

WIR. SCHAFFEN WERTE

Flughafen München
Integrierter Bericht 2024



M

WIR. SCHAFFEN WERTE



INHALT

CHECK-IN

CI

1
-
22

- 4 CI | KENNZAHLEN
- 6 CI | VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG
- 8 CI | WIR. SCHAFFEN WERTE
- 22 CI | GESCHÄFTSMODELL

BUSINESS REPORT

BR

23
-
34

- 24 BR 01 | UNSER AIRPORT
- 30 BR 02 | DREHKREUZ ZUKUNFT

FINANCIAL REPORT

FR

35
-
86

- 36 FR 01 | KONZERN-LAGEBERICHT
- 80 FR 02 | VERKÜRZTER KONZERN-ABSCHLUSS
- 85 FR 03 | HINWEIS ZUM BESTÄTIGUNGS-VERMERK
- 86 FR 04 | BERICHT DES AUFSICHTSRATS

IMPACT REPORT IR

87

—
109

- 88 IR 01 | NACHHALTIGKEITSDialog
- 91 IR 02 | UMWELT UND KLIMASCHUTZ
- 98 IR 03 | MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT
- 106 IR 04 | UNTERNEHMEN UND GOVERNANCE

CHECK-OUT CO

110

- 110 CO | IMPRESSUM

ONLINEBERICHT →

Zusätzliche Inhalte im Onlinebericht:

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

Den Onlinebericht finden Sie unter:
→ bericht2024.munich-airport.de

CI

Kennzahlen

Unternehmen und Governance

ERTRAGS-, VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

MIO. EURO

	2024	2023	2022	2021	Veränderung in %
Konzernumsatz	1.621,4	1.373,3	1.188,0	601,3	18,1
EBITDA	398,1	317,7	238,7	-45,8	
EBIT	194,9	114,9	-27,7	-285,7	
Konzernergebnis nach Steuern	64,4	25,4	-58,8	-261,3	
EBITDA-Marge in %	24,6	23,1	20,1	-7,6	
EBITDA/Pax [€]	9,6	8,6	7,5	-3,7	
EBIT-Marge in %	12,0	8,4	-2,3	-47,5	
ROCE ¹⁾ in %	4,0	2,4	-0,6	-6,0	
Zahlungsmitteleflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit	419,7	301,5	159,4	-45,8	
Investitionen	294,3	198,3	177,6	250,0	48,4
Free Cashflow	124,5	113,4	-15,4	-273,5	
Eigenkapital	1.851,1	1.786,7	1.765,7	1.815,2	3,6
Eigenkapitalquote in %	33,0	31,5	32,2	33,0	
Net Debt/EBITDA	7,4	9,4	12,7	-64,3	

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

ANTEIL AM BESCHAFFUNGSVOLUMEN DES FLUGHAFENS MÜNCHEN

WELTWEIT = 100 %

	2024	2023	2022	2021	Veränderung in %
Deutschland	96	96	94	96	0
Bayern	69	65	62	53	6,2
München und Flughafenregion	43	39	39	33	10,3

Umwelt und Klimaschutz

CO₂-EMISSIONEN

TONNEN

	2024	2023	2022	2021	Veränderung in %
Direkte Emissionen	87.430	83.686	81.613	73.075	4,5
Scope 1					
Indirekte Emissionen	7.584	6.806	8.739	5.265	11,4
Scope 2					
Zurechenbarer CO ₂ -Ausstoß	95.014	90.492	90.352	78.340	4,9

SPEZIFISCHE CO₂-EMISSIONEN

KILOGRAMM

	2024	2023	2022	2021	Veränderung in %
CO ₂ -Emissionen pro Passagier	2,29	2,44	2,85	6,27	-6,1

TRINK- UND ABWASSER

KUBIKMETER

	2024	2023	2022	2021	Veränderung in %
Menge bezogenen Trinkwassers	937.339	891.705	811.648	562.510	5,1
Trinkwasserverbrauch pro 1.000 VE ¹⁾	21,0	22,4	23,7	39,6	-6,3
Gesamt-Abwasser- ableitung	2.689.058	2.387.073	2.051.259	1.955.165	12,7
Abwasseranfall pro 1.000 VE ¹⁾	60,2	59,9	59,8	137,6	0,5

¹⁾ Verkehrseinheiten

Mitarbeitende und Gesellschaft

MITARBEITERSTRUKTUR¹⁾

ANZAHL

	2024	2023	2022	2021	Veränderung in %
Gesamt	9.059	8.362	8.610	8.693	8,3
Frauen in %	29,74	31,37	32,04	32,21	-5,2
Männer in %	70,26	68,63	67,96	67,79	2,4
Vollzeit in %	81,06	80,97	77,53	78,82	0,1
Teilzeit in %	18,94	19,03	22,47	21,18	-0,5
< 30 Jahren in %	15,58	13,45	11,58	10,96	15,8
30–50 Jahre in %	48,85	48,49	50,09	51,07	0,7
> 50 Jahre in %	35,58	38,05	38,33	37,97	-6,5

¹⁾ Stichtag: 31.12.; ohne Auszubildende, ohne geringfügig Beschäftigte,
ohne Leiharbeitnehmende und ohne Praktikanten

AUSZUBILDENDE

ANZAHL

	2024	2023	2022	2021	Veränderung in %
Gesamt	275	236	230	247	16,5

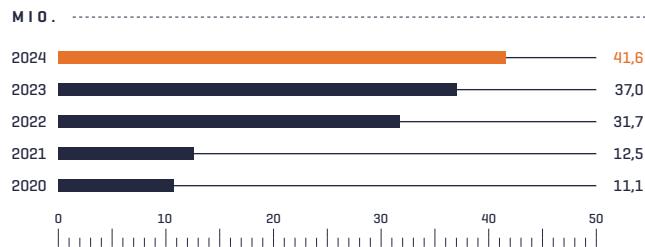
SPENDEN UND SPONSORING

ANTEIL AM GESAMTTETAT IN %

	2024	2023	2022	2021	Veränderung in %
Sport	34	55	77	60	-38,2
Kultur	32	32	17	7	0
Soziales	17	8	4	18	112,5
Natur	13	0	0	2	
Bildung	4	6	2	13	-33,3

Operativ

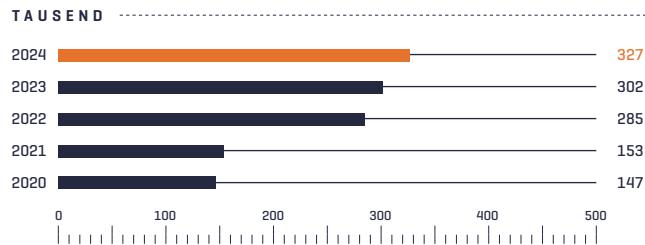
FLUGREISENDE



- Mit 41,6 Millionen Fluggästen erreichte der Flughafen München 2024 ein zweistelliges Passagierwachstum.
- Das bayerische Luftverkehrsdrehkreuz war im Jahr 2024 der wachstumsstärkste Flughafen in Deutschland.

→ Seite 51

FLUGBEWEGUNGEN

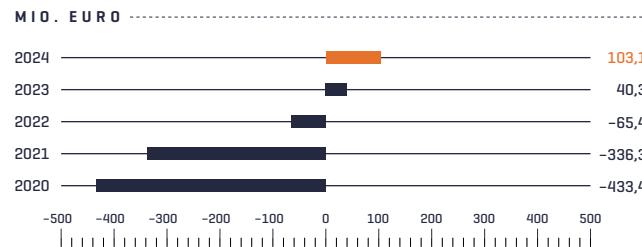


- Die Anzahl der Starts und Landungen lag acht Prozent über dem Wert aus 2023.
- Die Sitzplatzauslastung übertraf mit rund 82 Prozent noch einmal das Rekordergebnis von 2023.

→ Seite 50

Steuerungsrelevant

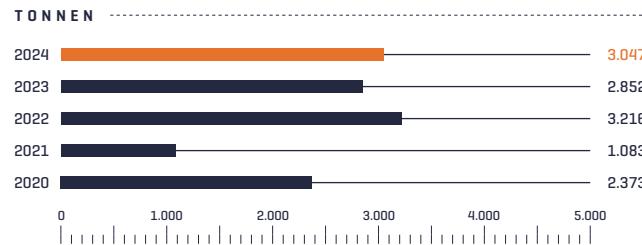
KONZERNERGEBNIS VOR STEUERN (EBT)



- Das EBT des Flughafens München hat 2024 den Planwert deutlich übertroffen.
- Hauptgrund ist die deutliche Erholung des Verkehrsaufkommens.

→ Seite 59

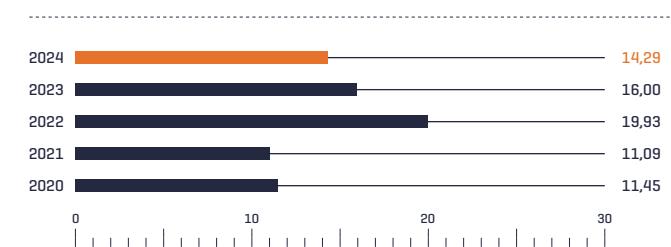
CO₂-EINSPARUNGEN²⁾



- Die 2024 abgeschlossenen Effizienzmaßnahmen führten zu Einsparungen von über 3.000 Tonnen CO₂.
- Das für das Geschäftsjahr gesetzte Ziel wurde somit übererfüllt.

→ Seite 59

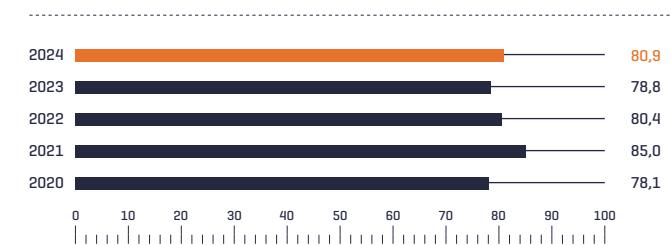
UNFALLHÄUFIGKEITSRATE (LTIF)¹⁾



- 2024 betrug die LTIF für FMG und AeroGround München 14,29 und lag damit deutlich unter dem vorausgesagten Wert.
- Grund ist die leichte Reduktion der Zahl der Arbeitsunfälle bei gleichzeitig starkem Anstieg der geleisteten Stunden.

→ Seite 60

PASSAGIERERLEBNISINDEX (PEI)³⁾



- 2024 erzielte der Flughafen München bei der Zufriedenheit der Passagiere gemessen am PEI einen deutlichen Anstieg.
- Dies ist insbesondere auf die kontinuierliche Verbesserung der Passagierprozesse zurückzuführen.

→ Seite 60

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

¹⁾ gültig für FMG und AE München

²⁾ Zur Ermittlung der CO₂-Einsparungen, die durch den Austausch von Fahrzeugtypen erzielt werden, werden die durchschnittlichen Verbrauchswerte aus dem Jahr 2017 verwendet.

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

»Der Luftverkehr am Flughafen München und unsere wirtschaftliche Performance entwickeln sich hervorragend.«

JOST LAMMERS

»Innovativ und nachhaltig – so schaffen wir am Flughafen München Werte, die bleiben.«

JAN-HENRIK ANDERSSON

VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

Sehr geehrte Damen und Herren,

unsere starke wirtschaftliche Performance und die positive Verkehrsentwicklung sind mit Blick auf das vergangene Jahr besonders hervorzuheben – sie bestätigen den Kurs unseres Flughafens und zeigen, dass unser Unternehmen auch in Zeiten globaler Unsicherheiten verlässlich und partnerschaftlich Werte schafft.

Im Jahr 2024 verzeichneten wir ein Ergebnis nach Steuern (EAT) von 64 Millionen Euro – ein Plus von 39 Millionen Euro im Vergleich zum Vorjahr. Die Umsatzerlöse stiegen auf einen neuen Rekordwert von mehr als 1,6 Milliarden Euro. Dieses starke Ergebnis ist nicht nur ein Beleg für unsere erfolgreiche Unternehmensstrategie, sondern auch ein deutlicher Indikator für das Vertrauen unserer Kunden und Partner.

Die Zahl der Fluggäste ist 2024 im Vergleich zum Vorjahr um rund viereinhalb Millionen auf fast 42 Millionen Passagiere gestiegen – damit gehören wir zu den Wachstumschampions in Europa. Dieses Plus von über 12 Prozent unterstreicht die hohe Attraktivität unseres Flughafens. Dem Niveau des Vor-Corona-Jahres 2019, als wir hier in München knapp 48 Millionen Passagiere zählten, kommen wir damit einen großen Schritt näher.

Diese positive Entwicklung verdanken wir nicht zuletzt den vielfältigen Maßnahmen, die wir ergriffen haben, um unsere operative Leistungsfähigkeit kontinuierlich zu verbessern. So haben wir die Sicherheitskontrollen durch den Ausbau und die Modernisierung mit CT-Scannern optimiert, was eine Kapazitätssteigerung um bis zu 30 Prozent ermöglicht. Darüber hinaus setzen wir zur Effizienzsteigerung zunehmend auf innovative Technologien, wie etwa die KI-gestützte Abfertigungsüberwachung und automatisierte Fluggastbrücken.

Gemeinsam mit unserem wichtigsten Partner Lufthansa setzen wir in München auf Wachstum und Qualität: Die A380-Flotte wird im Sommer 2025 wieder verstärkt auf den Langstreckenverbindungen eingesetzt, und die A350-Reihe auf die neue Allegris-Kabinenausstattung umgerüstet. Damit unterstreicht die Airline insbesondere in der Business und First Class den Premium-Anspruch für Reisende von und nach München. Darüber hinaus optimieren wir durch zielgerichtete Kooperationen mit Lufthansa das Passagiererlebnis – vor dem Start oder nach der Ankunft.

Der Zuwachs an Verbindungen und Fluggesellschaften – darunter Vietnam Airlines, Cathay Pacific und die neuen Interkont-Ziele von Discover Airlines ab Sommer 2025 – stärken unsere Wettbewerbsfähigkeit und schaffen am Münchner Drehkreuz ein noch breiteres Angebot.

Ein zentrales strategisches Thema ist der bedarfsgerechte Ausbau unseres Flughafens. Die Fertigstellung des neuen Flugsteigs am Terminal 1 rückt näher, und wir gehen von einer Öffnung für den Passagierverkehr im ersten Halbjahr 2026 aus. Außerdem tätigten wir 2024 Investitionen in Höhe von insgesamt 294 Millionen Euro, beispielsweise in modernes Abfertigungsgerät sowie in die Infrastruktur am Campus.

Gleichzeitig ist die Nutzung effizienter, klimaschonender Technologien auch für die Luftverkehrswirtschaft maßgeblich, um zukunfts-fähig zu sein. Unser Nachhaltigkeitsziel »Net Zero 2035« treiben wir entsprechend ambitioniert voran: Photovoltaikanlagen auf dem Flughafengelände werden perspektivisch ein Viertel des Strom-



v.l.n.r.

JOST LAMMERS

Vorsitzender der Geschäftsführung
und Arbeitsdirektor

THOMAS HOFF ANDERSSON

Geschäftsführer Aviation
und Operation

JAN-HENRIK ANDERSSON

Geschäftsführer
Commercial und Security

»Unser Anspruch ist es, Abfertigungsqualität, Pünktlichkeit und Passagiererlebnis auf Premium-Niveau anzubieten.«

THOMAS HOFF ANDERSSON

bedarfs des Airport-Campus erzeugen. Ein weiterer Baustein unserer Klimastrategie ist die E-Mobilität: Bereits jetzt haben wir unseren Fuhrpark auf über 600 Elektrofahrzeuge umgestellt – das entspricht einer Quote von 41 Prozent.

Und auch die fortlaufende Weiterentwicklung unseres Airport-Teams ist ein entscheidender Schlüssel zu nachhaltigem Erfolg: Im Rahmen unserer »Agenda Operations 2025« haben wir eine Personaloffensive mit 1.800 Neueinstellungen gestartet, weitere 500 Besetzungen im operativen Bereich sind geplant. Diese Maßnahmen zeigen unsere Entschlossenheit, auch in Zukunft ein leistungsstarker, resilenter und verlässlicher Premium-Flughafen zu bleiben.

Wir sind stolz auf die vielen Erfolge, die wir im Jahr 2024 erreicht haben – vor allem aber blicken wir selbstbewusst, motiviert, und zuversichtlich nach vorn. Unser Dank gilt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, Partnern und Kunden für ihr Engagement, ihre Unterstützung und ihr Vertrauen. In den kommenden Jahren werden wir den Flughafen München weiterentwickeln, und als einen der führenden Standorte im europäischen und globalen Luftverkehr etablieren. Gemeinsam schaffen wir Werte, die bleiben.

Ihr

Jost Lammers



NEUER FLUGSTEIG

MODERN KOMFORTABEL EFFIZIENT

Endspurt für das aktuell größte Bauprojekt am Flughafen München: Bis Ende 2025 soll der neue, 360 Meter lange Flugsteig, der vom Terminal 1 ins westliche Vorfeld ragt, fertiggestellt sein. Danach folgt ein mehrmonatiger Testbetrieb. Die Erweiterung schafft für die Airlines eine langfristige Entwicklungsperspektive – und sichert damit unsere Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit. Für Passagiere bringt das verbesserte Raumangebot in Kombination mit der technologischen Erneuerung ein deutliches Plus bei Effizienz, Service und Komfort.



BILD LINKS — Der Neubau soll für Passagiere zur Visitenkarte Bayerns werden.

BILD RECHTS — Ab 2026 profitieren Reisende von einer noch höheren Aufenthalts- und Servicequalität (Visualisierung).

6 MIO.
JÄHRLICHE
PASSAGIER-
KAPAZITÄT

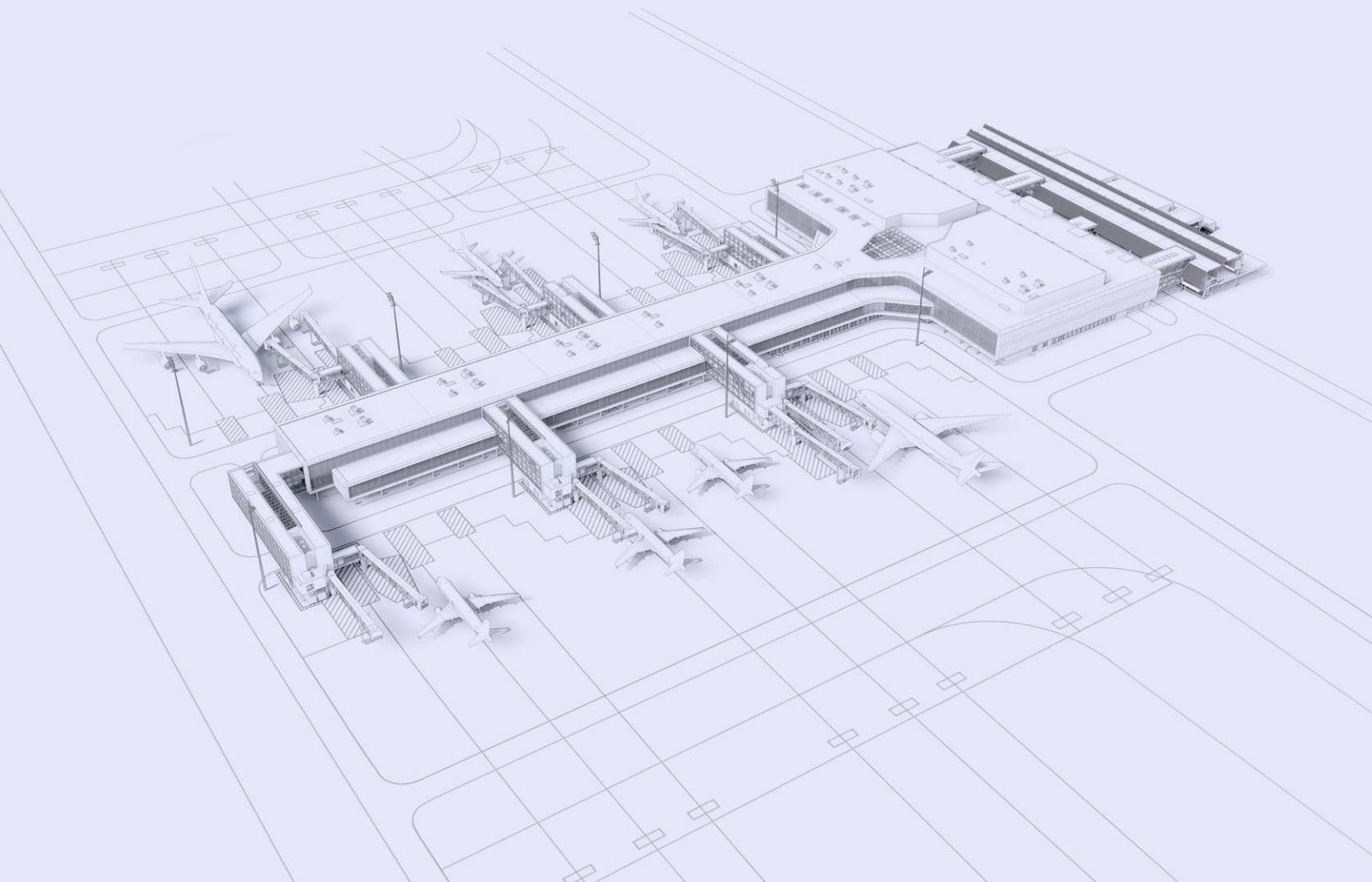


BILD LINKS — Die Terminal 1-
Erweiterung als Modell
BILD RECHTS — Der lichtdurch-
flutete, zentrale Marktplatz



POSITIONEN FÜR 6 GROßRAUM-
ODER 12 KLEINERE FLUGZEUGE

95.000 _{M²}
FLÄCHE

2026

INBETRIEBNAHME

100 MIO. €

INVESTITIONEN IN DEN NEUEN FLUGSTEIG IM JAHR 2024

WIE WIR NACHHALTIGE WERTE SCHAFFEN

FINANZEN

- ⊖ Aufwendungen in Höhe von insgesamt 665 Mio. Euro für die T1-Erweiterung



KNOW-HOW

- ⊕ Erweiterung der Kompetenz zum Infrastrukturausbau



INFRASTRUKTUR

- ⊕ Wertsteigerung des Flughafens
- ⊕ Verbesserung der Aufenthalts- und Abfertigungsqualität im T1 für Passagiere und Airlines



UMWELT

- ⊕ Energieeffizienz, z.B. tageslicht-gesteuerte Beleuchtung



GESELLSCHAFT

- ⊕ Höhere Attraktivität, neue Angebote [z.B. zusätzliche Lounges]



→ Weitere Informationen auf Seite 22



23

AUSBILDUNGEN
UND DUALE
STUDIENGÄNGE

275

NACHWUCHS-
KRÄFTE IM
KONZERN IN
AUSBILDUNG

15,6 %

SIND JÜNGER
ALS 30 JAHRE

40.000

BEWERBUNGEN
IM JAHR 2024

MITARBEITENDE

WERTVOLLE RESSOURCE JETZT UND MORGEN

2024 haben wir auf vielfältige Weise in unsere Belegschaft investiert: Von innovativen Mentoring- und Weiterbildungsangeboten und internen Entwicklungsprogrammen profitieren zahlreiche Beschäftigte unseres Unternehmens. Neu eingestellten Beschäftigten steht ein Mitarbeiterhotel zur Verfügung.

2.000

NEUEINSTELLUNGEN

500

WEITERE NEUEINSTELLUNGEN
GEPLANT



WIE WIR NACHHALTIGE WERTE SCHAFFEN

FINANZEN

- ⊖ Gestiegener Personalaufwand, u.a. durch Recruiting und Qualifizierung neuer Mitarbeitender

INFRASTRUKTUR

- ⊕ AirportAcademy für Weiterbildung an attraktivem Standort auf dem LabCampus

MITARBEITENDE

- ⊕ Interne Entwicklungsmöglichkeiten durch Mentoring-Programme, Development Day, Tomorrows-Programm und Fortbildungen

KNOW-HOW

- ⊕ Zufluss neuer Kenntnisse in das Unternehmen durch Neueinstellungen
- ⊕ Internationale Kontakte und Wissenszuwachs durch Sister Airports und Programme wie Erasmus+

GESELLSCHAFT

- ⊕ Viele interessante Jobangebote für Menschen in der Region
- ⊕ Hohe Quote an sozialversicherungspflichtigen Jobs in der Region

→ Weitere Informationen auf Seite 22

BILD OBEN — Moderne Lernumgebung in der AirportAcademy

BILD RECHTS — Teamspirit beim alljährlichen Airportlauf

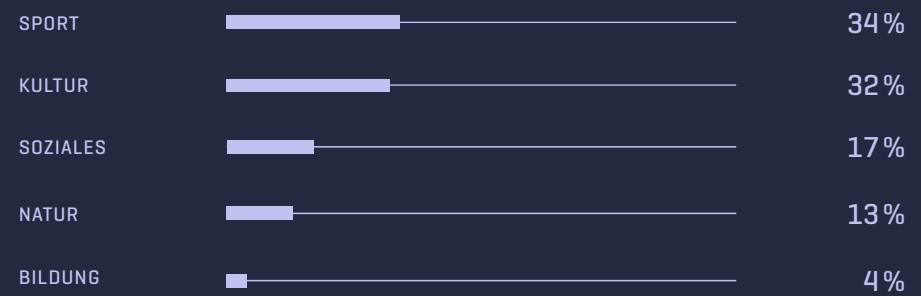
BILD UNTER – Unser Claim »Verbindung leben« steht für Partnerschaft.

BILD RECHTS – Die Flughafenfeuerwehr übergab je ein Wechselladerfahrzeug an das Technische Hilfswerk Freising und den Kreisfeuerwehrverband Erding.

REGION

PARTNERSCHAFTLICH PROJEKTE FÖRDERN

Der Flughafen München engagiert sich für regionale Vereine und Institutionen mit gemeinnützigem Hintergrund. Auch 2024 unterstützten wir über Sponsoring, Geld- und Sachspenden zahlreiche Projekte aus unterschiedlichen Bereichen.



260
PROJEKTE IM JAHR
2024 UNTERSTÜTZT

WIE WIR NACHHALTIGE WERTE SCHAFFEN

FINANZEN



- ⊖ Ausgaben für Sponsoringaktivitäten

MITARBEITENDE



- ⊕ Unterstützung von Vereinen und Projekten, bei denen Mitarbeitende aktiv mitwirken

KNOW-HOW



- ⊕ Förderung und Festigung vielfältiger Kontakte in der Region
- ⊕ Wertvolle Impulse für Unternehmensentscheidungen durch Wissen über Bedürfnisse in der Region

GESELLSCHAFT



- ⊕ Steigern der Wertschätzung in der Region
- ⊕ Förderung des kulturellen Lebens in der Region

UMWELT

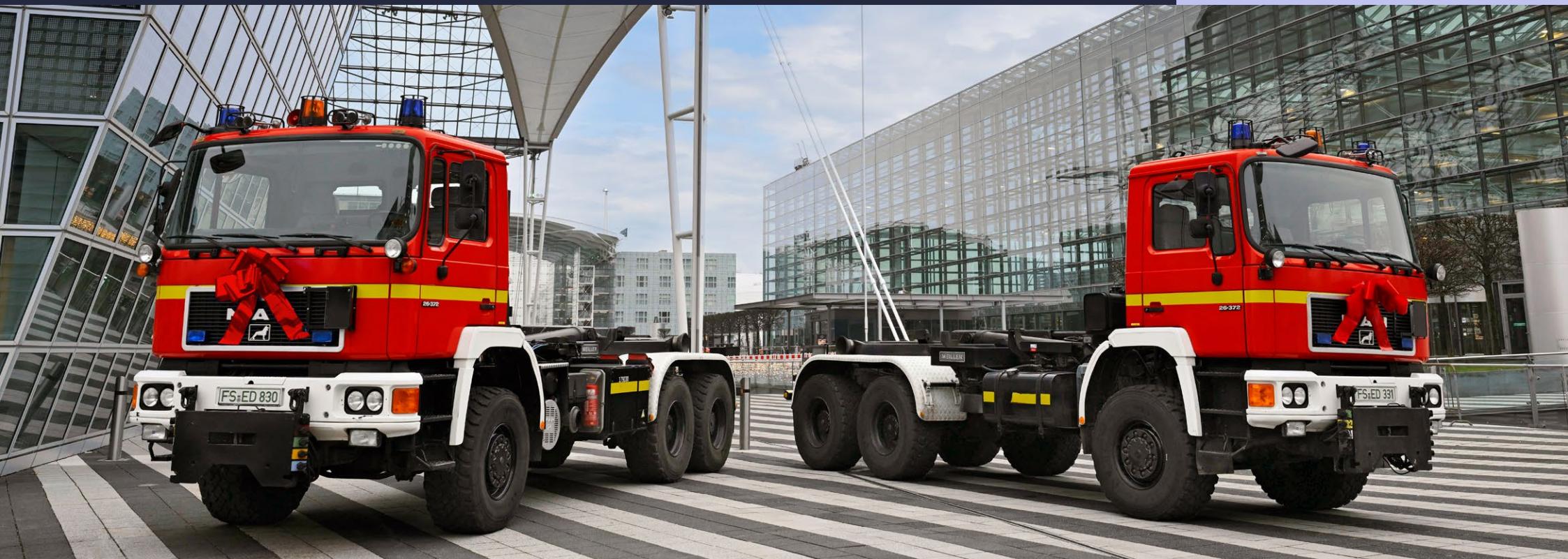


- ⊕ Förderung etlicher Projekte aus dem Bereich Natur

43 %

DES BESCHAFFUNGSVOLUMENS STAMMEN AUS DER REGION

→ Weitere Informationen auf Seite 22

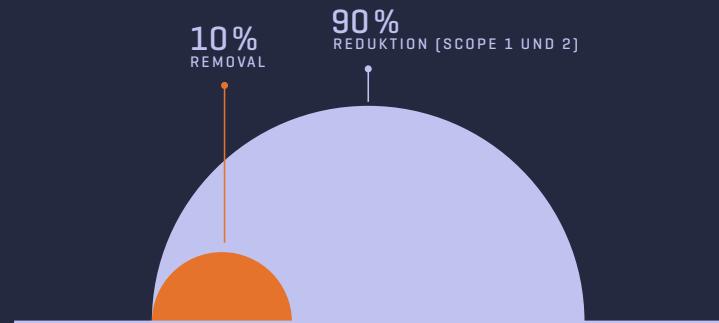




KLIMASCHUTZ

ZIEL: CO₂-FREIE ZUKUNFT

Das Unternehmensziel Net Zero bis 2035 zu erreichen, ist ehrgeizig und bedarf großer und vielfältiger Anstrengungen. Wir stellen uns dieser Aufgabe, weil wir als grüne Mobilitätsdrehscheibe unseren Teil für eine dekarbonisierte Luftfahrt beitragen wollen. Die vom Flughafen beeinflussbaren CO₂-Emissionen werden um mindestens 90 Prozent reduziert. Die verbleibenden rund 10 Prozent müssen aktiv und dauerhaft aus der Atmosphäre entfernt werden.



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



Removal

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



Eigene Reduktionsmaßnahmen

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

IMMER MEHR ELEKTRO- ANTRIEBE

Flugzeugschlepper bringen Flugzeuge von der Parkposition auf die Rollwege oder in die Wartungshallen. Im Schnitt werden ihre Dienste 200.000 Mal im Jahr in Anspruch genommen. Am Flughafen München sollen – neben anderen Abfertigungsgeräten – immer mehr Pusher mit Elektroantrieb eingesetzt werden.



183

PKWS UND KLEINTRASPORTER
FAHREN ELEKTRISCH

440

ABFERTIGUNGS- UND SPEZIALGERÄTE
MIT E-MOTOREN AUSGERÜSTET

26

%
ALLER CO₂-EINSPARUNGEN
BEI FAHRZEUGEN

42 %

RÜCKGANG DER CO₂-EMISSIONEN
PRO PASSAGIER SEIT 2005

530 HA

AUSGLEICHSFLÄCHEN GEPLANT
UND HERGESTELLT

1

KLIMAWALD ZUR ENTNAHME
VON CO₂ AUS DER ATMOSPHÄRE

WIE WIR NACHHALTIGE WERTE SCHAFFEN

FINANZEN



- ⊖ Einsparungen durch Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz

INFRASTRUKTUR



- ⊕ Erweiterung der Elektrofahrzeugflotte
- ⊕ Umrüstung der Beleuchtung auf LED

GESELLSCHAFT



- ⊕ Beitrag zur Erfüllung gesellschaftlicher Erwartungen und politischer Zielsetzungen

KNOW-HOW



- ⊕ Wissenszuwachs durch Ausarbeitung geeigneter Maßnahmen

UMWELT



- ⊕ Bis 2030 Photovoltaikanlagen mit insgesamt 50 Megawatt Leistung zur CO₂-neutralen Energieversorgung geplant

MITARBEITENDE



- ⊕ Höhere Arbeitgeberattraktivität

→ Weitere Informationen auf Seite 22

BILD LINKS — Elektromobilität: Auch auf dem Vorfeld wird CO₂ gespart.

