bei objektiven Hinweisen auf eine Wertminderung ein Transfer in Stufe 3 vorzunehmen. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragliche Vermögenswerte, die eine Finanzierungskomponente gemäß IFRS 15 enthalten, sowie für Forderungen aus Leasingverhältnissen wird ebenfalls der vereinfachte Ansatz angewandt. Der [Netto-]Buchwert dieser Instrumente stellt jeweils das maximale Kreditrisiko dar.

Zu jedem Abschlussstichtag werden die Finanzinstrumente einzeln dahingehend untersucht, ob objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Falls dies der Fall ist, nimmt der Flughafen München eine Einzelbetrachtung der Finanzinstrumente vor. Objektive Hinweise auf eine Wertminderung eines finanziellen Vermögenswerts liegen vor, wenn sich verlässlich bestimmbare negative Auswirkungen auf die künftigen Zahlungsströme aus dem Vermögenswert ermitteln lassen.

Objektive Hinweise auf eine Wertminderung werden für flüssige Mittel neben den allgemeinen, qualitativen Indikatoren spätestens nach 90 Tagen Überfälligkeit angenommen.

Als objektive Hinweise auf eine Wertminderung gelten beispielsweise signifikante finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners, Zahlungsausfälle und -verzüge, Herabsetzung der Kreditwürdigkeit, Insolvenz beziehungsweise andere Sanierungsverfahren des Schuldners.

Soweit in einer der folgenden Geschäftsperioden Ereignisse eintreten, die darauf hinweisen, dass sich die künftigen Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert wieder dem ursprünglichen Niveau annähern [zum Beispiel durch eine Erhöhung der Kreditwürdigkeit], wird eine Wertaufholung in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung erfasst.

Für die Ermittlung der erwarteten Kreditausfälle sowie zur Beurteilung der relativen Veränderung der Ausfallwahrscheinlichkeit greift der Flughafen München auf am Markt quotierte Credit-Default-Swap-Spreads zurück, die zukunftsgerichtete, makroökonomische Faktoren berücksichtigen, und extrahiert die Ausfallwahrscheinlichkeit. In Abhängigkeit des Volumens gegenüber Schuldnern erfolgt für wesentliche Positionen eine individuelle Betrachtung, für betragsmäßig nicht wesentliche Positionen wird eine Beurteilung anhand homogener Portfolios, die die geografischen und schulnerspezifischen Eigenschaften abbilden, vorgenommen. Sofern für bestimmte Schuldner keine schulnerspezifischen Credit-Default-Swap-Spreads vorhanden sind, erfolgt eine Betrachtung unter Berücksichtigung der geografischen und branchenspezifischen Eigenschaften.

Der 12-Monats-Kreditausfall sowie der lebenslange Kreditausfall werden mittels am Markt quotierter Credit-Default-Swap-Spreads berechnet, die neben der Ausfallwahrscheinlichkeit des Schuldners auch die Verlustquote bei einem Ausfall beinhalten. Bei Vorliegen objektiver Hinweise auf eine Wertminderung wird im Rahmen der Einzelbetrachtung eine separate Einschätzung des erwarteten Verlusts basierend auf dem aktuellen Marktpreis sowie dem ursprünglichen Effektivzinssatz vorgenommen.

Die Berechnung erwarteter Kreditausfälle bei Kreditzusagen basiert auf dem intern verwendeten Risikoaufschlag (credit spread), der zu dem variablen Zinssatz der jeweiligen Cashpool-Zusagen addiert wird.

Als Ausfallereignis definiert der Flughafen München unabhängig vom Finanzinstrument eine nicht länger vorhandene Einbringlichkeit des Finanzinstruments, sodass eine Ausfallwahrscheinlichkeit von 100 % vorliegt. Dann wird nicht länger mit einer Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme gerechnet. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt eine Abschreibung des Bestands, korrigiert um mögliche Sicherheiten.

g) Derivate in Sicherungsbeziehungen

Die folgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden können nur auf Derivate angewandt werden, die in eine hocheffektive, hinreichend dokumentierte Sicherungsbeziehung eingebracht wurden. Alle übrigen Derivate sind erfolgswirksam mit dem beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Derivate in Sicherungsbeziehungen werden am Handelstag angesetzt. Sie werden bei erstmaligem Ansatz und in der Folge mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Erfassung von Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts hängt von der Art des Grundgeschäfts und der Sicherungsbeziehung ab.

Absicherung des beizulegenden Zeitwerts (Fair Value Hedge): Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des Sicherungsinstruments und Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des Grundgeschäfts im Hinblick auf das gesicherte Risiko werden ergebniswirksam erfasst. Dabei wird der effektive Teil der Änderung unter den Finanzierungsaufwendungen oder -erträgen und der ineffektive Teil im sonstigen Finanzergebnis unter den sonstigen Gewinnen (netto) beziehungsweise den sonstigen Verlusten (netto) ausgewiesen.

Mit Beendigung eines Fair Value Hedge wird die Zeitwertbewertung des Grundgeschäfts beendet. Bei einem zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrument wird auf Basis des zum Beendigungszeitpunkt vorliegenden Buchwerts und der noch ausstehenden Zahlungsströme ein neuer Effektivzins bestimmt. Der Effektivzins wird der Folgebewertung bis zum Abgang des Grundgeschäfts zugrunde gelegt.

Absicherung von Zahlungsmittelströmen (Cashflow Hedge): Der effektive Anteil der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des Sicherungsinstruments wird erfolgsneutral in der Sicherungsrücklage, der ineffektive Anteil erfolgswirksam im sonstigen Finanzergebnis unter den sonstigen Gewinnen (netto) beziehungsweise den sonstigen Verlusten (netto) erfasst. Die in der Sicherungsrücklage erfassten Wertänderungen werden zu jedem Zahlungszeitpunkt zum Ausgleich des Ergebniseffekts aus den abgesicherten Zahlungsströmen des finanziellen Grundgeschäfts in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert (Reklassifizierung).

Auch nach Beendigung eines Cashflow Hedge verbleiben die bis dato angesammelten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts bis zum Eintritt der abgesicherten Transaktion in der Sicherungsrücklage. Die in der Sicherungsrücklage erfassten Wertänderungen werden zu jedem Zahlungszeitpunkt zum Ausgleich des Ergebniseffekts aus den abgesicherten Zahlungsströmen des finanziellen Grundgeschäfts in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert (Reklassifizierung).

Spätestens zu Beginn der Absicherung werden Sicherungsbeziehungen, Risikomanagementziele und -strategien des Konzerns im Hinblick auf die Absicherung formal festgelegt und dokumentiert. Dabei werden Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft identifiziert, die Art der Sicherungsbeziehung bestimmt sowie die Ziele der Sicherungsstrategie und die Methoden der Effektivitätsmessung festgehalten.

Der Flughafen München überwacht die prospektive Effektivität der Sicherungsbeziehung vom Zeitpunkt des Sicherungsbeginns an bis zum Ende der Sicherungsbeziehung.

Angaben zum beizulegenden Zeitwert der Derivate in Sicherungsbeziehungen sind dem Kapitel VII.16 zu entnehmen, Angaben zu den Veränderungen der Sicherungsrücklage sind in Kapitel VII.12 zu finden. Entsprechend der Fristigkeit des zugehörigen Grundgeschäfts wird der volle Buchwert eines Derivats als kurz- oder langfristig eingestuft.

8. Vorräte

Unter den Vorräten werden Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, fertige und unfertige Leistungen sowie Handelswaren ausgewiesen.

Die Bewertung erfolgt zum niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und zum Nettoveräußerungswert.

Das zur Bestimmung der Anschaffungskosten bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen verwendete Verbrauchsfolgeverfahren ist die Durchschnittsmethode und bei den Handelswaren ist es die Fifo-Methode.

9. Forderungen und Vertragliche Vermögenswerte

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden in den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen, soweit diese über zwölf Monate nach dem Abschlussstichtag fällig sind. Bei einer Realisierung unter zwölf Monaten erfolgt der Ausweis unter den kurzfristigen Vermögenswerten.

Dies gilt auch für Vertragliche Vermögenswerte, soweit deren Realisierung mehr als zwölf Monate nach dem Abschlussstichtag liegt. Bei einer Realisierung innerhalb von zwölf Monaten erfolgt der Ausweis unter den kurzfristigen Vermögenswerten.

10. Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel umfassen den Zahlungsmittelbestand und kurzfristige Geldanlagen. Dem Zahlungsmittelbestand werden Barmittel und Geldanlagen mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten zugerechnet, wenn sie keiner wesentlichen Wertschwankung unterliegen und jederzeit ohne Risikoabschlag liquidiert werden können.

11. Eigenkapital

a) Abgrenzung von Eigen- und Fremdkapital

Die vom Flughafen München ausgegebenen Finanzinstrumente werden entsprechend dem wirtschaftlichen Gehalt der Vereinbarungen als Eigen- oder Fremdkapital eingestuft. Als Eigenkapital gelten dabei alle passiven Finanzinstrumente, die keine Schulden sind.

b) Personengesellschaften

Der Konsolidierungskreis beinhaltet Personengesellschaften mit nicht beherrschenden Anteilen. Anteile an deutschen Personengesellschaften sind mit einem Kündigungsrecht ausgestattet, das durch den Gesellschaftsvertrag nicht abbedungen werden kann. Der kündigende Gesellschafter kann gegenüber den übrigen Gesellschaftern einen Anspruch auf Abfindung geltend machen. Daher werden Anteile an Personengesellschaften, soweit sie nicht beherrschenden Gesellschaftern zuzuordnen sind, im Konzernabschluss

als Finanzschulden eingestuft. Im vorliegenden Konzernabschluss werden sie als »Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften« ausgewiesen.

Die dem vorliegenden Konzernabschluss zugrunde liegenden Abgrenzungsregeln nach IFRS weichen von den im deutschen Rechtsraum geltenden Unterscheidungsmethoden für Eigen- und Fremdkapital ab.

Zum Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes werden diese Finanzschulden mit dem beizulegenden Zeitwert, das heißt mit dem Barwert der erwarteten Abfindungsverpflichtung mit einem risikoadäquaten Zinssatz zum frühestmöglichen Kündigungszeitpunkt, bewertet.

Die Folgebewertung erfolgt nach der Effektivzinsmethode. Die Finanzschuld wird erfolgswirksam aufgezinest. Weitere Erläuterungen sind in Kapitel V.2 zu finden.

12. Verbindlichkeiten und Vertragliche Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden unter den langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen, soweit diese über zwölf Monate nach dem Abschlussstichtag liegen. Bei einem Fälligkeitstermin unter zwölf Monaten erfolgt der Ausweis unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten.

Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in den Verbindlichkeiten angesetzt, wenn der Flughafen München von einem Kunden eine Gegenleistung erhält und erwartet, dass dem Kunden diese Gegenleistung ganz oder teilweise zurückerstattet wird. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in Höhe der erhaltenen oder zu erhaltenen Gegenleistung bewertet, die dem Kunden zusteht.

13. Tatsächliche und latente Ertragsteueransprüche und -schulden

Latente Steueransprüche und -schulden sind zu saldieren, wenn der Flughafen München einen rechtlichen Anspruch auf Saldierung tatsächlicher Ertragsteueransprüche und Ertragsteuerschulden erworben hat und die latenten Steueransprüche und -schulden gegenüber derselben Steuerbehörde bestehen.

Im vorliegenden Konzernabschluss werden latente Steuern aus kurzfristigen Posten und latente Steuern aus langfristigen Posten gesondert saldiert.

Auf Konzernebene erfolgt die Saldierung nur insoweit, als eine Aufrechnungsmöglichkeit aus ertragsteuerlichen Organschaften besteht.

Der Flughafen München ist zu der Einschätzung gekommen, dass die globale Mindeststeuer, die nach den nationalen Rechtsvorschriften für Pillar 2 zu zahlen ist, eine Ertragsteuer im Anwendungsbereich von IAS 12 ist. Der Konzern hat die vorübergehende, verpflichtende Ausnahmeregelung hinsichtlich der Bilanzierung latenter Steuern, die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben, angewandt und erfasst diese als tatsächlichen Steueraufwand/-ertrag zum jeweiligen Entstehungszeitpunkt. Im Geschäftsjahr 2025 gab es hierzu keine bilanziellen Auswirkungen.

14. Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer

Zahlungen für beitragsorientierte Versorgungspläne werden in der Periode aufwandswirksam erfasst, in der die versorgungsberechtigten Arbeitnehmer anspruchsbegründende Arbeitsleistungen erbringen. Der Flughafen München leistet Zahlungen an die Deutsche Rentenversicherung und an die Zusatzversorgungskasse der Bayerischen Versorgungskammer. Über die Beitragszahlung hinaus bestehen keine weiteren Verpflichtungen.

Für Verpflichtungen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden Rückstellungen angesetzt. Die Bewertung erfolgt nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren [»Projected Unit Credit Method«]. Dieses Verfahren spiegelt den versicherungsmathematischen Barwert der bereits erdienten Anwartschaft wider. Der Anwartschaftsbarwert wird unter Berücksichtigung künftiger Gehalts- und Rentensteigerungen sowie der Lebenserwartung der Pensionsberechtigten ermittelt. Die Bewertung von Ansprüchen auf Krankenversicherungsleistungen basiert auf versicherungsmathematischen Annahmen zum Krankheitskostentrend. Diskontsätze werden aus der zum Bewertungsstichtag vorliegenden Zinsstrukturkurve für hochwertige Unternehmensanleihen abgeleitet. Pensionszahlungen und Krankheitskosten bestreitet der Flughafen München aus laufenden Zahlungsmittelflüssen. Es bestehen keine Anlagen zur Deckung der Versorgungsverpflichtungen [Planvermögen].

Aufstockungsbeträge, die aufgrund einer Altersteilzeitvereinbarung geleistet werden, werden nach den Grundsätzen für sonstige langfristige Leistungen an Arbeitnehmer bilanziert.

Sonstige langfristige Leistungen an Arbeitnehmer umfassen Rückstellungen für Dienstzeitjubiläen, Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeitvereinbarungen [Erfüllungsrückstand und Aufstockungsbeträge] und sonstige bezuschusste Gehaltsumwandlungen.

Die Bewertung der Verpflichtung erfolgt nach den oben dargestellten Grundsätzen und Methoden. Verpflichtungen aus Altersteilzeitvereinbarungen sind durch ein Planvermögen gedeckt. Der Barwert der Verpflichtung wird mit dem beizulegenden Zeitwert dieses Vermögens verrechnet. Ein Aktivüberhang wird unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

15. Sonstige Rückstellungen

Soweit der Barwert einer Verpflichtung wesentlich vom Nominalbetrag abweicht, werden Rückstellungen mit dem Barwert der erwarteten Verpflichtung angesetzt. Die der Verpflichtung innewohnenden Risiken werden bei der Ermittlung der erwarteten Ressourcenabflüsse berücksichtigt, die Abzinsung erfolgt dementsprechend mit dem risikolosen Vorsteuerzins.

Auf Konzernebene resultieren Kreditzusagen aus der Berücksichtigung von aufgrund ihrer Wesentlichkeit nicht konsolidierten Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen. Hierbei sind die Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen berechtigt, einen zugesagten Kreditbetrag zu vorher festgelegten Konditionen in Anspruch zu nehmen. Für diese Kreditzusagen ist eine Ermittlung des erwarteten Kreditausfalls aufgrund der möglichen Zahlungsverpflichtung anhand des allgemeinen Ansatzes vorzunehmen.

16. Umsatzerlöse

Im Rahmen der Umsatzlegung stellt die Entgeltordnung des Flughafens München die Rechtsgrundlage für die Inanspruchnahme und Vergütung des Betriebs und der Bereitstellung der Flughafeninfrastruktur dar. Dabei stellen Entgelte, die gemäß § 19b LuftVG der Genehmigungspflicht durch die Luftfahrtbehörden unterliegen, einen Teil der Umsatzerlöse dar, deren Realisation grundsätzlich zeitraumbezogen zum Zeitpunkt der täglichen Rechnungsstellung erfolgt. Der Transaktionspreis unterteilt sich in fix vereinbarte Entgelte und variable Gegenleistungen (Umsatzminderung). Dem Flughafen München können aus den variablen Gegenleistungen Verbindlichkeiten zur Rückerstattung von Teilen des Transaktionspreises entstehen (Rückerstattungsverbindlichkeiten). Der Effekt der Umsatzminderung wird mittels der Erwartungswertmethode geschätzt und basiert auf historischen Informationen. Die Schätzung unterliegt dabei der Annahme, dass eine Umsatzminderung sofort erfasst werden muss, wenn deren Eintrittswahrscheinlichkeit nicht mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann. Der Erwartungswert ist auf Basis der Informationen zum Ende der Berichtsperiode erneut zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Umsatzerlöse aus dem Einzelhandel werden zeitpunktbezogen realisiert, wobei der relevante Zeitpunkt der Abschluss des Bezahlvorgangs ist. Der Transaktionspreis setzt sich aus der Preisauszeichnung der Ware und variablen Gegenleistungen (Umsatzminderungen) zusammen. Die variablen Gegenleistungen werden mittels der Erwartungswertmethode auf Basis historischer Informationen geschätzt, die der Annahme unterliegen, dass mehrere Ereignisse eintreten können.

Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung werden nach IFRS 16 über die Laufzeit des Vertrages realisiert. Hierbei handelt es sich um Operating-Leasingverhältnisse.

17. Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts

a) Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert

Der Flughafen München bewertet derivative Finanzinstrumente fortlaufend mit dem beizulegenden Zeitwert.

Die Bewertung von Beteiligungen an Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen, die wegen Geringfügigkeit nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen wurden, erfolgt vereinfachend mit den Anschaffungskosten.

Alle nicht finanziellen Vermögenswerte sind mit den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet.

Folgende Methoden und Parameter wurden bei der Ermittlung beizulegender Zeitwerte zum Zweck der Bewertung angewandt:

ERMITTLUNG DES BEIZULEGENDEN ZEITWERTS					
TEUR -----					
	31.12.2025	31.12.2024	Bewertungsmethode	Parameter	
				Art	Hierarchie ⁴⁾
Zinsswaps	1.091	139	Barwertmethode, Add-On Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ¹⁾	II
Devisen-Termingeschäfte	415	36	Barwertmethode, Add-On Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II
Aktiva	1.506	175			
Zinsswaps	984	2.745	Barwertmethode, Add-On Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II
Devisen-Termingeschäfte	0	273	Barwertmethode, Add-On Verfahren	Erwartete Cashflows ¹⁾ , Diskontsätze ¹⁾ , Volatilitätsraten ²⁾ , CDS-Spreads ³⁾ , Verlust bei Ausfall ³⁾	II
Passiva	984	3.018			
1) Abgeleitet aus Marktdaten 2) Der Solvabilitätsverordnung entnommen 3) Kontrahenten: abgeleitet aus Marktdaten, Flughafen München: abgeleitet aus aktuellen Kreditkonditionen 4) I.S.v. IFRS 13.72 ff.; im Geschäftsjahr haben keine Umgruppierungen zwischen den Hierarchieebenen stattgefunden					

Die Methoden stimmen mit den im Vorjahr angewandten Methoden überein.

b) Angabe des beizulegenden Zeitwerts

Der vorliegende Abschluss beinhaltet Angaben zum beizulegenden Zeitwert von Immobilien, die als Finanzinvestition gehalten werden, und von Finanzinstrumenten, die mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

Folgende Methoden und Parameter wurden bei der Ermittlung beizulegender Zeitwerte zum Zweck der Bewertung angewandt:

ERMITTLUNG DES BEIZULEGENDEN ZEITWERTS FÜR BEWERTUNGSZWECKE			
	Parameter		
	Bewertungsmethode	Art	Hierarchie ²⁾
Immobilien innerhalb des Flughafen-Campus	Ertragswertverfahren	Reinertrag ¹⁾ , wirtschaftliche Gesamtnutzungsdauer ¹⁾	III
		Liegenschaftszinssatz	II
Immobilien außerhalb des Flughafen-Campus	Sachwertverfahren	Bodenrichtwerte, adjustierte Normalherstellungskosten	II
	Ertragswertverfahren	Reinertrag ¹⁾ , wirtschaftliche Gesamtnutzungsdauer ¹⁾ , Liegenschaftszinsen	III
Forderungen	Barwertmethode	Erwartete Cashflows ³⁾ , Diskontsätze ³⁾ , CDS-Spreads ⁴⁾	II
Originäre Finanzschulden	Barwertmethode	Erwartete Cashflows ³⁾ , Diskontsätze ³⁾ , CDS-Spreads ⁴⁾	II
1) Unter Verwendung unternehmenseigener Daten (zum Beispiel Mietverträge, mittel- und langfristige Unternehmensplanung, klimabezogene Risiken) bestimmt 2) I.S.v. IFRS 13.72 ff.; im Geschäftsjahr haben keine Umgruppierungen zwischen den Hierarchieebenen stattgefunden 3) Abgeleitet aus Marktdaten 4) Kontrahenten: abgeleitet aus Marktdaten, Flughafen München: abgeleitet aus aktuellen Kreditkonditionen			

Die Methoden stimmen mit den im Vorjahr angewandten Methoden überein.

1) Die ebenfalls im Anwendungsbereich befindlichen Leasingforderungen sind nicht im Bestand. Ferner wird das Wahlrecht zur Anwendung des vereinfachten Ansatzes (»simplified approach«) für langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertraglichen Vermögenswerten in Anspruch genommen.

V. Annahmen und Schätzungen mit wesentlichem Einfluss auf den Konzernabschluss

1. Beherrschung ohne Stimmrechtsmehrheit

Die Flughafen München GmbH hält 60 % der Geschäftsanteile an der Flughafen München Baugesellschaft mbH. Die Gesellschafterversammlung trifft Entscheidungen über wesentliche Geschäftsaktivitäten nur mit 2/3-Mehrheit. Die Gesellschaft ist ausschließlich für die Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG tätig. Die Beherrschung ergibt sich aus dem Geschäftsbesorgungsverhältnis.

Die Flughafen München GmbH hält 60 % der Geschäftsanteile an der Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG. Die Gesellschafterversammlung trifft Entscheidungen über wesentliche Geschäftsaktivitäten jedoch nur mit 2/3-Mehrheit. Die Beherrschung ergibt sich daher nicht aus einer Stimmrechtsmehrheit, sondern im Wesentlichen aus Vereinbarungen zwischen den Gesellschaftern mit langfristiger Bindungswirkung über die Durchführung der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft.

2. Buchwert bestimmter Vermögenswerte und Schulden

Die Buchwerte der im vorliegenden Konzernabschluss enthaltenen Vermögenswerte und Schulden basieren auf zukunftsbezogenen Annahmen und Schätzungen. Nach Auffassung des Flughafens München besteht kein beträchtliches Risiko, dass sich diese Annahmen und Schätzungen bis zum nächsten Abschlussstichtag derart ändern werden, dass mit einer wesentlichen Buchwertanpassung zu rechnen wäre.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden alle Vermögenswerte auf ihre Werthaltigkeit hin überprüft. Mit Wertberichtigungen im Zusammenhang mit verschiedenen Projekten aus dem 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss des Flughafenausbaus getätigten Investitionen in Höhe von insgesamt TEUR 176.434 (2024: TEUR 175.741) war im Geschäftsjahr 2025 nicht zu rechnen. Auch die Verpflichtungen aus den im Hinblick auf eine Errichtung der dritten Start- und Landebahn getätigten Zusagen zur Förderung von Infrastrukturvorhaben im Umland bleiben weiterhin bestehen, da der Flughafen München langfristig an dem zentralen Zukunftsprojekt festhält. Insgesamt wurden hierfür TEUR 71.590 (2024: TEUR 72.225) zurückgestellt.

Zum 31. Dezember 2025 sind Anlagen im Bau, angekaufte Grundstücke sowie Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben aktiviert. Eine komplette Einstellung des Projekts würde damit zu einer vollständigen Abschreibung der noch bilanzierten Anlagen im Bau führen. Dann wären auch Abschreibungen auf die bilanzierten Grundstücke und Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen zu diesem Zeitpunkt hinsichtlich ihrer zukünftigen Verwertbarkeit zu untersuchen.

Weitere bedeutende zukunftsbezogene Annahmen und Schätzungen bestehen bei den Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften. Anpassungen in der Schätzung künftiger Ausschüttungspotenziale und damit Abfindungsansprüche werden erfolgswirksam im Buchwert der Finanzschuld vorgenommen. Soweit Gewinnanteile abgelaufener Perioden nicht entnommen werden, sind diese als langfristige Finanzschuld entsprechend den Liquiditätsplanungen der Gesellschaft ausgewiesen. Die erwarteten Ausschüttungspotenziale werden unter Berücksichtigung vergangener Erfahrungen sowie der geplanten Umsatz- und Kostenentwicklung unter Einbezug der zu erwartenden Preisentwicklungen und unter Berücksichtigung der Investitionen in die Erhaltung und Erweiterung der Infrastruktur prognostiziert. Insgesamt wurden hierfür TEUR 455.955 (2024: TEUR 431.245) passiviert.

VI. Erläuterungen zum Jahresergebnis

1. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzten sich wie folgt zusammen:

UMSATZERLÖSE		
TEUR -----		
	2025	2024
Umsatzerlöse nach IFRS 15		
Flughafenentgelte	695.395	621.572
Abfertigungsdienste	254.269	226.591
Gastronomie und Hotel	166.036	161.393
Einzelhandel	171.443	163.021
Parken	106.918	102.367
übrige Umsätze	205.844	188.583
Leasing nach IFRS 16		
Vermietung und Verpachtung	138.630	136.909
Parken [Leasing]	8.583	7.912
Werbung [Leasing]	13.340	13.057
Gesamt	1.760.458	1.621.405

a) Umsatzerlöse nach IFRS 15

Die Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten beinhalten genehmigungspflichtige Flughafenentgelte unter anderem aus Start- und Lande-, Passagier- sowie lärm- und emissionsorientierten Entgelten. Die nicht genehmigungspflichtigen Entgelte betreffen unter anderem die Leistungen für die Lüftung der Flugzeuge, Leistungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie Sicherheitsleistungen.

Umsatzerlöse aus dem Einzelhandel betreffen die Veräußerung von Gütern in den Shops/Verkaufsstellen des Flughafens München.

Umsatzerlöse aus Abfertigungsdiensten umfassen Dienstleistungen für Bodenabfertigung [Abfertigung von Flugzeugen und Passagieren] sowie Fracht.

Zu den Umsatzerlösen aus der Erbringung von Dienstleistungen im Gastronomiebereich und Hotelbetrieb zählen unter anderem die Bewirtung in Restaurants und Bars sowie die Bereitstellung von Hotelzimmern und Dienstleistungen in den Gesundheits- und Wellness-Einrichtungen.

Umsatzerlöse aus der Bereitstellung von Parkmöglichkeiten betreffen Leistungen, bei denen den Kunden unbestimmte Parkflächen zur Nutzung überlassen werden. Dies umfasst unter anderem die einmaligen Parkvorgänge von Fluggästen und Besuchenden, die Ausgabe von Parkkarten an Kontingentparkende und das Angebot von Allgmeinflächen im Mietwagenzentrum.

In den übrigen Umsatzerlösen werden unter anderem Leistungen aus Beratungsprojekten, die Flugbetriebsstoffversorgung und weitere Dienstleistungen [zum Beispiel Sicherheit, IT, bauliche Maßnahmen, Werbung] zusammengefasst. Ein weiterer Bestandteil der übrigen Umsatzerlöse sind Erlöse aus Gestattungen, Konzessionen und dem Verkauf von Gütern.

Der Flughafen München erwirtschaftet seine Umsätze überwiegend in Deutschland.

b) Leasing nach IFRS 16

Die Leasingerlöse resultieren aus der Vermietung und Verpachtung von Immobilien, aus der Vermietung von Parkplätzen, die nicht nach IFRS 15 bilanziert werden, sowie aus der Vermietung von Plakatiflächen und Leuchtkästen für Werbezwecke sowie der Vermietung von Ausstellungsflächen.

Die Kategorie »Vermietung und Verpachtung von Immobilien« umfasst Erlöse aus der Vermietung von Verkehrs-, Betriebs- und Logistikimmobilien sowie aus der Vermietung von Gewerbeflächen, Büro- und Konferenzräumen.

Die Erträge aus variablen Leasingzahlungen, die nicht von einem Index oder Zinssatz abhängen, betrugen im Geschäftsjahr 2025 TEUR 4.814 [2024: TEUR 5.124].

In künftigen Geschäftsjahren erwartet der Flughafen München aus den Operating-Leasingverhältnissen folgende Leasingzahlungen:

ERWARTETE LEASINGZAHLUNGEN AUS OPERATING-LEASINGVERHÄLTNISSEN	
TEUR -----	
	31.12.2025
in 2026	67.496
in 2027	25.191
in 2028	22.678
in 2029	21.226
in 2030	14.564
in 2031 und Folgejahre	41.983
Gesamt	193.138
31.12.2024	
in 2025	59.035
in 2026	24.897
in 2027	23.330
in 2028	21.873
in 2029	20.604
in 2030 und Folgejahre	55.442
Gesamt	205.181

Angaben zu den Buchwerten der Vermögenswerte, die Gegenstand eines Leasingverhältnisses sind, sind in Kapitel VII.2 zu finden.

Die Erlöse aus der Untervermietung von Objekten, die zur Bilanzierung von Nutzungsrechten geführt haben, betrugen im Geschäftsjahr 2025 TEUR 504 [2024: TEUR 759].

2. Aktivierte Eigenleistungen

Der Saldo der aktivierten Eigenleistungen betrifft diverse bauliche Projekte.

3. Sonstige Erträge

Die sonstigen Erträge setzten sich wie folgt zusammen:

SONSTIGE ERTRÄGE		
TEUR -----		
	2025	2024
Erträge aus der Auflösung von sonstigen Schulden	9.419	9.063
Erträge in Zusammenhang mit Schäden, Schadensersatzleistungen und Versicherungsentschädigungen	6.152	3.497
Erträge in Verbindung mit der Umsatzsteuer	5.728	0
Erträge in Zusammenhang mit Kundenvereinbarungen	2.103	1.811
Zuwendungen der öffentlichen Hand und sonstige Förderungen	1.717	3.035
Erträge aus Abgängen von Anlagevermögen und Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht	1.385	2.707
Erträge aus Gehaltsverrechnungen	1.173	1.295
Übrige Erträge	7.048	4.498
Gesamt	34.725	25.906

Unter den übrigen Erträgen werden mit TEUR 159 [2024: TEUR 1.424] Erträge aus Wechselkursgewinnen ausgewiesen.

4. Materialaufwand

Der Materialaufwand setzte sich wie folgt zusammen:

MATERIALAUFWAND		
TEUR		
	2025	2024
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren	-179.568	-171.157
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-425.358	-371.817
Gesamt	-604.926	-542.974

5. Personalaufwand

Der Personalaufwand setzte sich wie folgt zusammen:

PERSONALAUFWAND		
TEUR		
	2025	2024
Löhne und Gehälter	-536.050	-487.331
Sozialabgaben und Unterstützungsleistungen	-99.628	-88.741
Aufwendungen für leistungsorientierte Versorgungspläne	-65	-72
Aufwendungen für beitragsorientierte Versorgungspläne	-23.928	-20.729
Aufwendungen für Altersvorsorge	-23.993	-20.801
Gesamt	-659.671	-596.873

Die durchschnittliche Anzahl der im Geschäftsjahr beschäftigten Arbeitnehmer kann der nachfolgenden Übersicht entnommen werden:

ANZAHL DER MITARBEITENDEN		
IM DURCHSCHNITT		
	2025	2024
Arbeitnehmer (unbefristet/befristet beschäftigt, Trainees)	8.820	8.599
Auszubildende	211	222
Gesamt	9.031	8.821

6. Sonstige Aufwendungen

Die sonstigen Aufwendungen setzten sich wie folgt zusammen:

SONSTIGE AUFWENDUNGEN		
TEUR		
	2025	2024
Aufwendungen für Prüfungs-, Beratungs- und Projektleistungen	-24.598	-24.986
Leasingaufwendungen	-17.821	-11.714
Personalkostenähnliche Leistungen	-16.570	-16.541
Aufwendungen für Versicherungen	-13.760	-11.820
Aufwendungen für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit	-13.312	-11.412
Beiträge und Gebühren für öffentliche Versorgungsleistungen sowie sonstige Gebühren	-13.298	-11.940
Aufwendungen für Bürokommunikation	-5.579	-5.362
Aufwendungen für sonstige Steuern	-4.398	-4.267
Verluste aus Anlagenabgängen	-3.833	-3.143
Sonstige Aufwendungen in Zusammenhang mit Schäden	-2.826	-3.524
Übrige Aufwendungen	-15.287	-18.439
Gesamt	-131.282	-123.148

Unter den übrigen Aufwendungen werden mit TEUR 2.439 (2024: TEUR 62) Aufwendungen aus Wechselkursverlusten ausgewiesen.

In den Aufwendungen für Prüfungs-, Beratungs- und Projektleistungen sind die Honorare des Abschlussprüfers enthalten. Diese setzen sich aus Abschlussprüfungsleistungen in Höhe von TEUR 530 (2024: TEUR 538), anderen Bestätigungsleistungen in Höhe von TEUR 36 (2024: TEUR 43) sowie sonstigen Leistungen in Höhe von TEUR 128 (2024: TEUR 102) zusammen.

In den Leasingaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2025 mit TEUR 30 (2024: TEUR 169) Aufwendungen aus variablen Leasingzahlungen, die nicht in der Berechnung der Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16 berücksichtigt wurden, enthalten.

7. Abschreibungen

Die Abschreibungen setzten sich wie folgt zusammen:

ABSCHREIBUNGEN		
TEUR		
	2025	2024
Planmäßige Abschreibungen	-196.952	-196.170
Wertminderungen	-1.111	-6.991
Gesamt	-198.063	-203.161

Die Wertminderungen im Geschäftsjahr 2025 entfallen vor allem auf Abrisskosten von Vermögenswerten sowie getätigte Planungsleistungen für Bauprojekte, die so nicht mehr umgesetzt werden. Im Vorjahr entfielen darüber hinaus TEUR 4.574 auf Vermögenswerte, die wegen des Wegfalls von Mietern und des Anstiegs der Zinsen neu bewertet wurden.

8. Finanzergebnis

Das Zinsergebnis setzte sich wie folgt zusammen:

FINANZERGEBNIS		
TEUR -----		
	2025	2024
Zinserträge aus kurzfristigen Geldanlagen und sonstigen Forderungen	4.247	2.900
Zinsergebnis aus Derivaten	–396	1.061
Zinsaufwendungen aus Darlehen	–79.344	–83.466
Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten	–542	–558
Zinsergebnis aus Finanzinstrumenten	–76.035	–80.063
Übrige Zinserträge	2.355	2.055
Übrige Zinsaufwendungen	–5.574	–5.359
Übriges Zinsergebnis	–3.219	–3.304
Gesamt	–79.254	–83.367

Die übrigen Zinserträge und -aufwendungen resultieren aus der Bewertung von langfristigen sonstigen Rückstellungen und Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer mit dem Barwert.

Das sonstige Finanzergebnis setzte sich wie folgt zusammen:

SONSTIGES FINANZERGEBNIS		
TEUR -----		
	2025	2024
Ertrag aus Ergebnisübernahme	709	771
Nettogewinne aus Finanzinstrumenten	4.789	352
Zuschreibungen aus erwarteten Kreditausfällen	0	4
Sonstige Finanzerträge	5.498	1.127
Nettoverluste aus Finanzinstrumenten	–31	–11.392
Sonstige Finanzaufwendungen	–31	–11.392
Gesamt	5.467	–10.265

Die Nettogewinne [Zinserträge] aus der Neubewertung von Finanzinstrumenten entfallen auf die in Kapitel IV.7.c] genannten Bewertungskategorien wie folgt:

NETTOGEWINNE AUS DER NEUBEWERTUNG VON FINANZINSTRUMENTEN		
TEUR -----		
	2025	2024
Zum beizulegenden Zeitwert, im Hedge Accounting designiert	2	0
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	0	8
Finanzielle Vermögenswerte	2	8
Zum beizulegenden Zeitwert, im Hedge Accounting designiert	0	1
Zum beizulegenden Zeitwert, freistehend	261	0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	261	1
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	4.526	343
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten	4.526	343
Finanzielle Verbindlichkeiten	4.787	344
Gesamt	4.789	352

Der Anstieg der Nettogewinne ist vor allem auf die Neubewertung der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften zurückzuführen.

Die Nettoverluste [Zinsaufwendungen] aus der Neubewertung von Finanzinstrumenten entfielen auf die in Kapitel IV.7.c] beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt:

NETTOVERLUSTE AUS DER NEUBEWERTUNG VON FINANZINSTRUMENTEN		
TEUR -----		
	2025	2024
Zum beizulegenden Zeitwert, freistehend	0	–346
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	0	–346
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	–31	–11.046
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten	–31	–11.046
Finanzielle Verbindlichkeiten	–31	–11.392
Gesamt	–31	–11.392

Der Rückgang der Nettoverluste ist vor allem auf die Neubewertung der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften zurückzuführen.

9. Ertragsteuern

Die Ertragsteuern setzten sich wie folgt zusammen:

ERTRAGSTEUERN		
TEUR -----		
	2025	2024
Steueraufwand der laufenden Periode	-15.767	-14.830
In der laufenden Periode erfasste Anpassungen für laufende Steuern der Vorjahre	-240	-1.183
Laufende Steuern	-16.007	-16.013
Latente Steuern	38.671	-22.712
Ertragsteuern	22.664	-38.725

Für die Bewertung latenter Steueransprüche und -schulden sind die zum Zeitpunkt der Realisation erwarteten Steuersätze maßgeblich. Im Geschäftsjahr 2025 lagen zur Ermittlung Steuersätze von 21,05 % bis 30,18 % [2024: 26,33 % bis 30,18 %] zugrunde. Die Veränderung der Steuersätze zum Vorjahr resultiert aus der Anwendung des Gesetzes für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zu Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Wäre das Jahresergebnis des vorliegenden Konzernabschlusses Grundlage der Besteuerung, so wäre für das laufende Geschäftsjahr ein Ertragsteueraufwand in Höhe von TEUR 41.094 [2024: TEUR 28.889] zu erwarten. Unterschiede zwischen dem erwarteten und dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Ertragsteueraufwand beziehungsweise -ertrag werden zum Teil durch den latenten Steueraufwand beziehungsweise -ertrag aus der Veränderung aktiver und passiver latenter Steuern ausgeglichen. Die verbleibende Abweichung ist auf die folgenden Ursachen zurückzuführen:

ERTRAGSTEUERN		
TEUR -----		
	2025	2024
Ergebnis vor Steuern (EBT)	146.656	103.099
x Steuersatz	28,0 %	28,0 %
Erwartete Ertragsteuern	-41.094	-28.889
+ Hinzurechnungen zum Gewerbeertrag	-2.731	-2.642
+ Kürzungen des Gewerbeertrags	5.080	4.642
+ Abweichungen von der Konzernsteuerquote	905	774
+ Änderung latente Steuern aufgrund Steuersatzänderung	68.410	-1.801
+ Auswirkung von ungenutzten und nicht als latente Steueransprüche erfassten steuerlichen Verlusten	8	13
+ Nicht abzugsfähige Aufwendungen	-1.952	-1.163
+ Steuerfreie Erträge	3.958	233
+ Periodenfremde tatsächliche Steuern	-222	-1.146
+ Periodenfremde latente Steuern	732	1.039
+ Steuereffekt aus deutschen Personengesellschaften	-9.258	-10.306
+ Übrige Effekte	-1.172	521
Gebuchte Ertragsteuern	22.664	-38.725

VII. Erläuterungen zur Bilanz

1. Immaterielle Vermögenswerte

Aufwendungen aus Wertminderungen werden in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung unter den Abschreibungen gezeigt. Erträge aus Wertaufholungen sind unter den sonstigen Erträgen zu finden.

Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte entwickelten sich wie folgt:

ENTWICKLUNG DER BUCHWERTE DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE				
TEUR				
	Immaterielle Vermögenswerte			Gesamt
	Erworben		Selbsterstellt	
	Übrige	geleistete Anzahlungen	fertig	
Anschaffungs- und Herstellungskosten				
01.01.2025	64.130	1.721	6.872	72.723
Zugänge	8.091	5.408	576	14.075
Abgänge	-6.494	0	0	-6.494
Abgänge aus Entkonsolidierung	-560	-67	0	-627
Umbuchungen/Umgliederungen	731	-326	893	1.298
31.12.2025	65.898	6.736	8.341	80.975
Kumulierte Abschreibungen				
01.01.2025	49.246	0	5.367	54.613
Planmäßig	1.681	0	581	2.262
Abgänge	-2.911	0	0	-2.911
Abgänge aus Entkonsolidierung	-542	0	0	-542
31.12.2025	47.474	0	5.948	53.422
Buchwert zum 01.01.2025	14.884	1.721	1.505	18.110
Buchwert zum 31.12.2025	18.424	6.736	2.393	27.553

ENTWICKLUNG DER BUCHWERTE DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE				
TEUR				
	Immaterielle Vermögenswerte			Gesamt
	Erworben		Selbsterstellt	
	Übrige	geleistete Anzahlungen	fertig	
Anschaffungs- und Herstellungskosten				
01.01.2024	64.688	991	6.440	72.119
Zugänge	7.416	1.631	109	9.156
Abgänge	-8.669	0	-587	-9.256
Abgänge aus zur Veräußerung gehalten eingestuften Vermögenswerten	-173	0	0	-173
Umbuchungen/Umgliederungen	868	-901	910	877
31.12.2024	64.130	1.721	6.872	72.723
Kumulierte Abschreibungen				
01.01.2024	52.243	0	5.309	57.552
Planmäßig	2.755	0	645	3.400
Wertminderungen	15	0	0	15
Abgänge	-5.596	0	-587	-6.183
Abgänge aus zur Veräußerung gehalten eingestuften Vermögenswerten	-171	0	0	-171
31.12.2024	49.246	0	5.367	54.613
Buchwert zum 01.01.2024	12.445	991	1.131	14.567
Buchwert zum 31.12.2024	14.884	1.721	1.505	18.110

Zu den erworbenen immateriellen Vermögenswerten zählen Emis- sionsrechte mit einem Buchwert von TEUR 15.035 (31.12.2024: TEUR 11.819). Es handelt sich um immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer.

In den Zugängen zu den immateriellen Vermögenswerten sind TEUR 293 (31.12.2024: TEUR 15) aktivierte Entwicklungsaufwen- dungen enthalten.

2. Selbstgenutzte Sachanlagen

Die Buchwerte der selbstgenutzten Sachanlagen entwickelten sich wie folgt:

ENTWICKLUNG DER BUCHWERTE DER SELBSTGENUTZTEN SACHANLAGEN						
TEUR -----						
	Grund und Boden	Gebäude und andere Bauten auf eigenen Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäfts-ausstattung	Sachanlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten						
01.01.2025	1.888.371	4.668.395	2.116.395	427.713	676.180	9.777.054
Zugänge	2.282	8.712	16.144	43.315	300.013	370.466
Abgänge	-110	-3.037	-29.458	-31.868	-6	-64.479
Abgänge aus Entkonsolidierung	0	0	0	-385	0	-385
Umbuchungen/Umgliederungen	-1.516	-10.455	35.866	18.163	-74.703	-32.645
Sonstige	0	0	-2	-715	-9.448	-10.165
Währungsumrechnung	0	-356	0	-72	0	-428
31.12.2025	1.889.027	4.663.259	2.138.945	456.151	892.036	10.039.418
Kumulierte Abschreibungen						
01.01.2025	15.204	2.843.039	1.502.318	341.900	0	4.702.461
Planmäßig	7	103.410	55.949	30.787	0	190.153
Wertminderungen	0	0	625	26	460	1.111
Abgänge	-16	-2.527	-28.406	-30.492	-6	-61.447
Abgänge aus Entkonsolidierung	0	0	0	-272	0	-272
Umbuchungen/Umgliederungen	0	-7.032	2	0	0	-7.030
Währungsumrechnung	0	-85	0	-53	0	-138
31.12.2025	15.195	2.936.805	1.530.488	341.896	454	4.824.838
Buchwert zum 01.01.2025	1.873.167	1.825.356	614.077	85.813	676.180	5.074.593
Buchwert zum 31.12.2025	1.873.832	1.726.454	608.457	114.255	891.582	5.214.580

ENTWICKLUNG DER BUCHWERTE DER SELBSTGENUTZTEN SACHANLAGEN						
TEUR -----						
	Grund und Boden	Gebäude und andere Bauten auf eigenen Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäfts-ausstattung	Sachanlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten						
01.01.2024	1.887.296	4.632.810	2.096.599	415.081	483.043	9.514.829
Zugänge	956	14.233	8.443	27.513	246.667	297.812
Abgänge	-10	-4.992	-4.728	-19.846	-1.646	-31.222
Abgänge aus zur Veräußerung gehalten eingestuften Vermögenswerten	0	0	-747	-1.658	-19	-2.424
Umbuchungen/Umgliederungen	129	26.160	16.828	6.586	-51.865	-2.162
Währungsumrechnung	0	184	0	37	0	221
31.12.2024	1.888.371	4.668.395	2.116.395	427.713	676.180	9.777.054
Kumulierte Abschreibungen						
01.01.2024	14.979	2.737.478	1.452.600	334.470	0	4.539.527
Planmäßig	11	105.889	54.589	26.851	0	187.340
Wertminderungen	224	4.737	123	51	1.340	6.475
Abgänge	-10	-4.643	-4.502	-18.213	-1.340	-28.708
Abgänge aus zur Veräußerung gehalten eingestuften Vermögenswerten	0	0	-489	-1.284	0	-1.773
Umbuchungen/Umgliederungen	0	-458	-3	0	0	-461
Währungsumrechnung	0	36	0	25	0	61
31.12.2024	15.204	2.843.039	1.502.318	341.900	0	4.702.461
Buchwert zum 01.01.2024	1.872.317	1.895.332	643.999	80.611	483.043	4.975.302
Buchwert zum 31.12.2024	1.873.167	1.825.356	614.077	85.813	676.180	5.074.593

Die Grundstücke sind zum Teil mit Erbbaurechten, Nießbrauch und ähnlichen Rechten belastet. Der Buchwert dieser Grundstücke beträgt TEUR 5.669 (31.12.2024: TEUR 5.669).

Von den Gebäuden der Tochterunternehmen der Flughafen München GmbH dienen TEUR 692.898 (31.12.2024: TEUR 724.967), von den technischen Anlagen und Maschinen, der Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie den Anlagen im Bau der Tochterunternehmen dienen insgesamt TEUR 4.311 (31.12.2024: TEUR 12.921) als Sicherheiten für langfristige Darlehen.

Es bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von Sachanlagen in Höhe von TEUR 110.160 (31.12.2024: TEUR 204.486).

Die Auswirkungen von Schätzungsänderungen auf das Anlagevermögen bezogen sich im Geschäftsjahr 2025 insbesondere auf geänderte Einschätzungen der Nutzungsfähigkeit von Vermögenswerten.

Die Zugänge zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten der Anlagen im Bau beinhalten allgemeine Fremdkapitalkosten in Höhe von TEUR 15.883 (31.12.2024: TEUR 9.736). Der Aktivierung allgemeiner Fremdkapitalkosten im Geschäftsjahr 2025 liegt eine Kapitalisierungsquote von 2,51 % (2024: 2,25 %) zugrunde.

Die selbstgenutzten Sachanlagen beinhalteten Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen, die sich wie folgt aufteilen:

NUTZUNGSRECHTE AUS LEASINGVERHÄLTNISSEN					
TEUR					
	Grund und Boden	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Buchwerte 01.01.2025	26	12.706	333	2.270	15.335
Abschreibungen	–7	–1.439	–113	–5.849	–7.408
Buchwerte 31.12.2025	19	12.051	220	4.312	16.602
	Grund und Boden	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Buchwerte 01.01.2024	38	12.874	445	1.906	15.263
Abschreibungen	–11	–2.767	–113	–3.246	–6.137
Buchwerte 31.12.2024	26	12.706	333	2.270	15.335

Die Zugänge von Nutzungsrechten betrugen insgesamt TEUR 9.293 (31.12.2024: TEUR 6.776).

Im Bereich der Gebäude/Immobilien mietet der Konzern insbesondere Wohngebäude sowie Büro- und Lagerflächen an. Diese Leasingverträge können Verlängerungs- und Kündigungsoptionen enthalten.

Die Betriebs- und Geschäftsausstattung enthält unter anderem Nutzungsrechte aus der Anmietung von EDV-Hardware, Fahrzeugen sowie sonstiger Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Es bestehen bei vereinzelten Mietverträgen verschiedene Verlängerungsoptionen. Aus diesen Verlängerungsoptionen ergeben sich

ENTWICKLUNG DER BUCHWERTE DER VERMIETETEN GRUNDSTÜCKE UND GEBÄUDE		
TEUR		
	Grund und Boden	Gebäude
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
01.01.2025	105.546	726.087
Zugänge	0	720
Abgänge	0	–160
Umbuchungen	0	40.345
31.12.2025	105.546	766.992
Kumulierte Abschreibungen		
01.01.2025	0	503.740
Planmäßig	0	14.405
Abgänge	0	–100
Sonstige Änderungen	0	31.774
31.12.2025	0	549.819
Buchwerte zum 01.01.2025	105.546	222.347
Buchwert zum 31.12.2025	105.546	217.173

mögliche zukünftige Mittelabflüsse in Höhe von TEUR 15.685 (31.12.2024: TEUR 14.507). Diese sind nicht in die bilanzierten Leasingverbindlichkeiten einbezogen, da es nicht hinreichend sicher ist, ob die Verträge verlängert werden. Diese Beurteilung wird überprüft, wenn ein wesentliches Ereignis oder eine wesentliche Änderung der Umstände eintritt, das beziehungsweise die die bisherige Beurteilung beeinflussen kann – sofern dies in der Kontrolle des Leasingnehmers liegt.

Die selbstgenutzten Grundstücke und Gebäude werden teilweise vermietet. Bei den Mietverhältnissen handelt es sich ausnahmslos um operatives Leasing. Der Buchwert der vermieteten Grundstücke und Gebäude entwickelte sich wie folgt:

ENTWICKLUNG DER BUCHWERTE DER VERMIETETEN GRUNDSTÜCKE UND GEBÄUDE		
TEUR		
	Grund und Boden	Gebäude
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
01.01.2024	105.546	739.209
Zugänge	0	2.093
Abgänge	0	–425
Umbuchungen	0	–14.790
31.12.2024	105.546	726.087
Kumulierte Abschreibungen		
01.01.2024	0	493.172
Planmäßig	0	14.178
Abgänge	0	–425
Sonstige Änderungen	0	–3.185
31.12.2024	0	503.740
Buchwert zum 01.01.2024	105.546	246.037
Buchwert zum 31.12.2024	105.546	222.347

3. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Die Buchwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien entwickelten sich wie folgt:

ENTWICKLUNG DER BUCHWERTE DER ALS FINANZINVESTITIONEN GEHALTENEN IMMOBILIEN			
TEUR -----			
	Grund und Boden	Gebäude	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten			
01.01.2025	101.324	266.670	367.994
Zugänge	2.908	15.303	18.211
Abgänge	-137	-135	-272
Umbuchungen/Umgliederungen	3.239	27.466	30.705
31.12.2025	107.334	309.304	416.638
Kumulierte Abschreibungen			
01.01.2025	1.826	162.378	164.204
Planmäßig	0	4.537	4.537
Wertminderungen	0	0	0
Abgänge	0	-135	-135
Umbuchungen/Umgliederungen	0	7.030	7.030
31.12.2025	1.826	173.810	175.636
Buchwert zum 01.01.2025	99.498	104.292	203.790
Buchwert zum 31.12.2025	105.508	135.494	241.002

Die Umbuchungen und Umgliederungen beinhalten Umgliederungen in die Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht in Höhe von TEUR 642 [2024: TEUR 1.394].

Aus der Vermietung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien hat der Flughafen München Erträge in Höhe von TEUR 14.899 [2024: TEUR 12.041] realisiert. Die Betriebsaufwendungen (einschließlich der

Aufwendungen für Reparaturen und Wartung) betrugen TEUR 5.941 [2024: TEUR 6.083].

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind zum Teil mit Rechten Dritter (unter anderem Erbbaurechten) belastet. Der Buchwert dieser Immobilien beträgt TEUR 12.129 [31.12.2024: TEUR 12.129].

ENTWICKLUNG DER BUCHWERTE DER ALS FINANZINVESTITIONEN GEHALTENEN IMMOBILIEN			
TEUR -----			
	Grund und Boden	Gebäude	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten			
01.01.2024	101.345	262.902	364.247
Zugänge	1.015	2.841	3.856
Abgänge	0	0	0
Umbuchungen/Umgliederungen	-1.036	927	-109
31.12.2024	101.324	266.670	367.994
Kumulierte Abschreibungen			
01.01.2024	1.325	156.488	157.813
Planmäßig	0	5.429	5.429
Wertminderungen	501	0	501
Abgänge	0	0	0
Umbuchungen/Umgliederungen	0	461	461
31.12.2024	1.826	162.378	164.204
Buchwert zum 01.01.2024	100.020	106.414	206.434
Buchwert zum 31.12.2024	99.498	104.292	203.790

Der beizulegende Zeitwert aller als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien, welche alle gemäß der jeweils höchsten und besten Verwendungsmöglichkeit eingesetzt werden, beträgt TEUR 339.706 [31.12.2024: TEUR 288.639]. Der Konzern ermittelt die beizulegenden Zeitwerte selbst. Erläuterungen zu den Bewertungsmethoden und -parametern finden sich in Kapitel IV.17.

4. Beteiligungen

a) Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Der Buchwert der Beteiligungen an assoziierten Unternehmen setzte sich wie folgt zusammen:

BUCHWERTE DER BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN		
TEUR -----		
	31.12.2025	
	EFM	
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen		6.093
Anteil der Flughafen München GmbH in %		49
	Gesamt	Anteilig
Vermögenswerte kurzfristig	5.995	2.937
Vermögenswerte langfristig	15.051	7.375
Schulden kurzfristig	5.478	2.684
Schulden langfristig	3.133	1.535
Umsatzerlöse	32.541	15.945
Ergebnis vor Ertragsteuern	4.333	2.123
Jahresergebnis [EAT]	3.082	1.510
Gesamtergebnis	3.082	1.510

BUCHWERTE DER BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN		
TEUR -----		
	31.12.2024	
	EFM	
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen		4.585
Anteil der Flughafen München GmbH in %		49
	Gesamt	Anteilig
Vermögenswerte kurzfristig	7.185	3.521
Vermögenswerte langfristig	8.527	4.178
Schulden kurzfristig	3.127	1.532
Schulden langfristig	3.228	1.582
Umsatzerlöse	30.238	14.816
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.667	1.796
Jahresergebnis [EAT]	3.667	1.796
Gesamtergebnis	3.667	1.796

BUCHWERTE DER BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN		
TEUR -----		
	31.12.2025	
	Cargogate	
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen		918
Anteil der Flughafen München GmbH in %		25,1
	Gesamt	Anteilig
Vermögenswerte kurzfristig	4.656	1.169
Vermögenswerte langfristig	507	127
Schulden kurzfristig	1.341	337
Schulden langfristig	2.300	557
Umsatzerlöse	11.613	2.915
Ergebnis vor Ertragsteuern	736	185
Jahresergebnis [EAT]	510	128
Gesamtergebnis	510	128

Das Geschäftsjahr der EFM beginnt mit dem 1. Oktober und endet mit dem 30. September des Folgejahres. Aus Wesentlichkeitsgründen wird auf die Erstellung eines Zwischenabschlusses verzichtet. Der Abschluss wird mit abweichendem Stichtag nach Anpassung um Ergebnisse aus wesentlichen Geschäftsvorfällen zwischen dem 1. Oktober und dem 31. Dezember einbezogen.

b) Beteiligung an gemeinschaftlichen Tätigkeiten

In der ORAT AMS Group V.O.F., Amsterdam/Niederlande, wurde 2025 noch keine wesentliche Geschäftsaktivität aufgenommen. Daher wird auf weitere Angaben verzichtet.

5. Langfristige finanzielle Vermögenswerte

Buchwerte und Marktwerte der langfristigen finanziellen Vermögenswerte sind den in Kapitel IV.7.c) beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen:

BUCHWERTE UND MARKTWERTE DER LANGFRISTIGEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE								
TEUR								
31.12.2025	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Keine IFRS 9 Bewertungskategorie		Gesamt	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	574	574	0	0	574	574
Sonstige Forderungen	0	0	584	584	0	0	584	584
Forderungen	0	0	1.158	1.158	0	0	1.158	1.158
Derivative finanzielle Vermögenswerte (Hedge Accounting)	0	0	0	0	1.506	1.506	1.506	1.506
sonstiges Finanzvermögen	0	0	0	0	1.506	1.506	1.506	1.506
langfristige finanzielle Vermögenswerte	0	0	1.158	1.158	1.506	1.506	2.664	2.664

31.12.2024	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Keine IFRS 9 Bewertungskategorie		Gesamt	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	743	743	0	0	743	743
Sonstige Forderungen	0	0	46	46	0	0	46	46
Forderungen	0	0	789	789	0	0	789	789
Derivative finanzielle Vermögenswerte (Hedge Accounting)	0	0	0	0	36	36	36	36
sonstiges Finanzvermögen	0	0	0	0	36	36	36	36
langfristige finanzielle Vermögenswerte	0	0	789	789	36	36	825	825

Der Buchwert der langfristigen finanziellen Vermögenswerte beinhaltet erwartete Kreditausfälle. Die langfristigen finanziellen Vermögenswerte wurden, wie im Vorjahr, ausnahmslos als nicht fällig eingestuft.

Im Konzern bestehen sonstige finanzielle Vermögenswerte mit einem Bruttobuchwert von TEUR 1.160 (31.12.2024: TEUR 789) und Vertragliche Vermögenswerte in Höhe von TEUR 24.027 (31.12.2024: TEUR 37.015). Diese wurden den Ratingklassen BBB- bis AAA zugeordnet. Die Wertminderungen betrugen zum Stichtag TEUR 2 (31.12.2024: TEUR 0) für die sonstigen finanziellen Vermögenswerte und TEUR 88 (31.12.2024: TEUR 186) für die Vertraglichen Vermögenswerte.

Erläuterungen zu Derivaten sind in Kapitel VII.16 zu finden.

6. Latente Ertragsteuern

Aktive und passive latente Steuern sind unter Bezugnahme auf ihre Entstehung den folgenden Bilanzposten zuzuordnen:

ZUORDNUNG AKTIVER UND PASSIVER LATENTER STEUERN ZU BILANZPOSTEN				
TEUR -----				
	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Immaterielle Vermögenswerte	246	321	685	433
Selbstgenutzte Sachanlagen	1.510	3.122	344.683	416.069
Als Finanzinvestition gehaltene Sachanlagen	11.608	13.413	10.155	11.884
Vorräte	15	19	277	294
Finanzielle und nicht finanzielle Vermögenswerte	738	2.516	950	1.681
davon Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	0	75	343	101
Vermögenswerte	14.117	19.391	356.750	430.361
Sonstige Finanzschulden	14.061	13.795	8.656	8.930
davon Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	197	723	0	0
Rückstellungen	3.333	5.112	2.314	2.297
Leistungen an Arbeitnehmer	7.088	8.097	26	0
davon Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	4.401	5.558	26	0
Sonstige Schulden	329	353	1.408	986
Schulden	24.811	27.357	12.404	12.213
Konsolidierung	201	0	0	914
Verlustvorträge	106.414	136.113	0	0
Wertberichtigungen auf Verlustvorträge	−57	−65	0	0
Verlustvorträge	106.357	136.048	0	0
Gesamt	145.486	182.796	369.154	443.488
Saldierung	−103.653	−150.357	−103.653	−150.357
Ansatz	41.833	32.439	265.501	293.131

Die Auswirkungen der Veränderung aktiver und passiver latenter Steuern auf das Konzernjahresergebnis und das sonstige Ergebnis werden in folgender Übersicht dargestellt:

AUSWIRKUNGEN DER VERÄNDERUNG AKTIVER UND PASSIVER LATENTER STEUERN AUF DAS KONZERNJAHRESERGEBNIS UND DAS SONSTIGE ERGEBNIS		
TEUR -----		
	2025	2024
Stand zum 01.01.	260.692	238.432
Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	71	−113
Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	497	1.031
Übrige temporäre Differenzen	−68.741	−1.417
Verlustvorträge	29.690	23.158
Ergebniswirksame latente Steuern	−38.483	22.659
Derivate zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen	773	−390
Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen	686	−9
Ergebnisneutrale latente Steuern	1.459	−399
Stand zum 31.12.	223.668	260.692

Von den gewerbesteuerlichen Verlustvorträgen sind TEUR 637 (31.12.2024: TEUR 721) nicht angesetzt worden. Die Verlustvorträge sind grundsätzlich unverfallbar.

Vom Buchwert der aktiven latenten Steuern entfallen auf Verlustvorträge TEUR 106.357 (31.12.2024: TEUR 136.048). Über den Betrag der saldierungsfähigen, passiven latenten Steuern hinaus werden aktive latente Steuern auf Verlustvorträge nur angesetzt, soweit sie gegen erwartete zu versteuernde Gewinne verrechnet werden können.

TEUR 562 (31.12.2024: TEUR 366) der aktiven und TEUR 265.501 (31.12.2024: TEUR 293.131) der passiven latenten Steuern werden

voraussichtlich mehr als zwölf Monate nach dem Abschlussstichtag realisiert.

Bei den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Kapital- und Personengesellschaften. Die zwischen dem steuerlichen Beteiligungsbuchwert der in den Konzernabschluss einbezogenen Kapitalgesellschaften und deren Nettovermögen nach IFRS bestehenden Differenzen sind gemäß § 8b Abs. 1 KStG in Verbindung mit § 8b Abs. 5 KStG beziehungsweise § 8b Abs. 2 KStG in Verbindung mit § 8b Abs. 5 KStG zu 95 % von der Besteuerung ausgenommen.

Zwischen dem nach der Spiegelbildmethode abgebildeten steuerlichen Nettovermögen der Personengesellschaften und dem Nettovermögen nach IFRS entstehen über die auf Einzelgesellschaftsebene berücksichtigten temporären Differenzen hinaus keine weiteren Differenzen.

7. Vorratsvermögen

Der Buchwert der Vorräte setzte sich wie folgt zusammen:

ZUSAMMENSETZUNG DES BUCHWERTS DES VORRATSVERMÖGENS		
TEUR -----		
	31.12.2025	31.12.2024
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.858	9.840
Handelswaren	22.094	21.056
Geleistete Anzahlungen	28	0
Gesamt	31.980	30.896

TEUR 22.094 (31.12.2024: TEUR 21.040) des Buchwerts entfallen auf Handelswaren, die mit dem Nettoveräußerungswert bewertet wurden.

Der Materialaufwand beinhaltet Aufwendungen aus Wertminderungen auf Handelswaren in Höhe von TEUR 2.252 (2024: TEUR 1.491). Im Berichtsjahr wurden TEUR 544 (2024: TEUR 469) Wertaufholungen gegen den Materialaufwand verrechnet. Der Waren- und Materialeinsatz betrug TEUR 109.945 (2024: TEUR 105.049).

8. Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte

Der Buchwert der kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte ist den in Kapitel IV.7.c) beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen. Der Buchwert stellt einen angemessenen Näherungswert für den Marktwert dar.

BUCHWERTE DER KURZFRISTIGEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE				
TEUR				
31.12.2025	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Keine IFRS 9 Bewertungskategorie	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	95.129	0	95.129
Sonstige Forderungen	0	18.041	0	18.041
Forderungen	0	113.170	0	113.170
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	0	113.170	0	113.170
31.12.2024	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Keine IFRS 9 Bewertungskategorie	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	112.027	0	112.027
Sonstige Forderungen	0	10.261	0	10.261
Forderungen	0	122.288	0	122.288
Derivative finanzielle Vermögenswerte (Hedge Accounting)	0	0	139	139
Sonstiges Finanzvermögen	0	0	139	139
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	0	122.288	139	122.427

a) Kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragliche Vermögenswerte

Ausfallrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertraglichen Vermögenswerten werden durch Wertminderungen für erwartete Kreditausfälle berücksichtigt (siehe Kapitel IV.7.f)). Die fortgeführten Anschaffungskosten der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen umfassen erwartete Kreditausfälle, die mittels des vereinfachten Ansatzes berechnet werden. Der Flughafen München überwacht das Kreditrisiko, indem Credit-Default-Swap-Spreads sowie Ratinginformationen von gängigen Marktdatenanbietern

zusammen mit verfügbaren Presse- und Aufsichtsinformationen über Schuldner für die Ermittlung erwarteter Kreditausfälle herangezogen werden. Einzelwertberichtigungen bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden separat erfasst. Die Wertminderungen in Höhe von TEUR 2.493 (31.12.2024: TEUR 1.782) entfallen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 2.481; 31.12.2024: TEUR 1.770) und Vertragliche Vermögenswerte aus Verträgen mit Kunden (TEUR 12; 31.12.2024: TEUR 12).

Die nachfolgenden Tabellen enthalten eine weitergehende Analyse der Kreditqualität dieser Forderungen:

ANALYSE DER KREDITQUALITÄT

TEUR				
Ausfallrisiko-Ratingklasse zum 31.12.2025				
Portfolio	Ratingklasse	Lebenslanger Kreditausfall		Bruttobuchwert
		Nicht wertgemindert	Wertgemindert	
		kollektiv	einzeln	
Einzelbetrachtung	BBB– bis AAA	5	0	17.511
Einzelbetrachtung – wertgemindert	D bis CCC	0	2.443	2.472
Cluster – Aviation	BB– bis BB+	5	0	27.755
Cluster – Non-Aviation	BB– bis BB+	11	0	30.958
Cluster – Einzelhandel	BB– bis BB+	5	0	8.971
Cluster – Hotel/Gastronomie	BB– bis BB+	3	0	5.629
Cluster – Beratungsgeschäft	BB– bis BB+	9	0	4.888
		38	2.443	98.184
Cluster – Vertragliche Vermögenswerte	BBB– bis AAA	5	0	2.856
Cluster – Vertragliche Vermögenswerte aus dem Beratungsgeschäft	BBB– bis AAA	7	0	9.600
		12	0	12.456
		50	2.443	110.640

ANALYSE DER KREDITQUALITÄT

TEUR				
Ausfallrisiko-Ratingklasse zum 31.12.2024				
Portfolio	Ratingklasse	Lebenslanger Kreditausfall		Bruttobuchwert
		Nicht wertgemindert	Wertgemindert	
		kollektiv	einzeln	
Einzelbetrachtung	BBB– bis AAA	15	0	34.406
Einzelbetrachtung – wertgemindert	D bis CCC	0	1.717	7.846
Cluster – Aviation	BB– bis BB+	6	0	23.348
Cluster – Non-Aviation	BB– bis BB+	11	0	29.075
Cluster – Einzelhandel	BB– bis BB+	4	0	8.152
Cluster – Hotel/Gastronomie	BB– bis BB+	4	0	6.221
Cluster – Beratungsgeschäft	BB– bis BB+	13	0	5.492
		53	1.717	114.540
Cluster – Vertragliche Vermögenswerte	BBB– bis AAA	3	0	1.273
Cluster – Vertragliche Vermögenswerte aus dem Beratungsgeschäft	BBB– bis AAA	9	0	10.666
		12	0	11.939
		65	1.717	126.479

Die Wertminderungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Vertraglichen Vermögenswerten entwickelte sich wie folgt:

WERTMINDERUNGEN FÜR ERWARTETE KREDITAUSFÄLLE		
TEUR	Lebenslanger Kreditausfall	
	Nicht wertgemindert	Wertgemindert
	kollektiv	einzeln
01.01.2024	64	1.912
Abgeschriebene Beträge (Verbrauch)	0	-166
Nettoneubewertung der Wertberichtigung (+ Zuführung – Auflösung)	1	-29
31.12.2024/01.01.2025	65	1.717
Abgeschriebene Beträge (Verbrauch)	0	0
Nettoneubewertung der Wertberichtigung (+ Zuführung – Auflösung)	-15	726
31.12.2025	50	2.443

Die nicht fälligen Forderungen bestehen gegen Schuldner unterschiedlicher Bonität. Bei der Ermittlung des Wertberichtigungsbedarfs der finanziellen Vermögenswerte wurden zur Bestimmung objektiver Hinweise auf eine Wertminderung unter anderem Insolvenzen, Rechtsstreitigkeiten oder Zahlungsausfälle einbezogen.

Forderungen aus Mietverträgen werden durch die Hinterlegung von Kautionen und Bürgschaften gesichert. Abfertigungsleistungen werden nur gegen Hinterlegung von Barsicherheiten und Bankbürgschaften erbracht. TEUR 2.586 (31.12.2024: TEUR 3.507) der Forderungen aus Mietverträgen sind durch Kautionen in Höhe von TEUR 4.478 (31.12.2024: TEUR 5.226) und durch Bürgschaften sowie sonstige Besicherungen in Höhe von TEUR 42.141 (31.12.2024: TEUR 40.524) gedeckt. TEUR 13.378 (31.12.2024: TEUR 9.733) der

Forderungen aus Abfertigungsleistungen sind durch Barsicherheiten und Bankbürgschaften sowie sonstige Besicherungen in Höhe von TEUR 25.395 besichert (31.12.2024: TEUR 19.270). Da die Sicherheiten regelmäßig und unmittelbar ohne weitere Kosten vollständig in Anspruch genommen werden können, verringert sich der zu berücksichtigende Forderungsbetrag zur Berechnung der erwarteten Kreditausfälle um die Höhe der jeweiligen Sicherheiten.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der Tochterunternehmen der Flughafen München GmbH wurden TEUR 3.341 (31.12.2024: TEUR 2.739) als Sicherheiten für Darlehensschulden gestellt. Die Gestellung erfolgt als stille Zession nach § 398 BGB. Die Flughafen München GmbH selbst hat keine Vermögenswerte als Sicherheiten für Fremdkapital gestellt.

b) Kurzfristige sonstige Forderungen

Die fortgeführten Anschaffungskosten der kurzfristigen sonstigen Forderungen setzten sich wie folgt zusammen:

BUCHWERTE DER KURZFRISTIGEN SONSTIGEN FORDERUNGEN		
TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Debitorische Kreditoren	5.336	3.517
Forderungen in Verbindung mit Behörden und Umsatzsteuer	4.428	0
Lieferantenboni	4.268	2.573
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen und Beteiligungen	1.124	1.144
Forderungen im Zusammenhang mit Förderungen	286	681
Forderungen aus Bürgschaften	198	217
Übrige	2.401	2.129
Gesamt	18.041	10.261

Signifikante Ausfallrisiken bei kurzfristigen sonstigen Forderungen werden durch Wertminderungen berücksichtigt (siehe Kapitel IV.7.f)). Wertminderungen werden mit dem Buchwert verrechnet.

Die fortgeführten Anschaffungskosten der sonstigen Forderungen berücksichtigen erwartete Kreditausfälle, die mittels des allgemeinen Ansatzes berechnet werden. Der Flughafen München überwacht das Kreditrisiko, indem er Credit-Default-Swap-Spreads sowie Ratinginformationen von gängigen Marktdatenanbietern zusammen mit verfügbaren Presse- und Aufsichtsinformationen über die Schuldner für die Ermittlung erwarteter Kreditausfälle heranzieht. Einzelwertberichtigungen der sonstigen Forderungen werden separat erfasst.

Im Konzern bestanden kurzfristige sonstige Forderungen mit einem Bruttobuchwert von TEUR 18.060 (31.12.2024: TEUR 10.272). Diese wurden wie im Vorjahr den Ratingklassen BB bis BBB zugeordnet. Die Wertminderungen betrugen zum Stichtag TEUR 19 (31.12.2024: TEUR 11).

Die kurzfristigen sonstigen Forderungen sind als nicht fällig anzusehen. Sie bestehen gegen Schuldner unterschiedlicher Bonität.

9. Sonstige Vermögenswerte

Der Buchwert der sonstigen Vermögenswerte setzte sich wie folgt zusammen:

BUCHWERTE DER SONSTIGEN VERMÖGENSWERTE		
TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Forderungen aus Steuern und sonstigen Abgaben	29.427	29.247
Übrige nicht finanzielle Forderungen	694	109
Nicht finanzielle Forderungen	30.121	29.356
Wartungsleistungen	13.874	9.403
Abgrenzungen in Verbindung mit dem Luftverkehr	2.514	3.586
Übrige abgegrenzte Aufwendungen	3.689	3.857
Abgegrenzte Aufwendungen	20.077	16.846
Sonstige Vermögenswerte	50.198	46.202
davon kurzfristig	41.226	37.707
davon langfristig	8.972	8.495

10. Flüssige Mittel

Der Buchwert der flüssigen Mittel setzte sich wie folgt zusammen:

BUCHWERT DER FLÜSSIGEN MITTEL		
TEUR -----		
	31.12.2025	31.12.2024
Geldanlagen	13.928	13.478
Sichteinlagen	10.967	7.063
Kassenbestand	1.200	1.693
Zahlungsmittelbestand	12.167	8.756
Gesamt	26.095	22.234

Zusammensetzung und Saldo des Zahlungsmittelbestands entsprechen dem Saldo des Zahlungsmittelfonds in der Kapitalflussrechnung.

Die flüssigen Mittel gehören der Bewertungskategorie »zu fortgeführten Anschaffungskosten« an. Ihr Buchwert entspricht dem Marktwert.

Die fortgeführten Anschaffungskosten der flüssigen Mittel inkludieren erwartete Kreditausfälle, die anhand des allgemeinen Ansatzes berechnet werden. Der Flughafen München reduziert das Kreditrisiko, indem er vorrangig in Finanzinstrumente investiert, die mindestens ein Investment-Grade-Rating aufweisen. Die Ratinginformationen werden von gängigen Marktdatenanbietern bezogen und regelmäßig bezüglich Veränderungen überwacht. Um festzustellen, ob die veröffentlichten Ratings dem neuesten Stand entsprechen und ob das Kreditrisiko signifikant angestiegen ist, basiert die Ermittlung erwarteter Kreditausfälle auf Ratinginformationen und Credit-Default-Swap-Spreads zusammen mit verfügbaren Presse- und Aufsichtsinformationen. Im Geschäftsjahr 2025 fielen hierfür keine Wertminderungen an.

11. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden

Zum 31. Dezember 2025 sind in der Konzernbilanz TEUR 766 (2024: TEUR 3.483) als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte enthalten. Auf der Passivseite werden nur im Vorjahr mit TEUR 986 Schulden in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen.

Die Veränderung der Buchwerte steht vor allem im Zusammenhang mit dem erfolgten Verkauf von Anteilen an der Cargogate, welcher im Januar 2025 vollzogen wurde. Die Veränderung entfällt in Höhe von TEUR 2.264 auf Vermögenswerte und in Höhe von TEUR 986 auf Schulden.

Die restlichen Vermögenswerte beziehen sich im Wesentlichen auf Grundstücke, die im Zusammenhang mit dem Erwerb von Flächen für Erweiterungsbauten als Tauschobjekt angeboten werden.

Im Berichtsjahr wurden keine Zuschreibungen der Buchwerte der zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte vorgenommen.

12. Eigenkapital

Das Stammkapital der Flughafen München GmbH ist in drei Geschäftsanteile geteilt. Alle Geschäftsanteile sind voll eingezahlt.

Der Nennwert je Geschäftsanteil betrug:

ZUSAMMENSETZUNG DES STAMMKAPITALS		
TEUR -----		
	31.12.2025	31.12.2024
Freistaat Bayern	156.456	156.456
Bundesrepublik Deutschland	79.762	79.762
Landeshauptstadt München	70.558	70.558
Gesamt	306.776	306.776

Je zehn Euro eines Geschäftsanteils gewähren eine Stimme im Rahmen der Beschlussfassung durch die Gesellschafterversammlung. Die Verfügung über die Geschäftsanteile oder Teile von ihnen bedarf der Zustimmung durch alle Gesellschafter.

Der Buchwert der Rücklagen setzte sich wie folgt zusammen:

ZUSAMMENSETZUNG DES BUCHWERTS DER RÜCKLAGEN		
TEUR -----		
	31.12.2025	31.12.2024
Kapitalrücklage	102.258	102.258
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	–12.908	–13.789
Latente Steuern	3.178	3.864
Sonstige Gewinnrücklagen	95.286	70.828
Gewinnrücklagen	85.556	60.903
Rücklagen	187.814	163.161

Die Kapitalrücklage resultiert aus einer Kapitalerhöhung im Zuge der Errichtung des Flughafenneubaus am heutigen Standort im Erdinger Moos. Die Kapitalrücklage kann nur durch einstimmigen Gesellschafterbeschluss zurückgefordert werden.

Die sonstigen Gewinnrücklagen dienen insbesondere der Finanzierung von Investitionsvorhaben bei Tochterunternehmen (AeroGround Flughafen München GmbH, FMSicherheit Flughafen München Sicherheit GmbH und Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG). Über die Bildung und Auflösung dieser Rücklagen entscheiden die jeweiligen Gesellschafterversammlungen.

Das übrige Eigenkapital setzte sich wie folgt zusammen:

ZUSAMMENSETZUNG DES BUCHWERTS DES ÜBRIGEN EIGENKAPITALS		
TEUR -----		
	31.12.2025	31.12.2024
Fremdwährungsumrechnung	–378	2.510
Sicherungsrücklage	918	–2.368
Latente Steuern	–305	468
Ergebnisneutrale Bewertung	235	610
Erstmalige Anwendung der IFRS	975.313	975.313
Erstmalige Anwendung des IFRS 9	–1.637	–1.637
Übrige einbehaltene Ergebnisse	551.721	406.896
Einbehaltene Ergebnisse	1.525.397	1.380.572
Übriges Eigenkapital	1.525.632	1.381.182

13. Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement verfolgt das Ziel, die Unternehmensfortführung zu sichern und angemessene Renditen für die Gesellschafter zu erzielen. Zur Erreichung dieses Ziels werden Maßnahmen zur Steuerung von Verschuldung und Ertragskraft ergriffen.

a) Verschuldung

Die Steuerung der Kapitalstruktur erfolgt im Hinblick auf die nachhaltige Aufrechterhaltung eines Unternehmensratings im Investment-Grade.

Eine maßgebliche finanzielle Einflussgröße für das Unternehmensrating ist das Net Debt/bereinigtes EBITDA. Beim bereinigten EBITDA handelt es sich um eine nachhaltige Größe. Die Bereinigung betrifft im laufenden EBITDA enthaltene, nicht wiederkehrende Effekte. Im Geschäftsjahr 2025 gab es keine Effekte, die bereinigt wurden, daher entspricht das bereinigte EBITDA dem EBITDA.

Die Kapitalstruktur wird im Hinblick auf den aus dem Zielrating abgeleiteten Quotienten zwischen Net Debt und bereinigtem EBITDA gesteuert. Darüber hinaus wird dieser Quotient regelmäßig mit den entsprechenden Kennzahlen von kapitalmarktnotierten Unternehmen der europäischen Referenzgruppe verglichen.

Aufgrund der Gesellschafterstruktur der Flughafen München GmbH konzentrieren sich die Maßnahmen zur Steuerung der Verschuldung primär auf den Umfang der Finanzierung durch Fremdkapital.

Der Quotient entwickelte sich wie folgt:

VERSCHULDUNGSGRAD		
TEUR -----		
	2025	2024
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	455.955	431.245
Sonstige Finanzschulden	2.611.500	2.554.127
Flüssige Mittel	-26.095	-22.234
Net Debt	3.041.360	2.963.138
EBITDA des Geschäftsjahres	416.871	398.095
Net Debt / EBITDA	7,3	7,4

Vorgehensweisen und Methoden der Steuerung und der Überwachung der Kapitalstruktur haben sich im Vergleich zum Vorjahr nicht geändert.

b) Ertragskraft

Die Ertragskraft wird anhand des EBT gemessen. Auf dieser Größe basiert auch ein Großteil der Incentivierung der Führungskräfte. Im Rahmen der wertorientierten Steuerung strebt der Flughafen München eine Gesamtkapitalrentabilität (Return On Capital Employed – ROCE) an, mit deren Hilfe unter anderem Investitionen im Vergleich zum WACC (Weighed Average Cost of Capital) beurteilt werden.

Das EBT betrug im Geschäftsjahr 2025 TEUR 146.656 (2024: TEUR 103.099).

Vorgehensweisen und Methoden der Steuerung und der Überwachung der Ertragskraft haben sich im Vergleich zum Vorjahr nicht geändert.

14. Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften

Der Buchwert der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften entspricht näherungsweise dem Marktwert.

Der gewählte risikoadäquate Abzinsungssatz von 9,5 % stellt eine aus der Kapitalkostenstruktur abgeleitete Nach-Steuer-Größe dar. In die Ermittlung der Finanzschuld werden neben dem endfälligen anteiligen Festkapital die abgezinsten Kapitaleinlagen und die abgezinsten Ausschüttungspotenziale während der Vertragslaufzeit bis zum Jahr 2056 einbezogen.

Nach den diesem Abschluss zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden erfolgt die Aufteilung des Buchwerts nach Fristigkeit. Sie entspricht daher nicht den tatsächlich zu erwartenden Fristigkeiten.

AUFTEILUNG DES BUCHWERTS NACH FRISTIGKEITEN		
TEUR -----		
	31.12.2025	31.12.2024
Buchwert	455.955	431.245
davon langfristig	447.858	431.245
davon kurzfristig	8.097	0

Die Finanzschuld und der Liquiditätsbedarf für den Konzern hieraus kann näherungsweise aus den erwarteten Ausschüttungen und thesaurierten Gewinnanteilen in den Folgejahren sowie den zugrunde gelegten Abzinsungsfaktoren abgeleitet werden. Eine Minderung des Zinssatzes führt zu einer Erhöhung der Finanzschuld. Eine Anpassung des Abzinsungszinssatzes erfolgt erst bei wesentlichen Vertragsänderungen.

Eine quantitative Einschätzung zum Umfang des oben genannten Risikos gibt die nachfolgende Sensitivitätsanalyse:

SENSITIVITÄTSANALYSE 31.12.2025			

Zinssatz in %	8,5	9,5	10,5
Wert der Finanzschuld in TEUR	500.740	455.955	417.149

Berechnungsmethoden und Art der Annahmen sind mit dem Vorjahr identisch.

15. Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten

Buchwerte und Marktwerte der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten sind den in Kapitel IV.7.c) beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen:

BUCHWERTE UND MARKTWERTE DER LANGFRISTIGEN FINANZIELLEN VERBINDLICHKEITEN								
TEUR								
31.12.2025	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Keine IFRS 9 Bewertungskategorie		Gesamt	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	16.363	16.569	0	0	16.363	16.569
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	631	631	0	0	631	631
Verbindlichkeiten	0	0	16.994	17.200	0	0	16.994	17.200
Finanzschulden aus Darlehen	0	0	2.330.942	2.238.892	0	0	2.330.942	2.238.892
Finanzschulden aus Leasingverhältnissen ¹⁾	0	0	13.921	–	0	0	13.921	–
Originäre Finanzschulden	0	0	2.344.863	2.238.892	0	0	2.344.863	2.238.892
Derivative Finanzschulden (Hedge Accounting)	0	0	0	0	984	984	984	984
Sonstige Finanzschulden	0	0	2.344.863	2.238.892	984	984	2.345.847	2.239.876
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	0	0	2.361.857	2.256.092	984	984	2.362.841	2.257.076

31.12.2024	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Keine IFRS 9 Bewertungskategorie		Gesamt	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	12.817	13.432	0	0	12.817	13.432
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	813	813	0	0	813	813
Verbindlichkeiten	0	0	13.630	14.245	0	0	13.630	14.245
Finanzschulden aus Darlehen	0	0	1.917.930	1.840.121	0	0	1.917.930	1.840.121
Finanzschulden aus Leasingverhältnissen ¹⁾	0	0	14.858	–	0	0	14.858	–
Originäre Finanzschulden	0	0	1.932.788	1.840.121	0	0	1.932.788	1.840.121
Derivative Finanzschulden (Hedge Accounting)	0	0	0	0	2.758	2.758	2.758	2.758
Sonstige Finanzschulden	0	0	1.932.788	1.840.121	2.758	2.758	1.935.546	1.842.879
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	0	0	1.946.418	1.854.366	2.758	2.758	1.949.176	1.857.124

1) Finanzschulden aus Leasingverhältnissen sind nur hinsichtlich der Ausbuchung nach den Kategorien aus Kapitel IV.7.a) zu bilanzieren. Im Übrigen erfolgt die Bilanzierung nach Kapitel IV.6.

a) Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die langfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen Gewährleistungseinbehalte.

b) Langfristige sonstige Verbindlichkeiten

Der Buchwert der langfristigen sonstigen Verbindlichkeiten beinhaltet im Wesentlichen Depotzahlungen und Kautionen.

Depotzahlungen und Kautionen sind mit marktgerechten Zinsen ausgestattet. Signifikante Abweichungen zwischen Buchwert und Marktwert bestehen nicht.

c) Finanzschulden aus Darlehen

Bei den Finanzschulden aus Darlehen handelt es sich überwiegend um Konsortial- und Schuldscheindarlehen. Die Darlehen sind mit üblichen nicht finanziellen Covenants, unter anderem Negativverpflichtungen und Gleichrangigkeitserklärungen, ausgestattet. Darüber hinaus bestehen unter anderem Kündigungsrechte bei Veränderungen in der Gesellschafterstruktur der Flughafen München GmbH. Finanzielle Covenants wurden nicht vereinbart.

Die Finanzschulden aus Darlehen setzten sich wie folgt zusammen:

ZUSAMMENSETZUNG DER FINANZSCHULDEN AUS DARLEHEN			
TEUR			
31.12.2025	Buchwert	Transaktionskosten	Bilanzwert
Fixe Zinsbindung	1.760.688	0	1.760.688
Variable Zinsbindung	819.804	0	819.804
	2.580.492	0	2.580.492

31.12.2024	Buchwert	Transaktionskosten	Bilanzwert
Fixe Zinsbindung	1.866.277	0	1.866.277
Variable Zinsbindung	408.628	0	408.628
	2.274.905	0	2.274.905

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der kurz- und langfristigen Darlehen mit fixer Zinsbindung sind:

WESENTLICHE KONDITIONEN DER DARLEHEN MIT FIXER ZINSBINDUNG				
31.12.2025 Währung	Buchwert	Restschuld	Zins	
	TEUR	TEUR	von in %	bis in %
EUR	1.753.667	1.750.988	0,16	4,44

31.12.2024 Währung	Buchwert	Restschuld	Zins	
	TEUR	TEUR	von in %	bis in %
EUR	1.850.394	1.848.060	0,16	4,44

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der kurz- und langfristigen Darlehen mit variabler Zinsbindung sind:

WESENTLICHE KONDITIONEN DER DARLEHEN MIT VARIABLER ZINSBINDUNG			
31.12.2025 Währung	Buchwert	Restschuld	Basiszins
	TEUR	TEUR	
EUR	819.804	819.535	3M- und 6M-EURIBOR

31.12.2024 Währung	Buchwert	Restschuld	Basiszins
	TEUR	TEUR	
EUR	408.628	408.285	3M- und 6M-EURIBOR

Der kurzfristige Anteil der Finanzschulden aus Darlehen (inklusive Transaktionskosten) ist unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

d) Langfristige Finanzschulden aus Leasingverhältnissen

Der kurzfristige Anteil der Finanzschulden aus Leasingverhältnissen ist unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

16. Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsbeziehungen

Der Flughafen München setzt Derivate im Rahmen des Finanzrisikomanagements als Sicherungsgeschäfte ein. Der Handel mit Derivaten zu Spekulationszwecken ist dem Flughafen München grundsätzlich untersagt.

Der Buchwert der Derivate beinhaltet im Einzelnen:

BUCHWERT DER DERIVATEN FINANZINSTRUMENTE TEUR				
	Vermögenswerte		Schulden	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Bilanzierte Sicherungen				
Sicherung von Zahlungsmittelströmen				
Zinsswaps	1.091	139	984	2.745
Devisentermingeschäfte	415	36	0	13
	1.506	175	984	2.758
Nicht bilanzierte Sicherungen				
Devisentermingeschäfte	0	0	0	260
Gesamt	1.506	175	984	3.018

Der Buchwert der Derivate entspricht ihrem Marktwert.

Der Buchwert der Derivate mit Restlaufzeiten von unter einem Jahr wird unter den kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten beziehungsweise kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

a) Sicherungsbeziehungen von Zahlungsmittelströmen

Der Flughafen München unterliegt auf Grund von Schwankungen der Zinssätze einem Zinsänderungsrisiko. Zur Begrenzung des Zinsänderungsrisikos schließt der Konzern Zinssicherungsgeschäfte für variabel verzinsliche Darlehen ab. Hierbei werden variable Zinsverpflichtungen aus Darlehen gegen Zinszahlungen mit festen Zinssätzen getauscht (pay fix/receive floating). Die Auswirkungen aus der Veränderung der Zinszahlungspflichten für künftige Darlehen werden hierdurch in einem hohen Maß ausgeglichen, sodass für die langfristige (Re-)Finanzierung eine bestimmte variable Verzinsung der Nettoposition angestrebt wird. Die Steuerung der Sicherungsquote garantiert eine hohe Planungssicherheit für das Zinsergebnis, wobei auch eine Partizipation bei Zinssenkungen ermöglicht wird. Der Derivatebestand beinhaltet Geschäfte, die dem Ausgleich gegenwärtiger Zinszahlungspflichten dienen.

Die Risikomanagementzielsetzung sieht vor, das Risiko der Änderung von Zahlungsmittelflüssen aufgrund von Zinssatzänderungen (»Zinsrisiko«) mittels eines designierten Anteils des Nominalbetrags der Darlehen (»Sicherungsquote«) zu eliminieren. Die Sicherungsquote wird dem Auszahlungsplan der Darlehen entsprechend aufgebaut. Innerhalb der durch die Sicherungsquote definierten Grenzen soll das Zinsrisiko zu einem Großteil eliminiert werden.

Das abgesicherte Risiko stammt aus den Zahlungsströmen von variabel verzinslichen Darlehen. Zur Sicherung werden Zinsswaps eingesetzt, die in ihrer Gesamtheit in der Sicherungsbeziehung designiert sind.

Darüber hinaus unterliegt der Flughafen München auf Grund von Wechselkursschwankungen einem Wechselkursrisiko und bilanzierte diese im Geschäftsjahr 2025 in entsprechenden Sicherungsbeziehungen. Für die Begrenzung des Risikos werden Devisentermingeschäfte bei Banken abgeschlossen. Die Auswirkungen der Veränderung der Wechselkurse wird hierdurch in einem hohen Maße ausgeglichen, dadurch wird eine hohe Planungssicherheit garantiert.

Die Risikomanagementzielsetzung sieht vor, das Risiko der Änderung von Zahlungsmittelflüssen aufgrund von Fremdwährungsänderungen (»Fremdwährungsrisiko«) mittels eines designierten Anteils des Nominalbetrags des Darlehens (»Sicherungsquote«) zu eliminieren. Die Sicherungsquote wird entsprechend dem Auszahlungsplan des Darlehens aufgebaut. Innerhalb der durch die Sicherungsquote definierten Grenzen soll das Fremdwährungsrisiko zu einem Großteil eliminiert werden.

Der Derivatebestand setzte sich wie folgt zusammen:

DERIVATEBESTAND				
31.12.2025	Gesamt	Fälligkeit		
		2026	2027 bis 2030	Nach 2030
Swaps				
Nominalbetrag (TEUR)	205.000	0	70.000	135.000
Durchschnittlicher Festzinssatz (in %)		0,00	2,77	2,57
Devisentermingeschäfte				
Nominalbetrag (TEUR)	6.014	298	5.715	0
Durchschnittlicher EUR-USD-Terminkurs		1,1	1,12	
31.12.2024	Gesamt	Fälligkeit		
		2025	2026 bis 2029	Nach 2029
Swaps				
Nominalbetrag (TEUR)	140.000	10.000	50.000	80.000
Durchschnittlicher Festzinssatz (in %)		0,60	2,65	2,68
Devisentermingeschäfte				
Nominalbetrag (TEUR)	6.315	302	6.013	0
Durchschnittlicher EUR-USD-Terminkurs		1,09	1,12	

Der Buchwert der Grundgeschäfte sowie der Derivate, die zur Sicherung von Zahlungsmittelströmen eingesetzt werden, entwickelte sich wie folgt:

BUCHWERT DER GRUNDGESCHÄFTE			
TEUR			
Grundgeschäfte zum 31.12.2025	Wertänderung, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wird	Sicherungsrücklage von Zahlungsströmen	Rücklage für Kosten der Absicherung
Instrumente mit variablen Zinssätzen	3.465	-182	-
Instrumente mit Fremdwährungen	-415	-800	64
Grundgeschäfte zum 31.12.2024	Wertänderung, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wird	Sicherungsrücklage von Zahlungsströmen	Rücklage für Kosten der Absicherung
Instrumente mit variablen Zinssätzen	-4.080	2.616	-
Instrumente mit Fremdwährungen	-23	-45	-203

BUCHWERT DER DERIVATE

TEUR -

31.12.2025	Nominalbetrag	Buchwert der Derivate		Davon designierter Anteil		Bilanzposten, in dem das gesicherte Grundgeschäft enthalten ist	Wertänderung des Derivats, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurde	Betrag, der aus dem sonstigen Ergebnis in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurde	Posten in der Gesamtergebnisrechnung, in dem der Umgliederungsbetrag enthalten ist
		Vermögenswerte	Schulden	Vermögenswerte	Schulden				
Zinsswaps	205.000	1.091	984	1.141	959	Finanzschulden aus Darlehen	-3.194	396	Zinsergebnis
Devisentermin-geschäfte	6.014	415	0	415	0	Finanzschulden aus Darlehen	-394	-94	Zinsergebnis

31.12.2024	Nominalbetrag	Buchwert der Derivate		Davon designierter Anteil		Bilanzposten, in dem das gesicherte Grundgeschäft enthalten ist	Wertänderung des Derivats, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurde	Betrag, der aus dem sonstigen Ergebnis in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurde	Posten in der Gesamtergebnisrechnung, in dem der Umgliederungsbetrag enthalten ist
		Vermögenswerte	Schulden	Vermögenswerte	Schulden				
Zinsswaps	140.000	139	2.745	139	2.745	Finanzschulden aus Darlehen	4.104	-2.482	Zinsergebnis
Devisentermin-geschäfte	6.315	36	13	36	13	Finanzschulden aus Darlehen	247	-82	Zinsergebnis

Die folgende Tabelle enthält eine Überleitung der Risikokategorien der Eigenkapitalkomponenten und der Analyse der Positionen im sonstigen Ergebnis nach Steuern, die aus der Bilanzierung zur Absicherung von Zahlungsströmen resultieren:

ENTWICKLUNG DER SICHERUNGSRÜCKLAGE UND RÜCKLAGE FÜR KOSTEN DER ABSICHERUNG		
TEUR		
	Sicherungsrücklage	Rücklage für Kosten der Absicherung
01.01.2025	2.571	-203
Änderungen im beizulegenden Wert		
Zinsrisiko	-3.194	0
Fremdwährungsrisiko	-757	363
Betrag, der in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurde		
Zinsrisiko	396	0
Fremdwährungsrisiko	2	-96
31.12.2025	-982	64
	Sicherungsrücklage	Rücklage für Kosten der Absicherung
01.01.2024	519	62
Änderungen im beizulegenden Wert		
Zinsrisiko	4.104	0
Fremdwährungsrisiko	410	-163
Betrag, der in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurde		
Zinsrisiko	-2.482	0
Fremdwährungsrisiko	20	-102
31.12.2024	2.571	-203

Der prospektive Effektivitätstest wird bei Designation und anschließend jedes Quartal durchgeführt. Die Beurteilung der Effektivität erfolgt prospektiv auf Basis qualitativer Merkmale beziehungsweise anhand der kumulativen Dollar-Offset-Methode auf Basis der hypothetischen Derivate-Methode. Aufgrund übereinstimmender wesentlicher Bewertungsparameter sowie der Designation der Sicherungsbeziehung als Mikro-Hedge entwickeln sich die Wertänderungen von Grund- und Sicherungsgeschäft nahezu vollständig gegenläufig. Als kritischer Wertparameter erfolgt hierbei ein Abgleich des Referenzzinssatzes, der Laufzeit, der Zinsanpassungstermine und -laufzeiten sowie der Nominalbeträge. Mögliche Inkongruenzen werden aus der Berücksichtigung des Kreditrisikos im hypothetischen Derivat erwartet, hieraus resultieren jedoch meist keine erfolgswirksam zu erfassenden Ineffektivitäten. Weitere Quellen von Ineffektivitäten sind im Konzern nicht bekannt.

b) Nicht bilanzierte Sicherungsbeziehungen

Der Buchwert der nicht designierten Sicherungsbeziehungen resultiert aus Devisentermingeschäften, die zur Begrenzung von Liquiditätsrisiken aus langfristigen Vertriebsverträgen in Fremdwährung eingesetzt werden. Durch diese Geschäfte wird sichergestellt, dass der Umtausch der erwarteten Entgelte zu einem bestimmten Wechselkurs erfolgt.

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale dieser Devisentermingeschäfte sind:

WESENTLICHE KONDITIONEN DER DEVISENTERMINGESCHÄFTE					
31.12.2025	Nominal	Flughafen München zahlt	Flughafen München erhält	Kurs von	Kurs bis
Art	TEUR			EUR/USD	EUR/USD
Devisentermingeschäfte	0	USD	EUR	0,00	0,00
31.12.2024	Nominal	Flughafen München zahlt	Flughafen München erhält	Kurs von	Kurs bis
Art	TEUR			EUR/USD	EUR/USD
Devisentermingeschäfte	6.412	USD	EUR	1,06	1,12

17. Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer

Die Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer beinhalten:

BUCHWERTE DER VERPFLICHTUNG FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER		
TEUR		
	31.12.2025	31.12.2024
Pensionszusagen	23.151	24.896
+ Medizinische Versorgungsleistungen	1.254	1.381
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	24.405	26.277
+ Dienstzeitjubiläen	4.009	4.126
+ Altersteilzeitvereinbarungen	10.242	15.289
+ Wertzeitkonto	0	23
Sonstige langfristige Leistungen an Arbeitnehmer	14.251	19.438
+ Leistungen anlässlich der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	6.840	10.650
+ Variable Vergütungsbestandteile	13.292	8.845
+ Gleitzeit- und Urlaubsguthaben	29.396	28.291
+ Ausstehende Lohn- und Gehaltszahlungen	7.583	6.016
+ Übrige Leistungen	601	1.533
Sonstige kurzfristige Leistungen an Arbeitnehmer	50.872	44.685
Leistungen an Arbeitnehmer	96.368	101.050
davon langfristig	44.638	55.019
davon kurzfristig	51.730	46.031

a) Verpflichtungen aus Pensionszusagen

Verpflichtungen aus Pensionszusagen bestehen gegenüber Geschäftsführern, Prokuristen und deren Hinterbliebenen. Sie umfassen insgesamt 20 (31.12.2024: 21) Anspruchsberechtigte, davon 0 (31.12.2024: 1) aktive Mitarbeitende und 20 (31.12.2024: 20) Pensionäre, Hinterbliebene und sonstige Anwärter. Die Höhe des jeweiligen Versorgungsanspruchs ist von der Dauer der Betriebszugehörigkeit, dem Gehaltsniveau zum Austrittszeitpunkt und dem allgemeinen Rentenniveau abhängig. Die Pensionszahlungen werden aus laufenden betrieblichen Zahlungsmittelüberschüssen bestritten.

Der Flughafen München hat kein Deckungsvermögen zur Finanzierung der Versorgungsverpflichtungen angelegt. Der Buchwert der Rückstellungen stimmt mit dem Betrag der kumulierten leistungsorientierten Verpflichtung überein.

Der Buchwert der Pensionszusagen entwickelte sich wie folgt:

BUCHWERT FÜR VERPFLICHTUNG AUS PENSIONSZZUSAGEN		
TEUR		
	2025	2024
Verpflichtung zum 01.01.	24.896	25.809
Laufender Dienstzeitaufwand	0	7
Zinsaufwand	814	857
Pensionszahlungen	−1.716	−1.667
Abgänge aus zur Veräußerung gehaltenen Schulden	0	-280
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	−843	170
Verpflichtung zum 31.12.	23.151	24.896
Erwarteter Pensionsaufwand	865	814
Erwartete Pensionszahlungen	−1.791	−1.748
Erwartete Verpflichtung zum 31.12. des Folgejahres	22.225	23.962

Die Veränderung des Saldos versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

URSACHEN FÜR DIE VERÄNDERUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN GEWINNE UND VERLUSTE FÜR VERPFLICHTUNGEN AUS PENSIONSZZUSAGEN		
TEUR		
	2025	2024
Stand zum 01.01.	12.170	12.000
Änderung von Finanzparametern	−1.135	171
Änderung demografischer Parameter	0	−1
Erfahrungsbedingte Anpassungen	293	0
Stand zum 31.12.	11.328	12.170

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen beruht auf den folgenden Annahmen:

ANNAHMEN FÜR DIE BEWERTUNG DER VERPFLICHTUNGEN AUS PENSIONSZZUSAGEN		
%		
	31.12.2025	31.12.2024
Diskontsatz	3,9	3,4
Gehaltstrend	3,0	3,0
Rententrend	3,0	3,0
Fluktuation	0,0	0,0

Als Rechnungsgrundlage wurden im Geschäftsjahr 2025 die Richttafeln 2018 G der Heubeck Richttafeln GmbH unter Ansatz einer monatlich vorschüssigen Zahlungsweise verwendet.

Die durchschnittliche Duration des Anwartschaftsbestands beträgt 8 Jahre (31.12.2024: 10 Jahre).

Aus den Pensionszusagen resultiert ein moderates Liquiditätsrisiko für den Konzern. Dieses kann näherungsweise aus den erwarteten Pensionszahlungen des Folgejahres und der durchschnittlichen Duration der Pensionszusagen abgeleitet werden.

Weitere Risiken ergeben sich aus Schwankungen des Marktzinsniveaus sowie des Gehalts- und des Rententrends. Eine Minderung des Marktzinsniveaus führt zu einer Erhöhung des Betrags der Rückstellungen für Pensionszusagen. Mit Zunahme des erwarteten Gehalts zum Austrittszeitpunkt steigt der Rückstellungsbetrag ebenfalls. Gleiches gilt für die Erhöhung des Rentenniveaus im Anschluss an den Pensionseintritt. Von einer Änderung der Lebenserwartung hingegen geht nur ein moderates Risiko aus.

Eine quantitative Einschätzung zum Umfang der oben genannten Risiken gibt die nachfolgende Sensitivitätsanalyse:

SENSITIVITÄTSANALYSE FÜR VERPFLICHTUNGEN AUS PENSIONS ZUSAGEN

% -----			
	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
31.12.2025		+	–
Diskontsatz	0,5	–4,5	4,9
Gehaltstrend	0,5	0,0	0,0
Rententrend	0,5	4,9	–4,6

	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
31.12.2024		+	–
Diskontsatz	0,5	–4,8	5,3
Gehaltstrend	0,5	0,0	0,0
Rententrend	0,5	4,7	–4,4

Die Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Änderung jeweils einer Annahme unter Beibehaltung aller übrigen Bewertungsparameter. Die Berechnung der Sensitivität erfolgt nach der für die Folgebewertung von Pensionsverpflichtungen angewandten Methode [Anwartschaftsbarwertverfahren].

Berechnungsmethoden und Art der Annahmen sind mit dem Vorjahr identisch.

b) Verpflichtungen aus medizinischen Versorgungsleistungen

Beihilfezusagen für eine medizinische Versorgung im Krankheitsfall nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses werden ausschließlich an aktive Beamte und Pensionäre gewährt. Diese umfassen insgesamt 20 [31.12.2024: 20] Anspruchsberechtigte, davon 20 [31.12.2024: 20] Pensionäre und Hinterbliebene. Die Höhe der Beihilfeleistungen hängt von der Dauer der Betriebszugehörigkeit ab. Beihilfezusagen gelten ab dem Pensionseintritt auf Lebenszeit. Die Beihilfeleistungen werden mittelbar über eine Versicherung erbracht.

Der Flughafen München hat kein Deckungsvermögen zur Finanzierung der Beihilfeverpflichtungen angelegt. Der Buchwert der Rückstellungen stimmt mit dem Betrag der kumulierten leistungsorientierten Verpflichtung überein.

Der Buchwert der Beihilfezusagen entwickelte sich wie folgt:

BUCHWERTE FÜR VERPFLICHTUNGEN AUS MEDIZINISCHEN VERSORGUNGSLEISTUNGEN

TEUR -----		
	2025	2024
Verpflichtung zum 01.01.	1.381	1.692
Laufender Dienstzeitaufwand und Auflösungen	0	12
Zinsaufwand	44	56
Beihilfezahlungen	–133	–138
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	–38	–241
Verpflichtung zum 31.12.	1.254	1.381
Erwartete Zuführung	46	44
Erwartete Beihilfezahlungen	–134	–135
Erwartete Verpflichtung zum 31.12. des Folgejahres	1.166	1.290

Die Veränderung der versicherungsmathematischen Verluste ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

URSACHEN FÜR DIE VERÄNDERUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN VERLUSTE FÜR VERPFLICHTUNGEN AUS MEDIZINISCHEN VERSORGUNGSLEISTUNGEN

TEUR -----		
	2025	2024
Stand zum 01.01.	1.621	1.862
Änderung von Finanzparametern	–43	5
Erfahrungsbedingte Anpassungen	5	–246
Stand zum 31.12.	1.583	1.621

Die Bewertung der Beihilfeverpflichtungen beruht auf den folgenden Annahmen:

ANNAHMEN FÜR DIE BEWERTUNG DER VERPFLICHTUNGEN AUS MEDIZINISCHEN VERSORGUNGSLEISTUNGEN

% -----		
	31.12.2025	31.12.2024
Diskontsatz	3,9	3,4
Fluktuation	0,0	0,0
Kostentrend	4,0	0,0
Durchschnittliche Versicherungsprämie [in TEUR]	6,0	6,9

Als Rechnungsgrundlage wurden im Geschäftsjahr 2025 die Richttafeln 2018 G der Heubeck Richttafeln GmbH unter Ansatz einer monatlich vorschüssigen Zahlungsweise verwendet.

Die durchschnittliche Duration beträgt 6 Jahre [31.12.2024: 7 Jahre].

Aus den Beihilfezusagen resultiert ein moderates Liquiditätsrisiko für den Konzern. Dieses kann näherungsweise aus den erwarteten Beihilfezahlungen des Folgejahres und der durchschnittlichen Duration der Beihilfezusagen abgeleitet werden.

Weitere Risiken ergeben sich aus Schwankungen des Marktzinsniveaus und des Kostentrends für medizinische Versorgung. Eine Minderung des Marktzinsniveaus führt zu einer Erhöhung des Betrags der Rückstellungen für Beihilfezusagen. Mit Zunahme des erwarteten Kostentrends steigt der Rückstellungsbetrag ebenfalls. Von einer Änderung der Lebenserwartung hingegen geht nur ein moderates Risiko aus.

Eine quantitative Einschätzung zum Umfang der oben genannten Risiken gibt folgende Sensitivitätsanalyse:

SENSITIVITÄTSANALYSE FÜR VERPFLICHTUNGEN AUS MEDIZINISCHEN VERSORGUNGSLEISTUNGEN

% -----			
	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
31.12.2025		+	–
Diskontsatz	0,5	–3,2	3,4
Kostentrend	0,5	3,7	–3,5

	Änderung der Annahme	Änderung der Verpflichtung	
31.12.24		+	–
Diskontsatz	0,5	–3,5	3,7
Kostentrend	0,5	3,9	–3,7

Die Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Änderung jeweils einer Annahme unter Beibehaltung aller übrigen Bewertungsparameter. Die Berechnung der Sensitivität erfolgt nach der für die Folgebewertung von Beihilfeverpflichtungen angewandten Methode [Anwartschaftsbarwertverfahren].

Berechnungsmethoden und Art der Annahmen sind mit dem Vorjahr identisch.

c) Altersversorgung über die Zusatzversor- gungskasse bayerischer Gemeinden

Alle nach den Bestimmungen des Tarifvertrags für den öffentlichen Dienst (TVöD) beschäftigten Arbeitnehmer des Flughafens München erhalten eine Betriebsrente. Sie sind über ihren jeweiligen Arbeit-
geber in der Zusatzversorgungskasse der bayerischen Gemeinden (ZVK) versichert. Die ZVK leistet für alle Beschäftigten ihrer Mitglie-
der eine Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenversorgung.

Die Finanzierung der Kasse erfolgt über die Umlagen und Zusatz-
beiträge ihrer Mitglieder aus der Vermögensanlage und aus Rück-
stellungen. Die Ermittlung der Umlage erfolgt auf Basis einer jährlich
aktualisierten aktuarischen Berechnung des Finanzierungsbedarfs
der Kasse über den jeweils gültigen Planungshorizont (maximal zehn
Jahre). Der Umlagesatz beträgt derzeit 3,75 %. Daneben erhebt die
Kasse einen Zusatzbeitrag zum Aufbau eines Kapitalstocks in Höhe
von derzeit 4,00 %. Wird die Mitgliedschaft gekündigt, hat das aus-
scheidende Unternehmen einen Ausgleichsbeitrag in Höhe des Bar-
werts aller gegenüber den versicherten Arbeitnehmern des Unter-
nehmens bestehenden Verpflichtungen aus der Altersversorgung zu
leisten.

Bei der betrieblichen Altersversorgung über die ZVK handelt es sich
um eine gemeinschaftlich getragene Pensionszusage mehrerer
Unternehmen. Die Mitglieder der ZVK tragen die finanziellen und

biometrischen Risiken aus der Altersversorgung gemeinschaftlich.
Die – theoretisch mögliche – Vermögenszuordnung ergibt sich für
jedes Mitglied nicht aus den insgesamt jeweils gezahlten Beiträgen,
sondern rein rechnerisch aus den insgesamt jeweils eingebrachten
versicherungstechnischen Risiken. Darüber hinaus ist der Flughafen
München bezüglich der umlagegedeckten Verpflichtungskomponente
den versicherungsmathematischen Risiken der aktiven und früheren
Arbeitnehmer der anderen, außenstehenden Mitglieder ausgesetzt.
Eine verlässliche Überleitung des Vermögens und eine eindeutige
Zuordnung der Verpflichtung sind nicht möglich. Die Altersversor-
gung wird daher als beitragsorientierte Leistungszusage bilanziert.
Die Beitragszahlungen werden sofort aufwandswirksam erfasst.

Fehlbeträge oder Vermögensüberdeckungen der Zusatzversorgungs-
kasse sowie der Umfang der Beteiligung anderer Unternehmen sind
dem Flughafen München nicht bekannt.

Für das Geschäftsjahr 2026 rechnet der Flughafen München mit
Beitragszahlungen sowie Zahlungen in Direktversicherungen in Höhe
von TEUR 26.168. Im Geschäftsjahr 2025 wurden Beitragszahlungen
sowie Zahlungen in Direktversicherungen von insgesamt TEUR 23.928
abgeführt.

18. Sonstige Rückstellungen

Der Buchwert der sonstigen Rückstellungen entwickelte sich wie folgt:

ENTWICKLUNG DES BUCHWERTS DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN				
TEUR -----				
	Umlandfonds	Betriebs- und Behördenprüfungen	Übrige	Gesamt
01.01.2025	72.225	7.516	6.423	86.164
Zuführungen	0	956	1.532	2.488
Verbräuche	0	-339	-1.728	-2.067
Auflösungen	0	-149	-1.289	-1.438
Währungsumrechnung	0	0	-14	-14
Aufzinsungen	1.701	5	38	1.744
Abzinsungen	0	0	-2	-2
Zinsänderungen	-2.336	0	-16	-2.352
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	0	0	-30	-30
31.12.2025	71.590	7.989	4.914	84.493
davon langfristig	71.371	138	1.354	72.863
davon kurzfristig	219	7.851	3.560	11.630

Die Rückstellung für den Umlandfonds beinhaltet verbindliche Zusagen zur Förderung von kommunalen Infrastrukturprojekten im Umland des Flughafens München. Im Geschäftsjahr 2010 hat sich der Flughafen München zur Zahlung von TEUR 10.000 für je ein Straßenbauprojekt in den Landkreisen Freising [Westtangente Freising] und Erding [Nordumfahrung Erding] verpflichtet. Von diesen Mitteln wurden bis zum Geschäftsjahr 2025 TEUR 9.779 (31.12.2024: TEUR 9.779) abgerufen. Der verbleibende Restbetrag für den Landkreis Erding wird voraussichtlich 2026 beantragt werden und zu leisten sein. Aus dem Umlandfonds stehen im Fall der Realisierung des Projekts den umliegenden Gemeinden und Betroffenen zusätzlich TEUR 40.000 für Verkehrsinfrastrukturprojekte und TEUR 50.000 für sonstige

Infrastrukturprojekte sowie zur Abmilderung individueller Härten zur Verfügung. Diese können erst mit dem Beginn der Projektrealisierung ohne zeitliche Befristung in maximalen Jahrest ranchen von TEUR 10.000 abgerufen werden.

Die Auszahlungen aufgrund sonstiger Rückstellungen werden in den folgenden Intervallen erwartet:

ERWARTETE AUSZAHLUNGEN SONSTIGER RÜCKSTELLUNGEN			
TEUR -----			
31.12.2025	In einem Jahr	In 2 bis 5 Jahren	Nach 5 Jahren
Umlandfonds	221	10.000	80.000
Betriebs- und Behördenprüfungen	7.852	145	0
Übrige	3.562	863	587
Gesamt	11.635	11.008	80.587

Zum Stichtag lagen Kreditzusagen aus gewährten Cash-Pooling-Linien und Darlehenszusagen gegenüber nicht konsolidierten Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen sowie assoziierten Unternehmen in Höhe von TEUR 6.000 (31.12.2024: TEUR 6.000) vor, die einem Investment-Grade-Rating zugeordnet wurden. Der Ansatz der Rückstellung aufgrund erwarteter Kreditausfälle erfolgte unverändert zum Vorjahr in Höhe von TEUR 3 und stellt den 12-Monats-Kredit- ausfall dar.

19. Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Buchwerte der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten sind den in Kapitel IV.7.c) beschriebenen Bewertungskategorien wie folgt zuzuordnen. Ihr Buchwert stellt aufgrund ihrer Kurzfristigkeit einen angemessenen Näherungswert für den Marktwert dar.