BILD RECHTS — Etwa 4.300 Bäume wachsen auf dem Flughafengelände [Baumkataster 12/2022].



CT-SCANNER

Moderne CT-Scanner erleichtern und optimieren die Abläufe der Kontrollen der Reisenden und Mitarbeitenden bei deutlich höheren Sicherheitsstandards. Die neuen Geräte bieten vor allem mehr Komfort für Flugreisende: Bis zu vier Reisende gleichzeitig können beispielsweise ihr Handgepäck zur Kontrolle abgeben. Darin enthaltene elektronische Geräte sowie Flüssigkeiten müssen nicht mehr aus- und einge- packt werden. Die Arbeitsabläufe für das Personal werden durch die Technik erleichtert, was zu weniger Nachkontrollen und somit auch zu noch mehr Zeitsparnis für Reisende führt.



BILD RECHTS – Der Serviceroboter JEEVES versorgt Passagiere mit Snacks und Getränken.

DIGITALE TRANSFORMATION

INNOVATIONEN SETZEN NEUE MAßSTÄBE

Der Aufenthalt am Flughafen München wird zum digitalen Erlebnis. Wir treiben die Transformation unserer Prozesse und Dienstleistungen immer weiter voran – mit einem Ziel: die Reise unserer Fluggäste noch angenehmer und vor allem effizienter zu gestalten. Im Mittelpunkt stehen dabei automatisierte Abläufe, künstliche Intelligenz und smarte Services.

15

NEUE SICHERHEITS-
KONTROLLSPUREN IM T2

30 %

STEIGERUNG
DER KAPAZITÄTEN

4.000

PASSAGIERE
PRO STUNDE

WIE WIR NACHHALTIGE
WERTE SCHAFFEN

FINANZEN

- ⊖ Kosten für Entwicklung und Implementierung sowie laufende Pflege
- ⊕ Chancen für neue Umsatzpotenziale

INFRASTRUKTUR

- ⊕ Vernetzung und Digitalisierung, z.B. durch SmartGates und CT-Scanner an den Sicherheitskontrollen

KNOW-HOW

- ⊕ Erhöhung des Automatisierungsgrads

MITARBEITENDE

- ⊕ Optimierung von Abläufen und Prozessen

UMWELT

- ⊕ Intelligente Klimatisierung von Gebäuden

GESELLSCHAFT

- ⊕ Digitale Bezahlmöglichkeiten
- ⊕ Höhere Qualität und optimiertes Reiseerlebnis für Kunden, Besuchende und Reisende

→ Weitere Informationen auf Seite 22

UNSER GESCHÄFTSMODELL:

WIE WIR WERTE SCHAFFEN

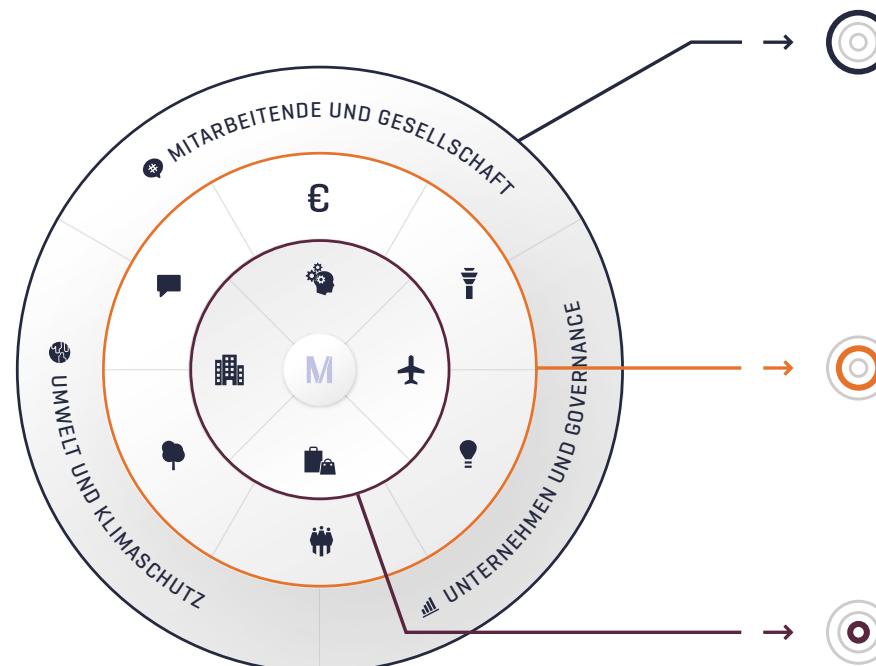
Ökologische und soziale Aspekte sowie eine transparente Unternehmensführung bilden den Rahmen unserer Geschäftstätigkeit. Mit diesem integrierten Ansatz sichern wir nachhaltig den Erfolg und die Entwicklungsfähigkeit des Flughafens München.

UNSERE STRATEGIE

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

UNSERE WIRKUNG

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



→ bericht2024.munich-airport.de

Unsere Wertschöpfung

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

Die sechs Kapitalarten

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

Vier Geschäftsfelder bilden unsere Organisation

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

BUSINESS REPORT

BR

23 - 34

- 24 BR 01 |
Unser Airport**
- 25 Wirtschaftsfaktor**
- 25 Geschäftsfelder**
- 27 Infrastruktur**
- 29 5-Star-Qualität**

- 30 BR 02 |
Drehkreuz Zukunft**
 - 31 Konzernstrategie**
 - 32 Klimaschutzstrategie**
 - 33 Personalstrategie**
 - 33 Digitalisierung**
-

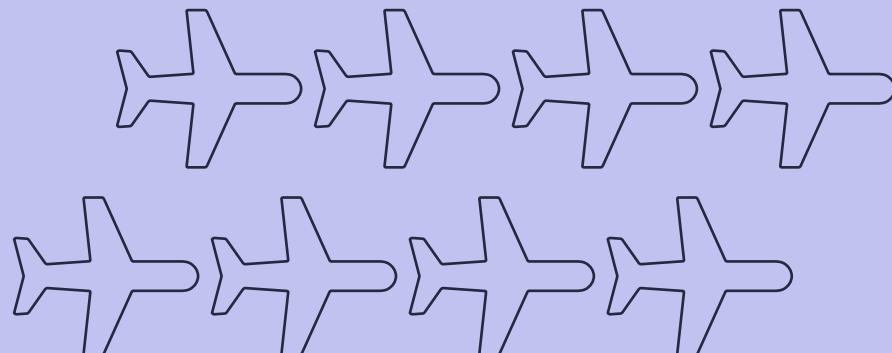
Facts & Figures

UNSER AIRPORT

FLUGGASTAUFKOMMEN 2024

41,6 MIO.
PASSAGIERE
(+12%)

STATIONIERUNG IN MÜNCHEN



TOP TEN IN EUROPA

RANG 10
unter den verkehrsreichsten Airports
(Anzahl Passagiere)

ALLE
8 AIRBUS A380
DER LUFTHANSA

UNSER AIRPORT

Die Flughafen München GmbH betreibt Bayerns Mobilitätsdrehscheibe nachhaltig und positioniert den Airport als modernen Premium-Hub an der europäischen Spitze. Wir leisten einen bedeutenden Beitrag zum langfristigen Erfolg der gesamten Region.

Wirtschaftsfaktor: Internationales Drehkreuz stärkt die Region

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

Der Flughafen stärkt die Attraktivität der Region als Wirtschaftsstandort, da die internationale Anbindung Vorteile für die Ansiedlung von Unternehmen und für die Tourismusbranche bringt. Auf diese Weise entstehen zahlreiche Arbeitsplätze im Großraum München und dem Einzugsgebiet des Flughafens. Mit jährlichen Aufträgen in dreistelliger Millionenhöhe sind wir ein wichtiger Geschäftspartner für das lokale Gewerbe. Die ökonomische Verflechtung des Airports mit der Region zeigt sich am Volumen der vergebenen Aufträge: Rund 42 Prozent¹⁾ entfielen auf Unternehmen in der Flughafenregion. 2024 stammten rund drei Viertel des Einkaufsvolumens der Allresto ebenfalls von dort. Einer Studie²⁾ zur ökonomischen Bedeutung des Flughafens zufolge war knapp jeder hundertste Euro, der im Freistaat erwirtschaftet wurde, mit dem Flughafen München verbunden. Zudem ermöglichen wir als internationales Drehkreuz globale wirtschaftliche Beziehungen und leisten damit einen wichtigen Beitrag zum weltweiten Handel. Mit 464 auf dem Airport-Campus ansässigen Unternehmen und Behörden, die derzeit mindestens 33.330 Menschen beschäftigen, ist der Flughafen München ein bedeutender Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor für die Region³⁾.

Geschäftsfelder: nachhaltiger Beitrag zum Erfolg

Geschäftsfeld Aviation

Der Münchner Airport sichert die Konnektivität für die hier ansässigen Menschen und Unternehmen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Luftverkehrsnachfrage aufgrund der Wirtschaftskraft und Attraktivität Bayerns und des süddeutschen Raums als Incoming-

¹⁾ ohne Beschaffungsvolumen von Allresto und eurotrade, 2022

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

³⁾ Arbeitsstättenerhebung, 2021

Destination konstant positiv entwickeln wird. Dem Flughafen München kommt als Gateway für diese Region eine zentrale Bedeutung zu.

Mit 41,6 Millionen Reisenden im Jahr 2024 erreichte der Flughafen München rund 87 Prozent des Rekordaufkommens aus dem Vor-krisenjahr 2019. Trotz der langsameren Erholung Deutschlands im Vergleich zu anderen europäischen Luftverkehrsmärkten sind wir weiterhin auf Kurs, die Position als eines der führenden Drehkreuze in einem sich weiter konsolidierenden europäischen Luftverkehrs-markt zu festigen. Deshalb werden mittel- bis langfristig der Lang-strecken- und Umsteigerverkehr die wesentlichen Eckpfeiler der Aviation-Strategie darstellen. Mit Gulf Air, Vietnam Airlines und Cathay Pacific konnten wir 2024 drei weitere Langstrecken-Carrier für unseren Standort gewinnen. Darüber hinaus werden weitere Destinationen im Punkt-zu-Punkt-Verkehr die Vielfalt des Angebots ab München steigern. Dabei kommt der Qualität der Infrastruktur und Prozesse eine zentrale Bedeutung zu.

Die Entscheidung der Lufthansa Group, das Langstreckenangebot am Standort weiter auszubauen, ist ein klares Bekenntnis zum bayerischen Drehkreuz innerhalb des Multi-Hub-Systems der Lufthansa. Im Sommer 2025 werden alle acht in der Flotte verbliebenen Airbus-A380-Maschinen am Münchner Drehkreuz eingesetzt. Insgesamt wird die Lufthansa Group dann mit 35 Langstrecken-flugzeugen und einer Rekordzahl von 180 Langstreckenflügen pro Woche, vor allem nach Nordamerika und Asien, so viele Langstrecken anbieten wie nie zuvor am Flughafen München.

Auch die Luftfracht profitierte vom attraktiven Langstrecken-angebot. Das Frachtaufkommen stieg 2024 im Vergleich zum Vorjahr um elf Prozent auf insgesamt rund 308.000 Tonnen. Die Entwicklung des Cargo- und Logistikgeschäfts trägt damit der zentralen Bedeutung globaler, funktionierender Lieferketten Rechnung.

Geschäftsfeld Commercial Activities

Das Geschäftsfeld Commercial Activities sichert und erhöht den Wertbeitrag für die FMG. Um die Kaufbereitschaft weiter zu steigern, spielen die Optimierung der Flächeneffizienz und des Angebots-portfolio eine entscheidende Rolle. Sich verändernde Einzel-handelsstrukturen und Konsumgewohnheiten erfordern zudem neue Vermarktungs- und Akquisitionskonzepte. Dies beinhaltet unter anderem den stärkeren Einsatz von digitalen Tools sowie das Vorantreiben von Kooperationen zur direkten Ansprache der Flugreisenden.

Seit Juli 2024 gibt es beispielsweise eine neue, trilaterale Partner-schaft mit dem Vielflieger- und Prämienprogramm Miles & More und der Deutschen Lufthansa. Diese Kooperation eines Flughafens gemeinsam mit einem Loyalitätsprogramm und einer Airline ist weltweit einmalig. Mit aufwendigen Inszenierungen in den Terminals, hochwertigen Präsentationen starker Marken sowie außergewöhnlichen Veranstaltungen im Forum des München Airport Centers bieten wir unseren Gästen besondere Erlebnisse während ihres Aufenthalts.

Die Erholung der Passagierzahlen und eine steigende Nachfrage im Jahr 2024 belebten das kommerzielle Geschäft im Einzelhandel sowie in der Gastronomie in den Terminals. Darüber hinaus haben in den Sommermonaten unter anderem mehrere Konzerthighlights in München für eine erhöhte Passagierfrequenz und gesteigertes Konsumverhalten gesorgt. Im Werbebereich lag im Berichtsjahr der Schwerpunkt weiterhin auf der Neukundenakquise sowie der Festigung bestehender Markenpartnerschaften. In diesem Kontext wirkten sich die Fußball-Europameisterschaft sowie zahlreiche Messen positiv aus.

Der Bereich Parken und Mobilität wächst wieder und nähert sich seinem Vorkrisenniveau von 2019 an. Das Wachstum fokussiert sich dabei vor allem auf den Individualverkehr mit den Urlaubs-reisenden. Genau in diesem Segment konnten wir das Angebot mit

der Eröffnung des neuen Economy-Parkhauses P43 im Jahr 2024 deutlich erweitern. Aktuell laufen zudem verschiedene Sanierungs- und Neubauprojekte, um das Angebot an Parkkapazitäten für die Zukunft zu sichern. Eine optimale Auslastung und Preisgestaltung wird schon heute, neben dem üblichen Yield-Management, durch den Fokus auf die Onlinevermarktung von Pkw-Stellplätzen erreicht.

Geschäftsfeld Real Estate

Das Geschäftsfeld Real Estate am Flughafen München ist verant-wortlich für die bedarfsgerechte Bereitstellung und Entwicklung von Gebäuden, Flächen und Infrastruktur, die für die Wertschöpfungs-prozesse des Flughafens und der ansässigen Unternehmen un-erlässlich sind. Zusätzlich positioniert es das Immobiliengeschäft strategisch am Markt, um weitere Geschäftsmöglichkeiten zu erschließen und den Flughafen als attraktiven Immobilienstandort zu etablieren.

Immobilienwirtschaftliche Absicherung des Kerngeschäfts Luftverkehr

Die Immobilien und die Infrastruktur am Münchner Flughafen durch-laufen eine umfassende Modernisierung, wobei besonderer Wert auf Nachhaltigkeit und hohe Aufenthaltsqualität gelegt wird. Dies zeigt sich exemplarisch im neuen Flugsteig des Terminals 1. In den kommenden Jahren stehen weitere umfangreiche Sanierungs-arbeiten an, die das Terminal 1, das Zentralgebäude, den Tower und die Parkhäuser betreffen.

Erwirtschaftung zusätzlicher Erlösbeiträge durch Immobilienentwicklung

Wir sind aufgeschlossen gegenüber Projektentwicklungen von Dritten, die außerhalb unseres Flughafenareals stattfinden und Synergien für den Flughafen und in der Region bewirken. Ein Bei-spiel dafür ist die von einem Freisinger Investor am Westrand des Airport-Campus geplante, nach dessen Angaben nachhaltigste

Konzert- und Veranstaltungsarena Deutschlands. Diese multifunktionale Halle, die Konzerte für bis zu 20.000 Besucherinnen und Besucher ermöglichen soll, verspricht nicht nur vielfältige Nutzungsmöglichkeiten, sondern auch bedeutende Impulse für die regionale Wirtschaft und das Kulturleben.

Berücksichtigung von Belangen der Region

Wir legen großen Wert auf einen intensiven Dialog mit der Flughafenregion, berücksichtigen deren Bedürfnisse bei der Entwicklung des Standorts sowie bei Bauvorhaben und übernehmen Verantwortung für Infrastrukturprojekte und Maßnahmen über das Flughafenareal hinaus. Außerdem bietet die Flughafen München GmbH bestmögliche Unterstützung für Unternehmen, die bei ihrer Standortwahl die Nähe zum Flughafen und das damit verbundene internationale Umfeld bevorzugen.

Internationales Geschäft: weltweit erfolgreich

Die Konzern Tochter Munich Airport International GmbH (MAI) fördert werthaltiges Wachstum über den Münchener Standort hinaus und erschließt dadurch neue Geschäftsfelder für die FMG. Sie bietet Management-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die internationale Luftfahrtbranche und ist nicht zuletzt wegen der anerkannten Qualität des Flughafens München ein vielfach geschätzter Partner.

Infrastruktur: Ausbau für steigenden Mobilitätsbedarf

Der Aufwärtstrend am Flughafen München hält an und spiegelt sich in den Verkehrszahlen des vergangenen Jahres wider: 41,6 Millionen Reisende bedeuten gegenüber 2023 einen Zuwachs von vier in halb Millionen. Der Mobilitätsbedarf und damit auch der weltweite Luftverkehr werden weiter wachsen. Aufgabe des Flughafens München ist es, die nötigen Kapazitäten bereitzustellen. Mit bedarfsgerechten Ausbau- und Modernisierungsprojekten stärken wir die Entwicklungs-perspektive für den Standort und die Flughafenregion.

Terminal 1: neuer Flugsteig vor Fertigstellung

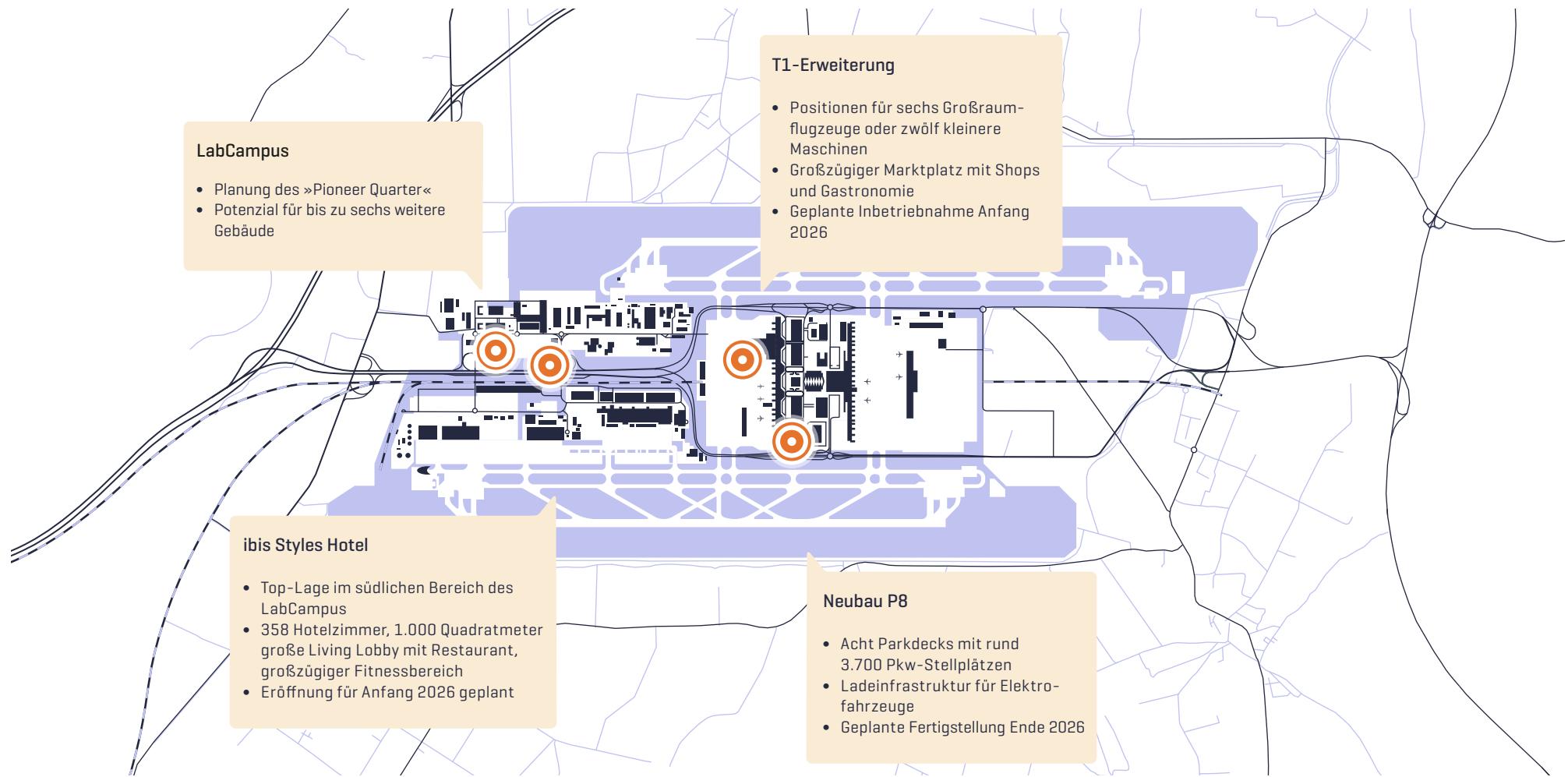
Die Erweiterung und Modernisierung von Terminal 1 ist ein strategisches Ausbauvorhaben, das die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Münchner Airports sichert. Im Jahr 2024 stand der Innenausbau des neuen Flugsteigs im Fokus der Aktivitäten. Der Bodenbelag ist fertig verlegt und die Arbeiten an Wandverkleidungen und Decken-paneelen sind nahezu abgeschlossen. Darüber hinaus sind die Gate-Counter bereits aufgebaut und die ersten Sitzgelegenheiten in den Wartebereichen platziert. Die Tests und Abnahmen der gebäu-de-technischen Installationen werden noch im Jahr 2025 abgeschlos-sen. Nach der geplanten Inbetriebnahme des neuen Flugsteigs im ersten Halbjahr 2026 erwarten die Reisenden 16 zusätzliche Gates, zwölf hochmoderne Sicherheitskontrollspuren und ein neuer Gepäckausgabebereich. In dem Neubau entstehen außerdem ein großzügiger Marktplatz mit einem umfangreichen Retail- und Gastronomieangebot sowie zwei neue Lounges mit Panoramablick auf das westliche Vorfeld und neben einem großzügig gestalteten Duty-Free-Shop auch zahlreiche Restaurants und Bars. Die Auf-

enthaltsqualität für Reisende wird durch Angebote wie Ruhezonen, Kinderspielflächen und Arbeitsbereiche zusätzlich gesteigert. Zwischenzeitlich haben alle Mieter mit dem Ausbau ihrer kommer-zientuellen Flächen begonnen. Neben der neuen »Airport Lounge World«, welche die FMG selbst betreibt, wird auch die Fluggesellschaft Emirates eine Lounge in der Terminal 1-Erweiterung eröffnen. Für Mitarbeitende entsteht im Flugsteig eine neue Kantine mit Ausblick auf das Vorfeld.

LabCampus: Innovations-Hub am Airport

Im Westen des Flughafenareals ist mit dem LabCampus ein einzig-artiges Innovationszentrum entstanden, das über den Gedanken der branchen- und unternehmensübergreifenden Zusammenarbeit ein ideales Umfeld für Scale-ups, Hidden Champions oder global agierende Unternehmen bietet. Eine zentrale Rolle spielt dabei die Nähe von Forschung und Wirtschaft: Mit dem Einzug der Tech-nischen Universität München (TUM) Ende 2025 wird am Flughafen München ein Hochschulstandort etabliert – für den Aufbau eines »TUM Convergence Centers« hat die renommierte Universität über 20.000 Quadratmeter Fläche auf dem LabCampus angemietet. In den beiden Gebäuden LAB 48 und LAB 52 sind bereits die Deutsche Flugsicherung sowie das FMG-eigene Trainings- und Schulungs-zentrum AirportAcademy, die Firma amplimind GmbH, ein Joint Ven-ture zwischen Audi und Lufthansa Industry Solutions, und die Exotec Deutschland GmbH, ein weltweit agierendes Unternehmen für ska-lierbare Robotersysteme im Logistiksektor, ansässig. Im Frühjahr 2025 hat außerdem die Lufthansa Aviation Training GmbH ihre Räume im LAB 48 bezogen. Damit sind die Büroflächen beinahe vollständig ausgelastet. Im laufenden Jahr wird die Weiterentwicklung des ersten von insgesamt vier Quartieren des LabCampus vorangetrieben.

STRATEGISCHE BAUPROJEKTE



Erweitertes Parkangebot: Neubau des P8

Das neue P8-Projekt umfasst den Bau eines achtgeschossigen, oberirdischen Parkhauses mit einer Vielzahl von innovativen Merkmalen. So wird die oberste Ebene überdacht und bietet deshalb zusätzlichen Schutz gegen Wind und Wetter. Die Anzahl der Stellplätze liegt bei rund 3.700. Zwanzig Prozent der Plätze stehen für Elektrofahrzeuge zur Verfügung. Das P8 bietet einen unterirdischen Zugang zum bestehenden Verbindungstunnel Süd mit direkter Anbindung an das Terminal 1 (Bereiche D und E) und an die fußläufige Wegeführung zum Terminal 2. Bereits im Jahr 2023 wurden die vorbereitenden Arbeiten, einschließlich Abbruch, Rückbau und Entsorgung des alten Gebäudes, erfolgreich abgeschlossen. Die Fertigstellung des neuen Parkhauses ist für das vierte Quartal 2026 vorgesehen.

Besonderes Augenmerk liegt auf den Nachhaltigkeitsaspekten des Projekts. So wurde das Abbruchmaterial 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 Eröffnung ist für Anfang 2026 geplant.

Anbindung des Airports: Verbesserungen werden sichtbar

Für den Flughafen München ist die Verbesserung der Schienenanbindung von hoher strategischer Relevanz. Sie bildet eine entscheidende Voraussetzung für eine nachhaltige An- und Abreise und ermöglicht zudem die Absicherung und Erweiterung des Einzugsgebiets. Als erster Erfolg konnte die Aufnahme der Anbindung des Flughafens an den Schienenpersonenfernverkehr in den »Potenziellen Bedarf« des Bedarfsplans im Bundesschienenwegeausbaugesetz verbucht werden. Gleichzeitig haben wir wichtige Schritte angestoßen, um die Einstufung in den »Vordringlichen Bedarf« zu erreichen, die entscheidende Voraussetzung für den Start konkreter Planungen ist. Parallel wird für den Standort eines Fernbahnhofs am Flughafen München ein Stufenkonzept entwickelt. Ziel ist es, bereits mittelfristig ausgewählte Fernverkehrszüge vom Hauptbahnhof zum Flughafen leiten zu können.

Seit Ende 2024 verkehrt der überregionale Flughafenexpress (ÜFEX) vom Flughafen via Regensburg weiter bis nach Nürnberg. Zudem hat die Bayerische Staatsregierung die Finanzierung des Überwerfungsbauwerks West, das der Entflechtung der Münchner S-Bahnen S1 und S8 im Zulauf zum Flughafen dient, sichergestellt. Nach Inbetriebnahme – voraussichtlich bis Ende 2030 – trägt

dieses zur Erhöhung der Betriebsqualität und der Kapazität des Flughafenbahnhofs bei.

5-Star-Qualität: Fortschritte und Neuerungen

Im Jahr 2024 fand am Flughafen München kein 5-Star-Audit statt, da das Skytrax-Zertifikat von 2023 noch gültig ist. 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. 2024 verzeichnete der PEI einen deutlichen Anstieg gegenüber dem Vorjahr. Dies ist insbesondere auf die Maßnahmen zur kontinuierlichen Optimierung der Prozesse und der Aufenthaltsqualität zurückzuführen.

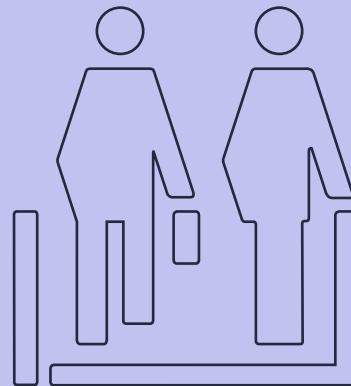
→ Konzernlagebericht: PEI [Seite 60]

Im Terminal 2 wurde der Umbau der zentralen Sicherheitskontrollen durch die Installation neuer CT-Scanner Anfang April, und noch vor den Osterferien 2025, abgeschlossen. Dort wurden außerdem intelligente Türflügel, auch SmartGates genannt, im zentralen Lining vor der Sicherheitskontrolle installiert. Diese Durchgänge sind mit Sensoren in der Decke verbunden und optimieren den Weg der Passagierinnen und Passagiere, abhängig vom Reiseaufkommen. Darüber hinaus wurden im Terminal 1 weitere Self-Service Bag Drops installiert. Zu den Neuerungen, die das Aufenthaltsleben für Reisende positiv beeinflussen, zählen beispielsweise Gaming-Angebote, ein Serviceroboter für den Verkauf von Snacks sowie die Bereitstellung neuer Leihbuggys für Reisende mit Kleinkindern.

Facts & Figures

DREHKREUZ ZUKUNFT

BEDEUTENDER HUB



42 %

Umsteigeranteil

UNSER ZIEL

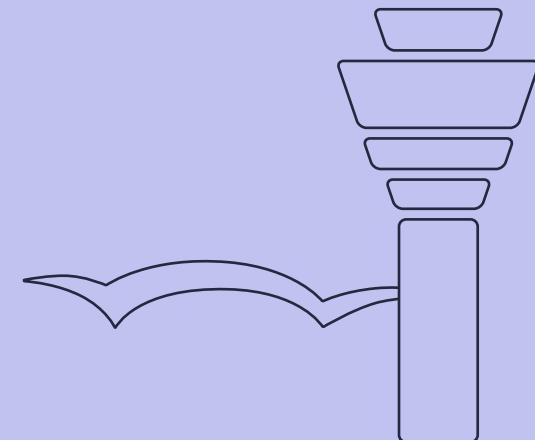
NET
ZERO

Emissionen
bis 2035

INFRASTRUKTUR

Investitionen in Höhe von

294 MIO. €



DREHKREUZ ZUKUNFT

Der Flughafen München ist ein modernes und leistungsorientiertes Unternehmen. Wir bieten allen Mitarbeitenden vielseitige Perspektiven und Weiterentwicklungs-möglichkeiten.

Konzernstrategie: nachhaltige Werte schaffen

Die Flughafen München GmbH [FMG] hat den Anspruch, erstklassige Qualität bei Infrastruktur und Services markt- und bedarfsgerecht aus eigener wirtschaftlicher Kraft anzubieten. Wir entwickeln uns zu einer grünen Mobilitätsdrehscheibe mit Netto-Null-CO₂-Emissionen bis 2035 und sichern die nachhaltige Wertsteigerung am Hub-Airport München. Mit der Strategie 2030+ setzt sich der Konzern sowohl ökonomische als auch ökologische und soziale Ziele. Gleichzeitig sind in der Branche zunehmend 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: Weiterentwicklung und Ausbau

Das Kernelement der strategischen Positionierung ist die Weiterentwicklung und der Ausbau des Drehkreuzverkehrs am Münchener Airport. Der hierfür wichtigste Partner am Standort ist die Deutsche Lufthansa AG, mit der wir das Terminal 2-System gemeinsam betreiben. Wir wollen auch den Luftfrachtstandort am Flughafen München mit Fokus auf die Beiladefracht auf der Langstrecke weiterentwickeln. Ziel ist außerdem die Optimierung des Punkt-zu-Punkt-Verkehrs im Terminal 1, um den Hub-Verkehr um weitere Angebote für die Reisenden zu ergänzen. Dafür muss die alternde Flughafeninfrastruktur instand gehalten und modernisiert werden, um uns weiterhin mit Premium-Qualität von unseren Wettbewerbern abzuheben.

Unternehmensführung: Verantwortung übernehmen – Verbindung leben

Unsere Geschäftstätigkeit und strategische Positionierung hat Einfluss auf die Wirtschaftsstandorte München, Bayern und Deutschland, die Mitarbeitenden, die Reisenden, die Flughafenregion und ihre Einwohnerinnen und Einwohner, sowie auf die am Standort und im Umfeld angesiedelten Unternehmen. Durch eine verantwortungsvolle Unternehmensführung generieren wir Wertschöpfung, realisieren unsere sozialen Ziele und schaffen gesellschaftliche Akzeptanz. Die Marke »M« bildet dabei ein gemeinsames Dach, sichert Konsistenz und bietet Orientierung nach innen und außen. Unser Markenkern »Verbindung leben« heißt Kooperationen fördern und Synergien schaffen. Die Organisation wird dadurch effizienter, schneller und anpassungsfähiger. Verantwortung bedeutet für uns, diese im Gesamtkontext der Nachhaltigkeit für ökonomische, ökologische und soziale Perspektiven zu sehen und damit Wertschöpfung, Klima- und Umweltschutz in Einklang zu bringen.