BUCHWERTE DER KURZFRISTIGEN FINANZIELLEN VERBINDLICHKEITEN				
TEUR				
31.12.2025	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Keine IFRS 9 Bewertungskategorie	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	67.487	0	67.487
Rückerstattungsverbindlichkeiten	0	7.106	0	7.106
Sonstige Verbindlichkeiten	0	123.182	0	123.182
Verbindlichkeiten	0	197.775	0	197.775
Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern	0	10.524	0	10.524
Finanzschulden aus Darlehen	0	249.550	0	249.550
Finanzschulden aus Leasingverhältnissen ¹⁾	0	5.579	0	5.579
Originäre sonstige Finanzschulden	0	265.653	0	265.653
Sonstige Finanzschulden	0	265.653	0	265.653
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	0	463.428	0	463.428
31.12.2024	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Keine IFRS 9 Bewertungskategorie	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	103.510	0	103.510
Rückerstattungsverbindlichkeiten	0	6.379	0	6.379
Sonstige Verbindlichkeiten	0	91.465	0	91.465
Verbindlichkeiten	0	201.354	0	201.354
Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern	0	257.749	0	257.749
Finanzschulden aus Darlehen	0	356.975	0	356.975
Finanzschulden aus Leasingverhältnissen ¹⁾	0	3.597	0	3.597
Originäre sonstige Finanzschulden	0	618.321	0	618.321
Derivative Finanzschulden [nicht Hedge Accounting]	260	0	0	260
Sonstige Finanzschulden	260	618.321	0	618.581
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	260	819.675	0	819.935

1) Finanzschulden aus Leasingverhältnissen sind nur hinsichtlich der Ausbuchung nach den Kategorien aus Kapitel IV.7.a) zu bilanzieren. Im Übrigen erfolgt die Bilanzierung nach Kapitel IV.6.

a) Kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

Der Buchwert der kurzfristigen sonstigen Verbindlichkeiten setzte sich wie folgt zusammen:

BUCHWERT DER KURZFRISTIGEN SONSTIGEN VERBINDLICHKEITEN		
TEUR		
	31.12.2025	31.12.2024
Ausstehende Rechnungen	79.913	57.099
Verbindlichkeiten in Zusammenhang mit Kautionen	11.067	10.993
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	12.174	8.805
Kreditorsche Debitoren	6.420	5.987
Übrige Verbindlichkeiten	13.608	8.581
Gesamt	123.182	91.465

b) Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern

Von den Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern entfallen TEUR 2.732 (31.12.2024: TEUR 66.820) auf die Bundesrepublik Deutschland, TEUR 5.357 (31.12.2024: TEUR 131.070) auf den Freistaat Bayern und TEUR 2.435 (31.12.2024: TEUR 59.859) auf die Landeshauptstadt München. Hierbei handelt es sich um aufgelaufene Zinsen für das Geschäftsjahr 2025, die im Folgejahr fällig werden. Der Zinsaufwand für Gesellschafterdarlehen betrug im Berichtsjahr TEUR 10.524 (2024: TEUR 15.836).

c) Kurzfristige Finanzschulden aus Leasingverhältnissen

Erläuterungen zu Finanzschulden aus Leasingverhältnissen sind in den Kapiteln IV.6 und VII.15.d) zu finden.

20. Sonstige Schulden

Der Buchwert der sonstigen Schulden setzte sich wie folgt zusammen:

BUCHWERT DER SONSTIGEN SCHULDEN		
TEUR		
	31.12.2025	31.12.2024
Verbindlichkeiten aus Steuern und sonstigen Abgaben	8.669	17.162
Erhaltene Anzahlungen und Übrige	1.173	1.406
Sonstige nicht finanzielle Schulden	9.842	18.568
Vorauszahlungen auf Mieten	8.643	9.884
Vorauszahlungen in Verbindung mit Bauleistungen	3.659	3.031
Vorauszahlungen auf Erbbaurechte	2.807	2.924
Fördermittel für ausstehende Investitionen	0	11.250
Übrige abgegrenzte Erlöse	1.707	2.531
Abgegrenzte Erlöse	16.816	29.620
Gesamt	26.658	48.188
davon kurzfristig	16.530	37.546
davon langfristig	10.128	10.642

21. Eventualschulden

Die Flughafen München GmbH (FMG) hat sich gegenüber der Munich Airport International GmbH (MAI) bereit erklärt, die MAI bei der Vertragserfüllung gegenüber der Port Authority of New York and New Jersey, USA, mit definierten Leistungen (ausgenommen Zahlungen) zu unterstützen, wenn die von der Munich Airport US Holding LLC gegründete Projektgesellschaft Munich Airport NJ LLC beziehungsweise die MAI nicht in der Lage sind, die Leistung eigenständig zu erbringen. Dieser »Letter of Support« gleicht einem weichen Patronat der FMG ohne finanzielle Verpflichtungen zwischen FMG und MAI. Aus dem »Letter of Support« resultiert somit ausdrücklich keine Rückgriffs- oder Anspruchsmöglichkeit der Port Authority of New York and New Jersey, USA, gegen die FMG. Zum 31. Dezember 2025 besteht von der MAI eine Vertragserfüllungsbürgschaft in Höhe von TEUR 29.787 beziehungsweise TUSD 35.000 (31.12.2024: TEUR 33.689 beziehungsweise TUSD 35.000) - umgerechnet zum Stichtag 31. Dezember 2025 - aus dem EWR Terminal Operator Agreement (über den Betrieb und die Entwicklung von Terminalflächen am US-amerikanischen Flughafen Newark Liberty Airport). Zum jetzigen Zeitpunkt geht der Konzern davon aus, dass das Risiko der Inanspruchnahme sehr gering ist.

22. Betriebsgenehmigung

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie hat der Flughafen München GmbH am 9. Mai 1974 die luftrechtliche Genehmigung nach § 6 LuftVG für den Flughafen München erteilt. Die luftrechtliche Genehmigung enthält die für den Betrieb des Flughafens wesentlichen Regelungen.

Neben den Bestimmungen der luftrechtlichen Genehmigung hat der Flughafenbetreiber die unmittelbar aus dem Gesetz (insbesondere Luftverkehrsgesetz und hierzu ergangene Verordnungen) resultierenden Vorschriften zu beachten. Demzufolge hat die Flughafen München GmbH unter anderem den Flughafen jederzeit in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen (unter anderem Lärm und Luft) und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu erhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sowie das Rettungswesen sicherzustellen.

Die Festsetzung der Start- und Landeentgelte erfolgt durch die Flughafen München GmbH unter Genehmigungsvorbehalt durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Die Airlines werden im Rahmen eines Konsultationsverfahrens in den Genehmigungsprozess einbezogen. Die im Geschäftsjahr 2021 in Kraft getretene Entgeltrahmenvereinbarung (ERV) regelt grundsätzlich die Entwicklung der Luftverkehrsentgelte bis einschließlich 2030 und stellt die Refinanzierung der Infrastruktur in einem festgelegten Umfang sicher.

23. Vertragliche Vermögenswerte und Vertragliche Verbindlichkeiten

a) Vertragssalden

Die Salden aus Verträgen mit Kunden bestanden aus:

SALDEN AUS VERTRÄGEN MIT KUNDEN		
TEUR -----		
	31.12.2025	31.12.2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	73.890	105.584
Vertragliche Vermögenswerte	36.383	48.757
Vertragliche Verbindlichkeiten	-15.015	-17.310

Im Geschäftsjahr 2025 wurden Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 16.062 (2024: TEUR13.382) erfasst, die im Saldo der vertraglichen Verbindlichkeiten zum Stichtag des Vorjahres enthalten waren. Es wurden keine Umsatzerlöse realisiert, die auf eine Änderung des Transaktionspreises für bereits im Vorjahr erbrachte Leistungen zurückgehen.

b) Angaben zu wesentlichen Änderungen

Wesentliche Änderungen der Salden aus Verträgen mit Kunden betrafen in der Berichtsperiode folgende Positionen:

ÄNDERUNGEN DER SALDEN AUS VERTRÄGEN MIT KUNDEN			
TEUR -----			
		Vertragliche Vermögenswerte	
		2025	2024
Stand zum 01.01.		48.757	52.581
Veränderungen aus der Leistungserbringung		1.575	3.788
Umgliederungen in die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		-8.918	-10.892
Anpassungen aus Schätzungsänderungen		99	-3
Abgänge aus zur Veräußerung gehalten eingestuften Vermögenswerte und Schulden		0	-7
Veränderungen aus Währungsumrechnung		-5.050	2.949
Anpassungen aus Vertragsänderung		-80	341
Stand zum 31.12.		36.383	48.757
		Vertragliche Verbindlichkeiten	
		2025	2024
Stand zum 01.01.		17.310	14.181
Veränderungen aus der Leistungserbringung		-16.062	-13.832
Veränderungen aus Währungsumrechnung		-1.039	385
Zugänge aufgrund von erhaltenen Kundenanzahlungen		6.310	8.090
Veränderungen durch Vertragsänderung		8.500	8.503
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis		-4	0
Abgänge aufgrund von Rückzahlungen		0	-17
Stand zum 31.12.		15.015	17.310

c) Verbleibende Leistungsverpflichtungen

Die folgende Tabelle enthält zukünftig erwartete Umsatzerlöse, die aus noch zu erfüllenden oder teilweise zu erfüllenden Leistungsverpflichtungen realisiert werden:

ZUKÜNFTIG ERWARTETE UMSATZERLÖSE AUS DER REALISIERUNG (TEILWEISE) NOCH ZU ERFÜLLENDER LEISTUNGSVERPFLICHTUNGEN				
TEUR -----				
	2026	2027	2028 ff.	Total
Parken	451	63	60	574
Übrige Umsätze	63.787	23.116	37.096	123.999
Gesamt	64.238	23.179	37.156	124.573

Der Flughafen München macht vom praktischen Behelf des IFRS 15.121 Gebrauch. Der Konzernanhang enthält keine Informationen über verbleibende Leistungsverpflichtungen, welche eine erwartete ursprüngliche Laufzeit von unter einem Jahr haben, beziehungsweise keine Informationen zu bereits erbrachten Leistungen, die zwar noch nicht fakturiert, aber als Umsatzerlöse erfasst wurden.

VIII. Finanzrisiko- management

Das Risikomanagementsystem des Flughafens München zuzüglich der wesentlichen Risiken ist im Detail im Kapitel 4.2 des Konzernlageberichts zum 31. Dezember 2025 erläutert.

Im Rahmen seiner geschäftlichen Tätigkeit ist der Flughafen München einer Vielzahl unterschiedlicher finanzieller Risiken ausgesetzt. Hierzu zählen Kredit-, Liquiditäts- und Marktrisiken aus Zinssatz- und Wechselkursschwankungen.

Diesen Risiken war der Flughafen München in vergleichbarer Zusammensetzung auch im Vorjahr ausgesetzt.

Überwachung und Steuerung von Finanzrisiken sind Aufgabe des zentralen Finanz- und Cashmanagements. Im Rahmen des übergeordneten Risikofrüherkennungssystems erfolgt eine vierteljährliche Berichterstattung über alle wesentlichen Finanzrisiken an die Geschäftsführung. Über die Liquiditäts- und Darlehensentwicklung sowie die Entwicklung des Derivatebestands wird die Geschäftsführung durch einen monatlichen Finanzbericht in Kenntnis gesetzt.

Derivate werden ausschließlich zu Sicherungszwecken eingesetzt. Geschäftsabschlüsse erfolgen durch das zentrale Finanz- und Cashmanagement. Zur Dokumentation, Abwicklung und Steuerung von Risiken aus dem Derivatebestand setzt das zentrale Finanz- und Cashmanagement ein Treasury-System ein. Die Software gewährleistet eine strikte Funktionstrennung zwischen Erwerb, Abwicklung und Bilanzierung der Derivate und der Überwachung der Risiken aus diesen Geschäften.

Die Methoden des Finanzrisikomanagements haben sich gegenüber dem Vorjahr nicht geändert.

1. Marktrisiko

Der Flughafen München ist Marktrisiken aus Zinssatz- und Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Diese haben Einfluss auf die Höhe der Zahlungspflichten aus Darlehensvereinbarungen mit variabler Zinsbindung. In geringerem Umfang beeinflussen Fremdwährungsrisiken Zahlungsmittelströme aus dem internationalen Beratungsgeschäft.

Der Flughafen München begegnet Marktrisiken durch den Abschluss derivativer Finanzinstrumente. Derivate werden ausschließlich zu Sicherungszwecken erworben und hauptsächlich zur Absicherung gegen Schwankungen von Zahlungsmittelströmen eingesetzt.

a) Zinsrisiko

Das Zinsrisiko des Flughafens München ergibt sich aus den langfristig, variabel verzinslichen Darlehen. Zur Sicherung von Zahlungsmittelströmen gegen Zinssatzschwankungen setzt der Flughafen München Zinsswaps ein. Angaben zu Sicherungsbeziehungen sind dem Kapitel VII.16 zu entnehmen.

Anhand von Sensitivitätsanalysen kann die verbleibende Risikoexposition des Flughafens München gegenüber Zinsschwankungen dargestellt werden.

Die Zinssensitivitätsanalyse stellt die Auswirkungen einer Erhöhung beziehungsweise Minderung des Gesamt-, Jahres- und des sonstigen Ergebnisses bei einer Parallelverschiebung der Zinsstruktur um plus 100 Basispunkte [BP] beziehungsweise minus 100 Basispunkte [BP] dar.

Der Zinssensitivitätsanalyse liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Der laufende Zinsaufwand aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit Zinsbindungsfristen größer ein Jahr bleibt unverändert. Dies gilt unabhängig vom Zeitpunkt der nächsten Zinsfestsetzung.
- Auswirkungen geänderter Zinsstrukturkurven auf den Stichtagswert von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit Zinsbindungsfristen größer ein Jahr werden nicht berücksichtigt.
- Der laufende Zinsaufwand aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit Zinsbindungsfristen kleiner ein Jahr, zum Beispiel mit Bindung an den 3M-EURIBOR oder den 6M-EURIBOR, ändert sich. Dies gilt unabhängig davon, ob diese Instrumente als Grundgeschäft in eine Sicherungsbeziehung eingebracht wurden oder nicht. Der Stichtagswert dieser Finanzinstrumente bleibt unverändert.
- Der laufende Zinsaufwand aus zinstragenden derivativen Finanzinstrumenten, zum Beispiel mit Bindung an den 3M-EURIBOR oder den 6M-EURIBOR, ändert sich. Dies gilt unabhängig davon, ob diese Instrumente als Sicherungsgeschäft in eine Sicherungsbeziehung eingebracht wurden oder nicht.

- Der Stichtagswert derivativer Finanzinstrumente ändert sich. Sekundäre Auswirkungen der Parallelverschiebung der Zinsstrukturkurve, wie etwa die Änderung von Forward Exchange Rates, werden bei der Ermittlung der Zinssensitivität nicht berücksichtigt.
- Soweit derivative Finanzinstrumente als Sicherungsgeschäft in eine Sicherungsbeziehung zur Absicherung von Zahlungsmittelströmen designiert wurden, hat der ineffektive Anteil der Wertänderungen Auswirkungen auf das Jahresergebnis. Der effektive Anteil der Wertänderungen hat Auswirkungen auf das sonstige Ergebnis.

Unter den oben genannten Annahmen mindert beziehungsweise erhöht eine Parallelverschiebung der Zinsstrukturkurve das Gesamt-, Jahres- und sonstige Ergebnis wie folgt:

ZINSENSITIVITÄTSANALYSE				
T E U R -----				
	31.12.2025		31.12.2024	
	+100 BP	–100 BP	+100 BP	–100 BP
Gesamtergebnis	3.662	–4.306	3.872	–4.451
davon sonstiges Ergebnis	9.807	–10.451	6.555	–7.134
davon Jahresergebnis	–6.145	6.145	–2.683	2.683

Die Sensitivitätsanalyse beruht auf den gleichen Annahmen und Methoden wie im Vorjahr.

b) Fremdwährungsrisiko

Fremdwährungsrisiken resultieren größtenteils aus operativen Tätigkeiten in Fremdwährung. Schwankungen von Zahlungsströmen aus Wechselkursschwankungen werden durch Devisentermingeschäfte eliminiert. Hierbei ergeben sich Risiken aus Schwankungen des Euro gegenüber dem US-Dollar [USD]. Angaben zu Sicherungsbeziehungen sind dem Kapitel VII.16 zu entnehmen. Aus Wesentlichkeitsgründen wird auf eine Währungssensitivitätsanalyse verzichtet.

2. Kreditrisiko

Das Kreditrisiko stellt das Risiko eines finanziellen Verlusts dar, sofern ein Schuldner seine vertraglichen Verpflichtungen in Bezug auf ein Finanzinstrument nicht erfüllen kann. Das Kreditrisiko des Flughafens München resultiert im Wesentlichen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie kurzfristigen Geldanlagen.

Der Bruttobuchwert finanzieller Vermögenswerte stellt das Brutto-Exposure gegenüber dem Kreditrisiko dar, repräsentiert somit das maximale Ausfallrisiko und lässt sich den jeweiligen Kapiteln der finanziellen Vermögenswerte entnehmen. Somit unterliegt der Flughafen München ungeachtet bestehender Sicherheiten einem maximalen Kreditrisiko in Höhe von TEUR 171.657 (31.12.2024: TEUR 193.318).

Dem Ausfallrisiko für kurzfristige Geldanlagen wird dadurch begegnet, dass diese ausschließlich bei Kreditinstituten erfolgen, die einer Einlagensicherung unterliegen.

Das Kreditrisiko der Forderungen wird von einer zentralen Verantwortlichkeit [Forderungsmanagement] analysiert und gesteuert. Möglichen Forderungsausfallrisiken wird durch eine zeitnahe und korrekte Abrechnung der Leistungsgegenstände mittels Überwachung und Durchsetzung einer pünktlichen und vollständigen Begleichung der resultierenden Forderungen begegnet. Hierzu gehören eine umfassende Bonitätsprüfung der Kunden, eine stetige Überwachung der offenen Posten und ein stringentes Mahnwesen. Zahlungsansprüche aus Mietverträgen werden durch die Hinterlegung von Mietkautionen gesichert. Bodenabfertigungsleistungen erfolgen gegen Hinterlegung von Barsicherheiten und Bankbürgschaften.

Warenverkäufe und gastronomische Leistungen erfolgen überwiegend gegen Bar- oder Kreditkartenzahlung.

Erkennbaren Ausfallrisiken einzelner finanzieller Vermögenswerte wird durch entsprechende [Einzel-]Wertminderungen in Übereinstimmung mit den Vorschriften zur Ermittlung erwarteter Kreditausfälle im Sinne von wertgeminderten finanziellen Vermögenswerten [Stufe 3] Rechnung getragen.

Eine Konzentration von Kreditrisiken aus Geschäftsbeziehungen mit einzelnen Schuldnern oder Schuldnergruppen ist grundsätzlich nicht erkennbar.

3. Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt das Risiko, dass der Flughafen München zukünftig nicht in der Lage sein könnte, seinen finanziellen Verpflichtungen, wie beispielsweise der Tilgung von Finanzschulden oder Begleichung finanzieller Verbindlichkeiten bei Fälligkeit, nachzukommen. Die Steuerung und Überwachung des Liquiditätsrisikos ist Aufgabe des zentralen Finanz- und Cashmanagements des Flughafens München. Dabei wird das Liquiditätsrisiko im Rahmen sowohl der langfristigen Wirtschaftsplanung als auch der kurz- und mittelfristigen Finanzplanung überwacht. Um die Zahlungsfähigkeit jederzeit sicherzustellen, werden auf Basis einer rollierenden Liquiditätsplanung langfristige Kreditlinien und liquide Mittel vorgehalten. Zudem erfolgt derzeit die Überwachung der Liquidität über ein gesondertes Liquiditätsmanagement.

Durch das konzernweite Cashmanagement werden die Zahlungsmittelbestände der operativen Tochtergesellschaften konzentriert. Neben dem Zugriff auf die betrieblichen Zahlungsmittelüberschüsse verfügt der Flughafen München über hinreichende Liquidität in Form von kurzfristigen Geldanlagen und ausreichend dimensionierten Kreditlinien bei Kreditinstituten. Im Berichtsjahr betrug der operative Cashflow TEUR 383.719 [2024: TEUR 419.679]. Der Flughafen München kann auf freie Kreditlinien inklusive Kontokorrent- und Avallinien in Höhe von TEUR 305.855 [31.12.2024: TEUR 318.716] zugreifen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die vertraglich vereinbarten Zins- und Tilgungszahlungen der originären und der derivativen Finanzschulden:

LIQUIDITÄTSANALYSE							
TEUR							
31.12.2025	2026		2027 bis 2030		Nach 2030		Summe
	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	
aus Anteilen an Personengesellschaften	0	8.097	0	168.515	0	1.466.578	1.643.190
gegenüber Gesellschaftern	10.524	0	0	0	0	0	10.524
gegenüber Kreditinstituten	66.751	213.826	228.828	1.288.078	107.137	1.075.640	2.980.260
aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	67.470	0	18.678	0	0	86.148
aus sonstigen Finanzschulden (inkl. Rückerstattungsverbindlichkeiten)	0	130.284	0	631	0	0	130.915
Originäre Finanzschulden	77.275	419.677	228.828	1.475.902	107.137	2.542.218	4.851.037
aus derivativen Finanzschulden (Hedge Accounting)	0	177	0	534	0	603	1.314
Derivative Finanzschulden	0	177	0	534	0	603	1.314
Gesamt	77.275	419.854	228.828	1.476.436	107.137	2.542.821	4.852.351

31.12.2024	2025		2026 bis 2029		Nach 2029		Summe
	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	
aus Anteilen an Personengesellschaften	0	0	0	175.564	0	1.311.705	1.487.269
gegenüber Gesellschaftern	15.836	241.913	0	0	0	0	257.749
gegenüber Kreditinstituten	34.049	340.233	163.419	1.023.747	86.541	925.774	2.573.763
aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	103.519	0	14.767	0	0	118.286
aus sonstigen Finanzschulden (inkl. Rückerstattungsverbindlichkeiten)	0	97.841	0	813	0	0	98.654
Originäre Finanzschulden	49.885	783.506	163.419	1.214.891	86.541	2.237.479	4.535.721
aus derivativen Finanzschulden (Hedge Accounting)	0	231	0	2.533	0	361	3.125
aus derivativen Finanzschulden	0	260	0	0	0	0	260
Derivative Finanzschulden	0	491	0	2.533	0	361	3.385
Gesamt	49.885	783.997	163.419	1.217.424	86.541	2.237.840	4.539.106

Tilgungsleistungen zu originären Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften werden jeweils mit dem erwarteten Abfin-dungsbetrag gezeigt. Als Fälligkeitszeitpunkt gilt hier der frühest-mögliche Kündigungszeitpunkt der Gesellschafter.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die vertraglich vereinbarten Leasingzahlungen und die Buchwerte der kurz- und langfristigen

Leasingverbindlichkeiten:

BUCHWERTE DER LEASINGVERBINDLICHKEITEN UND DIE ZUKÜNFTIGEN ZAHLUNGSSTRÖME						
TEUR						
31.12.2025	2026	2027 bis 2030	Nach 2030	Summe der vertraglich vereinbarten undiskontierten Cashflows	Buchwert kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	Buchwert langfristige Leasingverbindlichkeiten
Leasingverbindlichkeiten	6.036	8.122	7.573	21.731	5.579	13.921
31.12.2024	2025	2026 bis 2029	Nach 2029	Summe der vertraglich vereinbarten undiskontierten Cashflows	Buchwert kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	Buchwert langfristige Leasingverbindlichkeiten
Leasingverbindlichkeiten	4.065	8.045	8.915	21.025	3.597	14.858

IX. Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Im Geschäftsjahr 2025 entwickelten sich die Buchwerte im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit wie folgt:

ENTWICKLUNG DER BUCHWERTE IM ZUSAMMENHANG MIT DER FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT							
	TEUR						
	Verbindlichkeiten mit assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	Finanzschulden aus Darlehen	Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern	Leasingverbindlichkeiten	Finanzschulden aus Anteilen an Personen-gesellschaften	Derivative Finanzschulden	Gesamt
Bilanz zum 01.01.2025	8.805	2.274.905	257.749	18.454	431.244	3.018	
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen	0	628.943	0	0	0	0	628.943
Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen	0	-322.049	-241.913	0	0	0	-563.962
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	0	0	0	-7.618	0	0	-7.618
Gezahlte Zinsen (ohne Bauzeitzinsen)	0	-38.806	-15.837	-542	0	-308	-55.493
Zahlungsmittelzuflüsse aus dem konzernweiten Cashmanagement mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen	1.403	0	0	0	0	0	1.403
Auszahlungen aus Bauzeitzinsen	0	-15.883	0	0	0	0	-15.883
Zahlungsmittelflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	1.403	252.205	-257.750	-8.160	0	-308	-12.610
Änderungen des beizulegenden Zeitwertes	0	0	0	0	-3.681	-1.798	-5.479
Änderungen aus der Währungsumrechnung	0	-1.556	0	-284	0	0	-1.840
Sonstige Veränderungen	1.966	54.938	10.525	9.490	28.392	72	105.383
Bilanz zum 31.12.2025	12.174	2.580.492	10.524	19.500	455.955	984	

ENTWICKLUNG DER BUCHWERTE IM ZUSAMMENHANG MIT DER FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT							
	Verbindlichkeiten mit assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	Finanzschulden aus Darlehen	Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern	Leasingverbindlichkeiten	Finanzschulden aus Anteilen an Personen- gesellschaften	Derivative Finanzschulden	Gesamt
Bilanz zum 01.01.2024	10.558	2.260.629	518.315	18.238	398.780	324	
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen	0	694.936	0	0	0	0	694.936
Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen	0	-684.236	-250.000	0	0	0	-934.236
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	0	0	0	-5.992	0	0	-5.992
Gezahlte Zinsen (ohne Bauzeitzinsen)	0	-42.834	-26.401	-558	0	1.346	-68.447
Zahlungsmittelzuflüsse aus dem konzernweiten Cashmanagement mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen	-953	0	0	0	0	0	-953
Auszahlungen aus Bauzeitzinsen	0	-9.736	0	0	0	0	-9.736
Zahlungsmittelflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	-953	-41.870	-276.401	-6.550	0	1.346	-324.428
Änderungen des beizulegenden Zeitwertes	0	0	0	0	11.046	1.889	12.935
Sonstige Veränderungen	-800	56.146	15.835	6.766	21.418	-541	98.824
Bilanz zum 31.12.2024	8.805	2.274.905	257.749	18.454	431.244	3.018	

X. Erläuterungen zu Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen

Weitere Informationen zu den Beteiligungsverhältnissen finden sich in Kapitel VII.12. Entscheidungen, die die geschäftlichen Grundlagen der Gesellschaft berühren oder bestimmte risikobehaftete Geschäfte beinhalten, treffen die Gesellschafter einstimmig. Im Übrigen werden Entscheidungen mit einfacher Mehrheit getroffen.

1. Geschäfte mit Behörden

Die Geschäftsanteile der Flughafen München GmbH werden unmittelbar von der öffentlichen Hand gehalten. Sämtliche Behörden der beteiligten Gebietskörperschaften sind daher als nahestehend einzustufen.

Geschäftsvorfälle mit Behörden resultieren überwiegend aus unbefristeten Mietverhältnissen mit der Bundes- und Landespolizei und dem Zoll. An Behörden berechnete Entgelte dürfen die erstattungsfähigen Aufwendungen nicht übersteigen. Sie unterliegen einer regelmäßigen Preisprüfung. Die aus Geschäftsbeziehungen mit Behörden resultierenden Umsätze und Aufwendungen sind für den Konzernabschluss nicht wesentlich. Signifikante offene Posten bestehen nicht.

2. Geschäfte mit Unternehmen der öffentlichen Hand

Unternehmen, deren finanz- und geschäftspolitische Entscheidungen von der Bundesrepublik Deutschland, dem Freistaat Bayern oder der Landeshauptstadt München beherrscht, gemeinschaftlich beherrscht oder maßgeblich beeinflusst werden, zählen ebenfalls zu den nahestehenden Unternehmen des Flughafens München.

Zu den nahestehenden Unternehmen der öffentlichen Hand zählen Kreditinstitute mit unmittelbarer Beteiligung der öffentlichen Hand (unter anderem die Bayerische Landesbank Anstalt des öffentlichen

Rechts, Kreditanstalt für Wiederaufbau und LfA Förderbank Bayern) und Kreditinstitute mit mittelbarer Beteiligung über Sondervermögen, wie zum Beispiel den Finanzmarktstabilisierungsfonds SoFFin (darunter die Commerzbank AG). Transaktionen mit diesen Kreditinstituten resultieren aus Finanzschulden (Darlehen) und Derivaten (Zinsswaps).

TRANSAKTIONEN MIT KREDITINSTITUTEN, DIE ALS NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN EINZUSTUFEN SIND		
TEUR -----		
	2025	2024
Originäre Finanzschulden		
Zinszahlungen	-40.239	-43.464
Tilgungen	-88.744	-659.612
Ziehungen	560.443	404.955
Derivative Finanzschulden		
Zinszahlungen	-61	-820

Darüber hinaus zählen zu den nahestehenden Unternehmen der öffentlichen Hand Unternehmen und Anstalten des öffentlichen Rechts, die der Bund und der Freistaat Bayern mit der Ausführung hoheitlicher Aufgaben am Flughafen München und im Rahmen der Luftverkehrsüberwachung beauftragt haben (darunter DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, SGM Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München GmbH, Deutscher Wetterdienst Anstalt des öffentlichen Rechts). Die Geschäftsvorfälle mit diesen Unternehmen resultieren überwiegend aus unbefristeten Mietverträgen.

Der Flughafen München unterhält Geschäftsbeziehungen zu weiteren Unternehmen, deren Finanz- und Geschäftspolitik von der öffentlichen Hand zumindest maßgeblich beeinflusst wird. Hierzu zählen beispielsweise die Gesellschaften der Unternehmensgruppen Deutsche Post AG, Telekom Deutschland GmbH und Deutsche Bahn AG. Zwischen dem Flughafen München und diesen Unternehmensgruppen bestehen wechselseitige Lieferungs- und Leistungsbeziehungen, die jedoch insgesamt für das Konzernergebnis von untergeordneter Bedeutung sind.

3. Geschäfte mit assoziierten Unternehmen und Unternehmen, die wegen Wesentlichkeit nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen wurden

Der Konsolidierungskreis der Flughafen München GmbH beinhaltet zwei assoziierte Unternehmen (EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH und Cargogate Munich Airport GmbH). Die Unternehmen FMV – Flughafen München Versicherungsvermittlungsgesellschaft mbH und Flughafen Parken GmbH werden wegen der nicht gegebenen Wesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen.

Zwischen dem Flughafen München und diesen Gesellschaften bestehen wechselseitige Lieferungs- und Leistungsbeziehungen mit den folgenden Auswirkungen auf Konzernergebnis, -vermögenswerte und -schulden:

GESCHÄFTE MIT ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN UND UNTERNEHMEN, DIE WEGEN WESENTLICHKEIT NICHT IN DEN KONSOLIDIERUNGSKREIS EINBEZOGEN WURDEN		
TEUR -----		
	31.12.2025	31.12.2024
Forderungen (brutto)	1.125	1.145
Verbindlichkeiten	12.173	8.805
	2025	2024
Umsatzerlöse	9.944	6.259
Gesamtleistung	9.944	6.259
Materialaufwand	-12.544	-9.130
Sonstige Aufwendungen	38	-345
Aufwendungen	-12.506	-9.475
Zinsergebnis	-6	-47

Die Umsatzerlöse betreffen Mieterlöse inklusive Nebenkosten sowie Erlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen. Der Materialaufwand resultiert aus Rangierleistungen und bezogenen Leistungen im Zusammenhang mit Fracht.

4. Geschäfte mit nahestehenden Personen

Dem Flughafen München nahestehend sind zudem die Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats der Flughafen München GmbH.

Die Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung setzt sich aus dem Festgehalt und einer variablen erfolgsabhängigen Tantieme (davon ausstehende Salden: TEUR 500; 31.12.2024: TEUR 558) zusammen und stellen kurzfristig fällige Leistungen dar:

VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DER GESCHÄFTSFÜHRUNG 2025			
TEUR -----			
	Festgehalt	Tantiemen und sonstige Bezüge	Gesamt
Jost Lammers	447	429	876
Dr. Jan-Henrik Andersson	330	297	627
Thomas Hoff Andersson [ab 01.05.2025]	280	184	464
Gesamt	1.057	910	1.967

VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DER GESCHÄFTSFÜHRUNG 2024			
TEUR -----			
	Festgehalt	Tantiemen und sonstige Bezüge	Gesamt
Jost Lammers	417	410	827
Nathalie Leroy [bis 31.12.2024]	330	287	617
Dr. Jan-Henrik Andersson	330	297	627
Gesamt	1.077	994	2.071

In den sonstigen Bezügen sind Sachbezüge und vertragliche Nebenleistungen (wie zum Beispiel Altersversorgung) enthalten.

Frühere Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen erhielten im Geschäftsjahr 2025 Gesamtbezüge in Höhe von TEUR 1.023 (2024: TEUR 979). Für künftige Pensionsleistungen sowie für Anwartschaften auf Hinterbliebenenversorgung sind Pensionsrückstellungen in Höhe von TEUR 12.314 (31.12.2024: TEUR 13.238) gebildet.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betrugen TEUR 67 (2024: TEUR 34).

Kredite an oder eingegangene Haftungsverhältnisse zugunsten von Organmitgliedern bestehen nicht.

XI. Ereignisse nach dem Abschlussstichtag

Nach dem Abschlussstichtag kam es zu einem Angriff im Nahen Osten. Die konkreten Auswirkungen dieser militärischen Eskalation auf den Flughafen München lassen sich derzeit nur schwer abschätzen. Die derzeitige Einschätzung der Geschäftsführung hinsichtlich der Dauer der militärischen Eskalation und möglicher kompensatorischer Effekte wurde in der Prognose des Geschäftsverlaufs und der Ergebnisentwicklung für 2026 berücksichtigt.

Weitere Vorgänge von besonderer Bedeutung sind nicht eingetreten.

München, den 21. April 2026

Jost Lammers
Dr. Jan-Henrik Andersson
Thomas Hoff Andersson

KONTROLLE UND PRÜFUNG

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir mit Datum vom 8. Mai 2026 den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

An die Flughafen München Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Flughafen München Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Flughafen München Gesellschaft mit beschränkter Haftung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die Konzernerklärung zur Unternehmensführung nach § 315d HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden »IFRS Accounting Standards«), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Konzernerklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Konzernerklärung zur Unternehmensführung nach § 315d HGB (Angaben zur Frauenquote) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Konzernlageberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem alle übrigen Teile des integrierten Berichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen – mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Konzernlageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestäti-

gungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Teilbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

München, den 8. Mai 2026
PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Anita Botzenhardt
Wirtschaftsprüferin

ppa. Martina Andrea von Möller
Wirtschaftsprüferin

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 2025 zu drei Sitzungen zusammen. Der Arbeitsausschuss hat drei Sitzungen durchgeführt. Der Personalausschuss hat drei Mal getagt.

Der von der Geschäftsführung vorgelegte Jahresabschluss zum 31. Dezember 2025 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 Mitarbeitenden spricht der Aufsichtsrat Dank und Anerkennung für die im Geschäftsjahr 2025 geleistete erfolgreiche Arbeit aus.

München, den 14. Juli 2026
Für den Aufsichtsrat



Staatsminister Albert Füracker
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Flughafen München GmbH

Impact Report

IR

IR 01

Nachhaltigkeitsdialog

101 Wesentlichkeitsanalyse

IR 02

Umwelt und Klimaschutz

103 Klimaschutz
108 Ressourcen
109 Biodiversität

IR 03

Mitarbeitende und Gesellschaft

112 Arbeitgeber
115 Gesellschaftliches Engagement
116 Lärmschutz

IR 04

Unternehmen und Governance

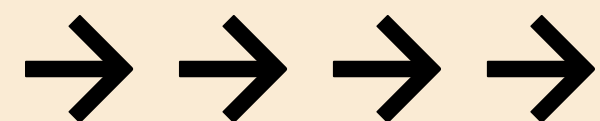
120 Wirtschaftsfaktor
120 Beschaffung
121 Governance
122 Sicherheit

NACHHALTIGKEITSDIALOG

Akzeptanz durch Transparenz:
Zukunftsfähige Lösungen und
nachhaltige Entwicklungen entstehen
nur durch einen offenen Austausch
mit unserem Umfeld. Deshalb stehen
wir in einem fortlaufenden Dialog
mit unseren Stakeholdern – sowohl
innerhalb des Unternehmens als auch
auf lokaler, regionaler, nationaler und
internationaler Ebene.

WESENTLICHKEITSPROZESS

4
Schritte zur
Materialität



BEWERTUNG

15
wesentliche
Nachhaltig-
keitsthemen

GEMEINSAM IM DIALOG

8 Stakeholder-
Gruppen im
Austausch mit
dem Airport

Wesentlichkeit: Analyse der Stakeholder-Erwartungen

Nachhaltige Unternehmenssteuerung

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie berücksichtigt die wesentlichen Themen und beinhaltet die Maßnahmen zu deren Umsetzung sowie die im Nachhaltigkeitsprogramm definierten Ziele. Themen sind dann wesentlich, wenn sie die nachhaltige Entwicklung des Flughafens und seines ökonomischen, ökologischen oder sozialen Umfelds beeinflussen. Der Flughafen München hat Kennzahlen definiert, die die Erreichung der strategischen Ziele beziehungsweise die Effektivität der Maßnahmen messbar machen. Neben dem EBT [Konzernergebnis vor Steuern] und der Messgröße zur Kundenzufriedenheit PEI [Passagiererlebnisindex] werden auch die CO₂-Einsparungen und die Unfallhäufigkeitsrate LTIF [Lost Time Incident Frequency] als Steuerungskennzahlen herangezogen.

Nachhaltigkeit ist integraler Bestandteil unserer Organisationsstruktur. Im Nachhaltigkeitsgremium bündeln wir bereichsübergreifende Expertise: Kolleginnen und Kollegen mit unterschiedlichen Funktionen tauschen sich dort regelmäßig zu laufenden Initiativen, aktuellen Entwicklungen und strategisch relevanten Themen aus. Als Multiplikatorinnen und Multiplikatoren stellen sie sicher, dass die Inhalte der Nachhaltigkeitsstrategie in den jeweiligen Verantwortungsbereichen konsequent verankert und umgesetzt werden. Die übergeordnete strategische Steuerung erfolgt im Nachhaltigkeitsboard. In diesem Rahmen beraten die Geschäftsführung, Mitglieder des obersten Führungskreises sowie ausgewiesene Fachexpertinnen und -experten über zentrale Handlungsfelder und zukünftige Prioritäten unserer Nachhaltigkeitsagenda.

Wesentlichkeitsprozess: Basis unserer Nachhaltigkeitsstrategie

Im Geschäftsjahr 2026 sind 15 wesentliche Nachhaltigkeitsthemen zentraler Bestandteil der Nachhaltigkeitsaktivitäten des Flughafens. Anpassungen sind das Ergebnis einer fortlaufenden Bewertung und können dem Index der Global Reporting Initiative [GRI] entnommen werden. Die Nachhaltigkeitsthemen werden in der Wesentlichkeitsmatrix dargestellt.

✓ Geprüft durch PwC

Bewertung

Interne Fachexpertinnen und -experten haben die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen auf Basis der im Vorjahr erstellten Wesentlichkeitsmatrix bewertet. Die Perspektive externer Stakeholder haben jene Expertinnen und Experten eingebracht, die aufgrund ihrer fachlichen Zuständigkeit in engem Austausch mit den jeweiligen Anspruchsgruppen stehen und deren Positionen am besten einnehmen können. Ergänzend nahmen alle Beteiligten eine Bewertung aus Sicht der Konzernbeschäftigten vor.

Die Analyse bestätigt die unveränderte Relevanz der bestehenden wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen. Die zentralen Themenfelder behalten für unsere Stakeholder ihre ursprüngliche Bedeutung und bleiben richtungsweisend für die nachhaltige Weiterentwicklung des Unternehmens. Als neues wesentliches Thema wurde »Barrierefreier Flughafen« identifiziert. Damit rücken wir die gesellschaftliche Verantwortung des Flughafens München für Menschen mit Beeinträchtigungen stärker in den Fokus. Ziel ist es allen Personen, unabhängig von ihren individuellen Lebensumständen, eine uneingeschränkte Nutzung des Flughafens zu ermöglichen.

Implementierung

Zu jedem wesentlichen Thema hat der Flughafen München spezifische Managementansätze entwickelt, die den Vorgaben der Standards der Global Reporting Initiative [GRI-Standards] entsprechen. Sie werden gemeinsam mit den dazugehörigen Zielen und Maßnahmen als Teil der integrierten Berichterstattung veröffentlicht.

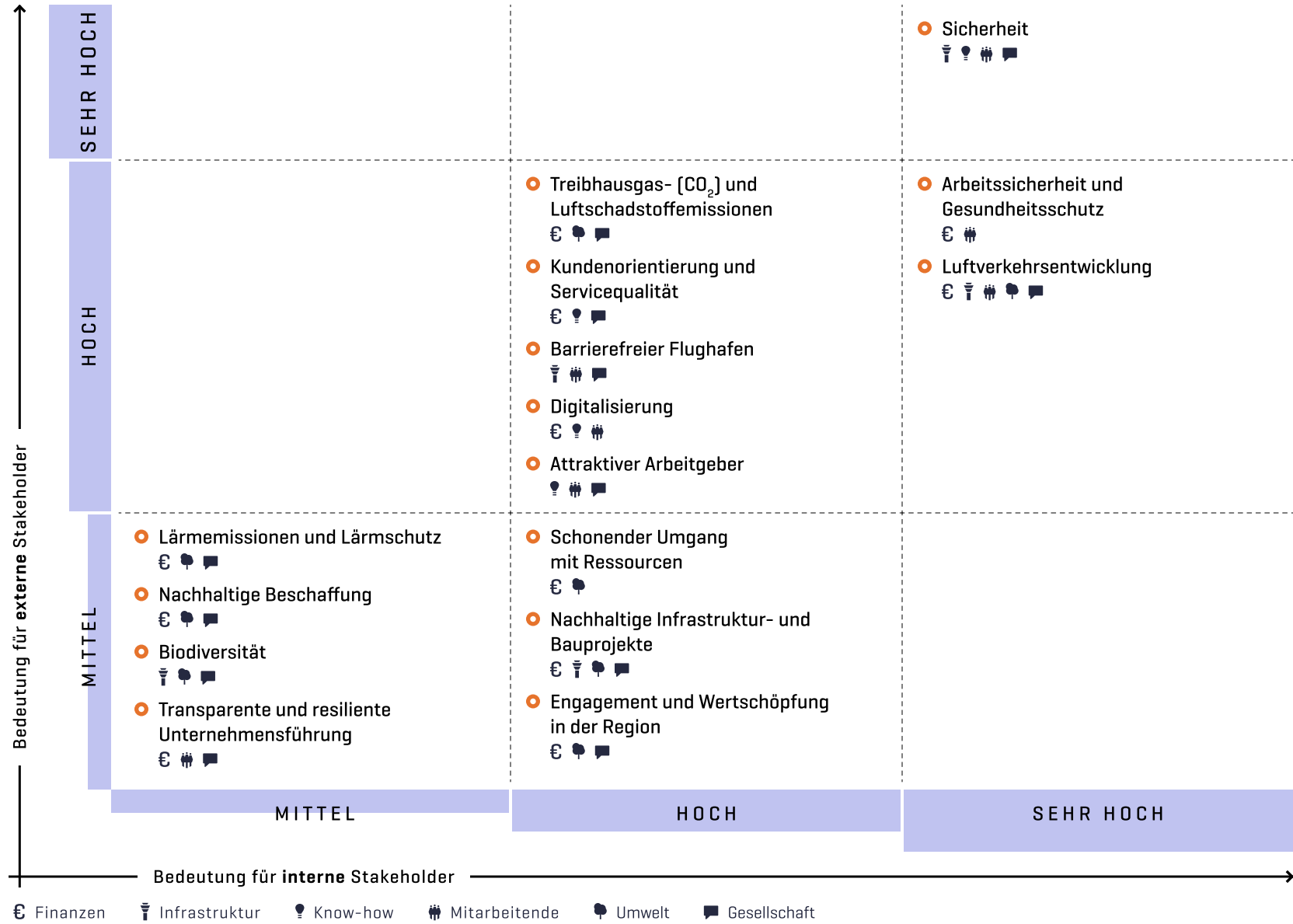
Operationalisierung

Das Nachhaltigkeitsprogramm ist der konzernweite Fahrplan für die nachhaltige Unternehmensentwicklung. Es enthält konkrete Ziele und Maßnahmen, die für die nächsten Jahre von hoher Relevanz sind. Im Rahmen jährlicher Abstimmungen wird das strategische Nachhaltigkeitsprogramm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

Weiterentwicklung

Durch die geplante EU-Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung, die Corporate Sustainability Reporting Directive [CSRD], wird sich die Unternehmensberichterstattung grundlegend verändern. Sie verpflichtet Unternehmen, Umwelt-, Sozial- und Governance-Daten im Lagebericht offenzulegen und diese einer externen Prüfung zu unterziehen.

WESENTLICHKEITSMATRIX



UMWELT UND KLIMASCHUTZ

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

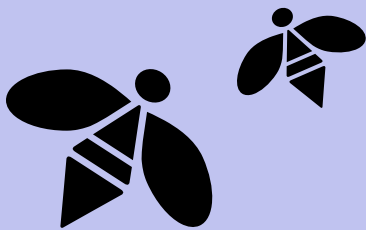
GRUNDWASSER

Rund 330
Messstellen
für lückenlose
Kontrolle

HONIG MONITORING

Über 40
Bienenvölker

produzieren Bio-Honig



NATUR UND LANDSCHAFT

54 % des
Flughafen-
geländes sind
Grünflächen



ABFALLMENGE

0,026 kg Abfall
pro Passagier

+9,9 %

Klimaschutz

CO₂-Einsparungen: unser Weg zu Net Zero

Im Jahr 2025 hatten die dem Flughafen München zurechenbaren CO₂-Emissionen [Scope 1 und 2] mit 94.554 Tonnen [–460 Tonnen] etwa das gleiche Niveau wie im Vorjahr – obwohl der Wärmebedarf in den kalten Monaten am Jahresanfang und -ende im Vergleich zu 2024 um 12 Prozent gestiegen ist. Ein erhöhter Gasverbrauch in den Blockheizkraftwerken und Gaskesseln zur Bereitstellung von Wärme für das Fernwärmenetz war die Folge. Der Anstieg der Passagierzahlen um mehr als vier Prozent im Vergleich zum Vorjahr hat ebenfalls zum Mehrbedarf an Energie beigetragen.

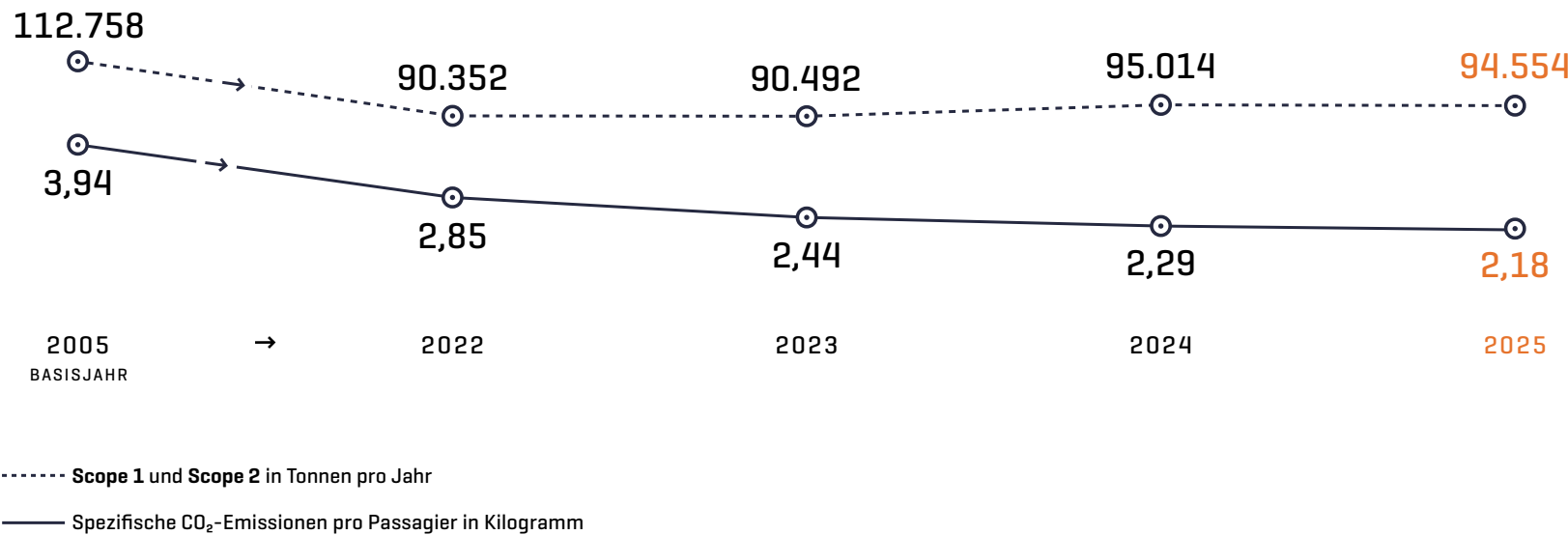
Dass trotz dieser Effekte die CO₂-Emissionen leicht zurückgegangen sind, zeigt die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen: Der Flughafen München hat im Jahr 2025 knapp 1,5 Millionen Euro in weitere 18 Energieeffizienzmaßnahmen investiert. Die größten Einsparungen erzielten wir im Bereich Mobilität, gefolgt von der Raumluftechnik. Insgesamt belaufen sich die dadurch jährlich wiederkehrenden CO₂-Einsparungen auf circa 4.400 Tonnen. Langfristig reduzierte sich der

CO₂-Ausstoß seit 2005 um über 65.000 Tonnen CO₂ pro Jahr mit nun 388 realisierten Maßnahmen. Deutlich sichtbar wird dies zum Beispiel beim Verbrauch von Benzin und Diesel, der von 2019 bis 2025 um mehr als 1,3 Millionen Liter gesunken ist, was einem Rückgang von circa 27 Prozent entspricht.

Mit den steigenden Passagierzahlen sind im Jahr 2025 die spezifischen CO₂-Emissionen pro Fluggast auf 2,18 Kilogramm [Scope 1 und 2] weiter gesunken. In Bezug auf das Basisjahr 2005 mit 3,94 Kilogramm entspricht dies einer Reduktion um circa 45 Prozent.

→ [Konzernlagebericht: CO₂-Einsparungen](#)
🔗 [Klimaschutz-Portal](#)
🔗 [CDP](#)

CO₂-EMISSIONEN



CO₂-Footprint: komplexe Rechenaufgabe

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

Scope 1 und Scope 2

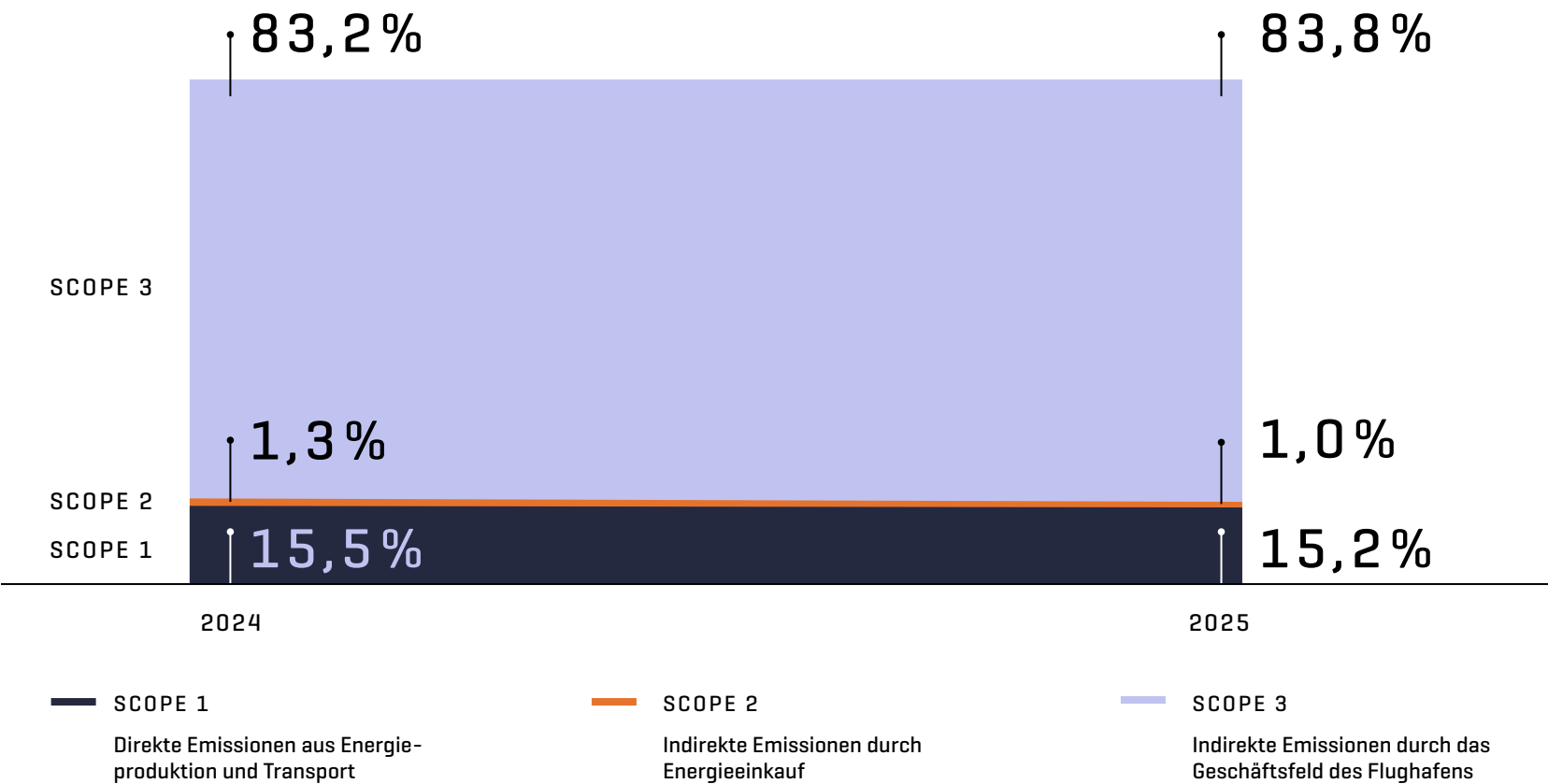
Energiekonzept: verschiedene Lösungsansätze

Eine wesentliche Rolle auf dem Weg zur CO₂-freien Zukunft spielt die nachhaltige Bereitstellung von Strom, Wärme und Kälte durch den Ausbau erneuerbarer Energien. Der Flughafen München will zukünftig für seine Energieversorgung möglichst viele verfügbare Ressourcen in der Region nutzen, zum Beispiel über Photovoltaik. Zusätzlich zum Klimaschutz sind die hohen Energiepreise und die Vermeidung der Abhängigkeit von importiertem Erdgas stichhaltige Argumente, die Autarkie der Energieversorgung voranzutreiben.

1 Biomethan

Die Umstellung des flughafeneigenen Blockheizkraftwerks auf Biomethan im Rahmen der Net Zero-Strategie stellt einen wichtigen Baustein zur Erreichung unserer CO₂-Reduktionsziele dar. Derzeit befinden wir uns in der finalen Planungsphase des Gesamtkonzepts.

GREENHOUSE-GAS-EMISSIONEN



2 Photovoltaik
Bis 2030 sollen Photovoltaikanlagen mit insgesamt 50 Megawatt [MW] Leistung auf Parkhäusern, Frachtgebäuden und geeigneten Freiflächen in Betrieb gehen. In Summe befanden sich Ende 2025 PV-Anlagen mit einer Gesamtleistung von sieben Megawatt Peak [MWp] auf dem Gebiet des Flughafens München. Insgesamt produzieren sie knapp sieben Gigawattstunden Sonnenstrom pro Jahr. Auf einer Wiese beim Verwaltungsgebäude entsteht mittlerweile die erste Freiflächen-PV-Anlage auf dem Campus – inklusive Batteriespeicher. Im Lauf des Jahres 2026 wird sie Strom produzieren und am Ende eine Leistung von 3,7 Megawatt Peak beisteuern. Viele weitere PV-Anlagen sind in Umsetzung.

Ziel: Ausbau Photovoltaikanlagen

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

3 Turbokältemaschinen
In der Energiezentrale Ost haben wir die Kälteerzeugungsleistung um 20 MW erweitert. Diese Maßnahme erhöht die Versorgungssicherheit und reduziert die CO₂-Emissionen. Die neuen Anlagen ermöglichen – insbesondere in den Sommermonaten und in Kombination mit den eigenen PV-Anlagen – eine verstärkte elektrische Kälteerzeugung. Sie entlasten sukzessive die bestehenden Absorptionskälteanlagen, was wiederum die Betriebsstunden des gasbetriebenen Blockheizkraftwerks verringert. Die Verlagerung der Kälteerzeugung auf effiziente, strombasierte Systeme senkt sowohl den Gasverbrauch als auch die damit verbundenen CO₂-Emissionen. Das Projekt leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Net Zero-Ziele am Flughafen München.

4 Grünstrom
Der Flughafen München hat nach einer EU-weiten Ausschreibung einen langfristigen Stromliefervertrag bezüglich der Lieferung von Windenergie zur weiteren Steigerung der erneuerbaren Energien im vorhandenen Energiemix abgeschlossen. Den Zuschlag erhielt die RWE Supply & Trading GmbH mit einem aktuell im Bau befindlichen

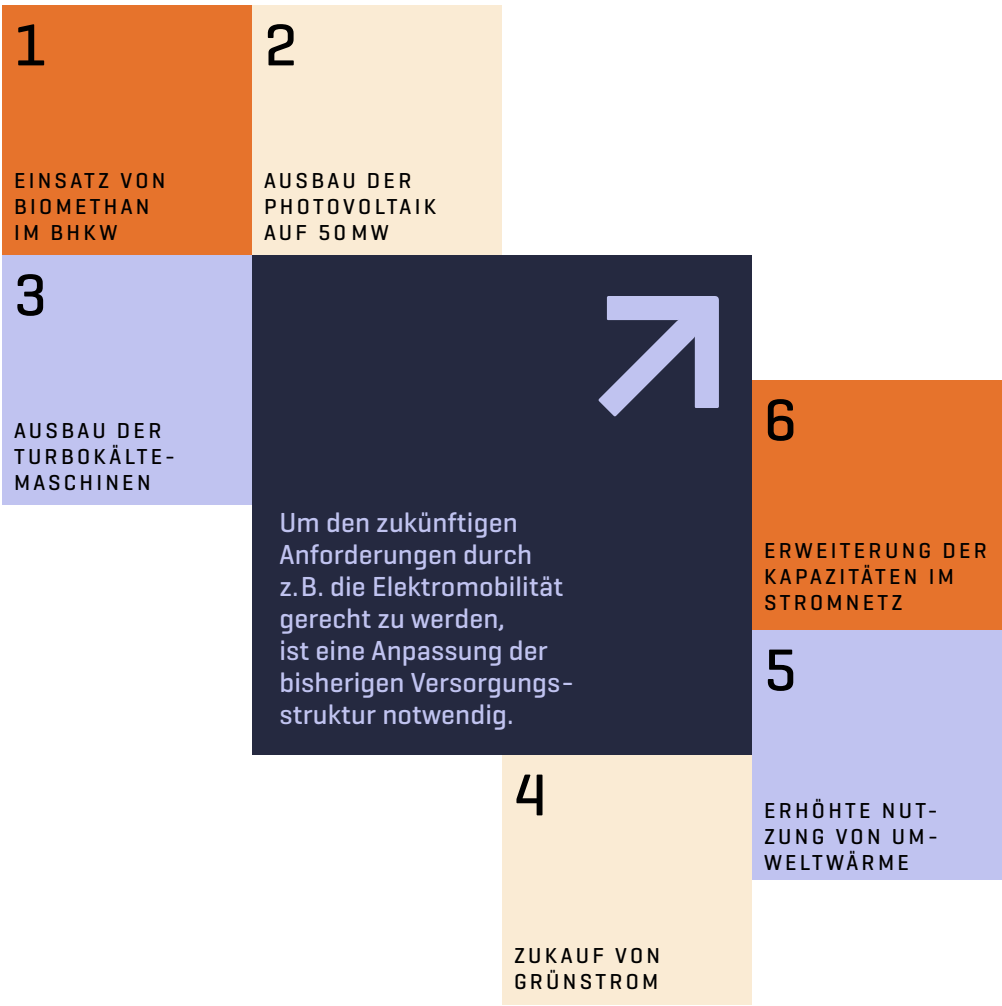
Offshore-Windpark in der Nordsee. Offshore-Windkraft ist für den Flughafen München in der aktuellen Phase besser geeignet als Onshore-Windkraft, da geringere Schwankungen der Stromproduktion und damit des Strombezugs die Integration dieses Grünstroms in unser Energiesystem erleichtern.

5 Umweltwärme
Im Jahr 2025 arbeiteten wir gemeinsam mit einem externen Partner an einem strategischen Projekt zum Umbau der Energieversorgung. Wir erstellten einen dynamischen digitalen Zwilling, mit dessen Hilfe die wirtschaftlichste und versorgungssicherste Variante der Energieversorgung – immer im Hinblick auf das Net Zero-Ziel – erarbeitet wurde. Die Ergebnisse zeigen: Die Nutzung von Umweltwärme mittels

großindustrieller Wärmepumpen (Elektrifizierung der Energieversorgung) – unter Einbindung erneuerbarer Gase für Spitzenlasten im Winter – ist möglich, wirtschaftlich und sinnvoll.

6 Stromnetz
Das Projekt »3. Stromnetz« mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 246 Millionen Euro ist nahezu fertig geplant. Im Jahr 2026 finden die ersten Ausschreibungen für Bauleistungen und Materiallieferungen statt. Der Baubeginn ist für das Jahr 2027 geplant und die Fertigstellung bis Ende 2029. Das Projekt umfasst auch den Bau eines zusätzlichen Umspannwerks. Insgesamt wird sich die Transportleistung von Strom am Flughafen München, insbesondere für eigenen PV-Strom sowie für Ladeinfrastruktur, dadurch mehr als verdoppeln.

ENERGIEKONZEPT 2035



Top-3-Maßnahmen

Elektrifizierung bei Abfertigungsfahrzeugen nimmt nochmals zu
Mit 2.470 Tonnen erzielte der Flughafen München die größten CO₂-Einsparungen im Bereich Mobilität. Allein die AeroGround, das für Passagier- und Crewtransporte zuständige Tochterunternehmen der FMG, hat insgesamt 83 Fahrzeuge ausgetauscht – darunter 27 Busse, 16 Zugfahrzeuge sowie 20 Ground Power Units (GPU), die nun elektrisch angetrieben werden – und damit 2.099 Tonnen CO₂ eingespart. Allein durch die GPUs verringert sich der Dieselbedarf um mehr als 200.000 Liter pro Jahr.

Optimierung der Lüftungsanlagen

Wie auch in den vergangenen Jahren geht die Optimierung der Lüftungsanlagen am gesamten Campus weiter und bewirkte die zweitgrößte CO₂-Einsparung im Jahr 2025. Hier ist insbesondere der Umbau der Lüftungszentralen in den Verbindungstunneln hervorzuheben. Neben der Umrüstung auf eine neue Ventilator Technik wurde auch die Steuerung optimiert und damit mehr als 500 Megawattstunden Strom pro Jahr eingespart. Aber auch im Terminal 1, Terminal 2 und im T2-Satelliten wurden weitere Anlagen umgebaut und optimiert.

LEDs senken Energieverbrauch

Eine der fünf größten Energieeffizienzmaßnahmen im Bereich Beleuchtung war die Umstellung der Super Signs. Diese übergroßen »M«s an den Zufahrtstraßen zum Flughafen München erstrahlen in neuem Licht. Zusammen mit einer intelligenten Steuerung reduziert dies den Stromverbrauch um circa 160.000 kWh pro Jahr.

Elektromobilität: hoher Beitrag zu CO₂-Einsparungen

Der Münchner Flughafen hat bereits verschiedene alternative Antriebskonzepte getestet. Dazu zählen die Eröffnung der weltweit ersten öffentlichen Wasserstofftankstelle im Jahr 1999 sowie Versuche mit Biogas, Bioethanol, Bio- und C.A.R.E.-Diesel [C.A.R.E. steht für CO₂-Reduction, Arctic Grade, Renewable, Emission Reduction]. Stand Ende 2025 betreiben wir 225 Pkws und Kleintransporter sowie 464 Abfertigungs- und Spezialgeräte, also etwa die Hälfte des Fuhrparks, elektrisch. Die Kategorie Fahrzeuge trägt damit circa 26 Prozent zu unseren gesamten CO₂-Einsparungen bei. Bis 2030 sollen über 90 Prozent der Fahrzeuge alternativ betrieben werden.

Für den Vorfeldeinsatz mit vielen kurzen Strecken und geringen Geschwindigkeiten gilt der elektrische Antrieb als besonders effizient. Die AeroGround investiert dafür bis zu 60 Millionen Euro. Das Projekt wird mit knapp 24 Millionen Euro vom Bundesministerium für Verkehr gefördert. Bis 2025 ist die Flotte auf 55 emissionsfreie Busse angewachsen. Eine Erweiterung auf bis zu 72 Fahrzeuge erfolgt bedarfsorientiert und im Einklang mit der Entwicklung der Ladeinfrastruktur. Mit einem neuen Busdepot haben wir 2025 die Basis für einen vollständig elektrifizierten Vorfeldbetrieb geschaffen. Es verfügt über 50 Ladepunkte für Passagierbusse. Eine Ausbaustufe mit 22 weiteren Ladestationen inklusive Carports mit Photovoltaikanlagen ist für die Jahre 2026 und 2027 geplant.

Ein weiterer Baustein zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie war im September 2025 die Eröffnung des größten bayerischen Ladeparks für E-Autos im Parkhaus P44. Mit 275 Ladepunkten ist die Anlage auch einer der größten öffentlichen Ladeparks in Deutschland. Der Solarstrom stammt von zwei Photovoltaikanlagen auf den Dächern des P44 und des benachbarten Parkhauses P43. Dazu wurden 7.216 PV-Module installiert. Insgesamt haben die Module eine maximale Leistung von drei Megawatt – das entspricht etwa dem durchschnittlichen Bedarf von 1.000 Haushalten mit drei Personen. Bisher hat die FMG für das gemeinsam mit regionalen Unternehmen realisierte Projekt rund 5,2 Millionen Euro aus eigenen Mitteln investiert. Damit haben wir bis dato über 600 Ladepunkte sowohl für eigene Poolfahrzeuge als auch für Airlines, Behörden, den Mietwagen- und Car-Sharing-Bereich, Flugreisende und teilweise auch Bodenabfertigungsgeräte errichtet. Bis 2030 ist vorgesehen, die bestehende Ladeinfrastruktur um mehrere Tausend Ladepunkte zu erweitern. Über 1.000 Normalladepunkte und zwanzig Schnellladepunkte sollen allein im öffentlichen Bereich neu entstehen.

Aufgrund fehlender Technologie und aus Gründen der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit können auf absehbare Zeit nicht alle Fahrzeuge auf Elektroantrieb umgestellt werden. Wir setzen bei den betreffenden Dieselfahrzeugen als Brückentechnologie derzeit auf den aus biologischen Rest- und Abfallstoffen hergestellten Kraftstoff HVO100 (Hydrotreated Vegetable Oil). Mit der sukzessiven Einführung des synthetischen Kraftstoffs können wir bis zu 90 Prozent der CO₂-Emissionen bei unseren Dieselfahrzeugen vermeiden.

Scope 3

Photovoltaik für Lufthansa

Beim Bau der neuen Triebwerkshalle für die Lufthansa wurde eine Photovoltaikanlage mit 145 kWp auf dem Dach errichtet. Die Vollspeiseanlage ist an das Stromnetz der FMG angeschlossen. Sie erzeugt pro Jahr circa 150 MWh Strom und spart etwa 55 Tonnen CO₂ ein.

RETO reduziert Kerosinverbrauch

In Kooperation mit der Lufthansa haben wir das sogenannte RETO-Verfahren implementiert. Beim Reduced Engine Taxi Out laufen auf dem Weg zur Runway nicht alle Triebwerke, um den Kerosinverbrauch zu reduzieren. Ein Triebwerk bleibt beim Rollen Richtung Startbahn so lang wie möglich aus – und zwar zunächst bei allen A319, A320 und A321 der Lufthansa, die in München starten.

Luftgüte: konsequentes Monitoring

Stickstoffoxide und Feinstaub: auf niedrigem Level

Wie beim CO₂ verursachen auch bei den Luftschadstoffen die Flugzeuge deutlich mehr Emissionen als der Bodenverkehr auf den Vorfeldern sowie den Zubringer- und Betriebsstraßen. Eine messtechnische Unterscheidung der Emissionen ist jedoch nicht möglich. Für die Beurteilung der Luftgüte am Flughafen und in seiner Umgebung spielen insbesondere Stickstoffoxide und Feinstäube eine bedeutende Rolle. Zur Messung von Luftschadstoffen betreiben wir eine mobile und zwei stationäre Messstationen. Die stationären Messstationen im Westen und im Osten des Flughafens erfassen die Wirkung der Schadstoffquellen des Straßen- und Luftverkehrs und des sonstigen Flughafenbetriebs – überlagert von der Grundbelastung des Ballungsraums München und der natürlichen Hintergrundkonzentration in der Atmosphäre. Die mobile Luftgütemessstation dient auf Anfrage von Gemeinden dazu, die Luftqualität vor Ort zu untersuchen. Mobile Messungen fanden 2025 wieder in Hallbergmoos statt.

Die Stickstoffdioxidkonzentrationen am Flughafen München bewegten sich auch im Jahr 2025 auf einem für einen vorstädtischen Bereich typischen Niveau. Die Feinstaubkonzentrationen am Flughafen München liegen auf einem konstant niedrigen Level und sind typisch für den ländlichen Raum. Hier beobachten wir eine deutliche meteorologische Abhängigkeit: Trockenes und heißes Wetter begünstigt höhere Feinstaubwerte. An allen Luftgütemessstationen wurden 2025 die geltenden gesetzlichen Grenzwerte deutlich unterschritten.

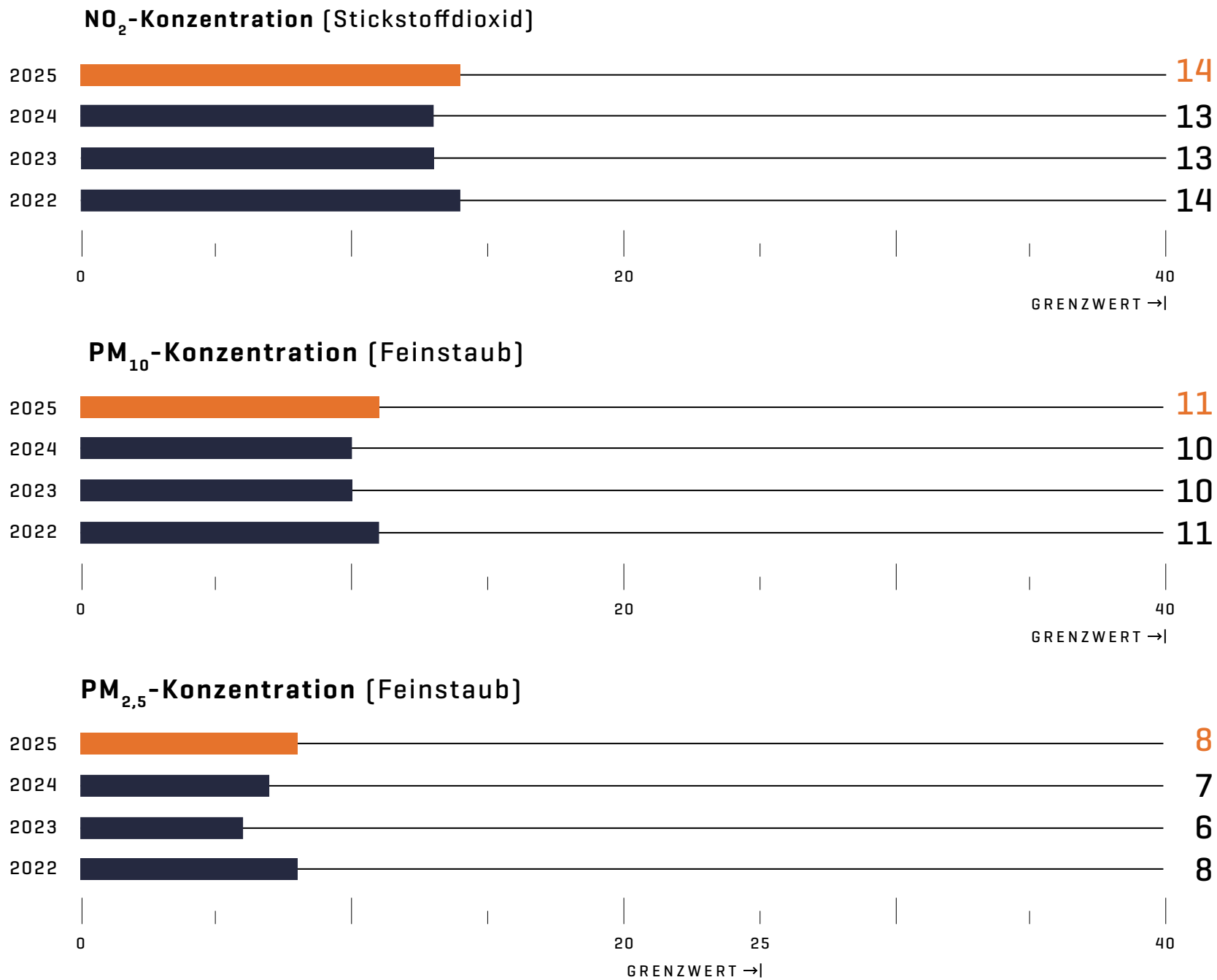
- [Messergebnisse in Echtzeit](#)
- [Luftgüte](#)
- [Broschüre »Luftgüte«](#)

Landeentgelte: Emissionen als Grundlage

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

SCHADSTOFFKONZENTRATIONEN AN DER MESSSTELLE IM OSTEN DES FLUGHAFENGELÄNDES

JAHRESMITTELWERTE IN MIKROGRAMM/M³



Ultrafeinstaub: noch ein Forschungsthema

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

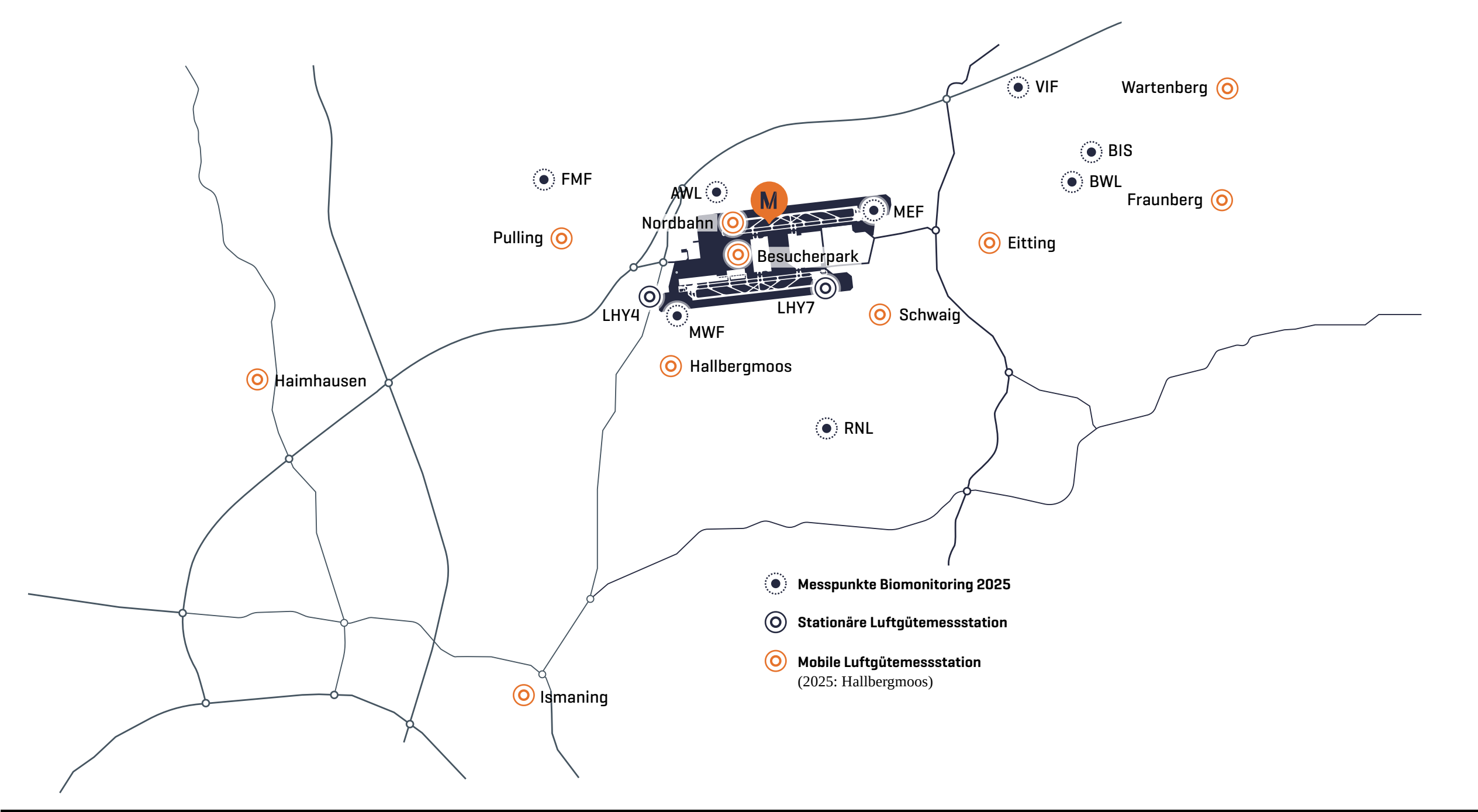
[UFP-Messungen](#)

Bio-Honig: mehr als 40 Bienenvölker rund um den Flughafen

Langlebige Schadstoffe können sich in der Umwelt anreichern und so in die Nahrungskette gelangen. Diesem Sachverhalt trägt der Flughafen München seit vielen Jahren mit verschiedenen Untersuchungen Rechnung. 2025 wurden an acht Messpunkten im Umland Pflanztöpfe mit Welschem Weidelgras und Grünkohl aufgestellt, um die Belastung von Futter- und Nahrungsmitteln im Flughafenumfeld zu untersuchen. Es zeigten sich keine Auffälligkeiten. Auch das Honigmonitoring haben wir mit mehr als 40 Bienenvölkern rund um den Flughafen fortgesetzt. Der Münchner Flughafenhonig ist seit 2023 als »Bio« zertifiziert. Er erfüllt als erster Honig eines deutschen Flughafens die Vorgaben der EU ÖKO-Verordnung VO(EU) 2018/848 und trägt auf dem Etikett das EU-Bio-Siegel und das deutsche Bio-Siegel.