Klimaschutzstrategie

CO₂-Emissionen: Net Zero 2035

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

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

Im Bereich **Mobilität** werden wir unseren Fuhrpark elektrifizieren oder alternative Kraftstoffe nutzen. 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 gesamten Vorfeldbeleuchtung auf LED-Technologie auch die Befeuerung der Start- und Landebahnen schrittweise ausgetauscht werden. Hinzu kommen weitere Maßnahmen, wie beispielsweise die sukzessive Umstellung der Gepäckförderanlagen und Fluggastbrücken auf energieeffizientere Motortechnologien.

Neue **Gebäude** errichten wir nachhaltig und klimafreundlich mit niedrigem Energieverbrauch. Bereits bestehende Gebäude werden energetisch optimiert. Hierfür sind eine effiziente Raumlufttechnik sowie verbesserte Steuerung der Klima- und Heizungsanlagen vorgesehen. Zudem sparen wir Energie durch die Umrüstung der Beleuchtungsanlagen, beispielsweise in den Parkhäusern und im Terminal.

Die verbleibenden Emissionen unseres Unternehmens müssen aktiv und dauerhaft aus der Atmosphäre entfernt werden. Hierfür haben wir im Jahr 2021 mit der Umwandlung eines herkömmlichen Wirtschaftswalds zu einem resilienteren 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.

 www.munich-airport.de/net-zero-18388946

Nachhaltiges Fliegen: zusammen für die Zukunft

Ein wesentlicher Teil des Richtlinienpakets »Fit-for-55« innerhalb des European Green Deal ist »ReFuelEU Aviation«. Ziel ist es, den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe, der »Sustainable Aviation Fuels« (SAF), zu erhöhen und dabei gleiche Wettbewerbsbedingungen im gesamten EU-Luftverkehrsmarkt zu gewährleisten. Die Lufthansa AG, das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Airbus SE, die MTU Aero Engines AG und die Flughafen München GmbH haben im Oktober 2023 eine Absichtserklärung für eine Forschungskooperation bei Power-to-Liquid-Flugkraftstoffen (PtL) unterzeichnet. Die geplante Kooperation soll die Kräfte führender Luftfahrtunternehmen und der Wissenschaft bündeln, um die Technologieauswahl, Markteinführung und industrielle Skalierung

von PtL-Flugkraftstoffen in Deutschland zu beschleunigen. Bereits seit dem Jahr 2021 ist die Betankungsinfrastruktur am Münchner Airport für die Anlieferung, Einlagerung und Betankung nachhaltiger Flugkraftstoffe zertifiziert. Der Handel und die Versorgung mit Treibstoff obliegen den Airlines.

Wir verfolgen eine duale Klimastrategie, um einen Beitrag hin zu einem klima- und umweltschonenderen Luftverkehr zu leisten. Deshalb unterstützen wir beispielsweise Airlines, ihre Emissionen am Standort zu verringern. Pre-Conditioned-Air-Anlagen (PCA) versorgen die Flugzeugkabinen auf den Parkpositionen mit vorklimatisierter Frischluft und senken so den Kerosinverbrauch und den damit verbundenen CO₂-Ausstoß. Der Flughafen München hat an sämtlichen gebäudenahen Abstellpositionen insgesamt 64 Anlagen dieser Art installiert. Auf diese Weise kann der Ausstoß von bis zu 23.500 Tonnen CO₂ pro Jahr vermieden werden. Darüber hinaus ermöglicht der Einsatz von Bodenstrom eine erhebliche Senkung des Kohlendioxidausstoßes der Flugzeuge während ihrer Standzeit, da die mit Kerosin betriebenen Hilfstriebwerke (APU) ausgeschaltet bleiben können.

Personalstrategie: nachhaltiger Erfolg bei der Personalgewinnung

Mit dem deutlichen Passagierzuzwachs sowie der demografischen Entwicklung gilt es, neues Personal für alle Bereiche des Konzerns kontinuierlich zu gewinnen sowie vorhandene Arbeitskräfte engagiert an das Unternehmen zu binden. Um die FMG langfristig resilenter gegenüber äußeren Einflüssen zu machen, stärken wir die Wahrnehmung des Flughafens München als attraktiven Arbeitgeber sowohl auf dem Arbeitsmarkt als auch innerhalb der Belegschaft. Ein Fokus liegt dabei auf den operativen Bereichen, die zur Bewältigung des Verkehrswachstums beitragen. Gleichzeitig beeinflussen die veränderten Erwartungen von Berufseinsteigerinnen und Berufseinsteigern unsere Personalpolitik. Die Flughafen München GmbH fördert deshalb eine moderne Arbeitswelt: eine anpassungsfähige Organisation mit einer positiven Arbeitskultur, in der sich alle Mitarbeitende weiterentwickeln und ihr Potenzial entfalten können.

Flexibles Arbeiten: wichtiger Vorteil für Mitarbeitende

Eine wesentliche Grundlage für zeitgemäßes Arbeiten haben FMG und AeroGround mit der Betriebsvereinbarung »Mobile Arbeit« geschaffen. Diese sieht eine hohe Flexibilität für Mitarbeitende vor, deren Tätigkeit die Arbeit von einem anderen Ort aus erlaubt. Das optimale Gleichgewicht zwischen mobiler Arbeit und Präsenz am Standort finden Führungskräfte und Beschäftigte im gemeinsamen Dialog.

Personalbedarf: Wettbewerb um Talente

Im stark umkämpften Arbeitsmarkt haben Maßnahmen zur Sicherung des Personalbedarfs hohe Priorität. Neben der Ausbildung von Nachwuchskräften und der Ausweitung unseres Traineeprogramms liegt der Fokus auf zielgerichteten Recruiting- und HR-Marketinginitiativen. Studierende binden wir frühzeitig durch Praktika, Abschlussarbeiten oder Werkstudierendentätigkeiten an das Unternehmen. Mitarbeitende erhalten zudem eine Prämie für die erfolgreiche Vermittlung neuer Kolleginnen und Kollegen. Im Jahr 2024 sind 64 Neueinstellungen auf Empfehlungen von Mitarbeitenden zurückzuführen. Auch der Anwerbung von Fachkräften im Ausland, insbesondere für operative Tätigkeiten, kommt weiterhin große Bedeutung zu.

Bewerbungen: so viele wie nie zuvor

Im Berichtsjahr ist es uns insbesondere durch die Intensivierung von HR-Contentformaten und zielgruppenspezifischen Online-Marketingkampagnen gelungen, den Flughafen München erfolgreich in das Blickfeld interessierter Bewerberinnen und Bewerber zu rücken. Neben etablierten Veranstaltungsformaten wie der »Berufsfit« für Schülerinnen und Schüler können sich Interessierte aller Berufsgruppen vor Ort bei verschiedenen Karrierevents vom Arbeitgeber Flughafen überzeugen. Im Juni 2024 richteten wir die Premiere der »jobmesse munich airport« aus. Rund 90 Arbeitgeber, darunter die Unternehmen des Flughafen München Konzerns, präsentierten an zwei Tagen mehreren tausend Besucherinnen und Besucher ihre Einstiegsangebote für alle Generationen und Qualifikationen. 2024 haben sich knapp 40.000 Menschen für eine Stelle im Flughafen München Konzern beworben – so viele wie noch nie zuvor. Rund 2.000 neue Mitarbeitende wurden eingestellt. Für das Jahr 2025 ist geplant, rund 500 neue Beschäftigte allein im operativen Bereich einzustellen.

Digitalisierung: Passagierfokus, Künstliche Intelligenz und Automatisierung

Wir setzen eine Vielzahl digitaler Technologien ein, um den Service für Reisende kontinuierlich zu verbessern, die Effizienz der Abläufe zu steigern und Innovationen am Münchener Airport zu fördern.

Digitale Lösungen für unsere Passagiere

JEEVES – der digitale Assistent

Der selbstfahrende Serviceroboter JEEVES oder auch »Snackbot« bietet seit März 2024 im Terminal 2 Snacks und Getränke an. Sobald sich ihm jemand nähert, kommuniziert er durch vorprogrammierte Sätze auf dem Bildschirm. Ein Touchscreen ermöglicht den Kauf seiner Waren mit den gängigsten bargeldlosen Bezahlmethoden. Der Roboter, den das Münchener Start-up-Unternehmen Robotise ursprünglich für den Einsatz in der Hotellerie sowie im Gesundheitssektor entwickelt hat, wird ein Jahr lang erstmals an einem Airport getestet.

»Passngr App«

Mit der App »Passngr« haben wir eine zentrale digitale Plattform für Reisende geschaffen, die wichtige Informationen rund ums Fliegen bereitstellt. »Passngr« bietet Echtzeit-Updates zu Abflug- und Ankunftszeiten, Navigationshilfen im Terminal, aktuelle Informationen zur Sicherheitskontrolle sowie exklusive Angebote in Gastronomie und Shops. Das im Jahr 2024 umgesetzte Release bietet modernisierte Indoor-Karten, die beispielsweise am Gate vor dem Abflug Orientierung bieten. Die App wird laufend weiterentwickelt und an die Bedürfnisse der Reisenden angepasst.

App Clips

Der Flughafen München testet seit Dezember 2024 sogenannte »Mini-Apps«. Ohne vollständigen Download der Passngr App sind damit dennoch ihre Kernfunktionen verfügbar. Vor allem Umsteigende, die kurzfristig und unkompliziert Zugriff auf wesentliche Dienste benötigen, können so relevante Inhalte wie beispielsweise Navigationshilfen oder Serviceinformationen rund um das Abfluggate aufrufen.

Automatisierung und Robotik für den operativen Betrieb

Autonomes Vorfeld

In diesem Programm werden autonom fahrende Fahrzeuge und Maschinen getestet, um den Betriebsablauf auf dem Vorfeld zu automatisieren und zu optimieren. Ziel ist es, einen Fahrplan für den Ausbau autonomer Anwendungen und für grundlegende digitale Infrastruktur, Prozesse und eingesetzte Technologien zu definieren. Beispielsweise wird der Einsatz von autonomen Gepäcktransportern oder Schneeräumfahrzeugen betrachtet. Im Jahr 2024 haben wir mit der Validierung ausgewählter Maßnahmen im Rahmen von verschiedenen Testphasen begonnen.

Fluggastbrücken

Am Flughafen München werden zukünftig (teil-)autonome Fluggastbrücken, welche ferngesteuert zum oder vom Flugzeug bewegt werden, einsetzbar sein. Seit Mitte Oktober 2024 findet ein Praxistest mit einer ferngesteuerten Fluggastbrücke auf dem Vorfeld des Terminal 2 statt. Nach erfolgreicher Pilotphase wird dieses Projekt 2025 weiter vorangetrieben.

Grundlagen für Innovationen

Data Lake

Um große Mengen von Betriebsdaten effizient und strukturiert zu nutzen, hat der Flughafen München 2024 eine sogenannte »Data Lake«-Plattform eingeführt. Diese bündelt verschiedenste Datenquellen, führt die Ergebnisse zusammen und wertet diese aus – beispielsweise Informationen über Passagierströme, die Auslastung der Terminals oder den Energieverbrauch. Mit dem Tool können datenbasierte Entscheidungen getroffen und Prozesse kontinuierlich optimiert werden.

Learning Experience Plattform

Für die interne Weiterbildung wurde eine digitale Learning Experience Plattform gestartet. Sie bietet interaktive Schulungsinhalte und ermöglicht Mitarbeitenden seit März dieses Jahres, sich in einem flexiblen und dynamischen Format fortzubilden. Die Inhalte decken ein breites Spektrum, von Fachthemen über Soft Skills, bis hin zu sicherheitsrelevanten Schulungen, ab. Die Plattform fördert die kontinuierliche persönliche und fachliche Weiterentwicklung der Belegschaft und sichert gleichzeitig den Wissenstransfer innerhalb des Unternehmens.

KI-Ethik-Kodex

Der Flughafen München schafft den notwendigen Rahmen für die verantwortungsvolle Nutzung von KI-Anwendungen. 2024 wurde beispielsweise ein KI-Ethik-Kodex entwickelt. Dieses Rahmenwerk stellt sicher, dass KI-Anwendungen am Flughafen stets in Einklang mit ethischen Grundsätzen wie Transparenz, Datenschutz und Fairness stehen. Damit verpflichten wir uns, den verantwortungsvollen Umgang mit künstlicher Intelligenz zu fördern und deren Einsatz kontinuierlich zu überprüfen und zu erweitern.

»Airports 4 Innovation«

Als Teil des Verbunds »Airports 4 Innovation« fördert der Flughafen München zusammen mit weiteren Flughafenbetreibern wie Rom, Vancouver, Dubai oder Tokio-Narita gezielt Innovationen. In einem globalen Aufruf an verschiedene Start-ups suchten die Flughafenbetreiber 2024 gemeinsam nach innovativen Lösungen zu den Themen »Nahtloses Reiseerlebnis«, »Intermodalität und Konnektivität«, »Gepäck der Zukunft« sowie »Datenintegration zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften«. Ziel ist, das Fluggästerlebnis kontinuierlich zu verbessern, effiziente Technologien einzuführen und langfristig neue Standards in der Luftverkehrsbranche zu etablieren. 2025 sollen die Lösungen der Sieger aus dem Start-up-Wettbewerb in Pilotprojekten umgesetzt werden.

FINANCIAL REPORT

FR

35 – 86

Maßgeblich für die Konzernabschlussprüfung ist der vollumfängliche Onlinebericht. Der vollständige Konzernabschluss sowie der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sind neben dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers allgemein zugänglich unter: bericht2024.munich-airport.de. Die dort veröffentlichte Version wurde von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Der hier vorliegende gedruckte Konzernlagebericht 2024 entspricht der geprüften Fassung. Der Konzernabschluss wird im gedruckten Bericht gekürzt abgebildet. Hierbei handelt es sich um die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, die Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzernbilanz, die Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und die Konzern-Kapitalflussrechnung. Der Konzernanhang nach IFRS befindet sich nur im Onlinebericht.

- | | |
|--|---|
| <p>36 FR 01 Konzernlagebericht</p> <p>36 Grundlagen des Konzerns</p> <p>45 Wirtschaftsbericht</p> <p>60 Nachtragsbericht</p> <p>61 Ausblick, Chancen- und Risikobericht</p> <p>80 FR 02 Verkürzter Konzernabschluss</p> <p>80 Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung</p> <p>81 Konzern-Gesamtergebnisrechnung</p> <p>82 Konzernbilanz</p> | <p>83 Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung</p> <p>84 Konzern-Kapitalflussrechnung</p> <p>85 FR 03 Hinweis zum Bestätigungsvermerk</p> <p>86 FR 04 Bericht des Aufsichtsrats</p> |
|--|---|

KONZERN-LAGEBERICHT

Im Geschäftsjahr 2024 konnte der Flughafen München das Ergebnis nach Steuern [EAT] auf rund 64,4 Millionen Euro erheblich verbessern. Die Verkehrsentwicklung lag im gesamten Jahresverlauf zum Teil deutlich über den Vorjahreswerten, konnte jedoch das Vorkrisenniveau noch nicht erreichen.*

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell des Konzerns

Grundlagen

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

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

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

Grundzüge der Leitung und Kontrolle

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

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

Geschäftsführung

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

Die 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.

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 Arbeitnehmervertreterinnen und -vertreter im Aufsichtsrat werden im fünfjährigen Turnus von der Belegschaft des Flughafens München gewählt. Die Gesellschaf-

* Diese Einleitung ist nicht Bestandteil des geprüften Konzernlageberichts.

tervertreterinnen und –vertreter 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 Prokurstinnen und Prokuren; Zustimmung zur Festlegung und Änderung der Vergütungsregeln im außertariflichen Bereich, zur Einstellung oder Änderung der Gehaltsstufe bestimmter Angestellter sowie zur Einführung oder Änderung betrieblicher Vorsorgeleistungen

Gesellschafterversammlung

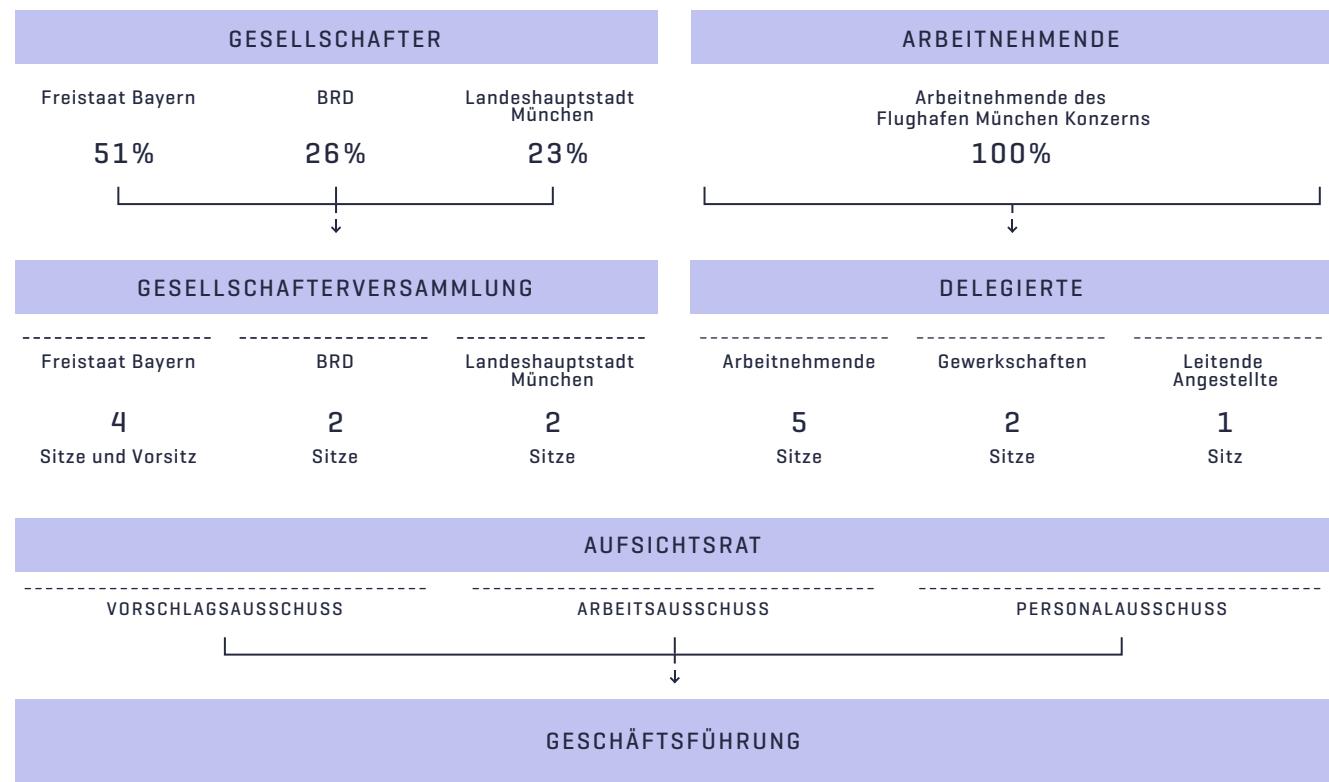
Oberstes Kontroll- und Entscheidungsgremium ist die Gesellschafterversammlung. Zentrale Entscheidungen über die geschäftlichen und wirtschaftlichen Grundlagen des Konzerns (unter anderem Flughafenausbau, Aufnahme von Darlehen) bedürfen einer einstimmigen Beschlussfassung.

Konzernerklärung zur Unternehmensführung – Angaben zur Frauenquote

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

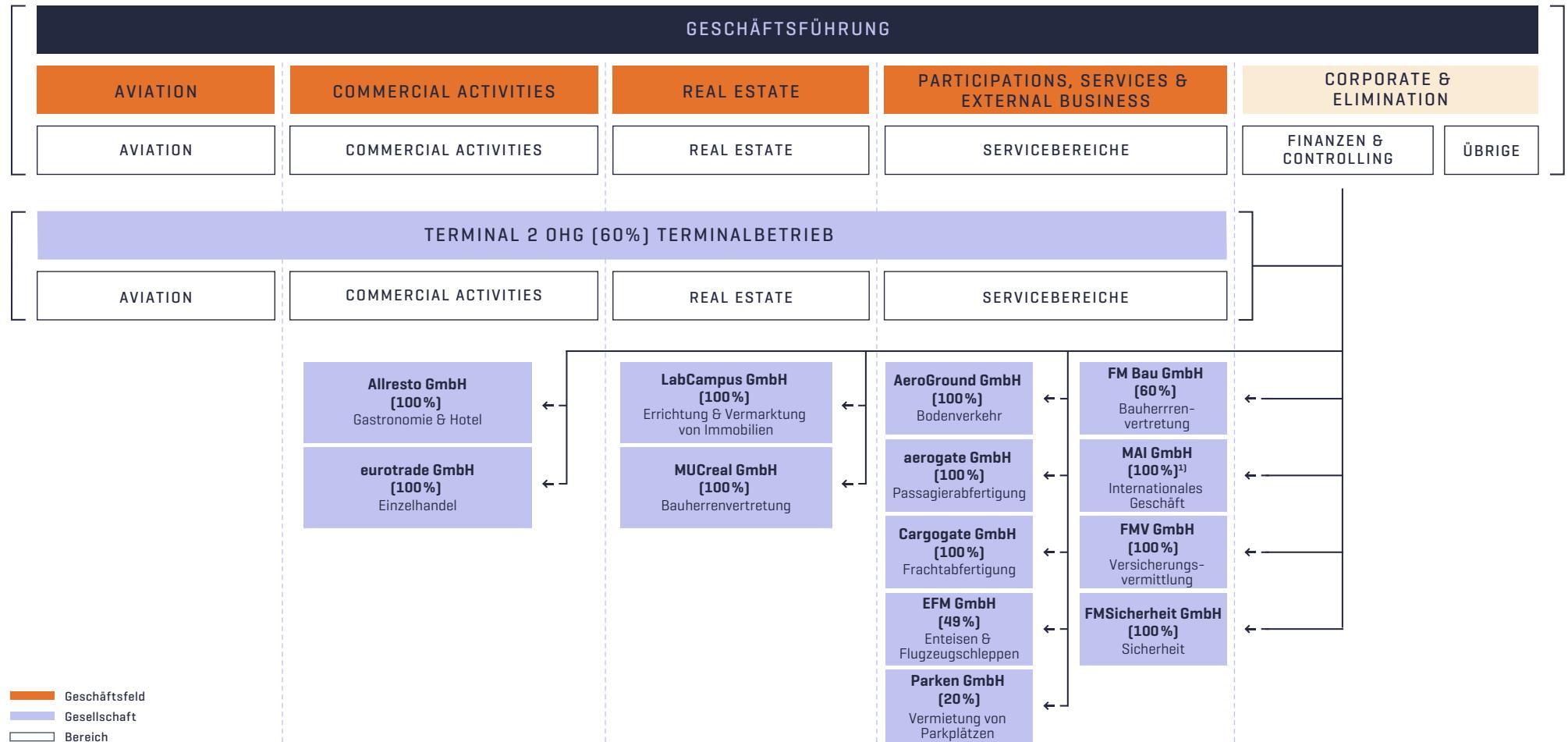
Der Frauenanteil im Aufsichtsrat lag zum 30.Juni 2024 mit 13 % unter dem angestrebten Ziel von 25 %. Bis zum 30.Juni 2029 wurde eine Quote von 25 % festgelegt. Im Betrachtungszeitraum haben keine Aufsichtsratswahlen stattgefunden, allerdings gab es Mitgliederwechsel. Die Besetzung der Arbeitnehmervertreterinnen und –vertreter im Aufsichtsrat erfolgt durch Wahl, die Vertreterinnen

GOVERNANCE-STRUKTUR



ORGANISATIONSSTRUKTUR DES FLUGHAFENS MÜNCHEN

GESCHÄFTS-, SERVICE- UND KONZERNBEREICHE DER FMG (STAND 31. DEZEMBER 2024)



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.

und -vertreter der Anteilseigner werden vorwiegend funktionsgebunden besetzt. Insofern ist die Möglichkeit zur direkten Beeinflussung des Frauenanteils im Aufsichtsrat eingeschränkt.

Die für die Geschäftsführung festgelegte Zielgröße von 33% zum 30. Juni 2024 wurde erreicht und wird auch wiederum bis zum 30. Juni 2029 festgelegt.

Das angestrebte Ziel für den Anteil weiblicher Führungskräfte in der obersten Führungsebene von 25 % konnte zum 30. Juni 2024 mit 33 % vollumfänglich erfüllt werden. Die für die zweithöchste Führungsebene festgelegte Zielgröße von 30 % wurde mit 29 % zum 30. Juni 2024 nahezu erreicht. Nicht in allen Besetzungsverfahren standen Bewerberinnen zur Verfügung, die die erforderlichen Voraussetzungen für die vakanten Positionen erfüllten. Seit 2020 konnte dennoch eine deutliche Steigerung des Frauenanteils von 22 % auf 29 % erzielt werden.

Die neuen festgelegten 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.

Im Geschäftsjahr 2024 haben sich keine Änderungen in der organisatorischen Struktur ergeben. Eine detaillierte Übersicht der Anteilsverhältnisse ist im Konzernanhang dargestellt.

Zum 31. Dezember 2024 gehören dem Konzern neben der Muttergesellschaft insgesamt 14 vollkonsolidierte Unternehmen, ein assoziiertes Unternehmen, eine Joint Operation und zwei nicht-konsolidierte Unternehmen an. Diese werden durch das operative und strategische Konzerncontrolling und Beteiligungsmanagement entsprechend der jeweils zugeordneten Geschäftsfeldstrategie gelenkt.

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 Hilfeleistungslügen, 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 oHG – 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. Der

im Bau befindliche Flugsteig am Terminal 1, dessen Innenausbau 2023 startete, soll 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 wird nach Fertigstellung des Gebäudes, Probebetrieb und operativen Belangen im ersten Halbjahr 2026 erwartet.

Für die Bereitstellung und den Betrieb dieser Luftverkehrsanlagen werden diverse Entgelte erhoben. Die im Geschäftsjahr 2021 in Kraft getretene Entgeltrahmenvereinbarung (ERV) regelt grundsätzlich die Entwicklung der Luftverkehrsentgelte bis einschließlich 2030 und stellt die Refinanzierung der Infrastruktur in einem festgelegten Umfang sicher. 2024 gab es gemäß ERV eine durchschnittliche Entgelterhöhung von 8,3 %.

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-Städteranking 2024 liegt München in der Gesamtwertung auf Rang 2, der Stadt und dem Landkreis München werden von Prognos »beste Zukunftschancen« vorhergesagt.¹⁾ Während der internationale Drehkreuzverkehr nach der Corona-Pandemie 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 Preise bei reduziertem Angebot hemmen. Die demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Bayern und vor allem im Flughafeneinzugsgebiet lassen mittel- bis langfristig eine weitere Zunahme der Verkehrs nachfrage am Flughafen München erwarten. Weitere Erläuterungen hierzu sind im Abschnitt »Wirtschaftliches Umfeld« zu finden.

¹⁾ Prognos, Städteranking 2024 und Zukunftsatlas 2022 Gesamtkarte

FR 01

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa hat sich der Flughafen München über die Jahre zu einem bedeutenden internationalen Luftverkehrsdrehkreuz entwickelt. Gemeinschaftlich getragene Ausbaumaßnahmen wie das Terminal 2 und das Satellitengebäude sowie die laufende Stationierung der Lufthansa Airbus A350-Langstreckenflotte in München sind Fundamente einer nachhaltigen Partnerschaft, die für langfristiges Wachstum steht. Beleg für die stabile Nachfrage am Standort ist auch die Rückkehr aller noch vorhandenen Airbus A380-Flugzeuge der Lufthansa. Im Sommerflugplan 2024 waren 32 Langstreckenflugzeuge des Lufthansa-Konzerns in München stationiert.

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 weiterhin das marktgerechte Wachstum am Flughafen München.

Das Frachtgeschäft am Flughafen München ist stark von der Entwicklung des Passagierverkehrs abhängig. Grund ist, dass am Flughafen München im Regelfall der größte Teil der Luftfracht – über 80 % – als Beiladefracht auf normalen Langstreckenflügen transportiert wird. Weltweit liegt der Anteil der Beiladefracht am Luftfrachtaufkommen dagegen nur bei gut 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 34.400 Stellplätze zur Verfügung, davon sind rund 19.800 terminalnah. Das Produktpotential umfasst neben dem klassischen Passagierparken auch das Mietwagengeschäft, Premiumparken und Mieterparken sowie landseitige Transferbetriebe.

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

Der Flughafen München unterhält rund 19.300 m² gastronomische Flächen [Vorjahr: 18.900 m²] und etwa 19.700 m² Einzelhandels- und Serviceflächen [Vorjahr: 17.600 m²]. Auf rund 73 % der Gesamtfläche betreiben Tochtergesellschaften der FMG eigene Einzelhandels- oder Gastronomiebetriebe. Darüber hinaus wurde 2024 das erste Restaurant außerhalb des Flughafens eröffnet.

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 so genannten Out-of-Home-Werbung am Flughafen München.

Zum Leistungspotential 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, sehr gute Parkmöglichkeiten und ein umfassendes Sortiment an Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs.

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

²⁾ IATA, Air Cargo Market Analysis, 29.01.2025

Geschäftsfeld Participations, Services & External Business

Participations & External Business: Full-Service-Provider

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

WESENTLICHE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

AeroGround	Die AeroGround Flughafen München GmbH [AE München] erbringt Bodenabfertigungsleistungen für Fluggesellschaften am Standort. Die wesentlichen Geschäftsfelder 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.	Cargogate	Als reglementierter Beauftragter erbringt die Cargogate Munich Airport GmbH Leistungen in Bezug auf den Umschlag von Luftfracht und die Abwicklung der damit verbundenen Zollformalitäten. Darüber hinaus bietet die Cargogate die Abfertigung aller gängigen Sondergüter wie Gefahr-, Kühl- und Wertgüter an. Die Cargogate ist zertifizierter Luftfrachtabfertiger für Pharmaceuticals. Als ausgewiesener Spezialist betreibt die Gesellschaft im Namen des Flughafens München die von der EU vorgeschriebene Grenzkontrollstelle sowie das flughafenweite Animal Reception Center für den Flughafen München. Zum Januar 2025 übernahm die CHI Aviation Handling GmbH 74,9 % der Anteile der Cargogate. Die verbleibenden 25,1 % der Anteile behält die FMG und begründet somit eine zukunftsorientierte strategische Partnerschaft mit ausgewiesener Frachtexpertise und großem Kundennetzwerk.
aerogate	Die aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrs-abfertigungen mbH bietet am Flughafen München die Dienstleistungen Passagierabfertigung, Operation Services mit Ramp Supervision, Ticketing Service sowie Lost & Found mit Gepäckzustellung und Arrival-Service an. Zum Angebot zählen auch diverse Konzerndienstleistungen sowie Leistungen in den Bereichen allgemeine Luftfahrt, Beratung und Training. Zum April 2025 wurden die vollständigen Anteile an die AHS Aviation Handling Services GmbH veräußert.	MAI	Die Munich Airport International GmbH [MAI] 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 CO₂-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 stärker 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 maßgeschneidelter systemtechnischer Lösungen zur Unterstützung logistischer Prozesse am Flughafen München. Im Rahmen der digitalen Transformation unterstützt der Servicebereich IT aktiv Veränderungsprozesse zur Fort- oder Neuentwicklung digitaler Geschäftsmodelle. Immer mehr an Bedeutung gewinnen dabei die Beachtung sicherheits- und datenschutzrechtlicher Vorgaben sowie die Einhaltung konzernweiter, einheitlicher Standards.

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 Entwicklungen der Abfertigungsdienstleistungen im Konzern wurden in den Passagen zum »Geschäftsverlauf Aviation« aufgenommen.

Steuerungssystem und Werte-management

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. Dafür sollen Emissionen, die der Flughafen selbst beeinflussen kann (Scope 1 und Scope 2 – vergleiche dazu unten), um mindestens 90% gegenüber 2016 reduziert werden. Die verbleibenden 10% sollen durch zukünftig 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.

Die Netto-Null-Emissionen-Strategie ist eine Weiterentwicklung der vorherigen CO₂-Strategie. In die Betrachtung fließen die durch Energiebereitstellung und Kraftstoffverbrauch vom Flughafen München selbst verursachten Emissionen (Scope 1) und die Emissionen aus der zugekauften Energie (Scope 2) ein. Mit der Kennzahl »CO₂-Einsparungen« misst der Flughafen München die Reduktion der Emissionen, die er durch die Umsetzung von CO₂-Einsparmaßnahmen erreicht [zum Beispiel 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 damit ebenfalls berücksichtigen. Je nach Datengrundlage werden die Einsparungen auf Basis von Messungen, Produktdatenblättern oder Leistungsangaben auf Typenschildern ermittelt und in der CO₂-Datenbank dokumentiert. In Ausnahmefällen wird auf Erfahrungswerte vergleichbarer, bereits abgeschlossener und verifizierter Maßnahmen zurückgegriffen. Die ermittelten Einsparungen werden auf das gesamte Geschäftsjahr hochgerechnet.