[Honigmonitoring](#)

MESSPUNKTE LUFTGÜTE UND BIOMONITORING



Ressourcen

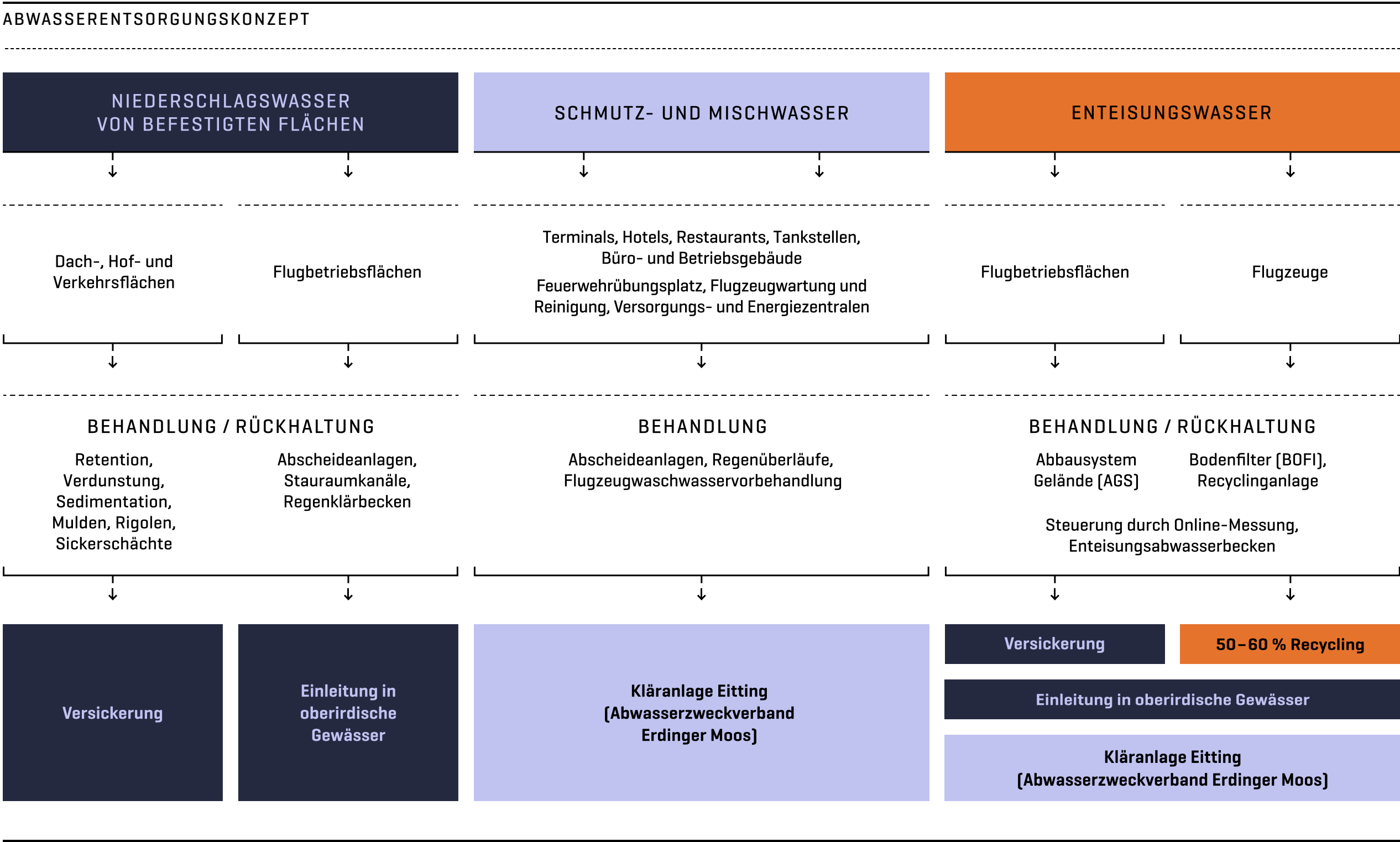
Abfallwirtschaft: Vermeiden vor Verwerten

Am Flughafen München fallen in verschiedenen Bereichen, wie in den Terminals, in Büros oder auf Baustellen, Abfälle und Wertstoffe an. Die FMG organisiert die Abfallwirtschaft gemäß den Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes effizient und nachhaltig. Dabei liegt der Fokus auf der Vermeidung von Abfällen. Zusätzlich legen wir großen Wert auf eine möglichst sortenreine Trennung, was die Recyclingprozesse erheblich vereinfacht. Die Abfälle, die nicht recycelbar sind, werden im Heizkraftwerk München Nord der energetischen Verwertung zugeführt. Durch diesen Prozess wird Fernwärme und Elektrizität gewonnen.

Trotz steigender Passagierzahlen sanken im Jahr 2025 die Abfall- und Wertstoffmengen. Grund dafür ist in erster Linie der Rückgang bei Baustellenabfällen. Um weiterhin eine nachhaltige Abfallwirtschaft zu gewährleisten, bleibt die Reduzierung des Abfallaufkommens eine zentrale Aufgabe. Individuelle Konzepte zur Entsorgung berücksichtigen dabei die unterschiedlichen Gegebenheiten ansässiger Kunden und Firmen.

Ein Erfolgsbeispiel: Das in den Betrieben der Allresto verwendete Mehrwegsystem erreichte 2025 sehr hohe Tauschfrequenzen: 1.030 Care Bowls und Care Cups befanden sich im Umlauf. Bezogen auf die 19.376 Tauschvorgänge wurde im Durchschnitt jede Bowl etwa 28-mal und jeder Cup rund achtmal im Jahr genutzt. Seit Beginn der Testphase im Jahr 2021 haben wir bis 2025 damit rund fünf Tonnen Abfall und etwa 1,5 Tonnen CO₂e [CO₂-Äquivalent] im Vergleich zu einer Einweglösung eingespart.

Die steigenden Anforderungen an eine verantwortungsvolle Abfallentsorgung und die Notwendigkeit, Umweltressourcen zu schonen, erfordern durchdachte Lösungen. Ein aktuelles Beispiel ist das gemeinsam mit der Lufthansa initiierte Projekt »Closed-Loop« zur Separierung von PET-Flaschen aus Bordabfällen der Kategorie 1. Im Rahmen einer Pilotphase entnehmen wir diese Wertstoffe gezielt aus den Bordabfällen und führen sie separat dem Recycling zu. Aufgrund der besonderen rechtlichen Anforderungen an Bordabfälle stellt dieses Projekt einen wichtigen Schritt dar, um auch unter anspruchsvollen Rahmenbedingungen verwertbare Kunststoffe wieder



in den Stoffkreislauf zurückzuführen. Damit wird der Einsatz von Primärrohstoffen reduziert und die Kreislaufwirtschaft am Flughafen München konkret gestärkt.

[Broschüre »Umwelterklärung«](#)

Wasserwirtschaft: Schonung natürlicher Ressourcen

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

Brauchwassernutzung senkt Trinkwasserverbrauch

Der jährliche Trinkwasserverbrauch am Münchner Flughafen entspricht mit 1,03 Millionen Kubikmetern in etwa dem einer Stadt mit 22.000 Menschen. Die Qualität wird regelmäßig an verschiedenen Stellen im Versorgungsnetz untersucht.

Dort, wo keine Trinkwasserqualität erforderlich ist, nutzen wir vermehrt Brauchwasser: für Betonarbeiten und zur Baustellenbefeuchtung, zur Reinigung der Start- und Landebahnen, für Nasskehrmaschinen, zur Kanalreinigung sowie zur Bewässerung von Grünflächen, Sträuchern und Bäumen. Auch zur Kühlung der Energiezentrale West wird statt tertiärem Grundwasser (Trinkwasser) oberflächennahes quartäres Grundwasser (Brauchwasser) aus einem eigens gebohrten Brunnen verwendet. Seit Beginn der Brauchwasserförderung im Jahr 2010 summiert sich die Einsparung auf insgesamt rund 3,26 Millionen Kubikmeter.

[Broschüre »Wasser und Wasserschutz«](#)

Recycling von Flugzeugenteisungsmitteln

Enteisungsfahrzeuge befreien die Flugzeuge vor dem Start von Eis und Schnee. Das von den Flugzeugen dabei abtropfende Enteisungsmittel gelangt über Schlitzrinnen und Kanäle in unterirdische Auffangbecken. In der Recyclinganlage am Flughafen München wird es mechanisch und chemisch behandelt, um Enteisungsmittel vom Typ 1 wiederherzustellen. Die Recyclingquote lag in der Wintersaison 2024/2025 bei 47,4 Prozent. Sie bewegt sich zwischen 40 und

60 Prozent und hängt von der Menge der eingesetzten Enteisungsmittel, aber auch stark von der Witterung – insbesondere von Temperatur, Niederschlägen und Verdunstung – ab.

Win-win-Situation: Gurkenwasser zur Enteisung

Nach einem positiven Testlauf ist in der Wintersaison 2025/2026 Gurkenwasser für die Enteisung von Straßen auf dem Flughafengelände im öffentlichen Bereich eingesetzt worden. Von der Idee für diesen nachhaltigen Winterdienst profitieren alle Parteien: Die Sole aus der Gurkenproduktion von der Firma Develey aus Dingolfing muss dort nicht mehr aufwendig entsorgt werden, sondern befreit künftig am Flughafen die Straßen von Schnee und Eis. Dadurch gelangt weniger Streusalz in die Umwelt.

Biodiversität

Drei-Zonen-Konzept: Schaffung wertvoller Lebensräume

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

Zone I: Flughafengelände mit Start- und Landebahnsystem, Gebäuden sowie Straßen

Grünflächen mit derzeit circa 5.000 gepflanzten Bäumen machen etwa mehr als die Hälfte des Flughafengeländes aus. Durch kontinuierliche Pflege entstanden besonders innerhalb des Sicherheitszauns, auf den Grünflächen zwischen den Start- und Landebahnen und deren Infrastruktureinrichtungen, eine artenreiche Vegetation und ökologisch wertvolle Lebensräume, dies vor allem für seltene Wiesenbrüter.

Zone II: gehölz- und strukturreicher Grüngürtel um das Flughafengelände

Die Flughafenrandzone mit ihren Gehölzen, Entwässerungsgräben und Wiesen übernimmt Pufferfunktionen im Übergangsbereich zu Siedlungen und landwirtschaftlich genutzten Flächen. Der Vorflutgraben Nord mit seinem naturnah gestalteten Lauf beherbergt zum Beispiel schutzwürdige Pflanzen wie Küchenschelle, Ochsenauge, Staudenlein und Glockenblume. Auf der Liste der besonders geschützten Arten stehen die Sumpfglabiole und das Gefärbte Laichkraut.

Zone III: ökologische Ausgleichsmaßnahmen

Mittlerweile hat die FMG circa 530 Hektar Ausgleichsflächen geplant und hergestellt. Sie sollen die Eingriffe in Natur und Landschaft ausgleichen, die durch Bauvorhaben verursacht werden. Die zuständigen Genehmigungsbehörden bestätigten deren auflagenkonforme Herstellung und Pflege. Diese naturschutzfachlichen Kompensationsflächen leisten mit ihrer struktur- und artenreichen Vegetation einen wichtigen Beitrag zur Biodiversität in der Region. Sie liegen verteilt in der landwirtschaftlichen Flur und bilden Rückzugsgebiete und Trittsteine im Biotopverbund. Sie werden weder gedüngt noch mit Pflanzenschutzmitteln behandelt.

ZONENMODELL



Ausgleichsmaßnahmen: Campus und Umland

Als Ausgleich für die neue Photovoltaikanlage südlich des Parkhauses P51 haben wir westlich des Flughafengeländes im Spätherbst 2025 mit der Herstellung einer Fläche begonnen, die die Verluste der Vegetation und eines Rebhuhn-Habitats kompensieren soll. In unmittelbarer Nähe der neuen PV-Anlage sind so zwei Eidechsenhabitate entstanden. Des Weiteren wurde südlich des Besucherhügels eine Baumreihe mit 18 klimaresistenten Linden gepflanzt.

Vogelschutzgebiet: Heimat für gefährdete Vogelarten

Im August 2008 wurde das 4.525 Hektar große EU-Vogelschutzgebiet »Nördliches Erdinger Moos« ausgewiesen. Sein Herzstück sind die circa 666 Hektar großen Flughafenwiesen rund um die beiden Start- und Landebahnen. 2025 beherbergten sie als das bedeutendste Wiesenbrütergebiet Bayerns 94 Brutpaare des Großen Brachvogels sowie 98 Brutreviere des Kiebitzes. Auch die vom Aussterben bedrohte Uferschnepfe, von der es 2025 bayernweit nur noch 16 Brut-

paare gab, hat wiederholt auf den Flughafenwiesen gebrütet. Insgesamt profitieren 40 teils stark gefährdete Vogelarten vom hohen Schutzstatus auf dem und um das Gelände des Münchner Flughafens. Darüber hinaus dient der Airport im Zusammenspiel mit den Ausgleichs- und Ersatzflächen außerhalb des Flughafengeländes als Refugium für seltene Pflanzenarten wie den Kriechenden Sellerie, Reptilien wie die Zauneidechse und Insekten wie die Vogelazurjungfer.

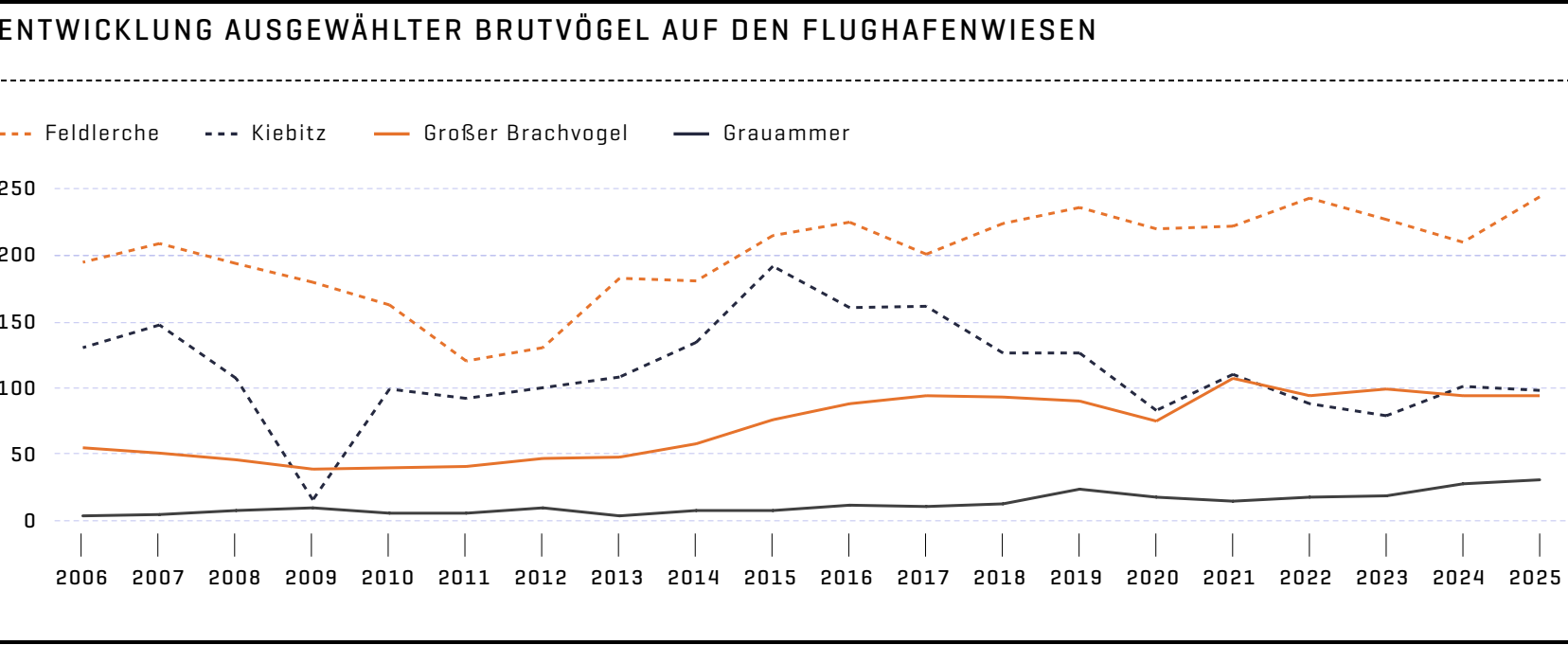
- [Broschüre »Vogelwelt und Flugbetrieb«](#)
- [Vogelschutzgebiet – Flughafen München](#)
- [7. landesweite Wiesenbrüterkartierung in Bayern 2021](#)

Artenvielfalt: »Blühender Betrieb«

2025 wurde der Flughafen erneut als »Blühender Betrieb« ausgezeichnet. Voraussetzung dafür ist unter anderem, dass mindestens 20 Prozent der Freiflächen eines Firmengeländes insektenfreundlich und naturnah gestaltet sind, ein durchgängiges Blütenangebot von Frühjahr bis Herbst vorhanden ist, Bereiche der Blühflächen über den Winter ungemäht stehen bleiben oder keine chemischen Pflanzenschutzmittel zum Einsatz kommen. Die Auszeichnung unterstreicht das Engagement des Münchner Flughafens für die Förderung von

Artenvielfalt und Lebensräumen für Insekten – ausgehend von den ökologisch sehr wertvollen Magerwiesen mit ihrer bunten Vielfalt rund um die Start- und Landebahnen bis hin zu verschiedenen Naturschutz- und Biodiversitätsprojekten. Das Aufstellen von sechs Insektenhotels auf dem Flughafengelände oder die Ansaat der artenreichen Blumenwiese am Aussichtshügel Süd im Jahr 2023 sind Beispiele dafür.

[Zertifizierung und Auszeichnung – Flughafen München](#)

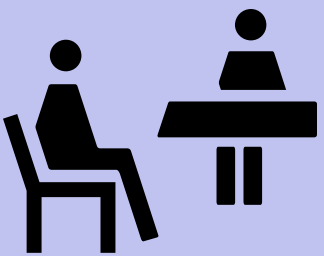


MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

Unsere Mitarbeitenden sind die wertvollste Ressource des Flughafens München. 2025 haben wir auf vielfältige Weise in unsere Belegschaft investiert. In der Flughafenregion haben wir zahlreiche Projekte aus unterschiedlichen Bereichen gefördert.

WERTSCHÖPFUNG

40.000
Bewerbungen
im Konzern



CORPORATE HEALTH AWARD

Auszeichnung
für das
Gesundheits-
management

KARRIERE- EVENTS

20.000 Kontakte
geknüpft

WOHNORTE

Knapp 3/4
der Mitar-
beitenden

leben in der Flughafenregion

Arbeitgeber: positive Effekte für die Region

Mit knapp 9.000 Mitarbeitenden²¹ sind wir nach der Deutschen Lufthansa AG der zweitgrößte Arbeitgeber am Flughafen-Campus. Zusammen stellen die Deutsche Lufthansa und der Flughafen München Konzern fast zwei Drittel der Arbeitsplätze am Münchner Airport bereit. Die Zahl der Beschäftigten lag campusweit bei rund 37.000²¹. Das ergab die neue Beschäftigterhebung, die alle drei Jahre in Auftrag gegeben wird.

Das Jobangebot am Flughafen München wirkt sich in vielerlei Hinsicht positiv auf die ganze Region aus: Der Arbeitsagenturbezirk Freising, der auch die Landkreise Erding, Dachau und Ebersberg umfasst, weist mit durchschnittlich 3,1 Prozent nach wie vor eine der niedrigsten Arbeitslosenquoten in Deutschland auf. Zum Vergleich: Bundesweit lag die Arbeitslosenquote im Jahr 2025 im Jahresdurchschnitt bei 6,3 Prozent.

Neben der Quantität trägt auch die Qualität der Jobs zur Wertschöpfung in der Region bei: Laut der aktuellen Beschäftigterhebung war fast jedes vierte sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnis in den Landkreisen Freising und Erding am Flughafen zu finden.

Unsere Attraktivität als Arbeitgeber belegt auch die Zahl der Bewerbungen im Berichtsjahr: Mit rund 40.000 wurde 2025 ein neuer Rekordwert für den Konzern erreicht.

Diversity: Vielfalt als wichtiger Teil der Unternehmenskultur

Der Flughafen München profitiert von der Vielfalt seiner Belegschaft. Dabei respektieren wir unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse – unabhängig von Alter, Geschlecht, Nationalität, kulturellem Hintergrund, sexueller Orientierung und Weltanschauung.

Seit Jahresbeginn 2026 haben wir einen Anti-Diskriminierungsbeauftragten. Wir erfüllen damit nicht nur die Anforderungen des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes (AGG), sondern setzen ein klares Zeichen für Verantwortung und Prävention. Ziel ist es, Diskriminierung zu verhindern und Betroffenen eine verlässliche Ansprechperson im Unternehmen zu bieten.

Kulturelle Vielfalt: internationale Teams

In unserem Unternehmen arbeiten Menschen vieler verschiedener Nationalitäten zusammen. Die meisten kommen aus Deutschland, gefolgt von Bosnien und Herzegowina, der Türkei, Kroatien, Rumänien und den USA. Internationale Teams fördern die interkulturelle Kompetenz und Offenheit unserer Mitarbeitenden.

 [Mitarbeitende nach Nationalitäten](#)

Karrierechancen: Förderung von Frauen

Die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Führungspositionen ist uns ein wichtiges Anliegen. Unser Co-Leadership-Programm unterstützt beispielsweise Führungskräfte, die sich eine Stelle teilen. Weibliche Führungskräfte hatten außerdem auch 2025 die Möglichkeit, am Cross-Mentoring-Programm teilzunehmen, das sie mittels externer Moderation und begleitender Rahmenveranstaltungen in ihrer Rolle stärkt.

→ [Konzernlagebericht: Frauenquote](#)

Inklusion: Unterstützung für Mitarbeitende mit gesundheitlichen Einschränkungen

In unserem Unternehmen liegt der Anteil von Mitarbeitenden mit einer Schwerbehinderung bei gut sechseinhalb Prozent. Die gewählte Schwerbehindertenvertretung (SBV) setzt sich für die Bedürfnisse der betroffenen Kolleginnen und Kollegen ein. 2025 begleitete sie unter anderem Mitarbeitende im Rahmen von Präventionsverfahren und bei ihrer Wiedereingliederung.

Unser Inklusionsteam, das aus der vom Arbeitgeber bestellten Inklusionsbeauftragten und der SBV besteht, engagiert sich für die Gleichberechtigung und gesellschaftliche Teilhabe von Beschäftigten mit einer Schwerbehinderung oder Gleichstellung. Prävention, Rehabilitation und Barrierefreiheit stehen hier genauso im Fokus wie der Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit. Im Inklusionsteam arbeiten wir gemeinsam mit Betroffenen und Führungskräften daran, Arbeitsverhältnisse von Beschäftigten mit einer Schwerbehinderung oder Gleichstellung langfristig zu erhalten.

Tarif: höhere Entgelte durch neuen Abschluss

Als Mitglied des Kommunalen Arbeitgeberverbands Bayern wenden wir den Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst für die Sparte Flughäfen (TVöD-F VKA) an. Unsere Beschäftigten profitieren von einer tariflich geregelten betrieblichen Altersversorgung bei der Bayerischen Versorgungskammer – Zusatzversorgungskasse der bayerischen Gemeinden. Das Jahr 2025 brachte etliche Verbesserungen für die Mitarbeitenden mit sich.

Auf Grundlage des Tarifabschlusses vom 6. April 2025 erhielten die Beschäftigten der FMG rückwirkend zum 1. April 2025 eine Entgelterhöhung um 3,0 Prozent, mindestens jedoch monatlich 110 Euro. Darüber hinaus wurden Zulagen für Schicht- und Wechselschichtarbeit deutlich angehoben. Zum 1. Mai 2026 ist eine weitere lineare Entgelterhöhung um 2,8 Prozent vorgesehen.

Für die Beschäftigten im Branchentarifvertrag Bodenverkehrsdienste wurde die bereits zum 1. April 2025 um 3,0 Prozent angehobene Entgelttabelle zum gleichen Zeitpunkt nochmals um 3,0 Prozent beziehungsweise mindestens um monatlich 110 Euro erhöht. Zudem wurden zum 1. Juli 2025 erstmals Schicht- und Wechselschichtzulagen eingeführt. Zum 1. Mai 2026 wurde das jeweilige Tabellenentgelt um 35 Euro und das um diesen Betrag erhöhte Tabellenentgelt mit 2,8 Prozent dynamisiert.

Zudem sind folgende neue Vereinbarungen zu Arbeitszeithemen für den TVöD-F gültig:

- die Möglichkeit, Teile der Jahressonderzahlung in bis zu drei zusätzliche freie Tage umzuwandeln
- die Option, die wöchentliche Arbeitszeit beiderseits freiwillig und befristet auf bis zu 42 Stunden zu erhöhen

Unabhängig davon gibt es weitere tarifliche Verbesserungen: Seit dem 1. Januar 2026 wird die Jahressonderzahlung für die TVöD-Beschäftigten einheitlich für alle Entgeltgruppen auf 85 Prozent eines durchschnittlichen Monatsentgelts angehoben. Ab dem Kalenderjahr 2027 erhalten alle Beschäftigten außerdem einen zusätzlichen Tag Erholungsurlaub (umgerechnet auf eine Fünf-Tage-Woche).

Wohnraum: vielfältiges Angebot für Mitarbeitende

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber bieten wir unseren Mitarbeitenden verschiedene Arten von Wohnraum an: Wohnheimplätze und möblierte Apartments, auch zur temporären Nutzung, Wohn- und Mehrfamilienhäuser in unterschiedlichen Ausstattungs- und Preiskategorien sowie ein Mitarbeiterhotel mit rund 200 Betten für neu eingestellte Beschäftigte. Um das Portfolio an den wachsenden Bedarf anzupassen, laufen weitere Untersuchungen und Entwicklungsprojekte. So prüfen wir, wie wir mittel- und langfristig neue Bauvorhaben auf eigenen Grundstücken in unseren direkten Anrainergemeinden, insbesondere auch in Zusammenarbeit mit externen Projektentwicklern, realisieren können.

 [FMG und Wohnen – Flughafen München](#)

Arbeits- und Gesundheitsschutz: körperlich und mental gesund bleiben

Für die Gesundheit und das Wohlbefinden unserer Beschäftigten setzen wir uns aktiv ein. Unser ganzheitlicher Ansatz verbindet die Bereiche Gesundheitsmanagement, Arbeitssicherheit und Arbeitsmedizin und stellt die Prävention und Gesundheitsförderung in den Mittelpunkt.

Ziel ist es, gesundheitliche Risiken am Arbeitsplatz so gering wie möglich zu halten. Dabei unterstützt und berät das Fachteam konzernweit, alle gesetzlichen und betrieblichen Anforderungen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes umzusetzen und die Prozesse kontinuierlich zu verbessern. Dazu nutzt es passende Kennzahlen und wertet diese regelmäßig aus.

Im Berichtsjahr erhielten wir den »Corporate Health Award«, mit dem Unternehmen ausgezeichnet werden, die vorbildliche Gesundheitsstrategien umsetzen und eine nachhaltige Gesundheitskultur fördern.

 [Flughafen München erhält Exzellenz-Siegel für Gesundheitsmanagement – Flughafen München](#)

Gesundheitsförderung als Strategie

Unser vielfältiges Angebot zur Gesundheitsförderung steht den Mitarbeitenden seit April 2025 kostenlos zur Verfügung und umfasst die Themen Bewegung, Ernährung, Ergonomie-Beratung, mentale Gesundheit sowie zielgruppenspezifische Formate, die sich zum Beispiel an Auszubildende richten. Hinzu kommen ein firmeneigenes Fitness-studio, Vorträge, Aktionstage und das Präventionsprogramm »RV Fit«, das wir in Zusammenarbeit mit der Deutschen Rentenversicherung anbieten. Seit Anfang 2024 steht unseren Mitarbeitenden außerdem ein Unterstützungsservice bei psychischen Belastungen zur Verfügung. Telefonisch oder über die Plattform »myFürstenberg« können Beschäftigte bei seelischen Problemen, Konflikten und Belastungssituationen das 24-Stunden-Angebot des Fürstenberg-Instituts in Anspruch nehmen.

Bereits seit über 30 Jahren haben wir eine erfolgreiche Kooperation mit der AOK Bayern im Bereich der betrieblichen Gesundheitsförderung. Die Mitarbeitenden am Flughafen profitieren von der langjährigen Zusammenarbeit, die eine Vielzahl an präventiven Angeboten zur Verbesserung der Gesundheitskompetenz bietet.

Automatisierung schafft Erleichterung

Wir möchten Automatisierungslösungen dazu nutzen, die körperlichen Belastungen unserer Mitarbeitenden spürbar zu reduzieren. In den vergangenen Jahren haben wir im Rahmen zweier Pilotprojekte wichtige Erkenntnisse zur Automatisierung im Gepäckverladeprozess gewonnen: Dabei arbeiteten wir beim »Vario Tip«, der die automatisierte Entladung von Gepäck aus Flugzeugcontainern ermöglicht, mit Siemens zusammen und beim »Bagbot«, einer automatisierten Be- und Entladetechnik für Gepäck im Flugzeugrumpf, mit dem Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik. Die gesammelten Erfahrungen dienen nun als Grundlage für weitere technologische und organisatorische Entwicklungsschritte.

Mit BEM zurück ins Arbeitsleben

Eine wichtige Rolle spielt auch unser Betriebliches Eingliederungsmanagement (BEM). Es unterstützt Mitarbeitende von FMG und AeroGround nach längeren Phasen der Arbeitsunfähigkeit dabei, ihre Arbeits- und Beschäftigungsfähigkeit wiederherzustellen, zu fördern oder zu erhalten. Und es leistet einen entscheidenden Beitrag dazu, die Teilhabe von schwerbehinderten und gleichgestellten Beschäf-

tigten am Arbeitsleben unter besonderer Berücksichtigung (drohender) psychischer Beeinträchtigungen zu fördern.

[🔗 Jahresbericht Arbeits- und Gesundheitsschutz](#)

Ausbildung: Karrierestart mit Perspektive

Der Flughafen München bietet jungen Menschen vielfältige Einstiegs-möglichkeiten und hat sich damit fest als Ausbildungsadresse erster Wahl etabliert. Insgesamt arbeiten und lernen knapp 700 Auszubildende und Studierende in Unternehmen auf dem Flughafen-Campus, wie die Beschäftigterhebung für 2024 ergab. Die meisten Nachwuchskräfte gibt es im Bereich Flughafenbetrieb (251), gefolgt von Spedition und Fracht (129) sowie dem Luftverkehr (123) und dem Gastgewerbe (61).

Mit konzernweit 23 Ausbildungsrichtungen und dualen Studiengängen ist die FMG einer der größten Ausbildungsbetriebe in der Region. Das Ausbildungsspektrum ist breit: Es reicht von Einzelhandel und Gastronomie über Wirtschaft und Logistik bis hin zu IT und Technik, Sicherheit und Feuerwehr. 84 junge Menschen starteten zum 1. September 2025 ihre Karriere bei der FMG und ihren Tochterunternehmen. 32 Jugendliche und junge Erwachsene beendeten 2025 in der FMG ihre Ausbildung oder ihr duales Studium, allen konnte eine Übernahme angeboten werden.

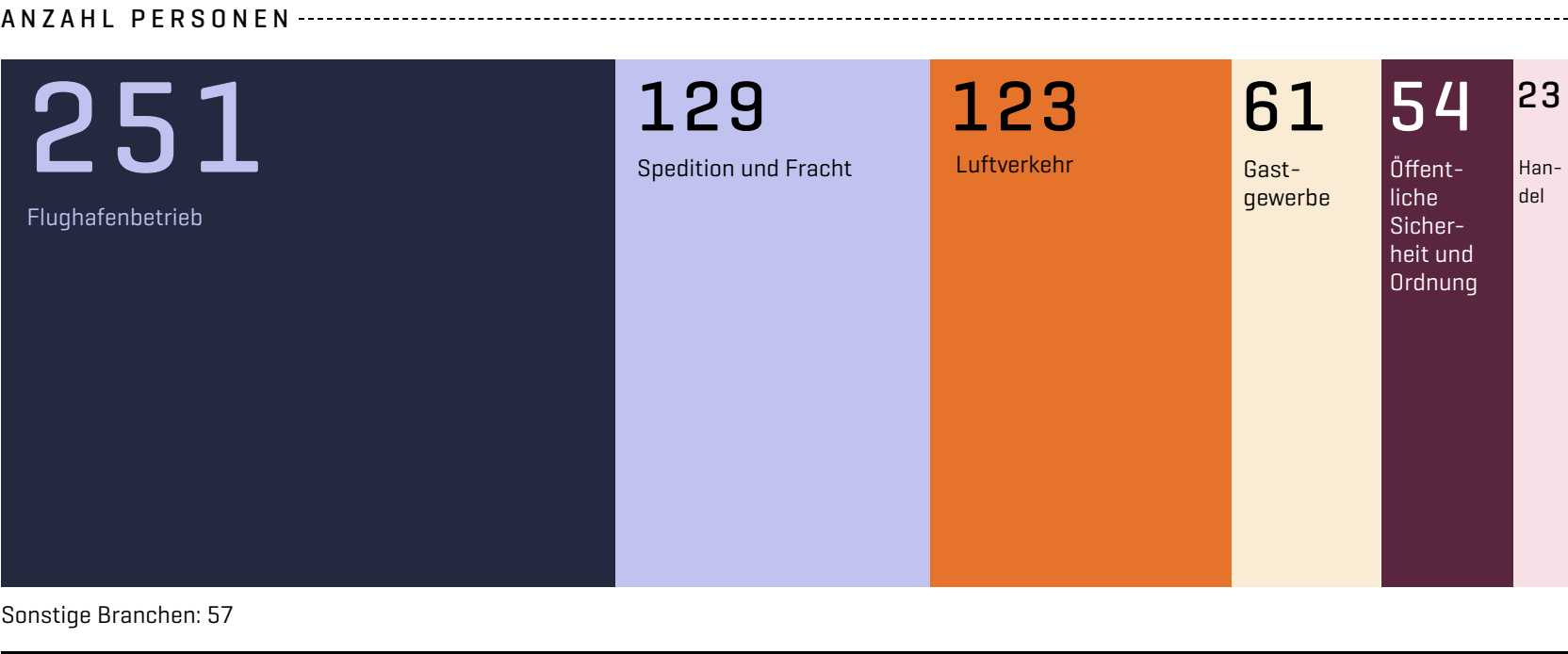
Das große Interesse an einem Karrierestart am Flughafen zeigte sich erneut in der Bewerbungsphase 2025. Noch vor dem Jahreswechsel waren fast alle Ausbildungs- und Studienplätze mit Beginn im September 2026 besetzt. Vorgezogene Ausschreibungen und eine größere Flexibilität bei den Einstiegsvoraussetzungen und im Auswahlprozess erleichtern den Zugang zu unserer Ausbildung. Dafür sorgen auch zielgruppenorientierte Marketingaktivitäten und Karriereveranstaltungen. Seit 2025 gibt es zudem neue tarifliche Regelungen zur Übernahme. Für die Absolvierenden bedeutet das eine größere Arbeitsplatzsicherheit und eine Perspektive für eine weitere Beschäftigung am Airport.