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

Passagiererlebnisindex (PEI)

Der PEI ist ein Messmodell für die Kundenzufriedenheit, das 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 ankommenen Reisenden. Auf Monatsbasis und am Jahresende erhält der Flughafen München so zahlreiche Detailinformationen über die Zufriedenheit seiner Flugreisenden in acht Kategorien entlang der Passagiererlebniskette.

Eine zentrale Kennzahl resultiert aus der Frage zur Gesamtzufriedenheit, die sowohl bei abfliegenden als auch ankommenen Reisenden ermittelt wird und 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 München) erhoben.

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

Digitale Transformation und Innovation

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

Das Innovationsmanagement soll systematisch die Innovationskultur im Unternehmen fördern und die Umsetzung entsprechender Projekte unterstützen. Im Fokus stehen dabei 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.

DIGITALSTRATEGIE



DATA &
ANALYTICS



AVIATION



COMMERCIAL &
MARKETING



SMART CITY



WORKPLACE

Schaffung einer ganzheitlichen Datenbasis, um datengetriebene Vorhaben zu realisieren

Positionierung als Premium Innovation Hub

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

Transformation der analogen Infrastruktur in eine Smart City

Optimierung der Employee Experience mithilfe von digitalen Tools

Wirtschaftsbericht

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Verhaltene Wirtschaftsentwicklung

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

Die Weltwirtschaft wurde 2024 vor allem durch zahlreiche geopolitische Krisen und eine weiterhin restriktive Geldpolitik in den verschiedenen Volkswirtschaften belastet. Die in weiten Teilen der Welt hohe Inflation der Vorjahre ist 2024 erstmals zurückgegangen. Das globale Wirtschaftswachstum lag etwas unterhalb des langjährigen Durchschnitts. Dennoch wuchs das weltweite reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 2,6% (2023: 2,9%) und lag damit 0,6% über der Prognose.³⁾

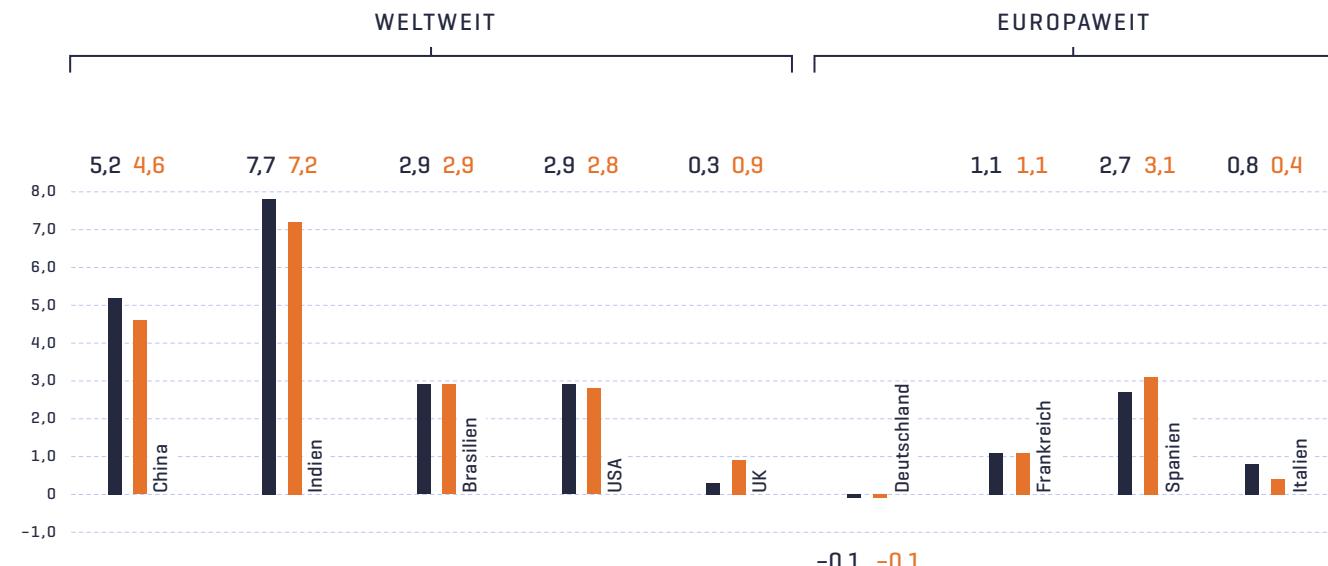
In den Schwellenländern wuchs die Wirtschaft mit einer Rate von insgesamt 4,4% (2023: 4,9%). Die Wirtschaft der Volksrepublik China wurde durch die andauernde Immobilienkrise und eine vergleichsweise schwache Binnennachfrage belastet. Positive Impulse gingen von der Exportwirtschaft aus. Insgesamt wuchs das chinesische BIP um 4,6% (2023: 5,2%). Im asiatischen Raum trug vor allem Indien mit einer BIP-Steigerungsrate von 7,2% (2023: 7,7%) zu einem starken Wachstum bei.³⁾

Die Wirtschaft der Industrienationen litt vor allem unter der inflationsbedingt restriktiven Geldpolitik. Trotz der im Jahresverlauf 2024 eingeleiteten Zinswende blieben die Auswirkungen deutlich spürbar. Die Investitionstätigkeit und der private Konsum wurden gehemmt. Insgesamt verzeichneten die führenden Volkswirtschaften

WIRTSCHAFTSWACHSTUM AUSGEWÄHLTER LÄNDER

WACHSTUM BIP 2023 UND 2024¹⁾ IN %

■ 2023 ■ 2024



¹⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2024, Dezember 2024; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahrestatuten 2024/25, November 2024

³⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2024, Dezember 2024; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahrestatuten 2024/25, November 2024

FR 01

ten eine schwache Zunahme des BIP um 1,7% [2023: 1,8%]. Positive Impulse gingen vor allem von der US-Wirtschaft aus. Das BIP legte in den USA um 2,8% zu. Der private und öffentliche Konsum, die Ausrüstungsinvestitionen und die Exportentwicklung waren hierbei aufwärtsgerichtet. Die britische Wirtschaft legte mit einer Rate von 0,9% im Vergleich zum Vorjahr deutlich zu [2023: 0,3%].⁵⁾

Im Euroraum stieg die Wirtschaftsleistung um 0,7%. Das Wachstum war heterogen zwischen den Mitgliedsstaaten verteilt. Während sich die Wirtschaftsleistung in Spanien und Frankreich positiv entwickelte, blieb Deutschland deutlich zurück. Die Industriekonjunktur schwächelte insgesamt weiterhin. Die Europäische Zentralbank begann 2024, die Leitzinsen, nach einer deutlichen Erhöhung in den Vorjahren, wieder zu senken. Die Geldpolitik war aber immer noch restriktiv ausgerichtet. Der Arbeitsmarkt im Euroraum zeigte sich robust. Im langjährigen Vergleich war die Arbeitslosenquote entsprechend niedrig.⁴⁾

Die deutsche Volkswirtschaft steckte 2024 weiterhin in der Krise. Strukturelle Veränderungen wie etwa die Dekarbonisierung, die Digitalisierung, der demografische Wandel und die Deglobalisierung zwangen Unternehmen, ihre Produktionsstrukturen anzupassen. Hohe Energie-, Arbeits- und Regulierungskosten verminderten die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Schlechte Finanzierungsbedingungen hemmten die Investitionstätigkeit, insbesondere im Industriebereich und in der Bauwirtschaft. Die Inflationsrate sank gegenüber dem Vorjahr (5,9%) deutlich und lag mit 2,2% im Jahresdurchschnitt nahe der Zielmarke von 2,0%. Hohe Lohnabschlüsse ließen die Reallöhne wieder ansteigen. Trotzdem erholtete sich der private Konsum aufgrund einer erhöhten Sparneigung noch nicht (-0,1%). Auch der Außenhandel war aufgrund der moderaten Weltkonjunktur und der nachlassenden Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen rückläufig. Im- und Exporte gingen um 0,1% beziehungsweise 0,6% zurück. Die Arbeitslosenquote stieg im Vergleich zum Vorjahr um 0,3 Prozentpunkte auf 6,0%. Insgesamt schrumpfte das deutsche BIP 2024 um 0,1%.³⁾

Der Ölpreis [Marke Brent] schwankte 2024 in einem Intervall zwischen 69 und 92 US-Dollar je Barrel. Der Höchststand wurde Mitte April verzeichnet, der Tiefststand am 10. September. Zum Jahresende lag der Ölpreis bei rund 74 US-Dollar je Barrel.⁵⁾

Wirtschaftliches Umfeld Luftverkehr (Aviation) Verkehr erholt sich deutlich

2024 wuchs die weltweite Passagierluftfahrt gemäß Daten der International Air Transport Association (IATA) nach verkauften Personenkilometern um 10,4% im Vergleich zum Vorjahr. Die Auslastung der Flugzeuge steigerte sich im Jahresvergleich auf 84%. Die Entwicklung in Europa blieb mit einer Zunahme von 8,7% hinter der weltweiten Entwicklung zurück. Wachstumstreiber war der asiatische Markt mit 16,9%.⁶⁾

Nach dem schwächeren Vorjahr erholtete sich das weltweite Frachtaufkommen wieder und legte um 11,3% bei den »Cargo Tonne Kilometers« (CTK) zu. Die Nachfrage in Europa wuchs mit 11,2% nahezu auf gleichem Niveau. Am stärksten entwickelte sich der asiatische Frachtverkehr mit einem Wachstum von 14,5%.⁷⁾

Publikationen des Branchenverbands Airport Council International/Europe (ACI) zeigten eine stabile europaweite Erholung des Passagierverkehrs von 7,4%. Dabei wurde das Vorkrisenniveau um 1,8% übertroffen. Deutschland blieb dagegen mit 16,6% deutlich unter dem Referenzjahr 2019 und zeigte damit die schlechteste Erholung im Segment der großen europäischen Märkte. Positiv ist anzumerken, dass der Flughafen München mit einem Passagierwachstum von 12,2% unter den Top-Performern der Mega-Hubs rangiert. Faktoren wie der Mangel an Arbeitskräften, Verzögerungen bei der Flugzeugauslieferung und geopolitische Spannungen bremsen ein noch höheres Wachstum.⁸⁾

Der europäische Flugsicherungsdienstleister Eurocontrol analysierte in seinem European-Aviation-Overview-2024 die Entwicklung von Flügen und Überflügen in Europa unter Berücksichtigung des Vorkrisenniveaus. Im Betrachtungszeitraum wurden 96 % des Verkehrs

des Referenzjahres 2019 erreicht, was einem Wachstum von 5% zum Vorjahr entspricht. Deutschland als drittgrößter europäischer Markt entwickelte sich mit 4% Wachstum unterdurchschnittlich und blieb mit 16% deutlich unter Vorkrisenniveau. Auf Seiten der Fluggesellschaften betrachtete Eurocontrol die durchschnittliche Anzahl an täglichen Flügen. Hier entwickelte sich die Lufthansa Group mit am schlechtesten (+1% Wachstum zum Vorjahr und -23% zum Referenzjahr 2019). Hohe Erholungsraten wiesen vor allem die Low-Cost-Anbieter Ryanair mit +31% und Wizz Air mit +42% zum Vorkrisenniveau aus.⁹⁾

Der Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) mahnte in seinem Bericht zur Entwicklung des deutschen Luftverkehrs im Jahr 2024 einen dramatischen Verlust an Wettbewerbsfähigkeit an. Ausgelöst werde diese Entwicklung vor allem durch exorbitante staatlich induzierte Standortkosten, die einen gefährlichen Kippunkt erreicht hätten. Beispielsweise lagen die staatlichen Standortkosten für die Abfertigung eines Airbus A320 in Frankfurt bei 4.843 Euro, in Istanbul dagegen nur bei 522 Euro. Daher blieb die Verkehrsentwicklung in Deutschland im internationalen Vergleich erheblich zurück und erreichte nur eine Erholungsrate von 85% des Vorkrisenniveaus. Im Vergleich dazu konnte das restliche Europa eine Erholungsrate von 104% verzeichnen. Deutschland belegte damit den viertletzten Platz von 32 europäischen Nationen. Unter anderem durch diese Standortnachteile setzte sich der Trend zur Verkehrsverlagerung ins Ausland fort, von dem im Langstrecken-

³⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2024, Dezember 2024; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2024/25, November 2024

⁴⁾ Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2024/25, November 2024

⁵⁾ www.onvista.de

⁶⁾ IATA, Air Passenger Market Analysis, Dezember 2024/Abweichende Berechnung der Auslastung nach Airline Standard, Verkaufte Sitzplatzkilometer/Angebote Sitzplatzkilometer führt zu erhöhten Werten, keine Vergleichbarkeit mit der Sitzplatzauslastung [Flughafenmethode].

⁷⁾ IATA, Air Cargo Market Analysis, Dezember 2024

⁸⁾ ACI Europe, Pressemitteilung vom 12.02.2025

⁹⁾ Eurocontrol, European Aviation Overview 2024, 23.01.2025

verkehr vor allem Hubs in der Türkei oder am Golf beziehungsweise chinesische Fluggesellschaften profitierten.¹⁰⁾

Die in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) organisierten Flughäfen verzeichneten 2024 deutlich bessere Verkehrszahlen als im Vorjahr. Insgesamt wurden 212,1 Millionen Flugreisende (+7,5%) abgefertigt. Die Flugbewegungen wuchsen im Vergleichszeitraum um 3,0% auf rund 1,8 Millionen. Das Cargo-Aufkommen [Luftfracht- und Luftpostumschlag] erreichte mit 4,8 Millionen Tonnen ein Wachstum von 1,8%. Allerdings lagen die deutschlandweiten Verkehrsergebnisse teilweise deutlich unter dem Vorkrisenniveau. Passagierseitig wurden 85% der Werte des Jahres 2019 erreicht, dagegen blieben die Flugbewegungen um 21% und das Cargo-Aufkommen um 0,4% zurück.¹¹⁾

Wirtschaftliches Umfeld Commercial Activities

Parken – Abhängigkeit vom Passagieraufkommen und Passagiermix

Die Parknachfrage ist entsprechend dem höheren Aufkommen an wegfliegenden Passagieren gestiegen, was sich auch in den Umsatzerlösen widerspiegelt. 58 % der Fluggäste reisten 2024 individuell an, was einem leichten Anstieg gegenüber 2023 entspricht. Das umsatzstarke Segment der Business-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 stieg der Konsum gemäß dem Handelsverband Deutscher Einzelhändler 2024 nur sehr moderat um 2,2% auf 663,8 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahr an, was einem realen Anstieg von 0,9% entspricht. Das nominale Wachstum entstand mit einem geringeren Anteil im stationären Handel [2024: +1,8%].¹²⁾

Im Dezember 2024 verschlechterte sich das Geschäftsklima im Handel leicht um 2,0 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr.¹³⁾

Gastronomie und Hotelgewerbe – rückläufige Umsatzentwicklung

Der Umsatz im Gastgewerbe wies gegenüber dem Vorjahr nur ein geringes Wachstum, nominal um 0,6%, auf, was preisbereinigt einem Rückgang um 2,5% entspricht.¹⁴⁾

In den einzelnen Wirtschaftsbereichen zeigten sich folgende Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr: Bei den Hotels und sonstigen Beherbergungsunternehmen stieg der Umsatz um 2,6%, was preisbereinigt einem Rückgang von 0,4% entspricht. Die Gastronomie verzeichnete einen Umsatzrückgang von 0,4% [real -3,7%]. Bessere Werte in Höhe von nominal 3,9% [real 0,0%] weist einzig der Catering-Bereich auf.¹⁴⁾

Werbewirtschaft – starkes Wachstum der Außenwerbung

Der Umsatz der für den Flughafen relevanten Werbegattung »Out-of-Home« stieg in Deutschland im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 12,7% auf 3,3 Milliarden Euro.¹⁵⁾

Wirtschaftliches Umfeld Immobilienvermarktung [Real Estate]

Münchener Bürovermietungsmarkt weiter auf Erholungskurs
Der Münchener Bürovermietungsmarkt setzte zum Jahresende seinen Aufwärtstrend fort und erzielte im Jahr 2024 einen Flächenumsatz inklusive Eigennutzung von 606.200 m² [2023: 474.800 m²]. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einem Anstieg von 27,7%. Ohne Eigennutzung betrug die reine Vermietungsleistung 551.600 m² [2023: 448.300 m²]. Die Nachfrage ist weiterhin unterdurchschnittlich. Der Flächenumsatz lag immer noch rund 20% unterhalb des langjährigen Mittels.¹⁶⁾

Der Leerstand ist noch einmal deutlich angestiegen, da frei gewordene Bestandsflächen häufig länger ungenutzt bleiben und auch Neubauflächen außerhalb der zentralen Lagen bei Fertigstellung oft noch nicht vermietet sind. Der Leerstand hat dadurch erstmalig die Marke von 2 Millionen m² [2023: 1,57 Mio. m²] überschritten, und auch die Leerstandsquote im Gesamtmarkt München befindet sich

mit 8,7 % auf ihrem Allzeithoch [2023: 6,9 %]. In den Zentrumslagen lag der Leerstand bei 5,2 % [2023: 3,5 %] und in den Stadtteillagen bei 11,1 % [2023: 8,3 %]. Im Umland stieg der Leerstand von 9,5 % auf 10,5 % an.¹⁶⁾

Trotz des gestiegenen Flächenangebots befanden sich die Mietpreise weiter in einer Aufwärtsbewegung. Die Durchschnittsmiete stieg um 5,4% auf 25,10 €/m² [2023: 23,80 €/m²] an, die Spitzenmiete machte sogar einen Sprung um 11 % auf 53,50 €/m² [2023: 48,20 €/m²]. Mietende präferieren demnach hochwertige Flächen, wobei Anreize wie mietfreie Zeiten, Umzugsbeihilfen oder Ausbauzuschüsse weiter an Bedeutung zunahmen und Mietende dadurch Einsparungen erzielen konnten. In Stadtlagen mit hohem Wettbewerbsumfeld stiegen die Durchschnittsmieten bei Bestandsgebäuden kaum. Sie lagen im Durchschnitt bei 29,10 €/m², wie schon im Vorjahr.¹⁶⁾

Derzeit befinden sich knapp 655.100 m² Büroflächen im Bau, die bereits zu 56 % eigengenutzt oder vermietet sind. 355.000 m² davon werden nach aktuellem Stand im Jahr 2025 fertiggestellt, 71 % sind jetzt schon belegt. Ab 2026 wird das Angebot deutlich reduziert sein, da sich dann die seit 2022 bestehende Zurückhaltung der Projektentwickelnden bemerkbar machen wird. Es ist davon auszugehen, dass der Anstieg des Leerstands gebremst wird, da dem Markt nicht mehr so viel Flächen hinzugefügt werden.¹⁶⁾

¹⁰⁾ BDL, Pressemitteilung Jahreszahlen 2024, 13.02.2025

¹¹⁾ ADV, MoSta-Flughäfen, Dezember 2024

¹²⁾ HDE, Jahres-Pressekonferenz 2025, 31.01.2025

¹³⁾ ifo Institut, ifo Geschäftsklima Deutschland, 17.12.2024

¹⁴⁾ Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 26 vom 21.01.2025

¹⁵⁾ Fachverband Außenwerbung e.V., Pressemitteilung »Out of Home-BILANZ« vom 20.01.2025

¹⁶⁾ Colliers, Pressemitteilung »Münchener Bürovermietungsmarkt weiter auf Erholungskurs« vom 09.01.2025

Der Münchener Bürovermietungsmarkt zeigte nach dem schwachen Vorjahr eine Erholung. Infolge der schleppenden Konjunktur wird auch 2025 nur ein unterdurchschnittlicher Flächenumsatz auf dem Niveau des abgelaufenen Jahres bei weiter steigendem Leerstand zu erzielen sein. Dies betrifft besonders die in München bedeutende Automobilindustrie. Weitere Nutzer aus dem verarbeitenden Gewerbe sind jedoch nach wie vor am Markt aktiv, darunter auch Technologieunternehmen aus der Luft- und Raumfahrt sowie Robotik.¹⁶⁾

Geschäftsverlauf

Wichtige Ereignisse im abgelaufenen Geschäftsjahr

Starker Aufwärtstrend und wirtschaftlicher Fortschritt

Neben der weiter steigenden Nachfrage zum Segment der Punkt-zu-Punkt-Verkehre sorgte insbesondere der Umsteigerverkehr im Jahr 2024 für deutlich höhere Verkehrszahlen. Dies wirkte sich positiv auf die Geschäftszahlen des Flughafens München aus, stellte diesen gleichzeitig jedoch auch vor Herausforderungen: Trotz intensiver und erfolgreicher Rekrutierungsmaßnahmen konnten insbesondere in den personalintensiven, operativen Bereichen nicht die geplanten Personalressourcen vollständig erreicht werden. Ferner beeinträchtigte der parallele Umbau auf moderne und effizientere Sicherheitskontrollen den operativen Betrieb.

Der Flughafen München verfolgte konsequent die Strategie, sich auf das Kerngeschäft des Flughafenbetriebs und seiner direkten Nebengeschäfte zu konzentrieren, und optimierte in Zusammenarbeit mit seinen Partnern die operativen Abläufe.

Trotz der beschriebenen Herausforderungen zeigte sich 2024 wieder ein deutliches Wachstum des Verkehrsaufkommens in allen Bereichen. Dies wirkte sich so weit aus, dass der Flughafen München im Jahr 2024 der wachstumsstärkste Flughafen in Deutschland war.¹⁷⁾

Skytrax: Fünf-Sterne-Auszeichnungen für Flughafen und für Newark Airports Terminal A in New Jersey

Das neue, von einer Gesellschaft des Flughafens München betriebene Terminal A des Newark Liberty International Airport wurde im März 2024 von Skytrax, der führenden Ratingorganisation der Luftfahrtindustrie, erstmalig mit fünf Sternen ausgezeichnet. Es verfügt damit über die weltweit höchste Bewertung der Kundenzufriedenheit in einem Flughafenterminal und zählt zu einem kleinen, exklusiven Kreis von nur drei Fünf-Sterne-Flughafenterminals in ganz Nordamerika. Mit der Ehrung des Terminals A in Newark gehört der Flughafen München zum weltweit einzigen Betreiber von Fünf-Sterne-Flughafeninfrastrukturen auf zwei verschiedenen Kontinenten.

Richtfest des ibis Styles Hotels am Flughafen München

Im April 2024 feierten der Flughafen München, die Accor Hotelgruppe und verschiedene Bauunternehmen Richtfest für das neue ibis Styles München Airport Hotel. Um das Gebäude in die Nachhaltigkeitsstrategie der FMG einzufügen, wurden bestimmte Maßnahmen umgesetzt. Es wurde Steinwolle statt Hartschaum beim Wärmedämmverbundsystem, eine Dachbegrünung, Geothermie zur Kältebereitstellung und der Anschluss an Fernwärme über regenerative Energieträger, die wesentlich zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes des Gebäudes beitragen, verwendet.

Flughafentochter expandiert nach Hallbergmoos

Mit der Eröffnung der »O2 SURFTOWN MUC« in Hallbergmoos im Sommer 2024 betreibt die Allresto, die FMG-Tochtergesellschaft für Gastronomie, erstmals ein Restaurant außerhalb des Flughafen-Campus mit rund 220 Plätzen im Innen- und Außenbereich. Bei der Gestaltung des Restaurants wurde darauf geachtet, dass es sich gut in das Gelände integriert und internationalen Standards entspricht.

Technische Universität München wird neuer Mieter am LabCampus

Mit der Technischen Universität München (TUM) als neuem Mieter entwickelt sich im Westen des Flughafengeländes der rund 500.000 m² große Innovations-Campus weiter. Auf dem LabCampus finden internationale Konzerne, Hidden Champions und junge Unternehmen ideale Kollaborationsbedingungen vor. Dies zeigt sich vor Ort in der anstehenden Gründung eines »TUM Convergence Centers« und der Errichtung des »TUM Sustainable and Future Aviation Centers«. Hier sollen Studierende, Wissenschaftstalente, Gründungsteams und Wirtschaftspartner tragfähige, effiziente und nachhaltigere Lösungen in den Forschungsschwerpunkten Luftfahrt, Mobilität, Robotik und Sicherheit entwickeln.

¹⁶⁾ Colliers, Pressemitteilung »Münchener Bürovermietungsmarkt weiter auf Erholungskurs« vom 09.01.2025

¹⁷⁾ ADV, ADV-12.2024_MoSta-Flughäfen

Geschäftsverlauf Luftverkehr [Aviation]

Zweistelliges Passagierwachstum im Jahr 2024

Die Verkehrsentwicklung lag 2024 im gesamten Jahresverlauf zum Teil erheblich über dem Vorjahresergebnis. Allerdings konnten die Werte des Vorkrisenniveaus noch nicht erreicht werden.

VERKEHRSZAHLEN FLUGHAFEN MÜNCHEN¹⁾

	2024	2023	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Flugbewegungen	327.228	302.150	25.078	8,3
Passagiere (in Millionen)	41,6	37,0	4,6	12,2
Luftfrachtumschlag (in Tonnen)	307.635	277.199	30.436	11,0
Luftpostumschlag (in Tonnen)	3.455	7.147	-3.692	-51,7

¹⁾ rundungsbedingte Abweichungen möglich

Mit 41,6 Millionen Flugreisenden (+12,2%) und 327.228 Flugbewegungen (+8,3%) stiegen die Verkehrszahlen am Flughafen München im Vergleich zum Vorjahr deutlich an. Trotzdem lagen die Passagierzahlen lediglich bei rund 87% und die Bewegungen bei nur 78% der Werte des Referenzjahres 2019.

Der Flughafen München startete auf hohem Niveau in das Jahr 2024. In den Osterferien zeichneten sich weitere Erholungstendenzen ab, die sich ab Pfingsten erheblich verstärkten. Wie im Vorjahr zeigen sehr gute Auslastungsraten (82%) bei hohen Ticketpreisen, dass die Nachfrage zeitweise kaum befriedigt werden konnte.

Dank der weltweit entfallenen Reisebeschränkungen erholt sich der Langstreckenverkehr deutlich. Die Zahl der Verbindungen zu einigen Destinationen wie den USA lagen bereits im Vorjahr über dem Vergleichszeitraum 2019. Der wichtige asiatische Markt zeigte sich uneinheitlich. Aufgrund verspäteter Markttöffnung und wegen Eng-

pässen bei Personal und Flugzeugen hinkte China noch hinterher, während kleinere Märkte wie Indien oder Thailand das Vorkrisenniveau überschritten. 2024 wurden gut 8,2 Millionen gewerbliche Passagiere auf der Langstrecke befördert, ein Plus von 17% im Vergleich zu 2023, jedoch ein Minus von 3% im Vergleich zu 2019.

2024 wurden knapp 6,2 Millionen gewerbliche Reisende innerdeutsch befördert, ein Plus von 7% im Vergleich zum Vorjahr, jedoch ein Minus von 36% im Vergleich zu 2019. Im Jahresverlauf erholt sich der Deutschlandverkehr kontinuierlich, was bei hohen Ticketpreisen vor allem auf eine wachsende Nachfrage im Geschäftsreiseverkehr zurückzuführen war.

Auch der Kontinentalverkehr zeigte eine deutliche Erholung. Rund 27,2 Millionen gewerbliche Flugreisende nutzten den Flughafen München, was einem Zuwachs von 12% entsprach. Allerdings blieb das Passagieraufkommen rund -9% unter dem Referenzjahr 2019

zurück. Über alle Segmente hinweg wurde eine Rekordauslastung von 82%, bei einem Angebotsplus von 11% Sitzen, erreicht. Ein wichtiger Grund für diese Entwicklung war der Drehkreuzverkehr der Deutschen Lufthansa, der zu einem starken Umsteigeranteil von 42% beitrug (2023: 41%; 2019: 39%).

Auch der gewerbliche Luftfrachtumschlag verbesserte sich im Jahresvergleich um 11% auf 307.635 Tonnen und lag somit lediglich 7% unter dem Vorkrisenniveau. Durch die Erholung der Passagierlangstrecke wuchs die in München umgeschlagene Beiladefracht gegenüber 2023 um 26% auf 272.707 Tonnen (-5% im Vergleich zu 2019). Der Anteil der Beiladefracht am Frachtaufkommen stieg dabei auf 89% und übertraf damit das in der Vorkrisenzeit übliche Niveau von gut 80%. Generell stabilisierte sich die Luftfrachtnachfrage im Betrachtungszeitraum weltweit wieder.

FR 01

Der Luftpostumschlag sank auf rund 3.455 Tonnen (−51,7 %) und lag damit lediglich bei rund 19 % des Niveaus von 2019.

Verglichen mit den in der ADV organisierten Airports entwickelte sich der Flughafen München in allen Segmenten überdurchschnittlich. Der Flughafen Frankfurt als Wachstumstreiber des vergangenen Jahres wuchs nur noch verhalten, während in München Nachhol-effekte wirkten. Auffällig im Luftfrachtsegment war, dass die großen Nurfracht-Standorte Hahn, Köln/Bonn und Leipzig/Halle eine negative Entwicklung zeigten.

VERKEHR 2024¹⁾

	ADV	München
Bewegungen (gesamter Verkehr exklusive nichtgewerblicher Verkehr)	+3,0	+8,3
Flugreisende (gewerblicher Verkehr)	+7,5	+12,2
Cargo (Luftfracht und Luftpost inklusive Transit)	+1,9	+9,4

¹⁾ ADV, ADV-12.2024_MoSta-Flughäfen

Die Rangfolge der verkehrsreichsten europäischen Flughäfen ist seit Pandemiebeginn von extremen Veränderungen sowie lückenhafter Datenlage gekennzeichnet und wird zusätzlich von den Folgen des russischen Angriffs auf die Ukraine beeinflusst. Gemessen am Passagievolumen rangierte München 2024 auf Rang 10 und an den Flugbewegungen auf Platz 9 im Ranking der verkehrsreichsten europäischen Flughäfen. Trotz positiver lokaler Verkehrsentwicklung fiel München im europäischen Vergleich zurück. Dies ist vor allem auf die politischen Rahmenbedingungen insbesondere die extrem hohen staatlich induzierten Standortkosten zurückzuführen.¹⁸⁾

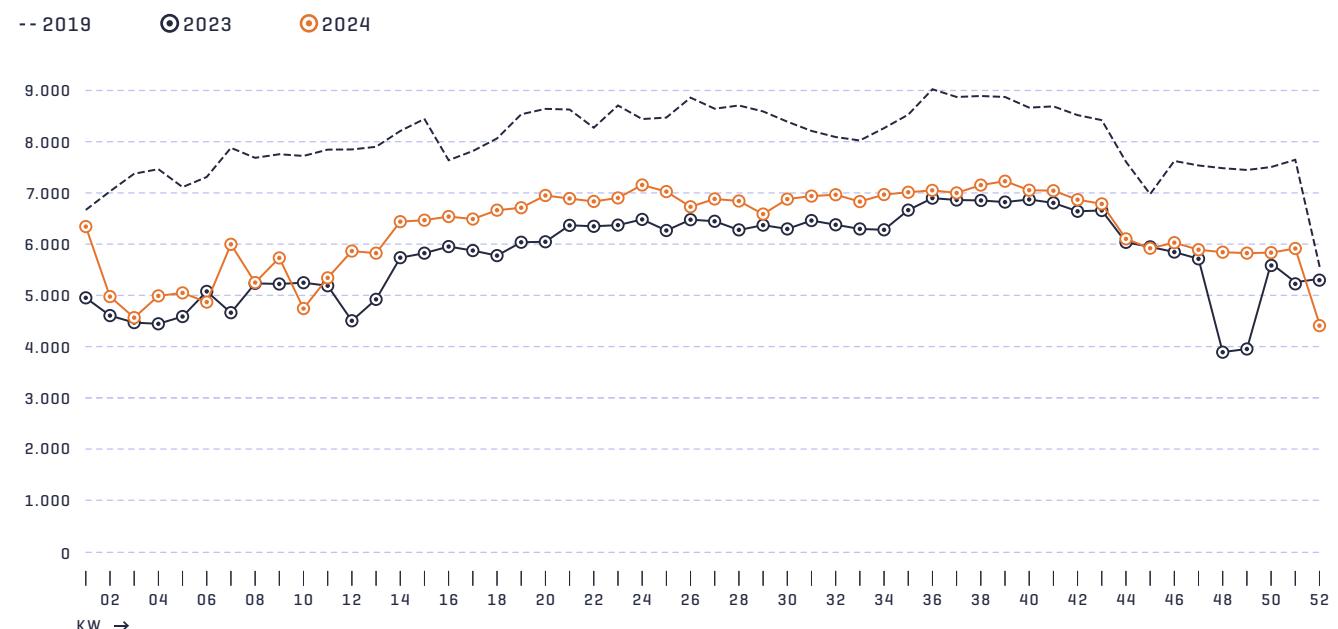
¹⁸⁾ ACI, Munich Airport Ranking 2024

Bodenabfertigungsleistungen trotz Erholung in einem schwierigen wirtschaftlichen und operativen Umfeld

Die Tochtergesellschaft AE München steigerte 2024 deutlich die Abfertigungszahlen. Verantwortlich dafür waren vor allem die weitere Erholung des Flugverkehrs sowie die Übernahme der Abfertigungsverträge vom bisherigen zweiten Lizenzinhaber Swissport-Losch [SPL].

Am Flughafen München gibt es zwei Bodenabfertigungslicenzen. Eine davon ist fest an die AE München vergeben. Der bisherige Inhaber der zweiten Lizenz, SPL, verlor zum 1. März 2024 die Lizenz und die Abfertigungsverträge, die er mit den verschiedenen Luftverkehrs-gesellschaften bis dato geschlossen hatte.

FLUGBEWEGUNGEN AM FLUGHAFEN MÜNCHEN IM JAHRESVERLAUF



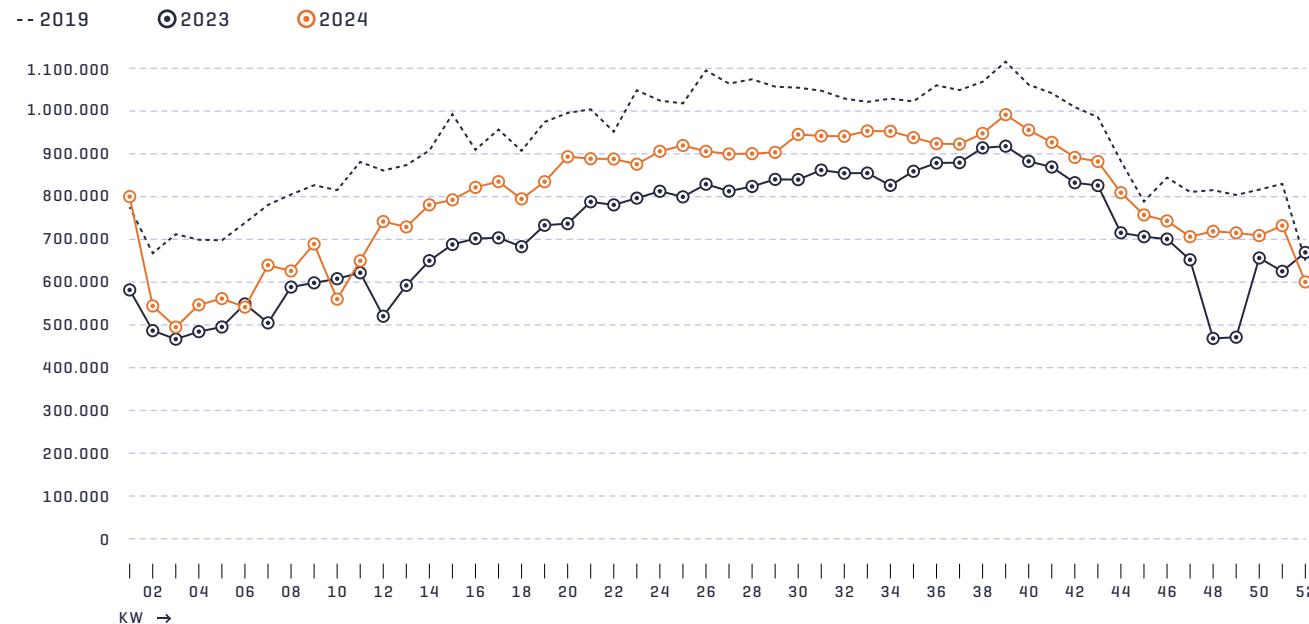
Flugbewegungen nach Kalenderwochen 2019/2023/2024 (gewerblicher Verkehr)

FR 01

Infolge des Verlustes der Abfertigungslizenz war bei SPL eine Mitarbeiterfluktuation zu befürchten. Zusammen mit der ohnehin angespannten Personalsituation bei den Bodenverkehrsdiensten hätte dies zu verstärkten Risiken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Bodenverkehrsdienste im Sommer 2024 geführt. Um die Risiken am Flughafen München zu minimieren, wurde ab dem 1. März 2024 eine Subunternehmerbeauftragung mit der SPL geschlossen, um die entsprechenden übernommenen Verträge mit den Fluggesellschaften zu bedienen.

Im Wesentlichen bedingt durch die Subunternehmerbeauftragung stieg der Marktanteil deutlich um 32,1 % und lag im Jahresdurchschnitt 2024 bei 93,5 %.

PASSAGIERENTWICKLUNG AM FLUGHAFEN MÜNCHEN IM JAHRESVERLAUF



Passagiere nach Kalenderwochen 2019/2023/2024 (gewerblicher Verkehr)

Geschäftsverlauf Commercial Activities

Die Umsatzerlöse sind im Geschäftsfeld Commercial Activities unter anderem aufgrund der Steigerung des Passagieraufkommens um 12,2 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Parken – Umsatz über Vorkrisenniveau

Der Umsatz im Bereich Parken und Mobilität entwickelte sich 2024 mit +13 % 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 im Jahr 2024 erstmals ein um 14 % höherer Umsatz erzielt werden. Das entspricht einer deutlich überproportionalen Erlösentwicklung im Hinblick auf die gegenüber dem Vorkrisenniveau 2019 immer noch um -18 % geringeren O&D-Passagierzahlen.

Aufgrund laufender Sanierungen und entsprechender Stellplatzausfälle bleibt die Kapazitätssituation vor allem in der zentralen Zone angespannt.

Das Mietwagengeschäft entwickelte sich analog zu den Passagierzahlen positiv. Der Preisrückgang bei den Mietwagen setzte sich weiter fort, da die Fahrzeugknappheit, welche die Preise zwischenzeitlich nach oben getrieben hatte, nicht mehr bestand. Weiterhin ergaben sich auch hier Herausforderungen durch Kapazitätsengpässe und erste Anzeichen eines daher eingeschränkten Wachstums. Im passagierunabhängigen Bereich Mieterparken konnte durch Sondereffekte und eine erneute Preisanhebung ein deutliches Wachstum erzielt werden. Auch das Carsharing war ein Bestandteil am Flughafen München.

Einzelhandel – Umsatzanstieg überproportional zur Passagierentwicklung

Die Umsatzerlöse im Einzelhandel stiegen um 17 % gegenüber dem Vorjahr. Der Umsatz pro Passagier ist um 4 % gestiegen. Besonders zu diesem Wachstum beigetragen hat das starke Konsumverhalten im Rahmen der in München stattfindenden Konzert-Großereignisse und der Fußball-EM. Weiterhin sind jedoch die kaufkräftigen, internationalen Reisenden aus Destinationen wie China, Russland und der Ukraine nur in sehr geringem Umfang am Flughafen München vertreten.

Gastronomie – Umsatz pro Passagier geht zurück

Die Umsätze in den Restaurants und Bars sind gegenüber dem Vorjahr nominal betrachtet um 8 % gestiegen. Dieses Wachstum liegt deutlich über dem Markt-Trend von -0,4 %. Grund für diese Entwicklung ist das Passagierwachstum in Höhe von 12 %. Der Umsatz pro Passagier ging jedoch leicht um 3 % zurück.

Das Fünf-Sterne-Hotel im Zentralbereich des Flughafens München verzeichnete – ebenfalls bedingt durch die Effekte der Großkonzerte und Fußball-EM – einen Umsatz- und Belegungsanstieg. Bei den Skytrax Awards 2024 wurde es nach einem zweiten Platz im Vorjahr erneut als bestes Flughafenhotel in Europa ausgezeichnet.¹⁹⁾

Werbung – starke Entwicklung analog dem Marktumfeld

Die Werbeumsätze am Flughafen sind um 14 % leicht über dem Branchentrend gestiegen. Auch hier waren vor allem starke Buchungen während der Fußball-EM sowie Messen ausschlaggebend.

Geschäftsverlauf Real Estate

Fortlaufende Standort- und Immobilienentwicklung

Der Flughafen München errichtet auf dem südlich an das Novotel angrenzenden Grundstück derzeit ein weiteres Hotel (ibis Styles). Dessen bauliche Realisierung, welche im Jahr 2024 den Innenausbau und die Fassade umfasste, schritt weiterhin voran. Mit einer Inbetriebnahme des Hotels wird bis spätestens 1. Quartal 2026 gerechnet.

Die Bauarbeiten am neuen Flugsteig, welcher das Terminal 1 erweitern soll, schritten vor allem beim Innenausbau erfolgreich voran. Zum Ende des Jahres 2024 starteten auch die ersten Mieterrinnen und Mieter im zukünftigen Marktplatz mit ihren Ausbauten. Zudem wurde der Fernwärmeanschluss der Terminalerweiterung in Betrieb genommen.

Neue Parkkapazitäten stehen seit Februar 2024 nach der Fertigstellung des P43 zur Verfügung. Zudem begann im Mai 2024 der Bau des neuen P8. Hier entstehen 3.650 Stellplätze, wovon 20 % für die E-Mobilität ausgelegt sein werden. Es wird von einer Fertigstellung des Parkhauses Ende 2026 ausgegangen.

Mit dem Abschluss eines langfristigen Mietvertrags zum Oktober 2024 konnte die TUM als Mieter für den Standort LabCampus gewonnen werden. Der Einzug findet 2025 statt. Auf rund 20.400 m² des LabCampus, dem Innovations-Hub am Münchener Flughafen, wird das »TUM Convergence Center« gegründet und zudem das »TUM Sustainable and Future Aviation Center« entstehen. Weiterhin sind im Laufe des Jahres circa 3.000 m² an zwei neue Mieter übergeben worden. Damit einhergehend ist das LAB 52 nun vollvermietet, während im LAB 48 noch 25 % der Flächen beziehungsweise 7.000 m² der Flächen zur Verfügung stehen.

¹⁹⁾ SKYTRAX, World's Best Airport Hotels 2024, November 2024

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Ertragslage

Ergebnis nach Steuern – Fortsetzung des Wachstumspfads

Im Geschäftsjahr 2024 konnte der Flughafen München das Ergebnis nach Steuern (EAT) erheblich um TEUR 39.026 auf TEUR 64.374 verbessern. Nachfolgend werden die Entwicklungen im Einzelnen erläutert.

ERTRAGSLAGE

IN TEUR

	2024	2023	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Umsatzerlöse	1.621.405	1.373.301	248.104	18,1
Sonstige Erträge	39.685	43.201	-3.516	-8,1
Gesamtleistung	1.661.090	1.416.502	244.588	17,3
Materialaufwand	-542.974	-461.641	-81.333	17,6
Personalaufwand	-596.873	-541.586	-55.287	10,2
Sonstige Aufwendungen	-123.148	-95.614	-27.534	28,8
EBITDA	398.095	317.661	80.434	25,3
Abschreibungen	-203.161	-202.790	-371	0,2
EBIT	194.934	114.871	80.063	69,7
Zinsergebnis	-83.367	-97.001	13.634	-14,1
Sonstiges Finanzergebnis	-10.265	21.106	-31.371	>100,0
Beteiligungsergebnis	1.797	1.287	510	39,6
Finanzergebnis¹⁾	-91.835	-74.608	-17.227	23,1
EBT	103.099	40.263	62.836	>100,0
Ertragsteuern	-38.725	-14.915	-23.810	>100,0
EAT	64.374	25.348	39.026	>100,0

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

FR 01

Die deutliche Verkehrserholung 2024, vor allem im Kontinental- und Interkontinentalverkehr, führte zu einem Anstieg der Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten von TEUR 516.363 auf TEUR 621.572 [+20,4%]. Dennoch lagen die Umsatzerlöse noch leicht unter dem Vorkrisenjahr 2019.

Auch die Umsatzerlöse aus Abfertigungsdiensten erhöhten sich insgesamt um TEUR 77.412 auf TEUR 226.591, aufgrund der gestiegenen Flugbewegungen und Fluggastzahlen sowie durch die Übernahme der Bodenabfertigungsdienstleistungsverträge von der SPL zum 01.03.2024.

Die Umsatzerlöse in den anderen Bereichen entwickelten sich wie folgt:

Im Vergleich der Umsatzerlöse 2024 mit den Erlösen aus dem Vorkrisenjahr 2019 befinden sich nur noch die Erlöse aus dem Einzelhandel unterhalb des Wertes aus dem Jahr 2019, was auf die fehlenden kaufkräftigen, internationalen Passagiere aus Destinationen wie China, Russland und der Ukraine zurückzuführen ist.

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

Nach mehr als 30 Jahren Betriebszeit nimmt der Sanierungsbedarf der Bauten aus der ersten Ausbaustufe des Flughafens München weiter zu. Dementsprechend stiegen die Aufwendungen für Sanierungs-, Optimierungs- und Umbaumaßnahmen um TEUR 9.726 auf TEUR 138.682. Die restlichen Kosten im Materialaufwand erhöhten sich vor allem bedingt durch den deutlichen Anstieg des Flugverkehrs. Insgesamt stieg der Materialaufwand um TEUR 81.333 beziehungsweise 17,6 %.

UMSATZAUFTeilung

IN TEUR

2023 2024



Der Personalaufwand des Flughafens München erhöhte sich um 10,2% auf TEUR 596.873, bedingt durch Tarifsteigerungen, Effekte aus dem Branchentarifvertrag für Bodenverkehrsdienste sowie zahlreichen Maßnahmen, um die Belegschaft finanziell zu unterstützen. Zudem nahm die Mitarbeiterzahl deutlich von durchschnittlich 8.193 auf 8.821 Personen zu, was vor allem auf ein groß angelegtes Recruiting-Programm zur Sicherung des operativen Betriebs zurückzuführen ist.

Die sonstigen Aufwendungen lagen mit TEUR 123.148 beziehungsweise 28,8% deutlich über dem Vorjahreswert. Wichtige Gründe für den Anstieg waren höhere Miet- und Leasingaufwendungen, Prüfungs-, Beratungs- und Projektkosten sowie Aufwendungen aus der Personalakquise für neue Mitarbeitende im Bodenverkehrsdienst [unter anderem für Sprachschulungen und Vermittlergebühren].

Das Finanzergebnis inklusive des Ergebnisses aus at equity bewerteten Unternehmen verschlechterte sich um TEUR 17.227 auf TEUR -91.835. Ursache hierfür war vor allem der Anstieg der Zinsaufwendungen aus Darlehen sowie der Neubewertung der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften.

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

Vermögens- und Finanzlage

VERMÖGENSLAGE

IN TEUR

	31.12.2024	31.12.2023	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Langfristige Aktiva	5.379.804	5.272.539	107.265	2,0
Kurzfristige Aktiva ¹⁾	229.944	407.057	-177.113	-43,5
davon Zahlungsmittelbestand	8.756	11.201	-2.445	-21,8
Aktiva	5.609.748	5.679.596	-69.848	-1,2
Eigenkapital	1.851.140	1.786.679	64.461	3,6
Übrige langfristige Passiva ²⁾	2.813.167	2.636.230	176.937	6,7
Übrige kurzfristige Passiva ²⁾	945.441	1.256.687	-311.246	-24,8
Passiva	5.609.748	5.679.596	-69.848	-1,2

¹⁾ einschließlich Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht²⁾ einschließlich Finanzschulden aus Personengesellschaften sowie Schulden aus Veräußerungsabsicht

Vermögen – weiterhin erfolgreiche Sicherung der Liquidität

Der Anstieg der langfristigen Aktiva (+TEUR 107.265) betraf mit TEUR 99.291 vor allem die selbstgenutzten Sachanlagen. Durch viele Bauprojekte wie zum Beispiel die Erweiterung des Terminals 1 und der Bau des ibis Styles Hotels erhöhten sich die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau um insgesamt TEUR 193.138 auf TEUR 676.280. Insgesamt lagen 2024 die Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen am Flughafen München bei TEUR 297.812. Dem standen Abschreibungen in Höhe von TEUR 193.815 gegenüber.

Der deutliche Rückgang der kurzfristigen Aktiva (-TEUR 177.113) resultierte im Wesentlichen aus dem Rückgang der stichtagsbedingten Liquiditätsreserven (-TEUR 187.964) auf TEUR 13.477. Diese wurden 2024 vor allem für die Rückzahlung der Gesellschafterdarlehen in Höhe von TEUR 250.000 verwendet.

Die Erhöhung des Eigenkapitals auf TEUR 1.851.140 ist im Wesentlichen auf den Konzernjahresüberschuss des laufenden Geschäftsjahrs 2024 von TEUR 64.374 zurückzuführen.

Die Veränderungen der übrigen Passiva sind im Wesentlichen dem Finanzierungsbereich zuzuordnen. Der Rückgang ist hauptsächlich auf Tilgungen von Darlehen beziehungsweise Gesellschafterdarlehen zurückzuführen. Im Gegenzug erhöhten sich die Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften um TEUR 32.465. 2025 werden weitere Tilgungen von Darlehen und Gesellschafterdarlehen fällig.

KAPITALSTRUKTUR

IN TEUR

	31.12.2024	31.12.2023	Zu-/Abnahme	
			Absolut	Relativ in %
Gezeichnetes Kapital	306.776	306.776	-	-
Rücklagen	163.161	131.610	31.551	24,0
übriges Eigenkapital	1.381.182	1.348.273	32.909	2,4
davon Jahresergebnis	64.374	25.348	39.026	>100,0
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	21	20	1	5,0
Eigenkapital	1.851.140	1.786.679	64.461	3,6
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	431.245	398.780	32.465	8,1
Gesellschafterdarlehen ¹⁾	257.749	518.315	-260.566	-50,3
Darlehen mit fester Zinsbindung	1.866.277	1.794.820	71.457	4,0
Darlehen mit variabler Zinsbindung	408.628	465.809	-57.181	-12,3
Darlehen	2.274.905	2.260.629	14.276	0,6
Derivate	3.018	1.920	1.098	57,2
Sonstige Schulden	791.691	713.273	78.418	11,0
Fremdkapital	3.758.608	3.892.917	-134.309	-3,5
Eigenkapitalquote	33,0%	31,5%		

¹⁾ inklusive Zinsen

Die Eigenkapitalquote erhöhte sich deutlich um 1,5% auf 33,0% aufgrund des Ergebnisses des Geschäftsjahres 2024.

FR 01

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

KONDITIONEN KURZ- UND LANGFRISTIGER DARLEHEN

STAND 31.12.2024

Finanzierungsart	Währung	Zinsbindung	Restschuld in TEUR	Zinssatz in %	
				von	bis
Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	EUR	ergebnisabhängig	431.245	-	-
Gesellschafterdarlehen	EUR	variabel/ergebnisabhängig	241.913	Basiszins zzgl. Marge	
Darlehen	EUR	variabel	408.286	3M- und 6M-EURIBOR zzgl. Marge	
Darlehen	EUR/USD	fest	1.723.921	0,16	5,95

Die Gesellschafterdarlehen sind im nächsten Geschäftsjahr zur Rückzahlung fällig und werden mit dem Basiszinssatz zuzüglich einer Marge verzinst.

Die Darlehen haben eine Endfälligkeit von 2025 bis 2033.

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

Darüber hinaus bestehen zum 31. Dezember 2024 nicht ausgenutzte Kreditlinien sowie Kontokorrent- und Geldhandelslinien in Höhe von insgesamt TEUR 318.716.

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

Liquidität

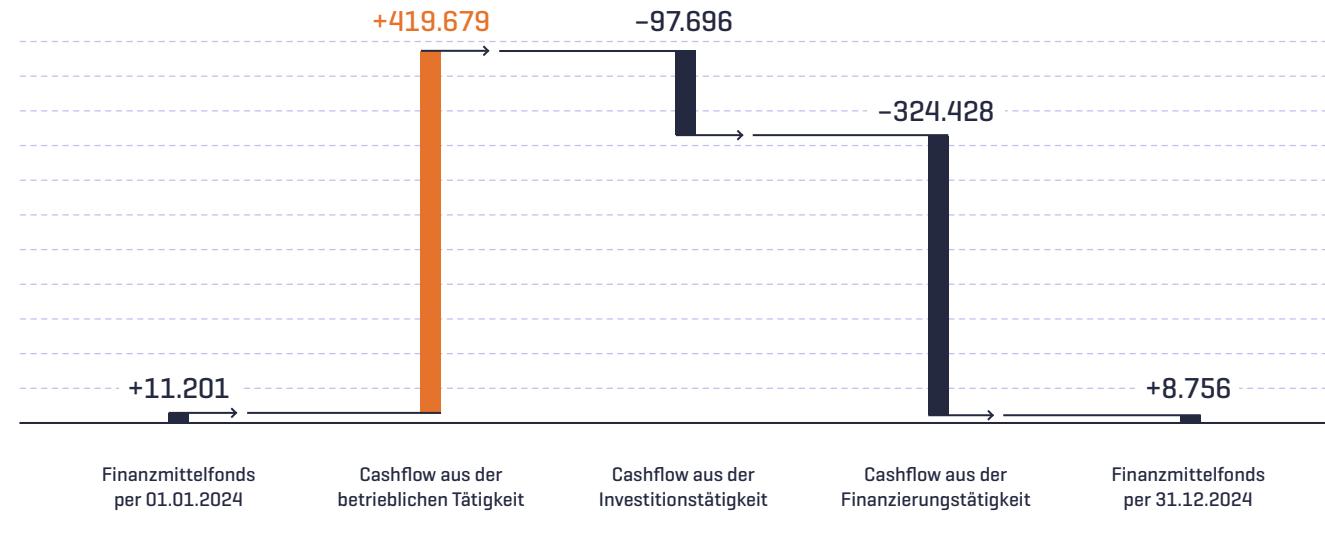
Aus dem Zahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit standen 2024 ausreichend Finanzmittel zur Verfügung, um die Liquidität der Gesellschaft im operativen Geschäftsbetrieb sicherzustellen. Aufgrund der besseren Verkehrsentwicklung sowie des strikten Kostenmanagements konnte 2024 der Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit deutlich gesteigert werden [Vorjahr: TEUR +301.545].

Zahlungsmittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit ergaben sich vor allem aus dem Erwerb und der Herstellung von Sachanlagen beziehungsweise aus den diversen Bauprojekten wie der Erweiterung des Terminals 1.

Der Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich aufgrund von höheren Darlehenstilgungen als Aufnahmen. Diese Zahlungen waren jederzeit gesichert und konnten erstmals auch wieder über den sehr hohen Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit kompensiert werden. Im Vorjahr wies der Konzern insgesamt noch einen Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit von TEUR 31.560 auf.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

IN TEUR



Zielerreichung und Gesamtaussage

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

PROGNOSE-IST-VERGLEICH

	2023		2024		2024	
	Ist		Prognose		Ist	
			von	bis		
EBT [in TEUR]	40.263	Rückgang	-60,0	-40,0	103.099	übertroffen
CO ₂ -Einsparungen [in Tonnen] ¹⁾	2.852	Rückgang	-24,3	-16,7	3.047	übertroffen
Passagiererlebnisindex (PEI) ²⁾	78,8	Anstieg	1,5	6,6	80,9	erreicht
Unfallhäufigkeitsrate [LTIF] ³⁾	16,0	Anstieg	25,0	27,5	14,3	übertroffen

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 München

Ergebnis vor Steuern (EBT)

Das EBT des Flughafens München im Geschäftsjahr 2024 hat den Planwert deutlich übertroffen. Dies ist vor allem auf die deutliche Erholung des Verkehrsaufkommens und die damit einhergehende Erhöhung der Umsätze in allen Bereichen zurückzuführen.

Der Flughafen München erzielte damit wie auch im Vorjahr ein positives Ergebnis vor Steuern.

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.

Wie auch im Vorjahr wurden mit circa 2,5 GWh die größten Einsparungen an Strom in der Beleuchtungstechnik, sowohl im Innen- wie auch im Außenbereich, realisiert. An zweiter Stelle folgen die raumlufttechnischen Anlagen mit Stromeinsparungen in Höhe von circa 1,8 GWh. Zusätzlich konnten in der Raumlufttechnik Einsparungen von circa 0,6 GWh Wärme und circa 0,2 GWh Kälte erzielt werden. Die weitere Elektrifizierung der Fahrzeugflotte erbrachte eine zusätzliche Einsparung von 825 Tonnen CO₂.

Im Vergleich zum Vorjahr stieg der verwendete Emissionsfaktor für Strom gemäß Umweltbundesamt um ca. 5,5% (2023: +15%) auf 459 g/kWh (2023: 435 g/kWh). Dadurch ergaben sich umgerechnet größere CO₂-Einsparungen als im Vorjahr bei gleicher eingesparter Energiemenge.

Für 2024 hatte der Flughafen München sich das Ziel gesetzt, 2.160 Tonnen CO₂ einzusparen. Die 2024 abgeschlossenen Effizienzmaßnahmen führten zu Einsparungen in Höhe von 3.047 Tonnen CO₂. Das gesetzte Ziel wurde somit übererfüllt.

Passagiererlebnisindex (PEI)

2024 verzeichnete der Flughafen München gemessen am PEI bei der Zufriedenheit der Passagiere gegenüber dem Vorjahr einen deutlichen Anstieg. Dies ist insbesondere auf die kontinuierliche Optimierung der Passagierprozesse am Standort München zurückzuführen.

Um den Anforderungen eines Fünf-Sterne-Flughafens gerecht zu werden, setzte der Flughafen München auch 2024 Maßnahmen zur Verbesserung des Passagiererlebnisses um. So wurden unter anderem im Terminal 1 weitere Self-Service Bag Drops installiert, die Sicherheitskontrollen zur Installation neuer CT-Scanner im Terminal 2 umgebaut sowie neue SmartGates zur Optimierung des zentralen Linings der Sicherheitskontrolle im T2 eingerichtet. Weitere Beispiele sind die Einführung neuer digitaler Services (Entertainmentangebot »Gaming« für ankommende Reisende), ein Snack-Roboter, die Aufwertung und Neugestaltung von Gastro-nomie- und Einzelhandelsflächen sowie die Einführung von zielgruppenspezifischen Angeboten wie zum Beispiel neue Leihbuggys für Kleinkinder.

Unfallhäufigkeitsrate (LTIF)

2024 betrug die LTIF für die FMG und AE München 14,3 und lag somit deutlich unter dem prognostizierten Wert von 17,8. Gegenüber 2023 reduzierte sich die LTIF um 11 %. Dieser Rückgang ergibt sich aus der leichten Reduktion der Arbeitsunfälle [-1 %] bei gleichzeitig starkem Anstieg der geleisteten Stunden [+10 %]. Beim Vergleich der LTIF des Jahres 2024 mit 2019 vor Beginn der Corona-Pandemie [21,67], lässt sich eine starke Reduktion der Unfallhäufigkeit feststellen.

Nachtragsbericht

Nach Abschluss des Geschäftsjahres 2024 wurden mit Wirkung zum 2. Januar 2025 74,9 % der Anteile an der Cargogate veräußert.

Zudem erfolgte zum 1. April 2025 der Anteilsverkauf an der aerogate (seit 17. April 2025 firmierend als AHSaero München GmbH, Oberding). Darüber hinaus trat mit Wirkung zum 1. Mai 2025 Herr Thomas Hoff Andersson als dritter Geschäftsführer in die Geschäftsleitung der FMG ein. Weitere Vorgänge von besonderer Bedeutung sind nicht eingetreten.

Ausblick, Chancen- und Risikobericht

Ausblick

Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die weltwirtschaftliche Entwicklung wird aktuell durch geopolitische Spannungen und die weiterhin restriktive Geldpolitik zahlreicher Zentralbanken belastet. Die Inflationsraten sind mittlerweile deutlich zurückgegangen. Einige Zentralbanken haben daher bereits eine Zinswende eingeleitet. Jedoch ist das Zinsniveau nach wie vor hoch. Dies hemmt den Konsum und insbesondere die Investitionstätigkeit. Die sinkende Inflation geht mit steigenden Reallöhnen einher, die im Prognosehorizont die private Nachfrage stützen. Die beginnende geldpolitische Lockerung wird die Finanzierungsbedingungen in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften weiter verbessern und vor allem im Jahr 2025 die gesamtwirtschaftliche Nachfrage weltweit stärken. Derzeit wird die Weltkonjunktur insbesondere vom Dienstleistungsbereich gestützt. Allerdings wächst auch die Weltindustrieproduktion seit Sommer 2023 wieder deutlich. Der Welthandel entwickelt sich dagegen verhaltener, da große Volkswirtschaften (zum Beispiel USA und China) Vorleistungsgüter zunehmend im eigenen Land produzieren. Insgesamt befindet sich die Weltwirtschaft auf einem moderaten Expansionskurs. Das ifo Institut prognostiziert für 2025 und 2026 ein Wirtschaftswachstum von jeweils 2,6%. Die von der US-Regierung angestrebte Einführung von amerikanischen Importzöllen und deren Auswirkungen – zusammen mit eventuell durchgeföhrten wirtschaftspolitischen Gegenmaßnahmen in China und Europa – auf den Welt Handel lassen sich derzeit nicht hinreichend genau abschätzen.²⁰⁾

Die Wirtschaftsleistung der Industrienationen dürfte 2025 mit einer Rate von 1,9% expandieren. Für die USA wird ein Wachstum des BIP von 2,5% erwartet. Die Teuerung ist rückläufig, das Verbraucher-Vertrauen hoch und die Fiskalpolitik expansiv ausgerichtet. Ein

Abschwung der US-Wirtschaft zeichnet sich daher aktuell nicht ab. In Großbritannien dürfte die Wirtschaft 2025 um 1,4% zulegen. Die Lockerung der Geldpolitik dürfte sich im Prognosezeitraum in beiden Ländern positiv auf die gesamtwirtschaftliche Nachfrage auswirken und so das Wachstum stützen.²⁰⁾

Die Gruppe der Schwellenländer wird 2025 gemäß der Konjunkturprognose insgesamt ein Wirtschaftswachstum von 4,0% erzielen. Die chinesische Volkswirtschaft dürfte mit einer Rate von 4,3% zulegen, da die Lage auf dem Immobilienmarkt angespannt bleibt und so die Inlandsnachfrage dämpft. Das Exportgeschäft stützt hingegen die Konjunktur. In Asien sorgt vor allem die indische Wirtschaft für Zuwächse. Für 2025 wird in Indien eine Wachstumsrate von insgesamt 6,9% prognostiziert.²⁰⁾

In der Eurozone wird die Wirtschaftsleistung voraussichtlich um 1,2% zulegen. Im Vergleich zu 2024 zeichnet sich somit eine leichte Belebung ab. Die Arbeitsmärkte zeigen sich weiterhin robust, und das Verbrauchervertrauen hat sich in den meisten Ländern des Euroraums verbessert. Die Industrieproduktion ging zurück und die Unternehmensstimmung war pessimistisch. Nichtdestotrotz wird in Frankreich mit einer Wachstumsrate des BIP im Jahr 2025 von 1,1% gerechnet. Für die Länder Italien und Spanien werden Wachstumsraten von 0,9% beziehungsweise 2,4% prognostiziert.²⁰⁾

Die deutsche Volkswirtschaft wird sich 2025 nur langsam erholen und lediglich leicht um 0,4% wachsen (2024: -0,1%). Die Konjunktur wird aktuell durch eine verschlechterte Wettbewerbsfähigkeit belastet. Ursachen sind eine hohe ökonomische Unsicherheit, restriktive Finanzierungsbedingungen und im internationalen Vergleich hohe Kostensteigerungen. Industrie und Bauwirtschaft verzeichneten zuletzt deutliche Produktions- und Wertschöpfungsverluste. Der private Konsum nimmt aufgrund einer erhöhten Sparneigung trotz Zuwächsen bei den realen Einkommen wenig Fahrt auf. Die Unternehmensinvestitionen dürften angesichts der hohen Unsicherheit und der geringen Kapazitätsauslastung im verarbeitenden Gewerbe weiterhin schwach ausfallen. Der Außenbeitrag wird aufgrund der

abnehmenden internationalen Wettbewerbsfähigkeit des verarbeitenden Gewerbes sowie wieder zunehmender Importe im Jahr 2025 voraussichtlich sogar deutlich negativ sein. Dagegen dürften der private und der öffentliche Konsum zunehmen. Zwar ist die Stimmung unter den Verbrauchern weiterhin trüb, allerdings ist im Prognosehorizont erneut von einem positiven Reallohnwachstum auszugehen. Die Baukonjunktur dürfte die Talsohle durchschritten haben und im Verlauf des Jahres 2025 wieder positiv zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung beitragen. Die Inflationsrate wird mit 2,3% auf einem ähnlichen Niveau wie 2024 liegen (2024: 2,2%). Für die Arbeitslosenquote wird ein moderater Anstieg um 0,3 Prozentpunkte auf 6,3% prognostiziert. Für die Im- und Exporte wird eine Wachstumsrate von 1,8% beziehungsweise 0,2% erwartet.²⁰⁾

Der Ölpreis (Marke Brent) ist 2024 im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Er lag 2024 im Jahresdurchschnitt bei 79,7 US-Dollar je Barrel (2023: 82,0 US-Dollar je Barrel). Das ifo Institut geht davon aus, dass der Ölpreis 2025 mit 71,4 US-Dollar je Barrel im Jahresdurchschnitt weiter sinken wird.²¹⁾

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

²⁰⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2024, Dezember 2024; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2024/25, November 2024

²¹⁾ ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2024, Dezember 2024

FR 01

für die Landkreise Pfaffenhofen a. d. Ilm und Landshut ein Wachstum von 11,0% beziehungsweise 12,3%.²²⁾

Der weltweite Luftverkehrsmarkt hatte im Zuge der Corona-Pandemie einen historischen Einbruch erlebt. Nach Beendigung der Pandemie-Maßnahmen kam es zu einer Erholung. 2024 überschritt der globale Passagierverkehr mit 9,5 Milliarden beförderten Passagieren erstmals wieder den vorpandemischen Wert von 2019 (104%). 2025 dürfte sich die Erholung weiter fortsetzen. Das ACI geht davon aus, dass 2025 der weltweite Passagierverkehr mit 10,1 Milliarden beförderten Passagieren weiter deutlich zulegen wird.²³⁾

Prognostizierter Geschäftsverlauf

Auch im Jahr 2024 setzte sich die positive Entwicklung mit einer deutlichen Erholung des Flugverkehrs fort. Für 2025 wird erwartet, dass der positive Trend anhält. Der Flughafen München rechnet mit einem Anstieg des Verkehrs auf über 42 Millionen Passagiere. Damit liegt das erwartete Passagieraufkommen bei nahezu 90% des Vorkrisenniveaus von 2019. Diese Annahme ist jedoch weiterhin mit Unsicherheit verbunden und hängt im Wesentlichen davon ab, wie sich die weltweiten politischen Rahmenbedingungen entwickeln. Sollten sich die Unsicherheitsfaktoren verstärken, hätte dies entsprechend Auswirkungen auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage.