Wir kümmern uns nicht nur um Nachwuchskräfte, sondern um Talente aller Altersstufen: Im Juni 2025 richteten wir die zweite »jobmesse munich airport« aus. Rund 90 Arbeitgeber, darunter die Unternehmen des Flughafen München Konzerns, präsentierten über

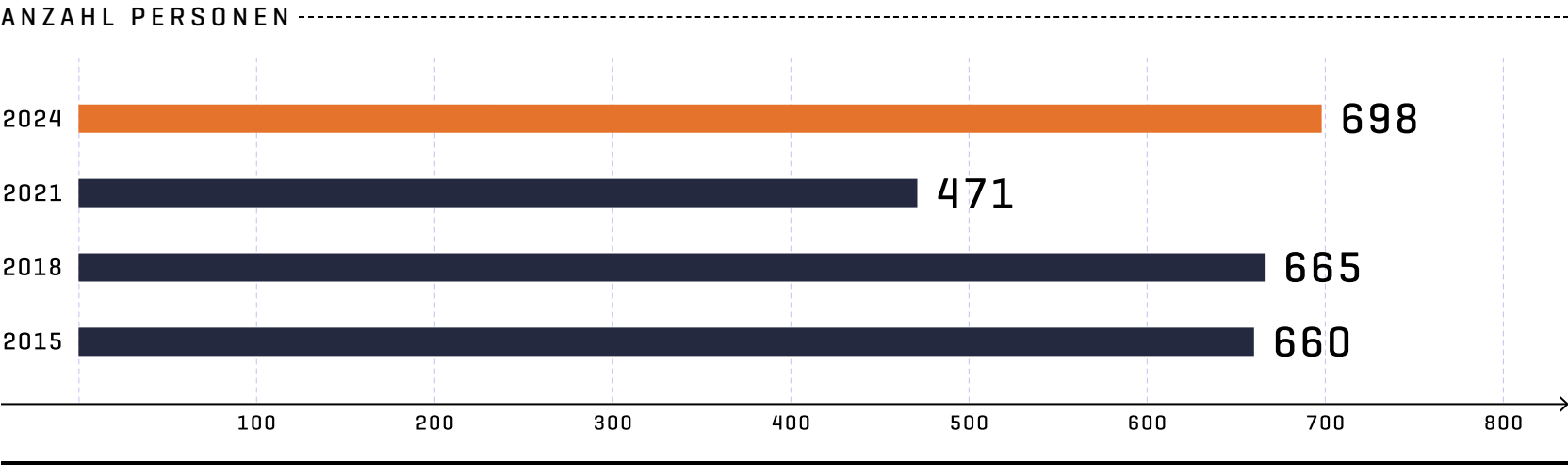
zwei Tage mehreren Tausend Besucherinnen und Besuchern ihre Einstiegsangebote für sämtliche Altersgruppen und Qualifikationen.

[🔗 Arbeitgeberbroschüre](#)

BESCHÄFTIGTERHEBUNG: AUSZUBILDENDE NACH BRANCHEN



BESCHÄFTIGTERHEBUNG: ENTWICKLUNG DER ANZAHL DER AUSZUBILDENDEN



Potenziale: stärken, was uns voranbringt

Führung: Klares Leitbild gibt Orientierung

Der Führungsstil hat einen starken Einfluss auf die Motivation, Leistung und Bindung der Mitarbeitenden an das Unternehmen. Unser Führungsleitbild zeigt, was wir von Führungskräften erwarten und wie sie bestmöglich mit ihren Teams zusammenarbeiten: wert-schätzend, vertrauensvoll und mit ehrlichem Feedback. Der Füh-rungsdialog als regelmäßiger Beurteilungsprozess folgt diesem Leitbild. Ein außertarifliches Vergütungssystem fördert außerdem die Leistungs- und Ergebnisorientierung unserer Führungskräfte.

Diverse Programme hatten auch 2025 eine höhere Führungsqualität zum Ziel. 43 neue Führungskräfte stärkten beim zwölfmonatigen Programm »Get ready« ihre Führungskompetenzen. Am Programm »Get ready operativ«, speziell für Führungskräfte in operativen Bereichen, nahmen 2025 elf Personen teil. Das konzernweite Mentoring-Programm »MentorMe« führte im Berichtsjahr zwanzig interdisziplinäre Tandems zusammen. Interessierte Kolleginnen und Kollegen, die neu in einer Führungsrolle sind oder sich darauf vor-bereiten möchten, tauschen sich dabei ein Jahr lang regelmäßig mit erfahrenen Führungskräften des Konzerns aus und erhalten praxis-orientierte Beratung und Unterstützung.

Entwicklung: Talente entdecken und weiterbilden

Damit unser Flughafen auch in Zukunft erfolgreich ist, brauchen wir Menschen, die Verantwortung übernehmen und unsere Strategie nachhaltig vorantreiben. Während es beim »Development Day« darum geht, Talente zu entdecken und individuelle Entwicklungs-empfehlungen auszusprechen, widmet sich das Programm »Tomorrows« über einen längeren Zeitraum dem Lernfeld »steuer-nde Verantwortung«. Im Januar 2025 startete das Programm mit 25 Leistungsträgerinnen und -trägern. Dabei deckt »Tomorrows« für den Flughafen strategisch relevante Kompetenzfelder ab und vermittelt den neuesten Stand zu Themen wie Kommunikation, Füh-rung und Leadership, persönliches Auftreten und Stärkenorientierung.

Von zahlreichen weiteren Entwicklungsmöglichkeiten profitiert unsere gesamte Belegschaft: Neben der fachlichen Qualifizierung insbesondere für die operativen Bereiche reicht unser Angebot von Seminaren und digitalen Inhalten über die finanzielle und zeitliche Förderung berufsbegleitender Weiterbildungen bis zur Teilnahme an externen Seminaren und Fachtagungen. Die Berufsvielfalt im Konzern und die interne Ausschreibung aller vakanten Stellen bieten unseren Mitarbeitenden viele Entwicklungs- und Veränderungsperspektiven – sei es am Standort Flughafen München oder auch bei Auslandspro-jekten im internationalen Geschäft.

AirportAcademy: neue Aufgaben und Kooperationen

Wir betreiben mit der AirportAcademy ein konzerneigenes Bildungs-zentrum am Standort LabCampus mit über 60 Beschäftigten. Es erfüllt die Anforderungen nach DIN ISO 9001:2015, ist zertifizierter Bildungsträger nach der Akkreditierungs- und Zulassungsverord-nung Arbeitsförderung (AZAV) sowie akkreditiertes Trainingsinstitut des Airports Council International und der International Civil Aviation Organization (ICAO) im Rahmen des Trainair Plus-Programms.

Das Aufgabenspektrum der AirportAcademy hat sich ausgeweitet: 2025 haben wir nun auch die Ausbildung der FMG und die Personal-entwicklung mit dem Fokus Learning und Development in die Aca-demy integriert. Seit September 2025 ist die Academy außerdem für die Kooperationen mit unseren Sister Airports verantwortlich.

Eine Premiere ist für die AirportAcademy die Zusammenarbeit mit einer internationalen Universität: Für den neu eingeführten Studien-gang »Executive MBA in Aviation« an der University of Colorado in Denver, der 2026 startet, wird sie speziell auf den Lehrplan abge-stimmte Trainingsmodule konzipieren und durchführen. Zusätzlich schloss die Academy mit der Capital Airports Management Academy eine Kooperationsvereinbarung zu gemeinsamen Trainingsprojekten ab.

2025 nutzten interne und externe Kundinnen und Kunden an 21.550 Teilnehmertagen [2024: 36.250] das Angebot der AirportAcademy. Seminare rund um die Qualifikationen für den operativen Flughafen-betrieb bildeten dabei den Schwerpunkt. Der Rückgang der Teilneh-

mertage resultiert aus dem Abschluss der Rekrutierungsoffensive in der Flugzeugabfertigung. Bei den digitalen Lehr- und Lernformen stieg die Anzahl der Teilnehmenden auf 34.300 [2024: 33.000]. Wie im Vorjahr waren bei den digitalen Kursen vor allem Inhalte aus den Bereichen Aviation und Security gefragt.

Die digitale Lernplattform LXP [Learning Experience Plattform] bietet seit dem zweiten Quartal 2025 erweiterte Funktionalitäten an. Dort sind zentral alle analogen und digitalen Trainingsformate der AirportAcademy und Kurse anderer Anbieter buchbar. Zukünftig wird das Portfolio durch digitale Prüfungen und Wissenstests, Videos, Simulationen über Virtual Reality oder Gamification ergänzt werden.

 AirportAcademy

Sister Airports: intensiver Austausch mit Partnerflughäfen

Die AirportAcademy koordinierte 2025 den Austausch mit unseren Sister Airports weltweit und bot Mitarbeitenden so die Möglichkeit zur fachlichen, kulturellen und persönlichen Weiterentwicklung. Im Berichtsjahr fanden gegenseitige Besuche mit den Flughäfen Denver und Singapur statt. Der Fokus lag dabei auf den Themen Infrastruk-tur, Handel, Konzessionen, Sicherheit und Parken.

Delegationen aus Nagoya und von Airports of Thailand reisten 2025 nach München, um am Business Continuity Airport Forum teilzuneh-men, einer fachlichen Austauschplattform für Business Continuity Management-Expertinnen und -Experten. Zudem organisierte der Changi Airport Singapur einen Vor-Ort-Austausch zu den Bereichen Airside-Operations, Runway-Inspektionen sowie Wildlife-Management.

Über das Sister-Airport-Netzwerk hinaus waren der Flughafen Mün-chen und die AirportAcademy 2025 in internationalen Wissens- und Austauschformaten aktiv, darunter die Passenger Terminal Expo sowie das Global Implementation Support-Symposium der ICAO. 2026 liegt der Schwerpunkt darauf, die Aktivitäten in konkrete Pro-jekte und Lernformate zu überführen, die die Fähigkeiten der Beleg-schaft sowie das organisatorische Know-how stärken.

 Partnerflughäfen

1) Mitarbeitende im Konzern ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte, Leiharbeitnehmende sowie Praktikanten (Stichtag: 31.12.2025).
2) Die Zahl bezieht sich auf das Jahr 2024.

Gesellschaftliches Engagement

Partnerschaft: Airport als Corporate Citizen

Der Flughafen München ist in vielerlei Hinsicht ein wichtiger Partner der Region – sei es als Arbeitgeber, Ausbildungsbetrieb, Geschäftspartner lokaler Firmen oder attraktives Ziel für Besucherinnen und

Besucher aus dem Umland. Wir engagieren uns auf vielfältige Weise in der Region und pflegen langjährige Kooperationen mit Vereinen und Institutionen. Bei der Erreichbarkeit des Flughafens legen wir Wert auf größtmögliche Barrierefreiheit.

Neue Erhebung: Der Flughafen schafft Jobs und Werte

Die Bedeutung des Flughafens München als Jobmotor und Wirtschaftsfaktor belegen die neue Beschäftigterhebung und eine Studie zu Wertschöpfungseffekten, die ein externes Beratungsunternehmen im Auftrag der FMG durchgeführt hat. Die Ergebnisse

zeigen, wie sehr wir als Arbeitgeber mit der Region verbunden sind: Knapp drei Viertel der Beschäftigten wohnen in der Flughafenregion, 85 Prozent im Bundesland Bayern. In der Stadt München ist die Zahl der Flughafenbeschäftigten mit einem Zuwachs um 25 Prozent seit 2021 am stärksten angestiegen und beträgt 6.445 Personen. Immer mehr Beschäftigte haben ihren Wohnort im Landkreis Freising [8.269] sowie im Landkreis und in der Stadt Landshut [4.269].³⁾

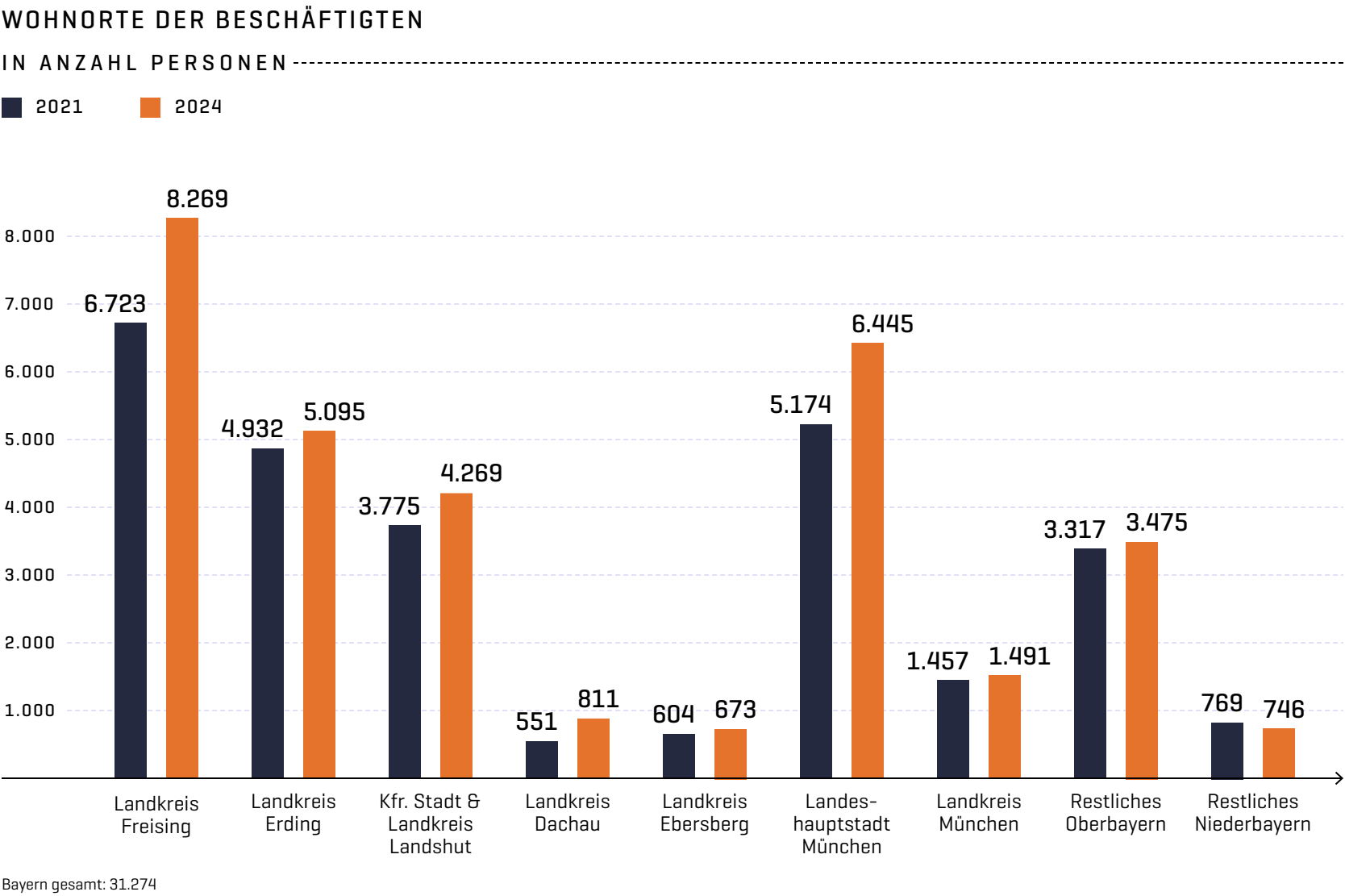
Gemeinsam stark: Förderung vielfältiger Initiativen

Der Flughafen München engagiert sich traditionell für Vereine und Institutionen mit gemeinnützigem Hintergrund in der Flughafenregion und auch in der Landeshauptstadt München. Im Berichtsjahr unterstützten wir über Sponsoring sowie Geld- und Sachspenden 346 Projekte. Dabei entfielen 34 Prozent auf den Sport, 27 Prozent auf die Kultur, 24 Prozent auf den sozialen Bereich, zehn Prozent auf die Bildung und fünf Prozent auf die Natur. In der unmittelbaren Flughafenregion unterstützten wir 2025 zum Beispiel Feuerwehren

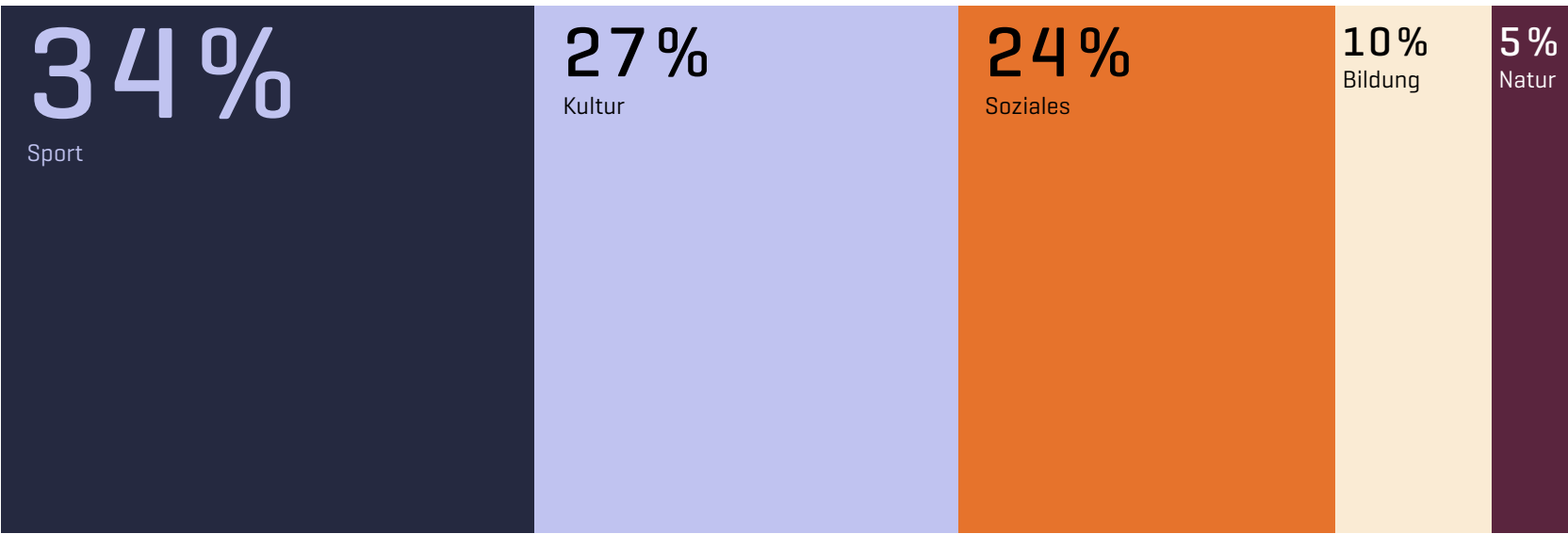
bei der Anschaffung von Ausrüstungsgegenständen, Sportvereine in ihrer Jugendarbeit, Einrichtungen aus dem Bereich Natur bei der Gestaltung von Walderlebnisstationen und Bildungseinrichtungen sowie kulturelle Engagements bei Veranstaltungen und Sonderprojekten. In München kam unser Sponsoring ausgewählten Institutionen wie der Bayerischen Philharmonie, dem Tierpark Hellabrunn und dem Münchner Theater für Kinder zugute. Im sozialen Bereich halfen wir der Kinderrheumastiftung und der Stiftung Ambulantes Kinderhospiz.

Bereits seit 2008 kooperiert der Flughafen zudem mit der Lebenshilfe Freising. 2025 konnten Schülerinnen und Schüler aus dem Freisinger Bildungszentrum der Lebenshilfe während eines Praktikums am Flughafen erste berufliche Erfahrungen sammeln und so ihre Stärken entdecken.

[🔗 Verantwortung](#)



SPONSORING NACH BEREICHEN



Zugang zum Flughafen: Barrieren abbauen

Unser Flughafen soll für Besucherinnen und Besucher, Fluggäste und Mitarbeitende möglichst einfach und ohne Hürden erreichbar und erlebbar sein. Wir haben deswegen etliche Maßnahmen auf den Weg gebracht, um unsere Infrastruktur, Dienstleistungen und Arbeitsbedingungen barrierefrei zu gestalten:

- **Infrastruktur:** Für Autofahrende gibt es zum Beispiel genügend barrierefreie Stellplätze in Terminalnähe und in der Nähe zu Aufzügen. Stufenfreie Wege, Bodenleitlinien, Orientierungshilfen und rollstuhlgerechte Serviceschalter zählen zum Standard.
- **Dienstleistungen:** Wir machen die Website und den integrierten Bericht des Flughafens München barrierefrei zugänglich. Vor Ort profitieren Passagiere mit eingeschränkter Mobilität von einem kostenlosen Mobility Service.
- **Arbeitsbedingungen:** Unser Inklusionsteam und die Schwerbehindertenvertretung setzen sich für einen barrierefreien Arbeitsalltag ein.

Um unsichtbare Hürden abzubauen, sind wir seit November 2025 außerdem offiziell Teil des Sunflower-Netzwerks des Vereins Hidden Disabilities. Ziel ist es, dass unsere Mitarbeitenden Reisende mit nicht sichtbaren Einschränkungen identifizieren und diskret Hilfe anbieten können. Erkennungszeichen ist dabei eine Sonnenblume auf grünem Hintergrund.

- [Managementansatz »Barrierefreier Flughafen«](#)
- [Erklärung zur Barrierefreiheit – Flughafen München](#)
- [Sunflower-Programm: HDS – Global](#)

3) Die ausgewerteten Daten beziehen sich auf das Jahr 2024.

Lärmschutz: möglichst geringe Belastung

Die wesentlichen Regeln für den Luftverkehr finden sich auf internationaler Ebene. Unter dem Dach der Vereinten Nationen beschäftigt sich die ICAO mit der Reduzierung von Fluglärm. Unabhängig davon ist unser zentrales Anliegen, die Belastungen durch Fluglärm für Anwohnerinnen und Anwohner möglichst gering zu halten. Das geschieht unter anderem durch technologische, betriebliche und finanzielle Maßnahmen.

[Broschüre »Fluglärm und Fluglärmschutz«](#)

Technologische Maßnahmen

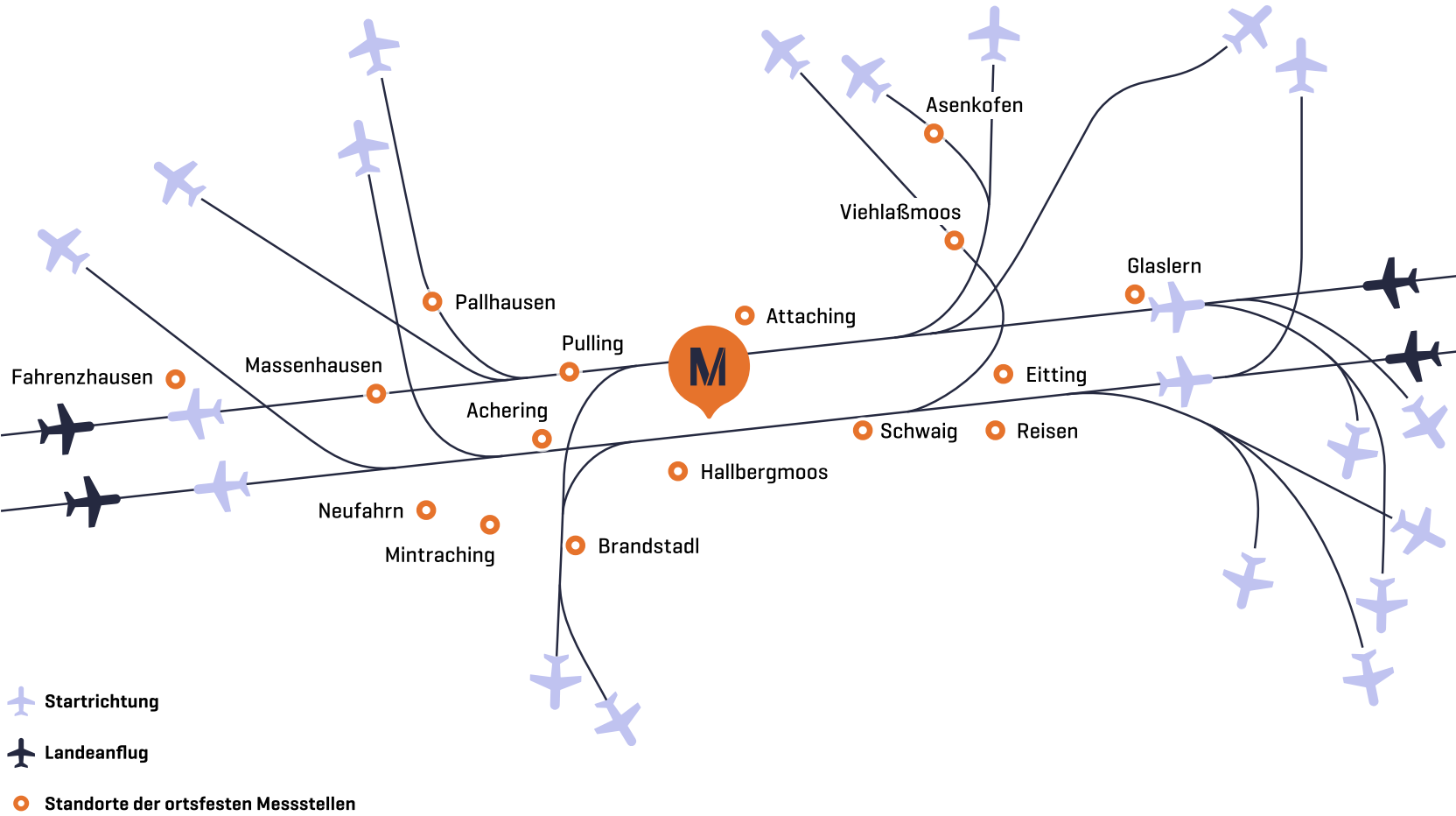
Fluglärmüberwachung: stationär und mobil

Die Grundlage für alle Maßnahmen ist ein umfassendes und modernes Monitoring: An 16 ortsfesten Lärmmessstellen überwachen wir kontinuierlich den Fluglärm in der Flughafenregion. Die gemessenen Lärmpegel sind in Echtzeit im Internet abrufbar, ebenso alle Ergebnisse für einzelne Monate und Jahre in statistischer Form. 2025 lagen die Lärmpegel trotz des weiteren Wachstums des Flugverkehrs auf dem Niveau des Vorjahres.

Zusätzlich betreiben wir mobile Lärmmessstellen, um auf Antrag der Kommunen Fluglärm auch in Ortschaften ohne stationäre Messstelle messen zu können. Im Berichtsjahr führten wir solche Messungen in den Gemeinden Röhrmoos, Haimhausen und Kumhausen durch.

- [Messergebnisse in Echtzeit](#)
- [Aktiv gegen Fluglärm](#)

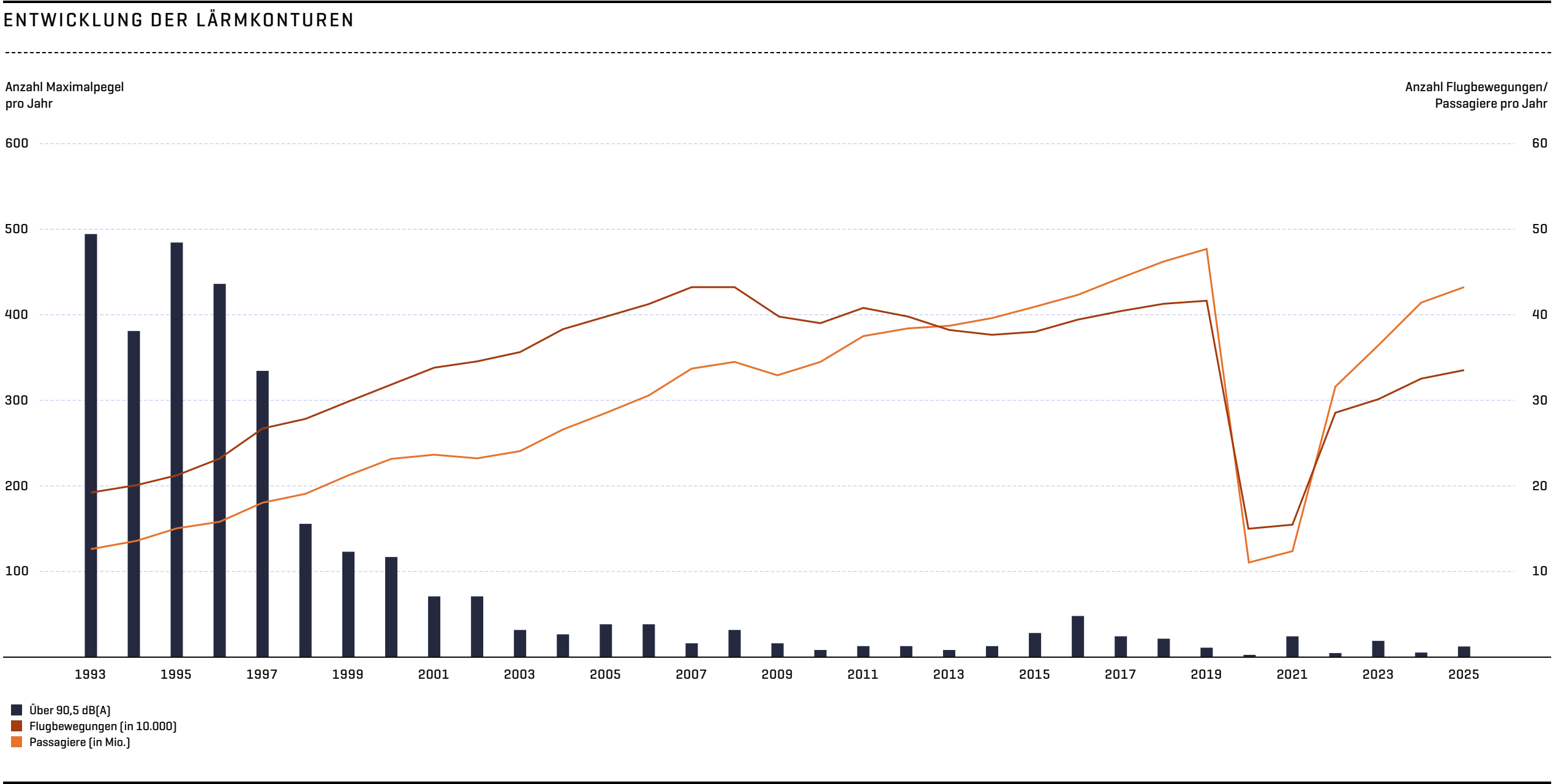
STANDORTE DER ORTSFESTEN LÄRMMESSSTELLEN DER FMG



Weniger Lärm im Umland durch moderne Flugzeuge

Am Flughafen München sind immer mehr Flugzeuge mit niedrigeren Lärmpegeln stationiert. Als das umweltfreundlichste Langstreckenflugzeug der Welt gilt der Airbus A350. Es verursacht im Vergleich zu seinem Vorgänger, der A340, deutlich niedrigere Lärmpegel: beim Start bis zu 7 dB(A) weniger und bei der Landung bis zu 3 dB(A) weniger. Dies führt unmittelbar zu einer geringeren Fluglärmbelastung im Umfeld des Flughafens. Die Lufthansa betreibt am Münchner Airport inzwischen 25 dieser spritsparenden und emissionsarmen Langstreckenflugzeuge.

Der technologische Fortschritt der Luftfahrt hat viel bewirkt: Der Fluglärm am Flughafen München entwickelte sich in den vergangenen Jahrzehnten deutlich entkoppelt vom Wachstum des Luftverkehrs. Die Anzahl der Maximalpegel über 80,5 dB(A) ging im Laufe der Jahrzehnte zurück. Besonders stark sank die Zahl der Maximalpegel über 90,5 dB(A). Während in den 1990er-Jahren jährlich noch bis zu rund 500 dieser hohen Pegel gemessen wurden, liegen die Jahreswerte inzwischen im niedrigen zwei- bis sogar einstelligen Bereich. Im selben Zeitraum hat sich die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen München verdoppelt, die der Passagiere sogar nahezu vervierfacht.



Betriebliche Maßnahmen

Lärmorientierte Grundentgelte: je leiser, desto günstiger

Damit Airlines vom Einsatz leiser Flugzeuge profitieren, zahlen sie für diese geringere Entgelte als für laute Flugzeuge. Zur Berechnung gibt es 13 verschiedene Lärmklassen. Grundlage sind die am Flughafen gemessenen Lärmwerte. Außerdem ist es teurer, nachts zu fliegen als am Tag: Je nach Uhrzeit fallen Zuschläge auf das lärmorientierte Grundentgelt an. 2025 erfüllte bereits mehr als die Hälfte aller Flugbewegungen am Flughafen München die strengsten Vorgaben des sogenannten »Kapitel 14« gemäß Lärmzertifizierung der ICAO.

Nachtflugregelung

Die Nachtflugregelung schränkt den Flugbetrieb in der Nacht deutlich ein. Die Regelung sieht beispielsweise ein Lärmkontingent vor, das die Anzahl der Bewegungen sowie die jeweilige Art und Größe der Flugzeuge berücksichtigt. 2025 wurde das Lärmkontingent am Flughafen München zu 53 Prozent ausgenutzt. Der durchschnittliche nächtliche Dauerschallpegel an der Schutzgebietsgrenze lag dabei unter dem erlaubten Wert von 50 dB[A].

→ [Nachtflugregelung](#)

Lärmaktionsplan für den Flughafen München

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

[🔗 Lärmaktionsplanung](#)

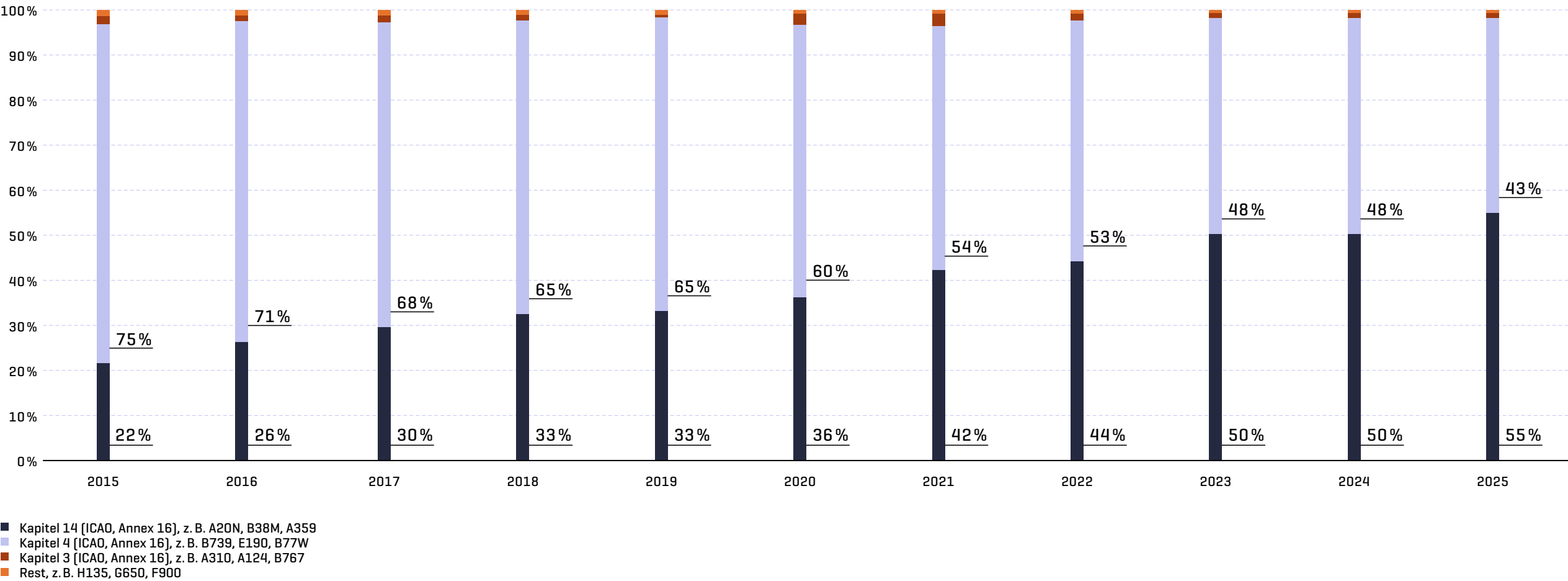
Finanzielle Maßnahmen

Passiver Schallschutz: Service der FMG

Seit 1992 hat die FMG insgesamt 62 Millionen Euro in Schallschutzmaßnahmen investiert und in Gebäuden im Umland rund 21.000 Schallschutzfenster und rund 20.000 Lüfter eingebaut. Im Rahmen des Serviceprogramms »Gießharzscheiben« wurde in über 150 Fällen auf freiwilliger Basis mangelhaftes Schallschutzglas in solchen Fenstern ausgetauscht, die wir in früheren Schallschutzprogrammen finanziert hatten. Dieses Serviceprogramm ist Ende 2025 ausgelaufen.

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat mit dem Verfahren zur Ausweisung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen München nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm begonnen. Die FMG hat dazu nach Aufforderung des Ministeriums Daten über Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs für das Prognosejahr 2033 vorgelegt. Infolgedessen wird im öffentlichen Verfahren der Lärmschutzbereich festgesetzt und geprüft, ob sich Veränderungen beim Schallschutz oder neue Betroffenen ergeben.

FLUGZEUGTYPENMIX AM FLUGHAFEN MÜNCHEN



UNTERNEHMEN UND GOVERNANCE

Wirtschaftlicher Erfolg und ethisches Handeln sind gleichermaßen Ziele unserer Geschäftstätigkeit. Für eine gute Governance orientieren wir uns an einer Vielzahl an Gesetzen und Regelwerken.

GESCHÄFTS-PARTNER

Neuer Kodex auf Basis unserer Werte und Standards

WERTSCHÖPFUNG

4,27 Mrd. € für den Flughafen-Campus



LIEFERKETTE

97 % unserer Lieferanten sind aus der EU



BESCHAFFUNG

10 goldene Regeln als interne Richtlinien

Wirtschaftsfaktor: Wie wir neue Werte schaffen

Mit einer breit angelegten Studie haben wir gemeinsam mit der Agentur econcept untersucht, welche Wertschöpfungseffekte der Flughafen auf die Region und darüber hinaus hat. Das Ergebnis ist beeindruckend und bestätigt die ökonomische Bedeutung des Münchner Airports.

Die direkte Wertschöpfung für den Flughafen-Campus betrug gemäß der Studie 4,27 Milliarden Euro^{1]}. Dies ist der Gesamtwert aller am Airport produzierten Leistungen und Angebote und der damit verbundenen Beschäftigung abzüglich der Vorleistungen. Die ermittelte Wertschöpfung lag um 13 Prozent^{1]} über dem Wert der letzten Erhebung aus dem Jahr 2018 [3,78 Milliarden Euro]. Die Bezüge von Waren, Dienstleistungen und Investitionsgütern bei Dritten erhöhten sich im selben Zeitraum um 57 Prozent, was einer annualisierten Wachstumsrate von 7,8 Prozent entspricht.

Die Wertschöpfung des Flughafens München inklusive der indirekten und induzierten Effekte in Bayern ergibt eine Bruttowertschöpfung von 7,3 Milliarden Euro. Zum Vergleich: Die Bruttowertschöpfung des Freistaats Bayern betrug 2024 insgesamt 717 Milliarden Euro. Das bedeutet, dass rund jeder hundertste Euro, der in Bayern an Wertschöpfung entsteht, in einem direkten Zusammenhang mit dem Flughafen München steht.

[!\[\]\(4363d3f9dfdc16914b1eefb0524bd865_img.jpg\) Ökonomischer Nutzen – Flughafen München](#)

1] Die Daten beziehen sich auf das Jahr 2024.