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

Die Umsätze aus Abfertigungsdiensten steigen 2025 aufgrund von Preiszuwächsen ebenfalls überproportional zum Verkehr.

Es wird erwartet, dass sich die Umsätze im Einzelhandel aufgrund der zunehmenden Rückkehr kaufkräftiger Kundschaft leicht überproportional zur Erholung des Verkehrs entwickeln werden.

Für die Umsätze aus Gastronomie und Hotel wird ein im Vergleich zur Verkehrsentwicklung überproportionales Wachstum angenommen.

Neben dem Passagierwachstum wirken sich dabei auch Preiseffekte beziehungsweise die Öffnung neuer gastronomischer Einheiten aus.

Auch die Umsätze aus Parken entwickeln sich leicht überproportional. Den Preissteigerungen wirken allerdings Kapazitätsengpässe, unter anderem aufgrund von Instandhaltungsmaßnahmen, entgegen.

Bei den Umsätzen aus Vermietung und Verpachtung erwartet der Flughafen München einen leichten Anstieg. Die positive Entwicklung im Jahr 2025 resultiert vor allem aus steigenden Konzessionserlösen in den USA im Zuge des anziehenden Verkehrs. Am Standort München wirken sich entsprechende Preissteigerungen im Rahmen der vertraglichen Möglichkeiten aus.

Die übrigen Umsätze, zu denen unter anderem Durchsatzentgelte für die Flugbetriebsstoffversorgung, Umsätze für Versorgungsleistungen und Treibstoffe, Umsätze aus Werbung sowie Erlöse aus Management-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die Luftfahrtbranche gehören, entwickeln sich heterogen, aber in Summe leicht überproportional zum Verkehrswachstum.

Insgesamt rechnet die Geschäftsführung mit einem Umsatzwachstum im hohen einstelligen Prozentbereich gegenüber dem Jahr 2024.

Der Materialaufwand steigt insgesamt im Vergleich zu den Umsätzen nahezu proportional. Dies lässt sich im Wesentlichen auf deutlich höhere Aufwendungen für bezogene Leistungen im Zusammenhang mit der Umsetzung von IT- und Digitalisierungsprojekten zurückführen, die in den Folgejahren zu entsprechenden Effizienzpotentialen führen. Ebenso nimmt der Wareneinsatz in den Bereichen Gastronomie und Einzelhandel infolge des steigenden Passagievolumens zu. Die im Materialaufwand enthaltenen Instandhaltungs- und Umbaumaßnahmen werden bedingt durch Nachholeffekte aus den Krisenjahren ebenfalls zulegen.

Der Personalaufwand des Flughafens München wird überproportional steigen. Das liegt vor allem an Tarif- und Vergütungserhöhungen

sowie einem Anstieg der Beschäftigten, primär in den operativen und direkt verkehrsabhängigen Bereichen des Konzerns.

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

Die Abschreibungen werden im Vergleich zum Vorjahr leicht ansteigen. Dies ist vor allem auf die Neuanschaffung von Elektrobussen sowie die geplante Fertigstellung von Bauprojekten zurückzuführen.

Das negative Finanzergebnis wird durch die Neubewertung der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften weiter belastet. Darüber hinaus steigen die Zinsen durch die Aufnahme neuer Darlehen.

Bei höheren Umsatzerlösen geht der Flughafen München trotz der beschriebenen Steigerungen auf der Aufwandsseite im Geschäftsjahr 2025 ebenfalls von einem Anstieg im unteren zweistelligen Prozentbereich beim EBT aus.

Zur Stärkung und Verbesserung der Ertragslage und des operativen Cashflows werden sämtliche Ausgaben und Mittelabflüsse sowie Umsatzsteigerungspotentiale kontinuierlich geprüft und mögliche Optimierungen realisiert.

Die Liquiditäts- und Finanzplanung unterliegt einem regelmäßigen Prozess. Mögliche Finanzierungs- und Investitionsbedarfe werden identifiziert und bedarfsgerecht gedeckt. Auf Basis der aktuellen Liquiditätsplanung geht die Geschäftsführung davon aus, dass kurzfristig auslaufende Kredite gedeckt oder refinanziert werden. 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.

²²⁾ Bayerisches Landesamt für Statistik, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2042, Februar 2024

²³⁾ ACI World, the trusted source for air travel demand updates, 18.09.2024

FR 01

Prognostizierte bedeutsamste finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren:

PROGNOSTIZIERTE BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE UND NICHT FINANZIELLE LEISTUNGSDINDIKATOREN

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

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 München

Ergebnis vor Steuern (EBT)

Insgesamt rechnet der Flughafen München 2025 mit einem Anstieg im unteren zweistelligen Prozentbereich beim EBT. Die genaue Ausprägung ist vor allem vom weiteren Verlauf diverser politischer Entwicklungen und der gesamtwirtschaftlichen Lage abhängig. Der Flughafen München bleibt damit voraussichtlich auch 2025 hinter dem Vorkrisenniveau (2019: TEUR 256.822) zurück.

CO₂-Einsparungen

Für das Jahr 2025 wird eine vergleichbare Größenordnung bei den Energieeinsparungen prognostiziert. Die vorgesehenen Maßnahmen zielen vor allem darauf ab, den Energieverbrauch elektrischer Anlagen zu reduzieren. Allerdings werden die CO₂-Einsparungen aufgrund eines gesunkenen Emissionsfaktors für Strom, der bei 371 g CO₂/kWh liegt, geringer ausfallen. Auch die raumlufttechnischen Anlagen leisten einen Beitrag zu den Einsparungen, obwohl ihr Anteil

aufgrund der zahlreichen Umrüstungen auf hocheffiziente Ventilatortechnik in den vergangenen Jahren immer kleiner wird.

Passagiererlebnisindex (PEI)

Im Jahr 2025 erwartet der Flughafen München eine weitere Verbesserung des PEI, da zusätzliche Maßnahmen zur Optimierung des Passagiererlebnisses umgesetzt werden. Dazu gehören die Installation neuer CT-Scanner in allen Sicherheitskontrollspuren des Terminals 2, die Erneuerung des Bodenbelags beim Check-in im Terminal 1, die Modernisierung ausgewählter Wickelräume sowie die Einrichtung neuer Flächen und Service Points für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität.

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 alle Tochtergesellschaften auszuweiten. Die Prognose der LTIF für 2025 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, Personalfluktuation, Neueinstellungen und insbesondere der Anteil der Arbeitszeit im Homeoffice.

Um die Unfallhäufigkeit nachhaltig zu reduzieren, wird das Projekt zur Stärkung der Arbeitssicherheitskultur bei der AE München 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 Luftverkehrs-drehkreuz 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 Bereichsleiterinnen und Bereichsleiter der FMG sowie die Geschäftsführerinnen und 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 wahrscheinlich war, dass eine Chance eintreten wird, wurde diese bereits in die Prognose 2025 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.

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

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.

FR 01

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich zum 31. Dezember 2024 mit der Aufnahme der Chance »Arbeitgeberattraktivität« eine Änderung an der Strukturierung der identifizierten Chancen ergeben. Das Thema Arbeitgeberattraktivität hat aufgrund des Fachkräftemangels und der im Luftverkehr aufgetretenen Kapazitätsengpässe an Bedeutung gewonnen. Die inhaltliche Beschreibung der verbleibenden Chancen sowie deren Bewertung wurden grundsätzlich überarbeitet.

ÜBERSICHT CHANCEN AM FLUGHAFEN MÜNCHEN

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

FR 01

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 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 dazu entschieden, alle Typ Airbus A380 in München zu stationieren. Sollte die Lufthansa-Gruppe zukünftig am Flughafen 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 Kunden, der am Standort München ein Drehkreuz betreibt und auch zukünftig daran festhalten möchte. Darüber hinaus beruht die Zusammenarbeit auf gemeinschaftlichen Investitionen und langfristigen Kooperationsabkommen.

Sollte 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 gewonnen.

Hinsichtlich der Schienenanbindung des Münchner Flughafens sind mit dem Erdinger Ringschluss, der Walpertskirchener Spange, der zweiten Stammstrecke in München sowie der Ausbaustrecke 38 München-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 Zuge 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 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.

Zins- und Wechselkursentwicklung

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

Im Einzelhandelsgeschäft am Flughafen München spielen internationale Kundschaften (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 angenommen, hätte dies einen positiven Effekt auf das EBT des Flughafens München.

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

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 Markakteure mit sich bringen.

Die deutsche Luftverkehrsabgabe hat aufgrund ihres nationalen Charakters wettbewerbsverzerrende Effekte im europäischen Luftverkehrsmarkt zur Folge. Dies führt dazu, dass Flugreisende aus grenznahen Gebieten vermehrt Flughäfen im Ausland als Abflugort

FR 01

wählen und Airlines Fluggeräte häufiger im Ausland einsetzen. Sollte die Luftverkehrssteuer abgeschafft oder durch effektivere, internationale klimapolitische Instrumente abgelöst werden, könnten die wettbewerbsverzerrenden Effekte reduziert werden. Dies könnte in der Folge das Verkehrsaufkommen am Flughafen München erhöhen. Die Bundesregierung hat jedoch aufgrund der Haushaltsslage die Luftverkehrsabgabe zum 1. Mai 2024 weiter erhöht. Mittlerweile gibt es dagegen erheblichen politischen und gesellschaftlichen Widerstand. Die Wahrscheinlichkeit für die oben dargestellte Entwicklung hat sich dementsprechend im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Im Koalitionsvertrag 2025 der neuen Bundesregierung wurde nun festgehalten, die Erhöhung der Luftverkehrsteuer wieder zurückzunehmen.

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 Sicherheits-standards ist das Ziel, die Luftraumkapazität zu erweitern und eine ökonomischere länderübergreifende Kooperation der nationalen Flugsicherungsorganisationen zu erreichen. Konkret geht es unter anderem darum, den Airlines wirtschaftlichere Flugrouten mit direkter Luftlinie zu ermöglichen. Durch effizientere Flugrouten könnte signifikant Kerosin eingespart und damit bis zu 10% der CO₂-Emissionen vermieden werden. Während Letzteres einen positiven Imagegewinn für den Luftverkehr als Ganzes mit sich 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 der Zusammenarbeit und im Dialog mit der Industrie erarbeiten.

Um Chancen der Regulierung und Gesetzgebung adäquat zu ergreifen, nutzt der Flughafen München die Expertise des Konzernbereiches Kommunikation und Politik und engagiert sich in verschiedenen Luftverkehrsverbänden, wie etwa dem BDL. Zentrales

Ziel ist es dabei, wichtige Regulierungen für den Luftverkehrssektor mitzugestalten und wettbewerbsverzerrenden Effekten entgegenzuwirken.

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

Volkswirtschaftliche Entwicklung

Es gibt eine enge Korrelation zwischen dem Wachstum des nationalen sowie globalen Wirtschaftsaufkommens und des Luftverkehrs. In Folge der Pandemie und des russischen Angriffs auf die Ukraine sind die Inflationsraten in weiten Teilen der Welt deutlich angestiegen. Die Zentralbanken gingen zu einer restriktiven Geldpolitik über. Deutlich gestiegene Zinsniveaus hemmen den privaten Konsum sowie die Investitionstätigkeit und belasten so die konjunkturelle Entwicklung. Die anhaltenden geopolitischen Konflikte und die damit verbundene Unsicherheit bei den Marktteilnehmenden verschärfen die Situation zusätzlich. In Deutschland befinden sich insbesondere der Industriebereich und die Bauwirtschaft in der Krise. Die schwierige Lage der Unternehmen behindert auch die Entwicklung des Geschäftsreiseverkehrs. Zuletzt sind die Inflationsraten jedoch wieder deutlich gesunken. Daher haben sowohl die US-amerikanische Zentralbank als auch die europäische Zentralbank die Zinswende im Jahresverlauf 2024 eingeleitet. Zudem sorgen hohe Lohnabschlüsse dafür, dass die Reallöhne und damit die Kaufkraft der privaten Haushalte wieder ansteigen.

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

In den vergangenen Jahren konnten in verschiedenen Ländern protektionistische handelspolitische Tendenzen beobachtet werden.

Da das Luftverkehrsverkehrsaufkommen stark vom Grad der Globalisierung der Weltwirtschaft abhängt, haben protektionistische Maßnahmen grundsätzlich einen bremsenden Effekt auf den weltweiten Luftverkehr. Sollte sich diese Tendenz in den Folgejahren umkehren und politisch wieder verstärkt auf die globale Arbeitsteilung gesetzt werden, könnte dies das Wirtschafts- und Luftverkehrswachstum fördern. Die von der neu gewählten US-Regierung angekündigten Zölle stehen einer solchen Entwicklung allerdings entgegen. Davon abgesehen ist jedoch nicht von einer pauschal verkehrsmindernden Wirkung des Wahlausgangs in den USA auszugehen. Interne Analysen zeigen, dass nach dem Regierungswechsel im Jahr 2016 eine deutliche Belebung des Nordamerikaverkehrs einsetzte.

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

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

Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen (CO₂-Strategie)

Der Flughafen München verfolgt das 2023 aktualisierte Klimaziel Netto-Null-Emissionen bis 2035. Er strebt an, den von ihm beeinflussbaren CO₂-Footprint durch eine Kombination von Reduktions- und Removal-Maßnahmen im Verhältnis 90:10 auf Netto-Null-Emissionen zu senken. Dazu werden entsprechende Maßnahmen in den Bereichen Energieversorgung, flughafentechnische Anlagen, Gebäude und Fuhrpark umgesetzt. Die Zielerreichung ist mit Kosten verbunden. Im Bereich der erneuerbaren Energieerzeugung und der Energieeinsparmaßnahmen sind allgemein jedoch fortschreitende

Effizienzsteigerungen sowie Leistungen zu beobachten. Sollte sich diese Entwicklung beschleunigen, so könnten die Kosten für das Klimaziel des Flughafens München geringer sein als erwartet. Die Konzerneinheit Umwelt und der Konzernbereich Technik sowie das strategische Nachhaltigkeitsmanagement des Flughafens beobachten diesbezügliche Trends.

Langfristig könnte eine überplanmäßige Ergebnisentwicklung damit einhergehen. Trotz sich ändernder politischer Anreiz- beziehungsweise Sanktionsmechanismen ist die daraus resultierende Chance aufgrund des vergleichsweise geringen Ergebniseffekts mit »geringer 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 langfristigen Planung des Flughafens München Effizienzsteigerungen unter anderem durch Digitalisierungsprojekte und die IT-Transformation unterstellt. Dabei werden – trotz des aktuell herausfordernden makroökonomischen Umfelds – ambitionierte Zielsetzungen festgelegt. Der Einsatz von künstlicher Intelligenz bietet weitere Potenziale zur Effizienzsteigerung. Die Wahrscheinlichkeit 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 Luftverkehrs-industrie 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 3,4%. Gerade ange-sichts größer werdender Herausforderungen im deutschen be-ziehungsweise europäischen Heimatmarkt ist die Bedeutung der

internationalen 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 Luftfahrt-branche.

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

Der Flughafen München beobachtet hierzu intensiv alle relevanten Märkte und Entwicklungen, betreibt eine professionelle Kunden-akquise 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 überplan-mäßige Ergebnisentwicklung einhergehen. Die daraus resultierende Chance ist allerdings aufgrund des vergleichsweise unerheblichen Ergebniseffekts mit »geringer Relevanz« zu bewerten.

Real Estate

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

Der Flughafen München schafft mit seinem Projekt »LabCampus« ein neuartiges Innovationszentrum, das entsprechende Mietflächen bereitstellt und konzeptionell auf branchenübergreifende Zusam-menarbeit, gemeinsames Entwickeln, Testen, Präsentieren und Realisieren ausgerichtet ist. Insbesondere durch die Unterzeichnung des Mietvertrages mit der TUM und der Ansiedlung des TUM »Con-vergence Centers« sowie des »TUM Sustainable and Future Aviation 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 lang-fristig 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 wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens München. Trotz der aktuell schwierigen konjunkturellen Lage besteht in Deutschland ein Mangel an Arbeitskräften. Hohe Fluktuationsraten, Schwierigkeiten bei der Stellenbesetzung und teils hohe Krankenstände verursachen Kapazitätsengpässe in vielen Unternehmen. Der Flughafen München hat in der öffentlichen Wahrnehmung ein starkes Arbeitgeberimage und bietet langfristige Perspektiven in einem attraktiven Arbeits-umfeld. Im Großteil der Konzernunternehmen profitieren Mitarbei-tende von tariflich gesicherten Gehaltsanpassungen. Zahlreiche Angebote, unter anderen zur persönlichen Weiterentwicklung, zur Gesundheitsförderung oder für eine gute Zusammenspiel von Beruf und Privatleben (zum Beispiel Betriebskindergarten) zeichnen den Flughafen München als Arbeitgeber aus.

FR 01

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 können durch hohe 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 in Folge eine stetig wachsende Zahl an Bewerbungen verzeichnen. So können in diesem Bereich Chancen optimal genutzt werden.

Die Mitarbeiterkapazität in der Personalplanung des Flughafens ist allerdings bereits nahezu ausgelastet, sodass für eine deutlich überplanmäßige Entwicklung nur eine geringe Wahrscheinlichkeit besteht. Die sich ergebende Chance ist dementsprechend mit »geringer Relevanz« zu bewerten.

Risikomanagementsystem

Die Geschäftsführung der FMG und aller Tochter- und Beteiligungs-gesellschaften 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 Unternehmens-strategie und -ziele die wesentliche Grundlage dafür fest. Sie formu-liert Vorgaben für den Prozess und die organisatorische Ausgestal-tung des Risikomanagements.

Mit dem Risikomanagementsystem sollen Ereignisse und Entwick-lungen, die sich negativ auf die strategische und operative Ziel-erreichung 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 Mit-arbeiterinnen und Mitarbeiter regelt die Risikomanagementrichtlinie auf Basis des international anerkannten Rahmenmodells »COSO ERM« [Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission – Enterprise Risk Management].

Als zusätzliche unterstützende Steuerungs-, Kontroll- und Über-wachungsinstanz dient der Risikomanagementausschuss, der direkt der Geschäftsführung unterstellt ist. Er besteht aus der Gesamt-geschäftsführung, der Leitung der Geschäftsbereiche Aviation, Commercial Activities und Real Estate sowie der Leitung der Be-reiche Recht, Gremien, Compliance und Umwelt, Finanzen und Controlling, Konzernsicherheit, Personal, Konzernentwicklung, Kommunikation und 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 Risiko-managementausschuss 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 Geschäftsführungen der Tochter- und Beteiligungsunternehmen sind für die Identifikation und Bewertung von Risiken verantwortlich. Die Risikoverantwortlichen übernehmen die Koordination, Verwaltung, Dokumentation und Weitergabe aller risikorelevanten Informationen. Die Risiko-managerin oder der Risikomanager prüft die Risikomeldungen der

Bereiche auf Plausibilität und Einhaltung der konzernweiten Stan-dards zur Risikobewertung und fasst die Einzelmeldungen im System mittels einer Aggregation zusammen, überträgt diese dann in einen Risikobericht, unter Berücksichtigung der Wesentlichkeit für den Flughafen München, und berichtet vierteljährlich an den Risiko-managementausschuss 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 Mitarbeitenden tragen die Verantwortung dafür, Gefahren im eigenen Bereich zu melden.

Bewertung von Risiken

Die Risikobewertung ermöglicht es, festzustellen, in welchem Um-fang 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 Eintrittswahr-scheinlichkeit/-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 Stra-tegien 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.

FR 01

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 unternehmens-interner 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 Risikomanagement und Compliance statt.

Seit dem 1. Mai 2022 legt der Code of Conduct konzernweit einheitliche Grundsätze und Leitlinien für werte- und gesetzeskonformes Verhalten fest. Er ist Maßstab für alle und gilt sowohl innerhalb des Konzerns als auch gegenüber Dritten im nationalen und internationalen Kontext.

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 Beteiligungs-

gesellschaften zusammen. Über die Ergebnisse werden die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat informiert. Die Bewertung der Compliance-Risiken erfolgt analog zum Risikomanagement.

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

Für das Jahr 2024 bleiben nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen keine signifikanten Compliance-Risiken bestehen.

Korruptionsprävention

Der Code of Conduct und die Geschenke- und Einladungsrichtlinie unterstützen die Geschäftsführung, Führungskräfte und Beschäftigten bei einem gesetzeskonformen und ethischen Verhalten am Arbeitsplatz. 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 vermeiden, gefordert, bei Verstößen sind Sanktionen vorgesehen.

Die Position des Antikorruptionsbeauftragten wird durch die Leitung der Konzerneinheit Compliance wahrgenommen. Für das Jahr 2024 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 ist ein webbasiertes Compliance-Training von allen Führungskräften und Beschäftigten einmal jährlich verpflichtend zu absolvieren und mit einem Test erfolgreich abzuschließen. Führungskräfte erhalten zusätzliche Schulungen [»Check-in Compliance«/»Recurrent«], durchgeführt von einer externen Kanzlei gemeinsam mit der Konzerneinheit Compliance.

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 elektronisches Hinweisgebersystem [BKMS®] Compliance-Verstöße einschließlich Verstöße gegen das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz melden, dies auch in englischer Sprache und anonym. Daneben bestehen weitere Kommunikationswege (Telefon, E-Mail, persönliches Gespräch). In den Ausschreibungsunterlagen werden interessierte Personen über die Möglichkeit zur Nutzung des BKMS® 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 konzernweite Datenschutz-Richtlinie, die im Jahr 2024 umfassend überarbeitet und geprüft 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 Beteiligungsgesell-

FR 01

schaften stellen die Einhaltung der rechtlichen Anforderungen eigenverantwortlich sicher.

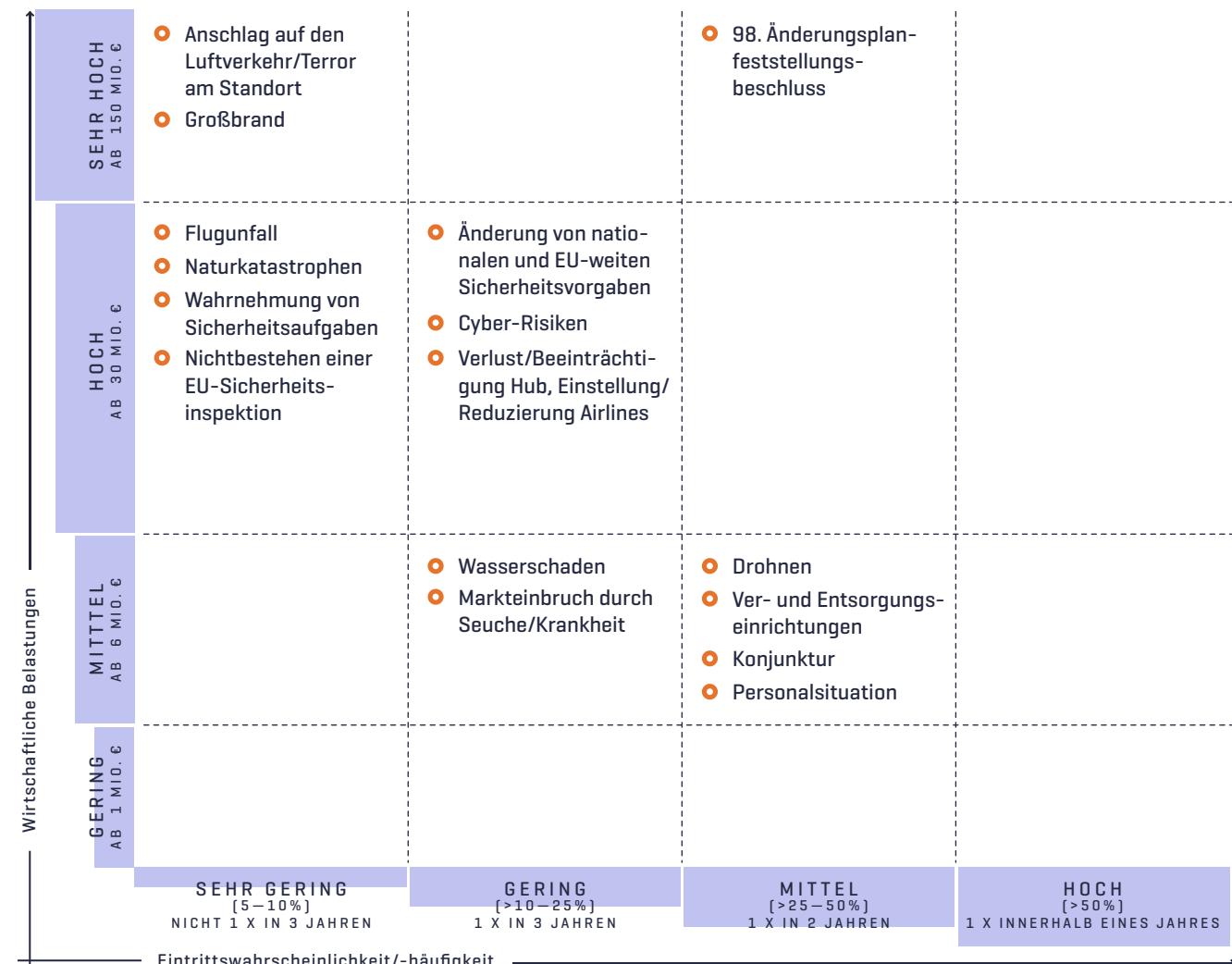
Das Datenschutz-Team bei der Konzerneinheit Compliance unterstützt die verantwortlichen Fachbereiche bei der Einhaltung der datenschutzrechtlichen Vorschriften. Dies erfolgt in vertraulicher Zusammenarbeit mit dem Datenschutzbeauftragten der FMG, der organisatorisch in die Konzerneinheit Compliance eingebunden ist und seine Aufgaben gemäß Art. 39 DSGVO wahrnimmt. Der Datenschutzbeauftragte der FMG ist auch bei einigen Tochter- und Beteiligungsgesellschaften in der gleichen Funktion benannt. Die Datenschutzauditorien werden durch die Konzerneinheit Compliance in Zusammenarbeit mit dem Datenschutzbeauftragten fortlaufend geschult, informiert und beraten. Darüber hinaus erfolgt eine laufende Sensibilisierung aller Führungskräfte und Beschäftigten für Datenschutzrisiken, etwa über Beiträge im Intranet oder ein einmal jährlich zu absolvierendes webbasiertes Training, ergänzt durch zielgruppenspezifische Informationen für Führungskräfte.

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 2024 wurden für den Flughafen München folgende wesentliche Brutto-Risiken identifiziert:

ÜBERSICHT BRUTTO-RISIKEN



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.	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 Abwasserablaufgeschehen 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, unberechtigtes Eindringen in den Sicherheitsbereich und politisch motivierte Störaktionen. Relevante Angriffsziele stellen hierbei Luftfahrzeuge und Infrastruktureinrichtungen dar. Neben Personen- und Sachschäden wäre als Folge zumindest kurzfristig mit einem Rückgang von Flugbewegungen und Passagierzahlen 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 ständiger Austausch mit den zuständigen Sicherheitsbehörden. Personen- und Sachschäden sowie Betriebsunterbrechungen sind versichert.
Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben	Für Sicherheitsaufgaben in überlassenen Bereichen sind die Luftfahrtunternehmen verantwortlich. Luftfahrtunternehmen erfüllen in diesen Bereichen die gleiche Aufgabe wie Flughafenbetreiber, unterliegen jedoch nicht der gleichen Aufsichtsbehörde. Für den Flughafen München besteht das Risiko, dass im Rahmen von Inspektionen Mängel in überlassenen Bereichen aufgedeckt werden und dadurch der Flughafen insgesamt seinen Sicherheitsstatus verliert. Fehlerhaftes Kontrollverhalten könnte zu Sach- und Personenschäden sowie einem Reputationsverlust führen.	Aktuell ist ein Tochterunternehmen der FMG mit der Wahrnehmung operativer Sicherheitsaufgaben in den überlassenen Bereichen beauftragt; dessen Leistungserbringung unterliegt einem regelmäßigen Monitoring durch die FMG. Darüber hinaus erfolgt ein gegenseitiger, intensiver Austausch mit den zuständigen Regulierungs- und Aufsichtsbehörden.
Markteinbruch durch Seuche/Krankheit	Der Flughafen München ist Ein-, Aus- und Umsteigeplatz für Millionen von Reisenden und somit ein mögliches Einfallsstor 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 [EASA] vorgegebenen Regeln, die regelmäßig durch die Aufsichtsbehörde geprüft werden, erfüllt. Beispiele für Schutzmaßnahmen vor Ansteckung sind: berührungslose Zugänge und Armaturen, regelmäßige Hygieneinspektionen-prüfungen, Sicherheitsabstände sowie »eGates« zur berührungslosen Identifikation mittels Gesichtserkennungstechnologie.
Großbrand	Im Falle einer Beschädigung oder Zerstörung von Terminals oder Infrastrukturanlagen durch einen Großbrand ist mit Sach- und Personenschäden sowie bedeutenden und langfristigen Betriebsunterbrechungen zu rechnen.	Zur Minimierung des Großbrandrisikos ergreift der Flughafen München alle notwendigen Maßnahmen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes. Dazu betreibt er eine eigene Flughafenfeuerwehr. Das Risiko Großbrand ist zusätzlich durch eine Feuerversicherung [Sach- und Betriebsunterbrechungsversicherung] sowie eine Betriebshaftpflichtversicherung [für Haftpflichtansprüche Dritter] minimiert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.
Flugunfall	Flugunfälle oder Schäden an Flugzeugen können zu Personen- und Sachschäden sowie Betriebsunterbrechungen und Folgeschäden führen.	Zur Minimierung des Risikos unterhält der Flughafen München eine Flughafenfeuerwehr, einen medizinischen Dienst und ein Seelsorgeteam. Das Risiko Flugunfall ist durch Haftpflicht- und Kaskoversicherungen minimiert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.

FR 01

MARKTRISIKEN

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme(n)
Verlust/Beeinträchtigung Hub, Einstellung/Reduzierung Airlines	<p>Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind abgeklungen. Dies spiegelt sich in der steigenden Passagier nachfrage sowie einem Angebotsanstieg durch die Fluggesellschaften wider.</p> <p>Der andauernde Ukraine-Konflikt hat nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung am Standort München. Welche konkreten Auswirkungen der Nahost-Konflikt zukünftig haben wird, bleibt abzuwarten und hängt vom weiteren Verlauf ab.</p>	<p>Die Zusammenarbeit des Flughafens München mit der DLH beruht auf gemeinschaftlichen Investitionen und langfristigen Kooperationsabkommen.</p> <p>Der Flughafen München bietet eine ausgezeichnete Verbindungsqualität und erreichte im Jahr 2024 in Europa Platz 7 für Hub-Connectivity im »Airport Industry Connectivity Report 2024« des internationalen Flughafenverbands ACI.</p>
Konjunktur	<p>Die Weltkonjunktur wird weiterhin durch vielfältige Krisen belastet. Die Verunsicherung der Wirtschaftsakteure ist hoch und die globale Nachfrage nach Industrieprodukten schwächtelt. Die Weltwirtschaft expandiert mit geringeren Raten als vor der Corona-Pandemie.</p> <p>Zudem können protektionistische und wirtschaftspolitische Ausrichtungen die Weltkonjunktur belasten, zum Beispiel die Einführung neuer Zölle.</p> <p>Aufgrund hoher Standortkosten [im Wesentlichen Gebühren und Abgaben] und der verhaltenen konjunkturellen Entwicklung erholt sich der Luftverkehr in Deutschland langsamer als im internationalen Vergleich.</p>	<p>Die Reduzierung der Ausgaben mittels Kostensenkungs- und Personalmaßnahmen sowie das Verschieben von Investitionen haben die Folgen von Konjunktureinbrüchen gemindert.</p> <p>Zur Sicherung der Zahlungsfähigkeit bestehen revolvierende Kreditlinien beziehungsweise können Darlehen am Kapitalmarkt aufgenommen werden.</p>

BETRIEBLICHE RISIKEN

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme[n]
Cyber-Risiken	<p>Ständig neue technologische Entwicklungen und die weltweit zunehmende Gefahr von Cyber-Angriffen führen zu Risiken in Bezug auf die Sicherheit von IT-Systemen und Netzwerken sowie die Datensicherheit. Im Bereich Cyber-Kriminalität ist ein zunehmendes, abstraktes Gefahrenpotenzial vorhanden, das einer stetigen Beobachtung und Einschätzung bedarf.</p> <p>Ein Ausfall der IT für den Verkehrsbetrieb kann zu Betriebsunterbrechungen führen. Dies hätte finanzielle Einbußen sowie Reputationsschäden zur Folge.</p>	<p>Die unternehmenskritischen IT-Systeme sind grundsätzlich redundant und an räumlich getrennten Standorten untergebracht. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind über eine All-Risk-Versicherung abgedeckt.</p> <p>Zur Abwendung einer Cybercrime-Attacke werden durch ein Informationssicherheitsmanagement strategische, technische und organisatorische Maßnahmen vorgegeben und kontrolliert, Führungskräfte und Mitarbeitende erhalten regelmäßig Schulungen.</p> <p>Im konzernreinen Kompetenzzentrum gegen Cyber-Kriminalität erarbeiten IT-Spezialisten des Flughafens München gemeinsam mit erfahrenen IT-Security-Unternehmen neue Verfahren zur Bekämpfung von Cyber-Kriminalität. Zur Schadensreduzierung hat die FMG eine Versicherung gegen Cyber-Risiken abgeschlossen. Zudem wurde das neue Cyber-Sicherheitsprogramm auf den Weg gebracht.</p>
Wasserschaden	<p>Ein Wasserschaden durch den Bruch von Trink- oder Löschwasserhauptleitungen kann zu einem Ausfall von wichtigen Infrastrukturanlagen für den Flugbetrieb führen.</p>	<p>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.</p>
Änderung von nationalen und EU-weiten Sicherheitsvorgaben	<p>Für den Flughafen München gelten nationale und EU-weite Luftsicherheitsvorgaben, die unter anderem die Themen-schwerpunkte Flughafensicherheit, Fluggast- und Handgepäckkontrollen, Luftfracht- und Luftpost- sowie Warenkontrollen umfassen. Sicherheitsvorgaben werden fortlaufend an die aktuellen Gegebenheiten angepasst.</p> <p>Daraus können für den Flughafen München sowohl prozessuale als auch infrastrukturelle Änderungen entstehen. Entsprechende finanzielle Belastungen wären die Folge.</p>	<p>Über Verbands- und Gremienarbeit versucht der Flughafen München, die Auswirkungen möglichst gering zu halten. Durch eine frühzeitige Information über laufende Gesetzgebungsverfahren wird eine rechtzeitige Umsetzung der Sicherheitsauflagen sichergestellt.</p> <p>Zusätzliche, durch infrastrukturelle Änderungen entstandene Ausgaben werden in der Entgeltrahmenvereinbarung berücksichtigt.</p>
Nichtbestehen einer EU-Sicherheitsinspektion	<p>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.</p> <p>Die letzte Inspektion im Mai 2022 wurde erfolgreich bestanden.</p>	<p>Der Flughafen München führt ein durchgängiges und strenges Qualitätsmanagement zur Steuerung der Qualität aller Sicherheitsaspekte am Flughafen München durch.</p> <p>Die Qualitätskontrollen haben gezeigt, dass die getroffenen Gegenmaßnahmen sowie das konsequente Monitoring wirken, und in Theorie und Praxis sehr gut geschultes Personal eingesetzt wird.</p>

FR 01

BETRIEBLICHE RISIKEN

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

RECHTLICHE RISIKEN

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme[n]
Baupreisseigerungen	Risiken können bei Bauprojekten durch Baupreisseigerungen, Lieferantenausfälle, Planungsverzögerungen und externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Technologiewechsel, Regeln der Technik oder sonstige Anforderungen entstehen, unter anderem durch die Verschiebung von Bauvorhaben.	Die Investitionsprojekte werden hinsichtlich ihrer betriebswirtschaftlichen Rentabilität, ihrer Finanzierbarkeit und der mit den Investitionen verbundenen Risiken angemessen geplant und während der Durchführung laufend überwacht. Das Brutto-Risiko liegt hierfür unter der Risikotoleranzgrenze der FMG und ging daher nicht in die Darstellung der Risikomatrix ein.
98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss	Bedingt durch das politische Moratorium und die damit verbundene Verschiebung der Entscheidung zur Realisierung der dritten Start- und Landebahn sind alle bisher angefallenen Planungs- und Grunderwerbskosten kontinuierlich auf ihre Werthaltigkeit hin zu überprüfen und gegebenenfalls abzuschreiben. Ohne Kapazitätserweiterung durch den Bau der dritten Start- und Landebahn könnte es mittel- und langfristig zu Kapazitätsengpässen und zu einem signifikanten Unternehmenswertverlust kommen. Beeinflusst wird dieser vor allem durch ein Stagnieren beziehungsweise einen Rückgang des Verkehrsaufkommens und damit verbunden durch geringere Erlöse in den Bereichen Aviation und Non-Aviation. Das Moratorium wurde mit dem aktuellen Koalitionsvertrag für die laufende Legislaturperiode in Bayern bis 2028 verlängert.	Die Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses durch den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) vom 19. Februar 2014 und im Folgejahr durch das Bundesverwaltungsgericht hat eine Begrenzung der rechtlichen Risiken für die Projektumsetzung zur Folge. 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 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen« vom 5. Juli 2011, [98. ÄPFB] im Sinne von § 9 Abs. 3 Luftverkehrsgesetz [LuftVG] begonnen hat. 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.« Als Gegenmaßnahmen zum signifikanten Unternehmenswertverlust sind die Diversifikation der Produktpalette und Auslandsgeschäfte geplant beziehungsweise bereits in der Umsetzung. Die bedarfsgerechte Erweiterung der luftseitigen Infrastruktur bleibt für den Flughafen München mittel- und langfristig ein zentrales strategisches Zukunftsprojekt.
EU-Datenschutz-Grundverordnung	Zudem bestehen Risiken im Zusammenhang mit der DSGVO. Die DSGVO erweitert die bestehenden Pflichten aus dem Bundesdatenschutzgesetz und erhöht die rechtlichen, betrieblichen und technisch-organisatorischen Anforderungen an den Datenschutz. Eine Verletzung dieser Rechte und Pflichten könnte hohe Bußgelder, Schadenersatzklagen, Abmahnungen sowie Reputationsschäden nach sich ziehen.	Als Gegenmaßnahmen für Datenschutzrisiken aus der Videoüberwachung Closed Circuit Television [CCTV] wurden insbesondere folgende Maßnahmen getroffen: Rollennutzungskonzept, Neubeschilderung zum Hinweis auf Videoüberwachung, Neuverhandlung der Betriebsvereinbarung zu CCTV, Konsolidierung der Rechtsgrundlage, und Durchführung einer Datenschutz-Folgenabschätzung. Das Brutto-Risiko liegt hierfür unter der Risikotoleranzgrenze der FMG und ging daher nicht in die Darstellung der Risikomatrix ein.

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.

FR 01

Bei ausländischen Tochtergesellschaften können sich im Rahmen der Beratung von anderen Flughäfen und des Betriebs von Terminals insbesondere Risiken aus der Übernahme der operativen Betriebsverantwortung im Ausland ergeben. Flughafenbetreiberprojekte haben lange Laufzeiten und unterliegen allgemeinen volkswirtschaftlichen und unternehmensspezifischen Risiken – von der zukünftigen Luftverkehrsentwicklung bis hin zum veränderten Konsumverhalten der Flugreisenden. Aus risikominimierenden Gründen arbeitet der Flughafen München daher mit lokalen 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 2024 unter der Meldegrenze. Sie gingen daher nicht in die Risikoberichterstattung ein. Die Überwachung und Steuerung dieser Risiken sind Aufgabe des zentralen Finanz- und Cashmanagements.

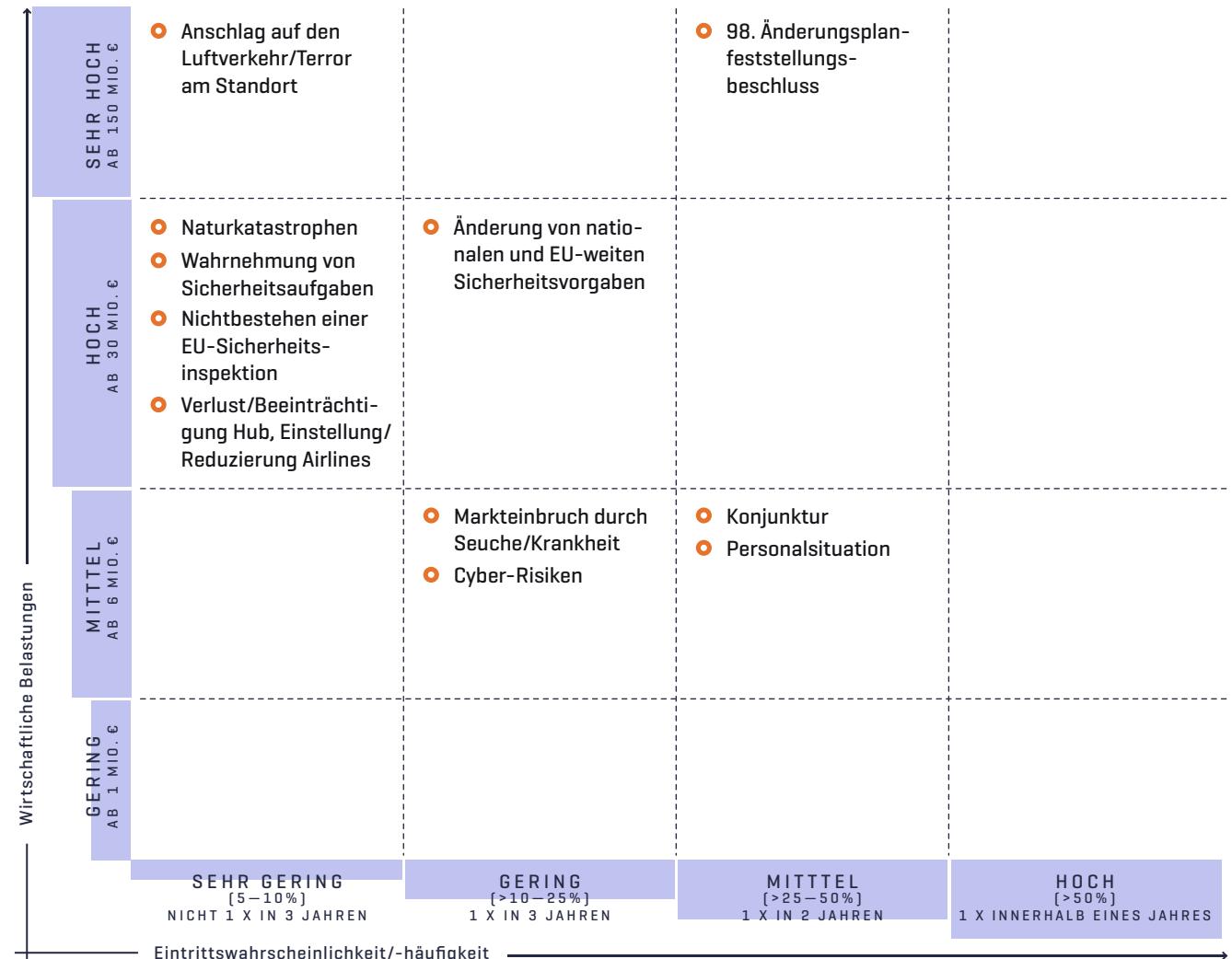
FINANZRISIKEN

Risiko	Beschreibung und Analyse	Gegenmaßnahme[n]
Währungsrisiken	Soweit geplanten Umsätzen in Fremdwährungen keine entsprechenden währungskongruenten Ausgaben gegenüberstehen, ergeben sich Währungsrisiken.	Währungsrisiken sichert der Flughafen München mit Devisentermingeschäften ab.
Kredit- und Bonitätsrisiken	Kredit- und Bonitätsrisiken entstehen vor allem aus kurzfristigen Geldanlagen sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.	Geldanlagen erfolgen nur bei [in der Regel deutschen] Kreditinstituten, die einer entsprechenden Einlagensicherung unterliegen. Zum Management von Bonitätsrisiken gehören eine Bonitätsprüfung der Kunden, eine stetige Überwachung der offenen Posten und ein stringentes Mahnwesen. In Abhängigkeit von der Bonität werden bestimmte Aufträge nur gegen Vorauszahlung oder Stellung von Sicherheiten in Form von Bürgschaften erbracht.
Zinsänderungsrisiko	Zinsrisiken ergeben sich im Wesentlichen aus variabel verzinsten Finanzschulden aus Darlehen sowie Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern, sofern die Zinsen steigen.	Zinsrisiken aus variabel verzinsten Finanzschulden aus Darlehen begegnet der Flughafen München durch Absicherung mit Zinspayerswaps. Vor dem Hintergrund der sich aktuell verändernden Rahmenbedingungen werden Strategien zur Begrenzung der mittelfristigen Zinsrisiken geprüft.
Liquiditätsrisiko	Liquiditätsrisiken können sich aus der 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.

FR 01

Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen verbleiben folgende Netto-Risiken:

ÜBERSICHT NETTO-RISIKEN



Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation

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

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

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

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

München, den 16. Mai 2025

Jost Lammers Jan-Henrik Andersson Thomas Hoff Andersson

VERKÜRZTER KONZERNABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG

TEUR

	Angabe	2024	2023
+ Umsatzerlöse	VI.1	1.621.405	1.373.301
+ Aktivierte Eigenleistungen	VI.2	13.779	12.177
+ Sonstige Erträge	VI.3	25.906	31.024
Gesamtleistung		1.661.090	1.416.502
- Materialaufwand	VI.4	-542.974	-461.641
- Personalaufwand	VI.5	-596.873	-541.586
- Sonstige Aufwendungen	VI.6	-123.148	-95.614
Betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)		398.095	317.661
- Abschreibungen	VI.7	-203.161	-202.790
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		194.934	114.871
+ Zinsergebnis	VI.8	-83.367	-97.001
+/- Sonstiges Finanzergebnis	VI.8	-10.265	21.106
Finanzergebnis		-93.632	-75.895
+ Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen	VII.4	1.797	1.287
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		103.099	40.263
+/- Ertragsteuern	VI.9	-38.725	-14.915
Konzernjahresergebnis (EAT)		64.374	25.348
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		64.373	25.347
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		1	1

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

TEUR

	Angabe	2024	2023
Konzernjahresergebnis		64.374	25.348
+/- Absicherung von Zahlungsströmen	VII.16	-1.787	-2.595
+/- Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	390	471
+/- Effekte aus der Währungsumrechnung		1.404	-757
Posten, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		7	-2.881
+/- Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	VII.17	71	-2.023
+/- Ergebnisneutrale latente Steuern	VII.6	9	563
Posten, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		80	-1.460
= Sonstiges Ergebnis nach Steuern		87	-4.341
Gesamtergebnis		64.461	21.007
davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend		64.460	21.006
davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend		1	1

FR 02

KONZERNBILANZ

TEUR

Aktiva	Angabe	31.12.2024	31.12.2023	Passiva	Angabe	31.12.2024	31.12.2023
Immaterielle Vermögenswerte	VII.1	18.110	14.567	Gezeichnetes Kapital	VII.12	306.776	306.776
Selbstgenutzte Sachanlagen	VII.2	5.074.593	4.975.302	Rücklagen	VII.12	163.161	131.610
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	VII.3	203.790	206.434	Übriges Eigenkapital	VII.12	1.381.182	1.348.273
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	VII.4	4.585	2.789	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter		21	20
Forderungen	VII.5	789	1.346	Eigenkapital		1.851.140	1.786.679
Vertragliche Vermögenswerte	VII.23	36.829	42.642	Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften	VII.14	431.245	398.780
Sonstiges Finanzvermögen		174	857	Verbindlichkeiten	VII.15	13.630	12.984
Aktive latente Steuern	VII.6	32.439	21.715	Sonstige Finanzschulden	VII.15	1.935.546	1.810.960
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	8.495	6.887	Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	55.019	67.140
Langfristige Vermögenswerte		5.379.804	5.272.539	Sonstige Rückstellungen	VII.18	73.954	74.435
Vorräte	VII.7	30.896	30.420	Passive latente Steuern	VII.6	293.131	260.147
Forderungen	VII.8	122.288	125.628	Sonstige Schulden	VII.20	10.642	11.784
Vertragliche Vermögenswerte	VII.23	11.928	9.939	Langfristige Schulden		2.381.922	2.237.450
Sonstiges Finanzvermögen	VII.8	139	878	Verbindlichkeiten	VII.19	201.354	185.046
Tatsächliche Ertragsteueransprüche		1.269	1.105	Vertragliche Verbindlichkeiten	VII.23	17.310	14.181
Sonstige Vermögenswerte	VII.9	37.707	25.407	Sonstige Finanzschulden	VII.19	618.581	988.142
Kurzfristige Geldanlagen	VII.10	13.478	201.442	Leistungen an Arbeitnehmer	VII.17	46.031	36.681
Zahlungsmittelbestand	VII.10	8.756	11.201	Sonstige Rückstellungen	VII.18	12.210	10.457
Kurzfristige Vermögenswerte		226.461	406.020	Tatsächliche Ertragsteuerschulden		11.423	7.257
Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht	VII.11	3.483	1.037	Sonstige Schulden	VII.20	37.546	14.923
Aktiva		5.609.748	5.679.596	Kurzfristige Schulden		944.455	1.256.687
<hr/>							
Schulden zu Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht							
				VII.11		986	0
<hr/>							
Passiva							
						5.609.748	5.679.596

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

TEUR

	Angabe	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen	Übriges Eigenkapital	Nicht beherrschende Gesellschafter	Eigenkapital
			Kapitalrücklage	Gewinnrücklage		
Stand 31.12.2022	VII.12	306.776	102.258	11.561	1.345.057	20
Jahresergebnis		0	0	0	25.347	1
Sonstiges Ergebnis		0	0	-1.460	-2.881	0
Gesamtergebnis		0	0	-1.460	22.466	1
Zuführung zu den Rücklagen		0	0	19.251	-19.251	0
Änderungen von Rücklagen		0	0	19.251	-19.251	0
Stand 31.12.2023	VII.12	306.776	102.258	29.352	1.348.272	21
Jahresergebnis		0	0	0	64.373	1
Sonstiges Ergebnis		0	0	80	7	0
Gesamtergebnis		0	0	80	64.380	1
Zuführung zu den Rücklagen		0	0	31.470	-31.470	0
Änderungen von Rücklagen		0	0	31.470	-31.470	0
Stand 31.12.2024	VII.12	306.776	102.258	60.902	1.381.182	22
						1.851.140

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

TEUR

	Angabe	2024	2023	Angabe	2024	2023
Gesamtergebnis		64.461	21.007	Einzahlungen aus der Veräußerung von selbstgenutzten Sachanlagen		2.125 7.594
+ Ergebnisneutrale latente Steuern		-399	-1.034	Einzahlungen aus der Veräußerung von immateriellen Vermögenswerten		0 831
+ Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		-71	2.023	Einzahlungen aus der Veräußerung von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien		3.526 80
+ Absicherung von Zahlungsmittelströmen		1.787	2.595	Auszahlungen für Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen		-281.301 -179.270
+ Veränderungen aus der Währungsumrechnung		-1.404	757	Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte		-9.156 -7.990
Jahresergebnis [EAT]		64.374	25.348	Auszahlungen für Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-3.856 -11.058
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen		-1.796	-1.287	Einzahlungen aus dem Verkauf von Finanzanlagen		0 5.349
Ertragsteuern		38.725	14.915	Erhaltene Zinsen		3.001 1.178
Finanzergebnis		93.631	75.895	Zugänge von Geldanlagen		-5.700 -201.442
Betriebliches Ergebnis [EBIT]		194.934	114.871	Abgänge von Geldanlagen		193.665 31.983
Abschreibungen		203.161	202.790	+ Zahlungsmittelflüsse aus der Investitionstätigkeit		-97.696 -352.745
Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	-2.959	Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen	IX.	694.936 475.000
Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen und Umgliederungen aus dem Anlagevermögen		441	-855	Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen	IX.	-934.236 -388.450
Zu-/Abnahme der Vorräte		-567	-5.572	Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	IX.	-5.992 -3.120
Zu-/Abnahme der kurzfristigen Forderungen		1.937	-36.759	Zinszahlungen aus Leasingverbindlichkeiten	IX.	-558 -555
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten		17.462	19.635	Zahlungsmittelzuflüsse aus dem konzernweiten Cash-management mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen	IX.	-953 2.604
Zu-/Abnahme der Leistungen an Arbeitnehmer		-4.682	1.179	Gezahlte Zinsen [ohne Bauzeitzinsen]	IX.	-67.889 -46.668
Zu-/Abnahme der Rückstellungen		1.849	-1.169	Auszahlungen aus Bauzeitzinsen	IX.	-9.736 -7.221
Zu-/Abnahme der anderen Aktiva und Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		8.462	9.971	+ Zahlungsmittelflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	IX.	-324.428 31.590
Bruttozahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit		422.997	301.132	Veränderung des Zahlungsmittelbestands		-2.445 -19.610
Gezahlte Ertragsteuern		-3.491	-1.314	Zahlungsmittelbestand zum Periodenbeginn		11.201 30.811
Erhaltene Ertragsteuern		173	1.727	Zahlungsmittelbestand zum Periodenende		8.756 11.201
Zahlungsmittelflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit		419.679	301.545			

HINWEIS ZUM BESTÄTIGUNGS- VERMERK

Angaben zum Ergebnis der Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzern- lageberichts für das Geschäftsjahr 2024

In dem vorstehenden, zur Einbindung in den gedruckten integrierten Bericht bestimmten – gekürzten – Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2024 ist der Konzernanhang nicht enthalten. Der vollständige Konzernabschluss – einschließlich Konzernanhang – sowie der Konzernlagebericht jeweils für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 wurden von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist dabei zu der zusammenfassenden Beurteilung gelangt, dass die Prüfung zu keinen Einwendungen geführt hat und hat einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Der vollständige Konzernabschluss sowie der Konzernlagebericht jeweils für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sind neben dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers hierzu auf der Internetseite der Flughafen München GmbH allgemein zugänglich.

BERICHT DES AUFSICHTS- RATS

Der Aufsichtsrat ließ sich durch die Geschäftsführung über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über die wesentlichen Geschäftsvorfälle in seinen Sitzungen und durch schriftliche Berichte regelmäßig und eingehend unterrichten. Der Aufsichtsrat hat in seinen Sitzungen und den Sitzungen seiner Ausschüsse alle wichtigen Angelegenheiten der Gesellschaft beraten und im Rahmen seiner satzungsmäßigen Zuständigkeit die ihm obliegenden Entscheidungen getroffen. Der Aufsichtsrat trat dazu im Geschäftsjahr 2024 zu fünf Sitzungen zusammen. Der Arbeitsausschuss hat drei Sitzungen durchgeführt. Der Personalausschuss hat sechs Mal getagt.

Zum 31. Dezember 2024 ist Frau Nathalie Leroy [Geschäftsführerin Finanzen und Infrastruktur] auf eigenen Wunsch aus dem Unternehmen ausgeschieden. Frau Leroy dankt der Aufsichtsrat für ihre Verdienste um den Flughafen München. Der Aufsichtsrat hat Herrn Thomas Hoff Andersson als neuen Geschäftsführer Aviation und Operation ab dem 1. Mai 2025 bestellt. Für seine Tätigkeit wünscht der Aufsichtsrat ihm viel Erfolg.

Der von der Geschäftsführung vorgelegte Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 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 Prüfungsresultat Kenntnis genommen und keine Einwendungen erhoben.

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

Der Geschäftsführung und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern spricht der Aufsichtsrat Dank und Anerkennung für die im Geschäftsjahr 2024 geleistete erfolgreiche Arbeit aus.

München, den 15. Juli 2025

Für den Aufsichtsrat



Staatsminister Albert Füracker
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Flughafen München GmbH

IMPACT REPORT

IR

87 - 109

**88 IR 01 |
Nachhaltigkeitsdialog**
89 Wesentlichkeitsanalyse

**91 IR 02 |
Umwelt und Klimaschutz**
92 Klimaschutz
95 Ressourcen
96 Biodiversität

**98 IR 03 |
Mitarbeitende und Gesellschaft**
99 Arbeitgeber
103 Sicherheit
103 Gesellschaftliches Engagement
104 Lärmschutz

**106 IR 04 |
Unternehmen und Governance**
107 Beschaffung
108 Governance

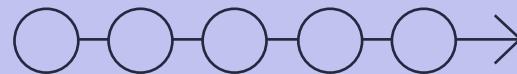
Facts & Figures

NACHHALTIGKEITSDIALOG

WESENTLICHKEITSPROZESS

5

Schritte bis zur Wesentlichkeit



WESENTLICHKEITSMATRIX

14

wesentliche Themen
einer nachhaltigen Entwicklung

IM DIALOG

8



Stakeholder-Gruppen im
Austausch mit dem Airport

UN-ZIELE

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

→ munich-airport.de/sdgs

12

SDGs für den
Flughafen München

NACHHALTIGKEITS-DIALOG

Akzeptanz durch Transparenz: Zukunfts-fähige Lösungen und eine nachhaltige Entwicklung können nur im offenen Dialog mit allen gesellschaftlichen Gruppen erreicht werden. Wir tauschen uns mit unseren Stakeholdern kontinuierlich aus – sei es unternehmensintern oder auf lokaler, regionaler, nationaler und internationaler Ebene.

Wesentlichkeit: Analyse der Stakeholder-Erwartungen

Nachhaltige Unternehmenssteuerung

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie berücksichtigt die wesentlichen Themen und beinhaltet die Maßnahmen zu deren Umsetzung sowie die definierten Ziele im Nachhaltigkeitsprogramm. Themen sind dann wesentlich, wenn sie die nachhaltige Entwicklung des Flughafens und seines ökonomischen, ökologischen oder sozialen Umfelds beeinflussen. Die FMG hat Kennzahlen definiert, die die Erreichung der strategischen Ziele beziehungsweise die Effektivität der Maßnahmen messbar machen. Neben dem EBT [Konzernergebnis vor Steuern] und der Messgröße zur Kundenzufriedenheit PEI [Passagiererlebnisindex] werden auch die CO₂-Einsparungen und die Unfallhäufigkeitsrate LTIF [Lost Time Incident Frequency] als Steuerungskennzahlen herangezogen.

Wesentlichkeitsprozess: Basis unserer Nachhaltigkeitsstrategie

Für die Bewertung der als wesentlich definierten Themen werden jährlich unsere Stakeholder befragt, darunter Reisende und Bewohnerinnen und Bewohner der Region sowie Mitarbeitende und das Airport-Management. Die Ergebnisse fließen in die Wesentlichkeitsmatrix ein. Im Geschäftsjahr 2025 sind 14 wesentliche Themen zentraler Bestandteil der Nachhaltigkeitsaktivitäten des Flughafens. Anpassungen sind das Ergebnis einer strategischen Neubewertung und können dem Index der Global Reporting Initiative [GRI] entnommen werden.

1. Bewertung

Die FMG hat ihren Stakeholdern Ende 2024 über interne und externe Kommunikationskanäle eine anonymisierte Onlinebefragung zur Verfügung gestellt. Mehr als 830 Teilnehmende haben die wesentlichen Themen bewertet und erneut großes Interesse an den Themen der nachhaltigen Entwicklung gezeigt. Die Ergebnisse können der Wesentlichkeitsmatrix entnommen werden.

2. Implementierung

Zu jedem wesentlichen Thema hat der Flughafen München spezifische Managementansätze entwickelt, die den Vorgaben der GRI-Standards entsprechen. Sie werden gemeinsam mit den dazugehörigen Zielen und Maßnahmen als Teil der integrierten Berichterstattung veröffentlicht.

3. 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 von jährlichen Abstimmungsräunden wird das strategische Nachhaltigkeitsprogramm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

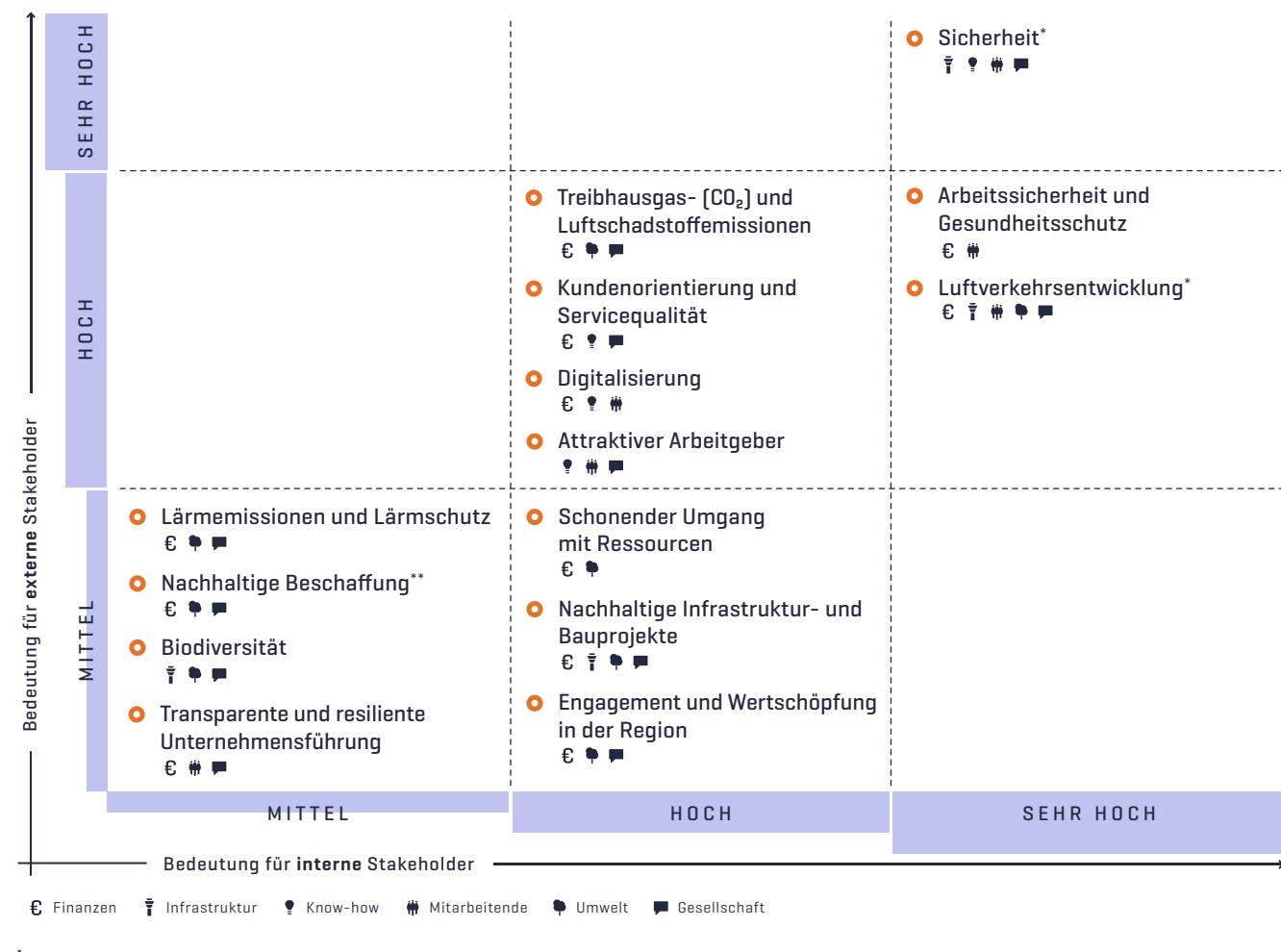
4. Weiterentwicklung

Durch die geplante EU-Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung, der Corporate Sustainability Reporting Directive, soll sich diese Berichterstattung grundlegend verändern. Nach Inkrafttreten verpflichtet sie Unternehmen zur Offenlegung von Umwelt-, Sozial- und Governance-Daten.