Beschaffung: so vielseitig wie die Anforderungen

Wir beschaffen eine Vielfalt an Produkten und Dienstleistungen, die für den Betrieb und Ausbau eines internationalen Drehkreuzflughafens erforderlich sind. Unser Warenspektrum entspricht dem einer Kleinstadt: Die über 130 Warengruppen reichen von Bürobedarf über

Straßenbau bis hin zu Fahrzeugen und Gebäuden. 2025 betrug das Beschaffungsvolumen des Flughafen München Konzerns rund 968 Millionen Euro [netto] und stieg damit um 21 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Um Synergieeffekte zu realisieren, steuert der zentrale Einkauf nahezu alle Beschaffungsvorgänge der Fachbereiche sowie der Tochtergesellschaften.

Beschaffungsprozesse: Procurement Board fest etabliert

Unser 2024 eingeführtes Procurement Board hat sich bewährt. Es trägt dazu bei, die Beschaffungsprozesse im Konzern weiter zu optimieren, strategische Einkaufsentscheidungen frühzeitig zu treffen und eine noch engere Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Unternehmensbereichen und dem Einkauf zu fördern. Außerdem soll es die Entscheidungsfindung im Beschaffungsprozess verbessern, insbesondere bei komplexen Vorhaben und strategischen Einkaufsfragen.

Vergaberecht: transparente Leitlinien

Der Flughafen München ist als Sektorenauftraggeber im Bereich »Häfen und Flughäfen« tätig. Daher richtet sich die Beschaffung grundsätzlich nach dem Kartellvergaberecht. Bei öffentlichen Aufträgen erfolgt eine europaweite Ausschreibung nach verbindlichen, vergaberechtlichen Vorgaben. Aufträge, die nicht unter das Kartellvergaberecht fallen, schreiben wir in der Regel nach einem unternehmensspezifischen, formalisierten Verfahren aus. Bieter 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 im Rahmen der Eignungsprüfung nachweisen, dass sie die unternehmensbezogenen, fachlichen und wirtschaftlichen Kriterien erfüllen. Darüber hinaus gibt es eine Reihe von internen Vorgaben für unsere Mitarbeitenden. Die allgemeinen Grundsätze des Einkaufs sind im Unternehmen als »Zehn goldene Beschaffungsregeln« verankert und dienen als Verhaltensrichtlinie zur rechtssicheren Beschaffung zwischen Fachbereich und Einkauf.

Aufträge: hohe Nachhaltigkeitsstandards

Aufträge vergeben wir nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit und legen dabei besonderen Wert auf Nachhaltigkeitsaspekte. Das Bewusstsein für eine nachhaltige Beschaffung beginnt bereits in unseren Fachabteilungen. Sie geben ökonomische, ökologische und soziale Standards vor, die beim Einkauf von Waren und Dienstleistungen Anwendung finden. Dies gilt in der IT und bei der Instandhaltung oder beim Bau von Gebäuden genauso wie im Fuhrpark und beim Kauf von Werbemitteln. Beispielsweise berücksichtigen wir bei Investitionsgütern die Folgekosten für Wartung und Instandhaltung [Life Cycle Costs].

Lieferbeziehungen: Fokus in der Region

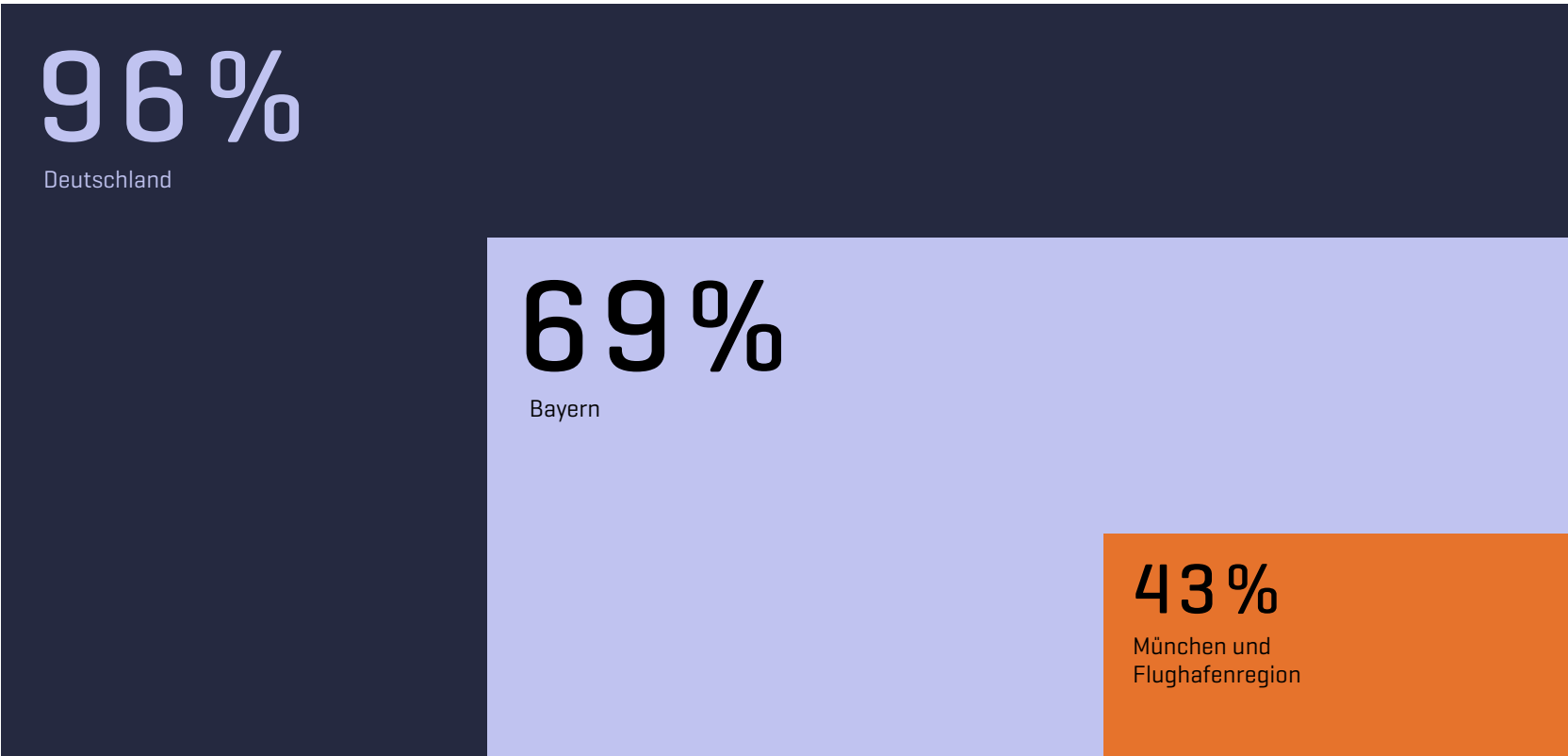
3.992 Lieferanten waren 2025 für den Flughafen München tätig. Da hauptsächlich Geschäftspartner aus der Region den Flughafen München beliefern, sind die Transportwege kurz und die CO₂-Emissionen gering.

Unsere Tochtergesellschaft Allresto beispielsweise bezieht größtenteils saisonale Lebensmittel: Fast alle stammen aus Bayern – gut die Hälfte aus der Flughafenregion.

Mit unseren strategisch wichtigen Rahmenvertragspartnern führen wir jährlich Lieferantengespräche auf Basis unserer Bewertungen zu den Kriterien Preis und Wettbewerbsfähigkeit, Qualität, Service, Zuverlässigkeit sowie Innovation und Nachhaltigkeit. In einem regelmäßigen Dialog identifizieren wir gemeinsam mit unseren Geschäftspartnern Optimierungspotenziale, um die Lieferungen und Leistungen entlang der Lieferkette stetig zu verbessern und die partnerschaftliche Zusammenarbeit zu stärken. Zusätzlich überprüfen wir über die Plattform Integrity Next die Nachhaltigkeitskriterien unserer Lieferanten, um die Einhaltung von ESG-Standards [Umwelt, Soziales und Compliance] sowie die Anforderungen aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz [LkSG] sicherzustellen.

LIEFERANTENSTRUKTUR

ANTEIL AM BESCHAFFUNGSVOLUMEN DES FLUGHAFENS -----



Governance: verantwortungsvolle Unternehmensführung

Eine verantwortungsvolle Unternehmensführung ist ein zentraler Anspruch unserer Geschäftstätigkeit. Wir bekennen uns zu international anerkannten Normen, Leitsätzen und Prinzipien. Dazu zählen insbesondere die Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals), die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte und die Konventionen der Vereinten Nationen, die Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation sowie die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen. Wir üben unsere Geschäftstätigkeit schwerpunktmäßig in Deutschland aus, wo der Schutz der Menschenrechte gesetzlich verankert ist. Bei der Ausschreibung von internationalen Leistungen finden nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung.

 sustainabledevelopment.un.org

Code of Conduct: wesentliche Grundsätze für alle Mitarbeitenden

Bei unserer Geschäftstätigkeit orientieren wir uns an unserem Code of Conduct. Darin sind die wesentlichen Grundsätze und Regeln des Handelns sowie die Maßstäbe, die wir im Umgang mit Geschäftspartnern und Stakeholdern setzen, zusammengefasst. Der Code of Conduct bildet einen wichtigen Orientierungsrahmen für die Geschäftsführung, alle Führungskräfte und Mitarbeitenden. Wir verpflichten uns darin, die nationalen und internationalen Gesetze, die staatlichen Vorschriften und behördlichen Vorgaben sowie die unternehmensinternen Regelungen einzuhalten. Der Code of Conduct schließt auch den Anspruch des Flughafens München an seine Lieferanten mit ein, in der gesamten Lieferkette keine Menschenrechte, international anerkannten Arbeitsstandards oder umweltbezogenen Verpflichtungen zu verletzen.

Neues Rahmenwerk: Kodex für externe Geschäftsbeziehungen

Um unsere Anforderungen an eine verantwortungsvolle und nachhaltige Zusammenarbeit mit unseren externen Geschäftspartnern klarer zu gestalten, haben wir einen separaten Geschäftspartnerkodex formuliert. Er ist für die Geschäftsbeziehungen mit externen Partnern, insbesondere Lieferanten, Dienstleistern, Kooperationspartnern, Lizenznehmern und Beratern, maßgeblich und wird seit Januar 2026 in neuen Vertragsverhältnissen verankert. Der Kodex übersetzt unsere Werte und Standards in klare und verbindliche Ansprüche an unsere Geschäftspartner sowie die daraus resultierende Lieferkette und stärkt ihre Einbindung in unsere Nachhaltigkeitsstrategie.

 [Code of Conduct / Geschäftspartnerkodex](#)

Lieferkettengesetz: bewährter Ansatz zur Risikominimierung

Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) definiert die Anforderungen an ein verantwortungsvolles Management von Lieferketten. Mit einem LkSG-Risikoboard, einer internen Meldestelle, einer Onlineanwendung zur Risikoanalyse und einem Medienscreening sind wir gut aufgestellt, um die Vorgaben des Gesetzes im Unternehmen bestmöglich umzusetzen.

Dabei verfolgen wir einen mehrstufigen Ansatz, um sowohl die Rechtssicherheit als auch die Effizienz der Einkaufsprozesse sicherzustellen. In allen neuen Ausschreibungs- und Vertragsdokumenten verpflichten wir die Bietenden beziehungsweise die Vertragspartner zur Einhaltung aller LkSG-Anforderungen durch die standardmäßige Einbindung der Code-of-Conduct-Klausel (seit 1. Januar 2026: Geschäftspartnerkodex-Klausel). Zusätzlich legen wir in enger Zusammenarbeit mit dem Fachbereich bei Ausschreibungen mit erhöhtem Risikopotenzial bezüglich menschenrechtlicher oder umweltbezogener Sorgfaltspflichten zusätzliche Kriterien für die Leistungsanforderungen fest, um diese Risiken zu minimieren.

Wenn während der Leistungsphase Risiko- oder Verdachtsfälle auftreten, prüfen wir die Einzelfälle. Die Abteilungen Einkauf und Compliance sowie das strategische Nachhaltigkeitsmanagement vereinbaren die Maßnahmen zur Minimierung dieser potenziellen Risiken entlang der Lieferketten und legen sie dem quartalsweise tagenden LkSG-Risikoboard vor.

Eine softwarebasierte Anwendung bildet sowohl die interne als auch die externe Risikoanalyse rechtssicher ab. Zusätzlich werden durch ein Medienscreening potenzielle kritische Nachrichten unserer Lieferanten zur frühzeitigen Risikoerkennung überwacht. Eine Verfahrensordnung für ein Beschwerdeverfahren zu LkSG-Belangen ist auf unserer Internetseite veröffentlicht. Es gibt die Möglichkeit, Verstöße gegen das LkSG an eine interne Meldestelle zu berichten.

Die externe Risikoanalyse zeigt keine hohen Risikopotenziale auf. Über die Plattform Integrity Next wurden die potenziellen Risiken der unmittelbaren Lieferanten sowohl nach länder- als auch nach branchenspezifischen Risikofaktoren systematisch bewertet. Die länderspezifischen Risiken sind als gering einzustufen, da 93 Prozent der unmittelbaren Lieferanten aus Deutschland sowie 97 Prozent aus der EU stammen. Warengruppen, die ein potenziell erhöhtes Branchenrisiko bergen, beschaffen wir in Ländern mit geringem Risikopotenzial. Das Ergebnis der abstrakten und der konkreten Risikoanalyse zeigt, dass der Anteil an Lieferanten mit einem erhöhten Risikopotenzial unter einem Prozent liegt. Maßnahmen zur Risikominimierung, wie zum Beispiel das Einholen von Selbstauskünften und relevanten Zertifikaten, leiten wir je nach Risikoklasse und Höhe des Einkaufsvolumens ab.

Das LkSG-Risikoboard beobachtet die aktuellen gesetzgeberischen Entwicklungen rund um das LkSG, insbesondere im Hinblick auf reduzierte Berichtspflichten und Bürokratieabbau.

Menschenrechte: Fairness in internationalen Beziehungen

Das Recht und die Gesetze der Bundesrepublik Deutschland und der EU gelten unmittelbar und ausnahmslos auch in internationalen Beziehungen. Dazu gehört das Verbot von wettbewerbswidrigem Verhalten, von Kartell- und Monopolbildung, von Schwarzarbeit, Kinder- und Zwangsarbeit sowie Gewalt. Die Einhaltung von Menschenrechten und Menschenrechtsverfahren wird insbesondere entsprechend der Grundsätze der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen (UN) gewährleistet. In unserer Grundsatzerklärung über die Einhaltung der Menschenrechte bekennen wir uns zu höchsten Nachhaltigkeitsstandards, die ökologische und soziale Verantwortung sowie eine gute Corporate Governance umfassen.

 [Verantwortungsvolle Lieferkette – Flughafen München](#)
 [Konzernlagebericht: Compliance-Management-System](#)

Sicherheit: hohe Standards

Das Thema Sicherheit hat an einem internationalen Verkehrsflughafen oberste Priorität. Einen sehr hohen Stellenwert nehmen am Flughafen München sowohl die allgemeine Sicherheit [Security] als auch – gemäß den gesetzlichen Vorschriften des Luftverkehrs – der sichere Flugbetrieb [Safety] ein. Gerade vor dem Hintergrund steigender Verkehrszahlen liegt das Augenmerk von Airport Safety darauf, Unfälle und Gefahrensituationen zu vermeiden und zu minimieren sowie systematisches Fehlerpotenzial zu erkennen.

- [Managementansatz »Sicherheit«](#)
- [Drohnen – Flughafen München](#)

Sicherer Flugbetrieb: Unfallgefahr minimieren

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

→ [Konzernlagebericht/Risikobericht](#)

Flugsicherheit: smartes Biotopmanagement

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

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

Wir stehen zum Thema Vogelschlagverhütung mit den relevanten Partnern sowie Institutionen in engem Kontakt, insbesondere mit den Airlines, der Deutschen Flugsicherung, regionalen und übergeordneten Behörden sowie dem Deutschen Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e. V. (DAVVL). Die Statistik des DAVVL weist für den Flughafen München seit vielen Jahren eine vergleichsweise niedrige Wildlife-Strike-Rate aus. 2025 war sie im Bundesdurchschnitt in Area 1 um rund 13,08 Prozent höher als auf dem Münchner Flughafengelände.

Check-out

CO

CO 01

Check-out

- 124 Weitere Kennzahlen
- 127 Impressum

Weitere Kennzahlen

Unternehmen und Governance

ERTRAGS-, VERMÖGENS- UND FINANZLAGE					
MIO. EURO					
				Veränderung in %	
	2025	2024	2023	2022	2025/24
Konzernumsatz	1.760,5	1.621,4	1.373,3	1.188,0	0,1
EBITDA	416,9	398,1	317,7	238,7	
EBIT	218,8	194,9	114,9	-27,7	
Konzernergebnis nach Steuern	169,3	64,4	25,4	-58,8	
EBITDA-Marge in %	23,7	24,6	23,1	20,1	
EBITDA/Pax [€]	9,6	9,6	8,6	7,5	
EBIT-Marge in %	12,4	12,0	8,4	-2,3	
ROCE ¹⁾ in %	4,3	4,0	2,4	-0,6	
Zahlungsmittelflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit	383,7	419,7	301,5	159,4	
Investitionen	377,6	294,3	198,3	177,6	0,3
Free Cashflow	5,3	124,5	113,4	-15,4	
Eigenkapital	2020,2	1.851,1	1.786,7	1.765,7	0,1
Eigenkapitalquote in %	34,8	33,0	31,5	32,2	
Net Debt/EBITDA	7,3	7,4	9,4	12,7	

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

ANTEIL AM BESCHAFFUNGSVOLUMEN DES FLUGHAFENS MÜNCHEN

WELTWEIT = 100 %					
				Veränderung in %	
	2025	2024	2023	2022	2025/24
Deutschland	96	96	96	94	0
Bayern	69	69	65	62	0
München und Flughafenregion	43	43	39	39	0

Umwelt und Klimaschutz

CO ₂ -EMISSIONEN					
TONNEN					
				Veränderung in %	
	2025	2024	2023	2022	2025/24
Direkte Emissionen Scope 1	88.636	87.430	83.686	81.613	1,4
Indirekte Emissionen Scope 2	5.918	7.584	6.806	8.739	-22,0
Zurechenbarer CO ₂ -Ausstoß	94.554	95.014	90.492	90.352	-0,5

SPEZIFISCHE CO₂-EMISSIONEN

KILOGRAMM					
				Veränderung in %	
	2025	2024	2023	2022	2025/24
CO ₂ -Emissionen pro Passagier	2,18	2,29	2,44	2,85	-4,8

TRINK- UND ABWASSER

KUBIKMETER					
				Veränderung in %	
	2025	2024	2023	2022	2025/24
Menge bezogenen Trinkwassers	1.027.198	937.339	891.705	811.648	9,6
Trinkwasserverbrauch pro 1.000 VE ¹⁾	22,0	21,0	22,4	23,7	4,8
Gesamt-Abwasserableitung	2.116.845	2.689.058	2.387.073	2.051.259	-21,3
Abwasseranfall pro 1.000 VE ¹⁾	45,2	60,2	59,9	59,8	-24,9

1) Verkehrseinheiten

Mitarbeitende und Gesellschaft

MITARBEITERSTRUKTUR ¹⁾					
ANZAHL					
	Veränderung in %				
	2025	2024	2023	2022	2025/24
Gesamt	8.977	9.059	8.362	8.610	-0,9
Frauen in %	28,53	29,74	31,37	32,04	-4,1
Männer in %	71,47	70,26	68,63	67,96	1,7
Vollzeit in %	82,70	81,06	80,97	77,53	2,0
Teilzeit in %	17,30	18,94	19,03	22,47	-8,7
< 30 Jahren in %	16,19	15,58	13,45	11,58	3,9
30–50 Jahre in %	49,92	48,85	48,49	50,09	2,2
> 50 Jahre in %	33,90	35,58	38,05	38,33	-4,7

1) Stichtag 31.12.; ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Leiharbeitnehmende und ohne Praktikanten

SPENDEN UND SPONSORING

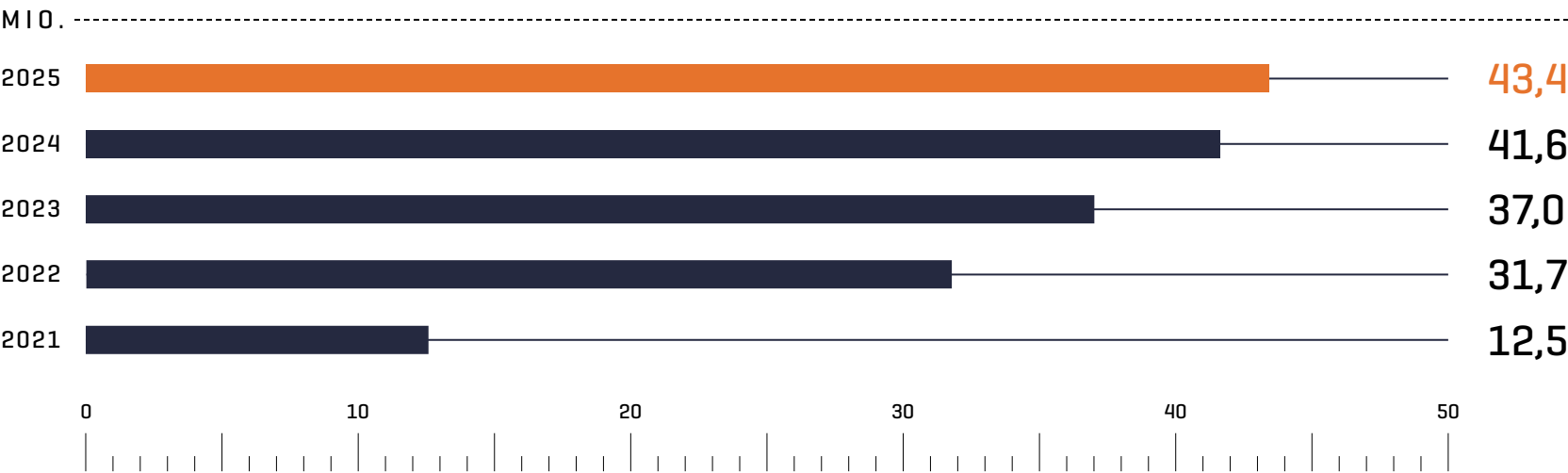
ANTEIL AM GESAMTETAT IN %					
	Veränderung in %				
	2025	2024	2023	2022	2025/24
Sport	34	34	55	77	0
Kultur	27	32	32	17	-15,6
Soziales	24	17	8	4	14,2
Natur	5	13	0	0	-61,5
Bildung	10	4	6	2	150

AUSZUBILDENDE

ANZAHL					
	Veränderung in %				
	2025	2024	2023	2022	2025/24
Gesamt	216	275	236	230	-21,4

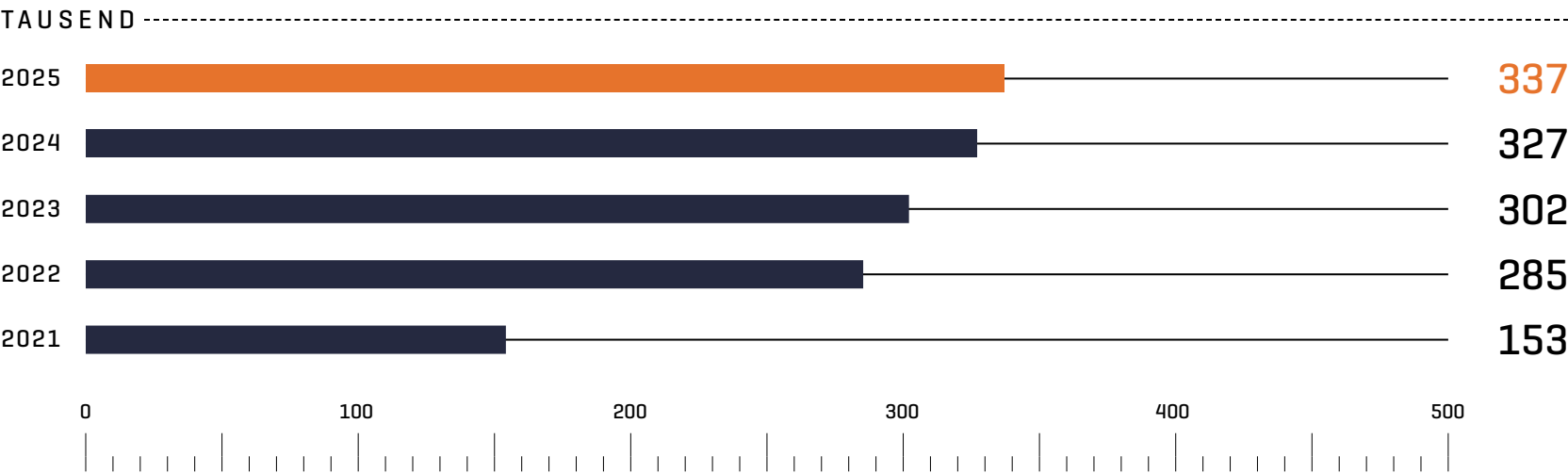
Operativ

FLUGREISENDE



- Mit 43,4 Millionen stieg die Zahl der Fluggäste im Vergleich zum Vorjahr um 4,4 Prozent an.
- Die Passagierzahlen lagen damit bei rund 91 Prozent der Werte des Referenzjahres 2019.

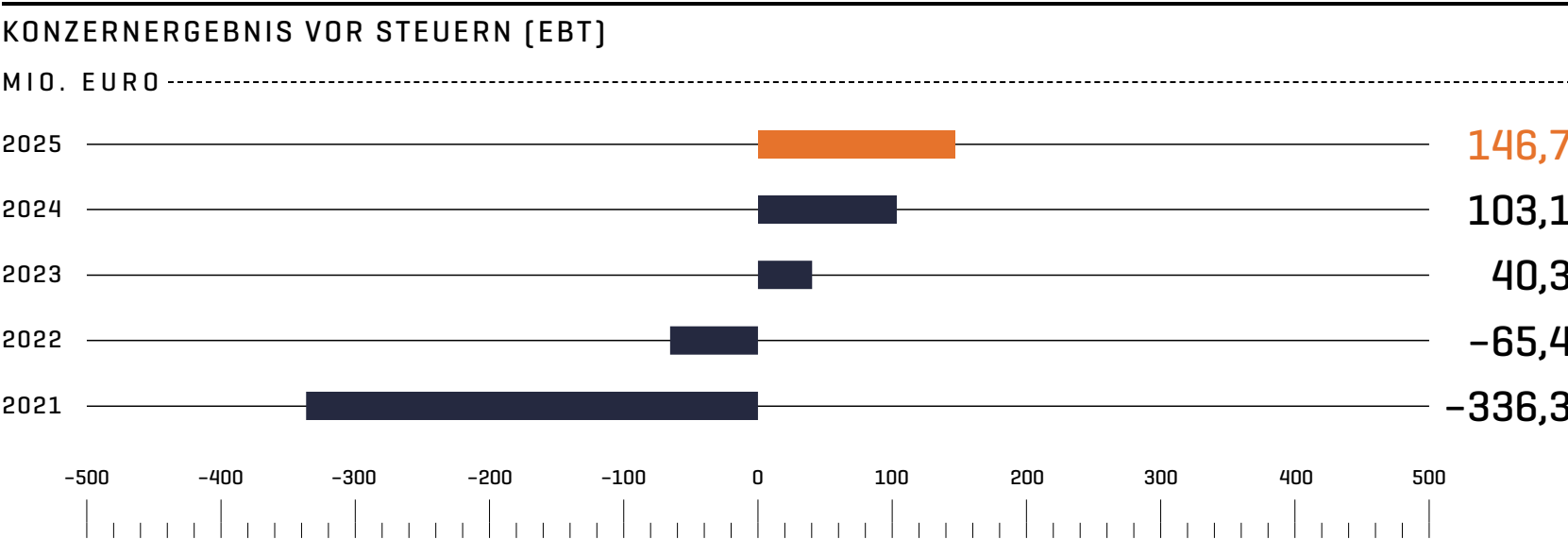
FLUGBEWEGUNGEN



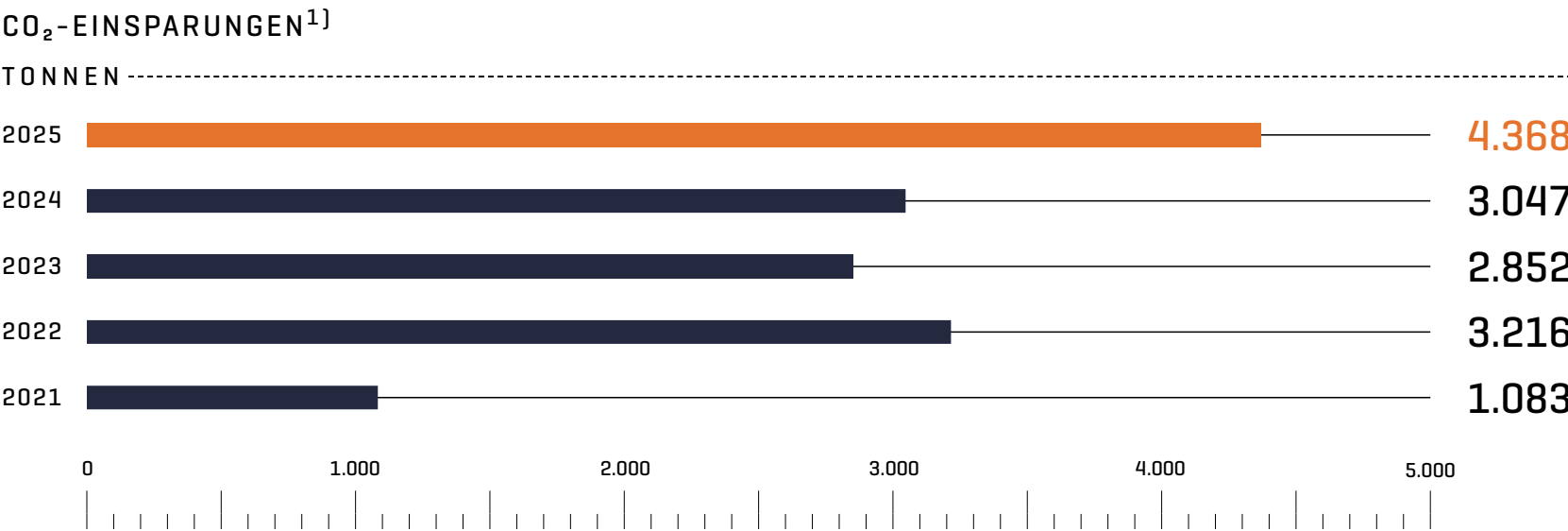
- Bei der Anzahl der Starts und Landungen gab es 2025 ein Wachstum um 3,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.
- Die sehr guten Auslastungsraten (81 %) bei hohen Ticketpreisen zeigten, dass die Nachfrage zeitweise kaum befriedigt werden konnte.

Steuerungsrelevant

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.

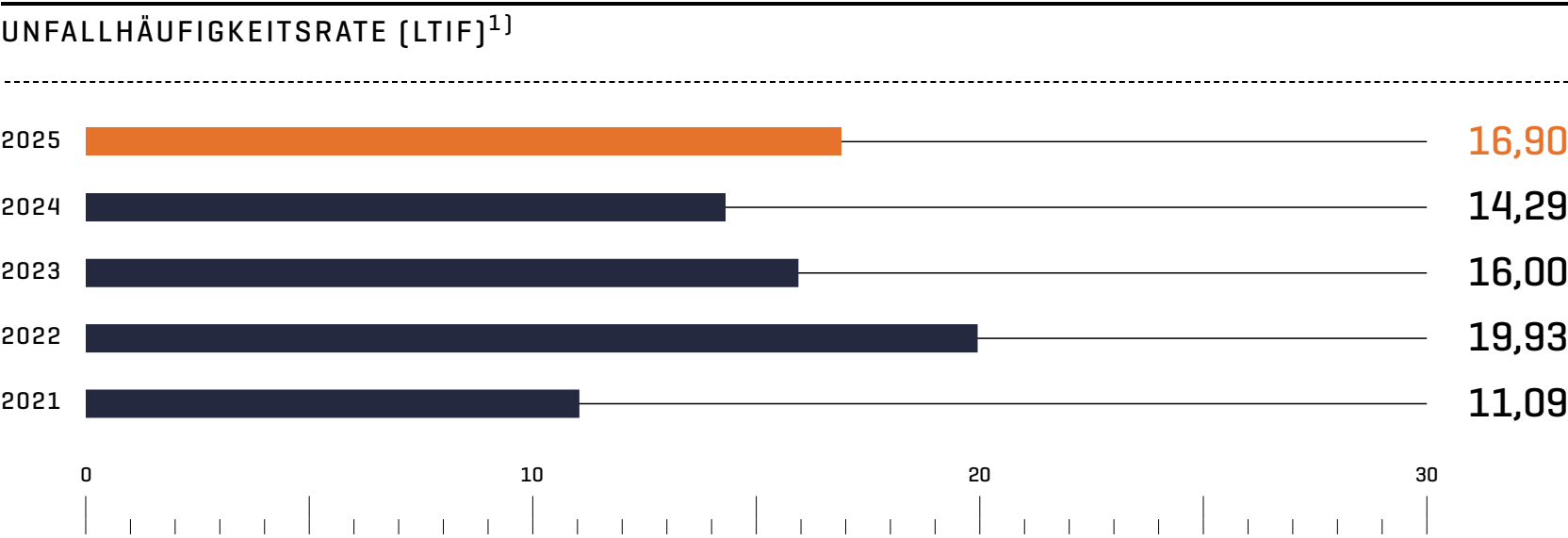


- Das EBT des Flughafens München hat 2025 den Planwert übertroffen.
- Dies ist vor allem auf die deutliche Erholung des Verkehrsaufkommens und die dadurch bedingte Erhöhung der Umsätze in allen Bereichen zurückzuführen.



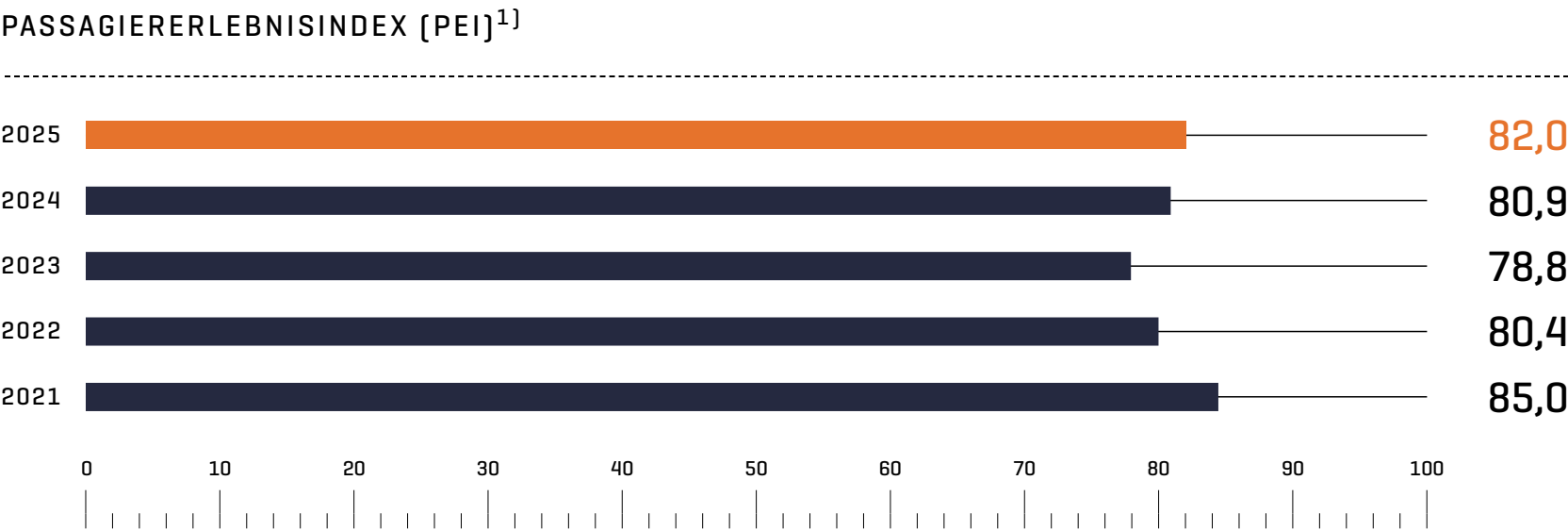
1) Zur Ermittlung der CO₂-Einsparungen, die durch den Austausch von Fahrzeugtypen erzielt werden, dienen die durchschnittlichen Verbrauchswerte aus dem Jahr 2017.

- Die 2025 abgeschlossenen Effizienzmaßnahmen führten zu jährlich wiederkehrenden Einsparungen von 4.368 Tonnen CO₂ und übertrafen somit das gesetzte Ziel.
- Deutliche Einsparungen wurden insbesondere in den raumluftechnischen Anlagen sowie in der Beleuchtungstechnik erzielt.



1) Gültig für FMG und AE München

- 2025 betrug die LTIF für die FMG und AE 16,9 und lag somit in der prognostizierten Bandbreite von 0 bis 19 Prozent.
- Beim Vergleich der LTIF des Jahres 2025 mit 2019 vor Beginn der Corona-Pandemie (21,7) lässt sich eine starke Reduktion der Unfallhäufigkeit feststellen.



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

- 2025 verzeichnete der Flughafen München bei der Zufriedenheit der Passagiere gemessen am PEI erneut einen Anstieg.
- Diese Verbesserung ist insbesondere auf die Maßnahmen zur kontinuierlichen Optimierung der operativen Prozesse und der Aufenthaltsqualität zurückzuführen.



CI

BR

FR

IR

CO

Q

←

Impressum

Herausgeber

Flughafen München GmbH
Postfach 23 17 55
85326 München-Flughafen

Kontakt

Kommunikation und Politik:
Telefon: +49 89 975 413 50

Konzernentwicklung – Nachhaltigkeitsmanagement:
Telefon: +49 89 975 540 17

E-Mail: bericht@munich-airport.de

Fotos

Flughafen München GmbH
Visualisierung des T-Stiels: Terminal 2 Gesellschaft/amd.sigma

Konzeption, Beratung und Design

hw.design, München

Weiterführende Links

Mehr Informationen zum Unternehmen sind
auf der Website abrufbar:

munich-airport.de/unternehmen

Facebook:

facebook.com/flughafenmuenchen

LinkedIn:

linkedin.com/company/munich-airport

Instagram:

instagram.com/munich_airport

YouTube:

youtube.com/@MucAirport