Als Ergebnis des aktuellen Prozesses schätzen interne und externe Stakeholder-Gruppen die Wesentlichkeit des Themas »Sicherheit«, welches in diesem Jahr getrennt von der »Luftverkehrsentwicklung« betrachtet wird, als sehr hoch ein. Das Thema »Verantwortung in der Lieferkette« wurde inhaltlich überarbeitet und in »Nachhaltige Beschaffung« umbenannt.

Zentrale Aspekte der nachhaltigen Entwicklung werden regelmäßig in einem internen Nachhaltigkeitsboard diskutiert. Die Geschäftsführung tauscht sich dort mit Fachexpertinnen und Fachexperten sowie Mitgliedern des obersten Führungskreises aus und entscheidet über strategische Weichenstellungen. Seit dem Jahr 2024 stärkt ein neu etabliertes Nachhaltigkeitsgremium den konzernweiten Austausch zu Nachhaltigkeitsthemen. Kolleginnen und Kollegen der Fachbereiche treffen sich mehrmals im Jahr, um über aktuelle Projekte und Entwicklungen zu beraten.

WESENTLICHKEITSMATRIX



Facts & Figures

Umwelt und Klimaschutz

GRÜNFLÄCHEN

HONIGMONITORING

54 %

des Flughafengeländes
sind Grünflächen

57,5
HEKTAR (GESAMT)

30

Bienenvölker
am Flughafen
produzieren
Bio-Honig



ABFALLMENGE

0,023

Kilogramm Abfall
pro Passagier

(-0,9%)

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 zukunfts-fähigen Verbindungen.

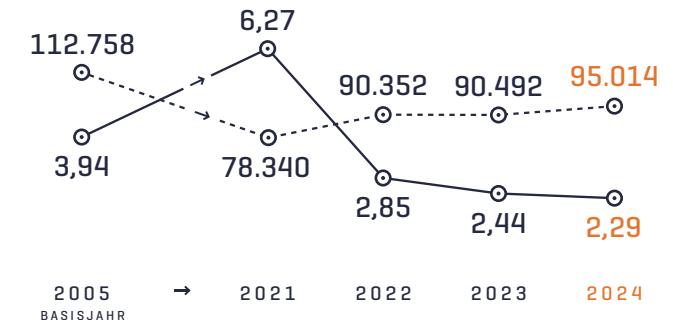
Klimaschutz

CO₂-Einsparungen: unser Weg zu Net Zero

Mit dem Wachstum der Passagierzahlen um circa 12 Prozent im Jahr 2024 sind auch die dem Flughafen München zurechenbaren Treibhausgas-Emissionen [Scope 1 und 2] gestiegen: um rund fünf Prozent auf 95.014 Tonnen CO₂. Einen positiven Beitrag leisteten die 19 Energieeffizienzmaßnahmen, in deren Umsetzung wir rund 1,5 Millionen Euro im Jahr 2024 investiert haben. Optimierungen, zum Beispiel in der Raumluft- oder Heizungstechnik, erzielten jährlich wiederkehrende Einsparungen von 3.047 Tonnen CO₂. Die seit 2005 realisierten Maßnahmen summieren sich auf mittlerweile 370. Sie senkten den CO₂-Ausstoß um mehr als 61.000 Tonnen CO₂ pro Jahr und verhinderten einen signifikanten Anstieg der CO₂-Emissionen – trotz Ausbau der Infrastruktur am Campus. Nach den Spitzen in den Corona-Jahren 2020 und 2021

CO₂-EMISSIONEN

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



sind mit den steigenden Passagierzahlen die spezifischen CO₂-Emissionen pro Fluggast auf 2,29 Kilogramm [Scope 1 und 2] im Jahr 2024 weiter zurückgegangen. In Bezug auf das Basisjahr 2005 mit 3,94 Kilogramm entspricht dies einer Reduktion um circa 42 Prozent.

Der deutliche Rückgang des Fernwärmeverzugs führte zu einem erhöhten Wärmebedarf aus den Spitzenlastkesseln. Das Kohlekraftwerk Zolling ist vom Netz gegangen, aktuell laufen Umbauarbeiten zur Wiederinbetriebnahme mit erneuerbaren Energien. Voraussichtlich stehen in fünf Jahren wieder die vollständigen Wärmemengen durch das Fernwärmennetz zur Verfügung.

- Konzernlagebericht: CO₂-Einsparungen [Seite 59]
- ↗ klimaschutz-portal.aero
- ↗ cdp.net

CO₂-Footprint: komplexe Rechenaufgabe

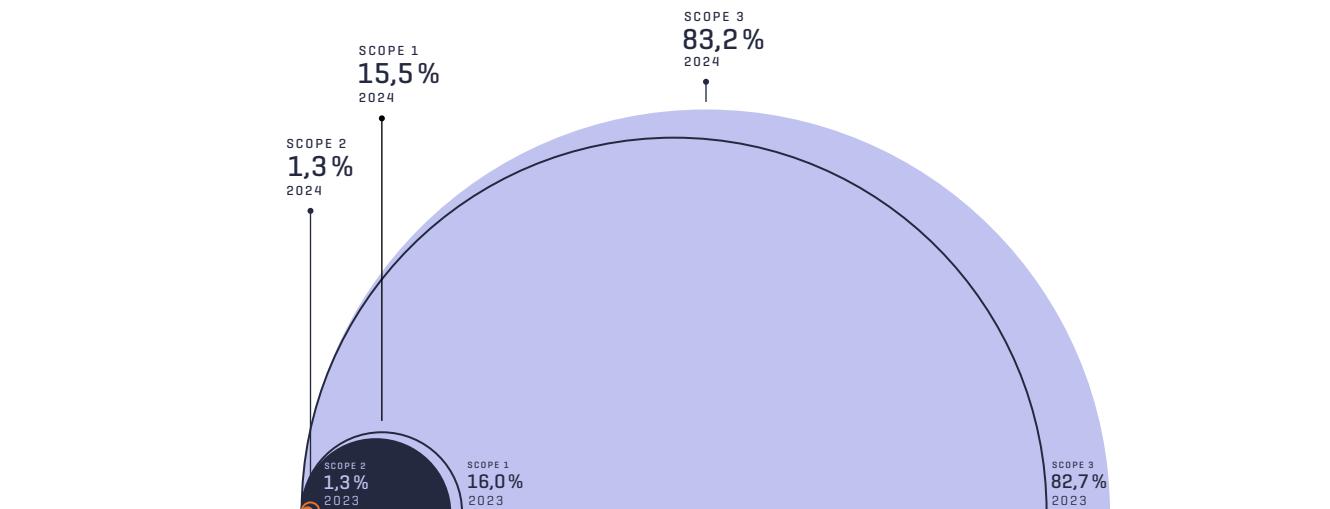
Der Betrieb einer großen Infrastruktur anlage bringt Emissionen verschiedenster Verursacher mit sich. Sie alle fließen in die Bilanzierung des Treibhausgas-Ausstoßes eines Flughafens mit ein. Den größten Anteil machen dabei die Emissionen des Flugverkehrs im Landing-and-Take-off-Zyklus aus (landende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

Scope 1 und Scope 2

Energiekonzept: verschiedene Lösungsansätze

Der Flughafen München will zukünftig für seine Energieversorgung möglichst viele verfügbare Ressourcen in der Region nutzen. Dafür sollen bis 2030 Photovoltaikanlagen mit insgesamt 50 Megawatt Leistung auf Parkhäusern, Frachtgebäuden und geeigneten Freiflächen in Betrieb gehen. Seit Ende 2024 befinden sich drei neue Photovoltaikanlagen auf den Dächern der Parkhäuser P43, P44 und P22 im Regelbetrieb. Mit einer installierten Leistung von circa 4,8 Megawatt reduzieren sie unseren CO₂-Fußabdruck jährlich wiederkehrend um etwa 2.200 Tonnen CO₂. Zusammen mit den bereits bestehenden Anlagen produzieren sie knapp sieben Gigawattstunden Sonnenstrom pro Jahr. Zudem plant der Flughafen München den Abschluss von Stromlieferverträgen mit Offshore-Windparks zur weiteren Steigerung der erneuerbaren Energien im vorhandenen Energiemix. Hierzu wird aktuell eine Ausschreibung vorbereitet. Die hohen Energiepreise und die Vermeidung der Abhängigkeit von russischem Erdgas sind neben dem Klimaschutz stichhaltige Argumente, die Autarkie der Energieversorgung voranzutreiben.

GREENHOUSE-GAS-EMISSIONEN



Scope 1
direkte Emissionen aus Energieproduktion und Transport



Scope 2
indirekte Emissionen durch Energieeinkauf



Scope 3
indirekte Emissionen durch das Geschäftsfeld des Flughafens

Ziel: Ausbau Photovoltaikanlagen

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

Die Umstellung des flughafeneigenen Blockheizkraftwerks auf zugekauftes Biomethan im Rahmen der Net Zero-Strategie stellt einen wichtigen Baustein zur Erreichung unserer CO₂-Reduktionsziele dar. Eine konkrete Entscheidung über die Art der Umsetzung des Einsatzes von Biomethan, die zeitlichen Schritte sowie mögliche Partner und Lieferanten ist derzeit noch nicht gefallen.

TOP-3-Maßnahmen**LEDs senken Energieverbrauch**

Wie im Vorjahr erzielten wir die größten Einsparungen in der Kategorie Beleuchtung. Allem voran leistete die Umrüstung von Langfeld- sowie Kreuzleuchten im Terminal 1 einen großen Beitrag zur Reduktion des Stromverbrauchs. Neben dem Austausch alter Leuchtmittel gegen LED trägt auch die Optimierung der Beleuchtungssteuerung [Tageslichtabhängigkeit, Präsenzsteuerung, Einstellung auf Mindesthelligkeit], zum Beispiel im Parkhaus P51, sowie die Umrüstung von Werbebeleuchtung oder Aufzügen zur CO₂-Reduktion bei.

Elektrifizierung bei Abfertigungsfahrzeugen nimmt zu

Der Ersatz von insgesamt 123 Fahrzeugen – neben Hubtransportern, Treppen, Zugfahrzeugen und Kleintransportern in diesem Berichtsjahr auch Busse – hat bei der Tochtergesellschaft AeroGround sehr große Einsparungen an Diesel und Benzin erzielt. Allein bei den 24 Zugfahrzeugen und zehn Elektrobusen sank der Treibstoffverbrauch um circa 219.000 Liter Diesel pro Jahr.

Optimierung der Lüftungsanlagen

Die Optimierung der Lüftungsanlagen am gesamten Campus geht weiter. Hier ist insbesondere der Umbau von vier Lüftungszentralen im Terminal 1 hervorzuheben: Eine effizientere Ventilatortechnik, neue Frequenzumrichter und neue Wärmerückgewinnungsspeichermassen sowie der Ausbau vorhandener Schalldämpfer helfen, circa 900 Megawattstunden Strom pro Jahr einzusparen. Die Umrüstung von vier weiteren Anlagen wird 2025 erfolgen. Im Terminal 2 hat der Flughafen München größere Einsparungen durch eine bessere Regelung des CO₂-Gehalts in der Raumluft oder des Umluftbetriebs erzielt.

AUSZUG AUS DEN 2024 ABGESCHLOSSENEN MAßNAHMEN ZUR ENERGIEEFFIZIENZ (SCOPE 1 UND 2)

Thema	Maßnahme	CO ₂ -Einsparung pro Jahr in Tonnen
Raumluftechnik	Umrüstung der Dachzentralen im T1 (Bauschnitt 1)	493
	Umrüstung der Lüftungsanlagen und Kältemaschine im T2	345
Beleuchtung	Umrüstung von Langfeldleuchten auf LED-Technik im T1	321
	Umrüstung auf LED-Technik im T2	289
	Umrüstung von Kreuzleuchten auf LED-Technik im T1	243
Fahrzeuge	Elektrifizierung Fahrzeugflotte	796

Elektromobilität: Anteil wächst auf 41 Prozent

Der Münchner Flughafen hat bereits verschiedene alternative Antriebskonzepte getestet. Dazu zählen die Eröffnung der weltweit ersten öffentlichen Wasserstofftankstelle im Jahr 1999 sowie Versuche mit Biogas, Bioethanol, Bio- und C.A.R.E.-Diesel [C.A.R.E. steht für CO₂-Reduction, Arctic Grade, Renewable, Emission Reduction]. Derzeit betreiben wir 183 Pkws und Kleintransporter sowie 440 Abfertigungs- und Spezialgeräte elektrisch. Bis 2030 sollen Elektrofahrzeuge den Großteil des Fuhrparks ausmachen.

2024 sind vor allem im Abfertigungsbereich wieder verstärkt Investitionen in die Beschaffung von Elektrofahrzeugen getätigt worden. Ihr Anteil ist auf 41 Prozent angewachsen. Circa 26 Prozent aller CO₂-Einsparungen erzielten wir damit 2024 in der Kategorie Fahrzeuge.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat dem Flughafen München Fördergelder in Höhe von knapp 24 Millionen Euro zugesprochen. Damit wird die Anschaffung von bis zu 72 elektrisch betriebenen Passagierbussen inklusive der notwendigen Ladeinfrastruktur am Münchner Airport unterstützt. Die AeroGround, ein am Münchner Airport für Passagier- und Crewtransporte zuständiges Tochterunternehmen der FMG, will ihre Busflotte bis zum Jahr 2025 komplett auf Elektroantrieb umstellen und dafür bis zu 60 Millionen Euro investieren. Die ersten zehn elektrischen Solo-Passagierbusse trafen im September 2024 ein, weitere 27 Elektrobusse folgten bis Ende des Jahres 2024. Für den Vorfeld-einsatz mit vielen kurzen Strecken und geringen Geschwindigkeiten gilt der elektrische Antrieb als besonders effizient. Darüber hinaus hat das assoziierte Unternehmen Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München GmbH 14 vollelektrische Flugzeugschlepper bestellt, die bis 2028 geliefert werden sollen.

Die FMG hat bis dato über 600 Ladepunkte sowohl für eigene Pool-fahrzeuge 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. Ein Beispiel ist die Ausstattung des Parkhauses P44 mit 260 Ladepunkten. Diese Ladesationen werden aus einer Dach-Photovoltaikanlage in Kombination mit einem leistungsstarken Energiespeicher gespeist, um den erzeugten Strom effizient zu nutzen. Als Herzstück soll ein intelligentes Lademanagement sicherstellen, dass die Elektrofahrzeuge bedarfsgerecht geladen werden. Dabei arbeiten wir eng mit Partnern aus der Industrie zusammen, um mit innovativen Lösungen den

Einsatz von Elektromobilität auf dem gesamten Flughafengelände weiter voranzutreiben.

Scope 3

DHL Express baut energieeffizientes Gateway

2022 hat DHL Express mit dem Bau eines neuen Logistikzentrums am Flughafen München begonnen. Damit setzt das Unternehmen Maßstäbe bei Logistik und Nachhaltigkeit. Neben einer großen Photovoltaikanlage zur Stromversorgung der Gebäudetechnik wird der Wärmebedarf des Gebäudes im Grundlastbetrieb über Wärmepumpen in Kombination mit dem Anschluss an das bestehende Fernwärmenetz für Spitzenlasten auf dem Campus bedient. Für die Versorgung des elektrischen Fuhrparks sind zusätzliche Ladepunkte errichtet worden. Somit ist sichergestellt, dass die Emissionen neu gebauter Infrastruktur minimal bleiben.

Luftgüte: konsequentes Monitoring

Stickstoffoxide und Feinstaub: auf niedrigem Level

Wie beim CO₂ verursachen auch bei den Luftschaadstoffen die Flugzeuge deutlich mehr Emissionen als der Bodenverkehr auf den Vorfeldern sowie Zubringer- und Betriebsstraßen. Eine mess-technische Unterscheidung der Immissionen ist jedoch nicht möglich. Für die Beurteilung der Luftgüte am Flughafen und in seiner Umgebung spielen insbesondere Stickstoffoxide und Feinstäube eine bedeutende Rolle. Zur Messung von Luftschaadstoffen 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 2024 wieder auf dem Volksfestplatz in Hallbergmoos statt.

Die Stickstoffdioxidkonzentrationen am Flughafen München bewegten sich auch im Jahr 2024 auf einem für einen vorstädtischen Bereich typischen Niveau. Mit der Covid-19-Pandemie zeigte sich ein deutlicher Rückgang der Konzentrationen, der sich trotz zunehmenden Flugverkehrs fortsetzt. Die Feinstaubkonzentrationen am Flughafen München liegen auf einem konstant niedrigen Level und sind typisch für den ländlichen Raum. Hier beobachten wir eine deutliche meteorologische Abhängigkeit: Trockenes und heißes Wetter begünstigt höhere Feinstaubwerte. An allen Luftgütemessstationen wurden 2024 die geltenden gesetzlichen Grenzwerte deutlich unterschritten.

- [Messergebnisse in Echtzeit: munich-airport.de/lumo](#)
- [munich-airport.de/luft](#)
- [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.

Ultrafeinstaub: noch ein Forschungsthema

Der Flugverkehr ist eine Quelle für ultrafeine Partikel (UFP). Aktuell gibt es jedoch noch keinen objektiven Maßstab für eine Beurteilung der Partikelkonzentrationen und auch keine Grenzwerte. Im Umfeld des Flughafens München misst seit dem Frühjahr 2021 die Universität Bayreuth im Auftrag des Bayerischen Umweltministeriums die UFP-Konzentration an der Stadtgärtnerei in Freising und auf dem Volksfestplatz in Hallbergmoos. Erste Ergebnisse für die Jahre 2022–2023 hat das Umweltministerium inzwischen veröffentlicht. Demnach liegen die Konzentrationen in Freising und Hallbergmoos auf einem vergleichbaren 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: 30 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. 2024 wurden an acht Messpunkten im Umland Pflanztopfe mit Welschem Weidelgras und Grünkohl aufgestellt, um die Belastung von Futter- und Nahrungsmitteln im Flughafen-umfeld zu untersuchen. Es zeigten sich keine Auffälligkeiten. Auch das Honigmonitoring haben wir mit 30 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

Ressourcen

Abfalltrennung: ein Schritt zur Nachhaltigkeit

Am Flughafen München fallen in verschiedenen Bereichen, wie in den Terminals, in Büros und auf Baustellen, Abfälle und Wertstoffe an. Die Flughafen München GmbH 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.

Durch das anhaltende Wachstum der Passagierzahlen stiegen im Jahr 2024 die Abfall- und Wertstoffmengen deutlich an. Daneben trugen die Bau- und Renovierungsmaßnahmen auf dem gesamten Flughafengelände zu einer Zunahme der Baustellenabfälle bei. 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.

Die steigenden Anforderungen an eine verantwortungsvolle Abfallentsorgung und die Notwendigkeit, Umweltressourcen zu schonen, erfordern durchdachte Lösungen. Mit dem Ziel, die Qualität der Abfalltrennung zu erhöhen und den gesamten Entsorgungsprozess effizienter zu gestalten, haben wir unseren Sammelmüllplatz um eine neue WHG-Fläche erweitert. Dabei handelt es sich um eine flüssigkeitsdichte Betonfläche gemäß Wasserhaushaltsgesetz [WHG] und Verordnungen der Bundesländer, die das Erdreich und das Grundwasser vor wassergefährdenden Stoffen schützt. So stellen wir sicher, dass gefährliche Abfälle wie Öle, Chemikalien oder Batterien strikt getrennt von anderen Abfallarten gelagert werden können. Die WHG-Fläche unterstützt somit zusätzlich eine sichere und umweltgerechte Entsorgung.

 »Umwelterklärung«
munich-airport.de/publikationen

Wasserwirtschaft: Schonung natürlicher Ressourcen

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

Brauchwasser senkt Trinkwasserverbrauch

Bis zum Jahr 2019 pendelte sich der jährliche Trinkwasserverbrauch am Münchener Flughafen trotz Passagierwachstums gleichbleibend bei etwa einer Million Kubikmeter ein. Nach einem pandemiebedingten Rückgang stieg der Trinkwasserbezug vom Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain 2024 auf 937.339 Kubikmeter an.

Dort, wo keine Trinkwasserqualität erforderlich ist, nutzen wir vermehrt Brauchwasser: für Betonarbeiten und zur Baustellenbefeuhtung, 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 3.084.630 Kubikmeter.

 »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 2023/2024 bei 54,8 Prozent. Sie bewegte sich bisher zwischen

41 und 60 Prozent und hängt stark von der eingesetzten Menge an Enteisungsmitteln und der Witterung, insbesondere von Temperatur, Niederschlägen und Verdunstung, ab. Aufgrund des extremen Wintereinbruchs im Dezember 2023 mussten wir erhebliche Mengen Enteisungsmittel auf dem Vorfeld zur Flugzeugenteisung einsetzen, die nicht dem Recycling zugeführt werden konnten.

Win-win-Situation: Gurkenwasser zur Enteisung

Nach einem Testeinsatz von Gurkenwasser für die Enteisung von Zufahrts- und Kraftfahrzeugstraßen auf dem Flughafengelände soll diese Flüssigkeit in der Saison 2025/2026 wieder im öffentlichen Bereich eingesetzt werden. Von der Idee für diesen nachhaltigen Winterdienst profitieren alle Parteien: Die salzhaltige Sole aus der Gurkenproduktion von der Firma Develey aus Dingolfing muss dort nicht mehr aufwendig entsorgt werden, sondern befreit künftig auch am Flughafen die Straßen von Schnee und Eis. Dadurch gelangt weniger Streusalz in die Umwelt und diese wird entlastet.

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 Landebahnensystem, Gebäuden sowie Straßen, Zone II den gehölz- und strukturreichen Grüngürtel um das Flughafengelände und Zone III die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen.

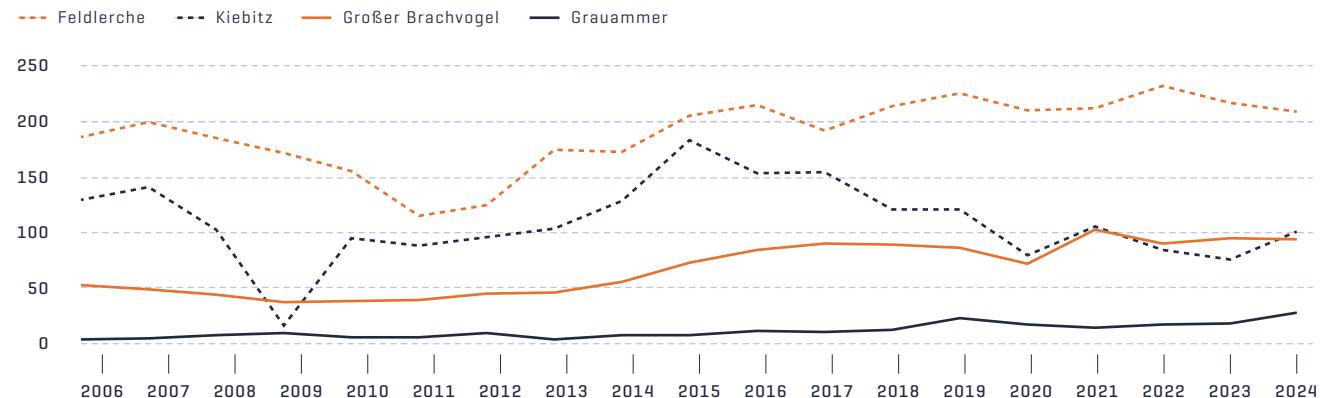
Biotope: Ausgleichsmaßnahmen auf dem Campus und im Umland

Die FMG hat in den Grüninseln am Südring Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für das Rebhuhn geschaffen. Sogenannte Benjeshecken aus Totholz bieten dem heimischen Bodenbrüter Schutz. Zudem gleichen einige neu angelegten Flächen – vor allem im Oberdingermoos – Bautätigkeiten am Flughafen naturschutzfachlich aus. Als weitere ökologische Maßnahmen haben wir zum Beispiel standortgerechte Kräuter angesät, Mähgut von artenreichen Wiesen übertragen, Oberflächen bearbeitet und abgetragen beziehungsweise Gehölze entfernt.

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. 2024 beherbergten sie als das bedeutendste Wiesenbrütergebiet Bayerns 94 Brutpaare des Großen Brachvogels sowie 101 Brutreviere des Kiebitzes. Auch die vom Aussterben bedrohte Uferschnepfe, von der es 2021 bayernweit nur noch 19 Brutpaare 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.

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER BRUTVÖGEL AUF DEN FLUGHAFENWIESEN



- »Vogelwelt und Flugbetrieb«
munich-airport.de/publikationen
- Vogelschutzgebiet – Flughafen München
munich-airport.de/vogelschutzgebiet

Der Kiebitz wurde zum Vogel des Jahres 2024 gewählt, da sein Lebensraum in ganz Deutschland und damit auch im Schutzgebiet »Nördliches Erdinger Moos« verloren geht. Auf den Flughafenwiesen ist der Bestandstrend hingegen stabil. Diese Wiesen bieten dem Kiebitz einen sicheren Lebensraum und gelten laut Bayerischem Landesamt für Umwelt als das bedeutendste Kiebitz-Brutgebiet in Oberbayern.

- 7. landesweite Wiesenbrüterkartierung in Bayern 2021
- Kiebitz: Vogel des Jahres 2024

Ausgleichsflächen: Beweidung mit Fokus auf Naturschutz

Wir engagieren uns über die gesetzlichen Auflagen hinaus auch freiwillig für biodiversitätsfördernde Projekte. Ein aktuelles Beispiel ist das naturschutzorientierte Beweidungsprojekt auf einer Ausgleichsfläche des Flughafens im Freisinger Moos, das 2025 anläuft: Die extensive Flächenpflege mit dort grasenden Hochlandrindern kann sich positiv auf den Wiesenbrüterbestand auswirken.

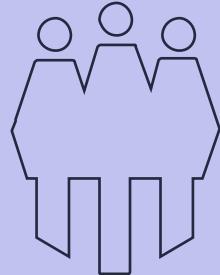
Facts & Figures

MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

NACHWUCHS IM KONZERN

275

Auszubildende



ATTRAKTIVER ARBEITGEBER

2.000

Bewerbungen für den Ausbildungsbeginn 2024

DIE SICHT DER NACHBARN

86 %

beurteilen den Flughafen positiv

WEITERBILDUNG

33.000

Teilnehmende an digitalen
Lernformaten



MITARBEITENDE UND GESELL- SCHAFT

Unsere Mitarbeitenden sind die wertvollste Ressource des Flughafens München. 2024 haben wir auf vielfältige Weise in unsere Belegschaft investiert. In der Flughafenregion haben wir zahlreiche Projekte aus unterschiedlichen Bereichen gefördert.

Arbeitgeber: positive Effekte für die Region

Mit 9.059 Mitarbeitenden¹⁾ sind wir nach der Deutschen Lufthansa AG der zweitgrößte Arbeitgeber am Flughafen-Campus. Das wirkt sich in vielerlei Hinsicht positiv auf die Region aus: Der Arbeitsagenturbezirk Freising, der auch die Landkreise Erding, Dachau und Ebersberg umfasst, weist mit durchschnittlich 2,8 Prozent nach wie vor eine der niedrigsten Arbeitslosenquoten in Deutschland auf. Zum Vergleich: Bundesweit lag die Arbeitslosenquote im Jahr 2024 im Jahresdurchschnitt bei rund 6 Prozent. Neben der Quantität trägt auch die Qualität der Jobs zur Wertschöpfung in der Region bei: Laut der Beschäftigtenerhebung aus dem Jahr 2021 war fast jedes vierte sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnis in den Landkreisen Freising und Erding am Flughafen zu finden.

Diversity: Vielfalt als Chance

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. So gibt es beispielsweise eine LGBTQIA+-Initiative »queerport« sowie viele andere Initiativen, die Offenheit und Toleranz zum Ausdruck bringen.

Wir fördern die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Führungspositionen. Unser Co-Leadership-Programm unterstützt beispielsweise Führungskräfte, die sich eine Stelle teilen. Auch in diesem Jahr hatten weibliche Führungskräfte außerdem die Möglichkeit, am Cross-Mentoring-Programm teilzunehmen, das sie mittels externer Moderation und begleitender Rahmenveranstaltungen in ihrer Rolle stärkt.

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

In unserem Unternehmen liegt der Anteil von Mitarbeitenden mit gesundheitlicher Einschränkung bei knapp sieben Prozent, ihre Inklusion ist uns ein wichtiges Anliegen. Unsere Inklusionsbeauftragten setzen sich für die Gleichberechtigung und gesellschaftliche Teilhabe von Beschäftigten mit Behinderung oder gesundheitlichen Einschränkungen ein. Prävention, Rehabilitation und Barrierefreiheit stehen hier genauso im Fokus wie gesunde Arbeitsbedingungen. Die Schwerbehindertenvertretung sorgt dafür, dass die Perspektiven und Bedürfnisse der Kolleginnen und Kollegen im Unternehmen gewahrt werden. Die Themen, derer sich die Schwerbehinderten-

¹⁾ Mitarbeitende im Konzern ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte, Leiharbeitnehmende sowie Praktikanten [Stichtag: 31.12.2024]

vertretung annimmt, sind vielfältig: Im Jahr 2024 begleitete sie unter anderem Mitarbeitende bei ihrer Wiedereingliederung, erneuerte ihre Kooperation mit der Lebenshilfe Freising und setzte sich für das Thema Barrierefreiheit ein.

→ Konzernlagebericht: Frauenquote (Seite 37)
 charta-der-vielfalt.de

Tarif: Verbesserungen für Mitarbeitende

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, die über die Bayerische Versorgungskammer – Zusatzversorgungskasse der bayerischen Gemeinden durchgeführt wird. Das Jahr 2024 brachte mehrere Verbesserungen für die Mitarbeitenden mit sich:

- Im Februar 2024 trat eine Tariferhöhung im TVöD-F in Kraft, die eine Anhebung der Tabellenwerte um 200 Euro und eine weitere Erhöhung dieser Tabellenwerte um 5,5 Prozent vorsah. Mit Ende der sogenannten Sanierungstarifverträge haben Mitarbeitende der FMG seit November 2024 außerdem wieder Anspruch auf leistungsorientierte Bezahlung in Höhe von zwei Prozent der ständigen Monatsentgelte. Für die Monate November und Dezember 2024 wurde sie bereits im Januar 2025 zur Auszahlung gebracht. Ab 2025 wird eine neue Betriebsvereinbarung über das leistungsorientierte Entgeltsystem oder ein alternatives Anreizsystem nach den Paragrafen 18 und 18a des TVöD-F angestrebt.
- Eine wichtige tarifliche Verbesserung und deutliche Entlastung für Beschäftigte der AeroGround und der FMG ist die Verlängerung des Fahrtkostenzuschusses. Ursprünglich sollte dieser Ende 2024 auslaufen. Nun wurde er unbefristet verlängert und beträgt weiterhin 17 Cent pro Entfernungskilometer.

Bodenabfertigungsdienste: Branchentarifvertrag in Kraft

Nach jahrelangen Verhandlungen trat am 1. August 2024 der Branchentarifvertrag für Bodenabfertigungsdienste (BVD) an deutschen Verkehrsflughäfen in Kraft. Er beinhaltet klare Regelungen und zum Teil deutliche finanzielle Verbesserungen für die rund 2.000 BVD-Beschäftigten der AeroGround:

- **Deutliche Zuschläge:** Die sogenannten Zeitzuschläge wurden signifikant erhöht.
- **Erweiterte Altersvorsorge:** Beschäftigte der AeroGround profitieren nun ebenfalls von einer arbeitgeberfinanzierten Altersversorgung.
- **Deutliche Steigerung des Einstiegslohns:** Sie leistet einen wichtigen Beitrag zur erfolgreichen Rekrutierung von neuen Beschäftigten.
- **Ausgleichszulagen:** Alt-Beschäftigte erhalten eine monatliche Zulage, um Besitzstände aus früheren Tarifverträgen sicherzustellen.

Der Branchentarifvertrag stärkt die Zukunftsfähigkeit der Beschäftigungsverhältnisse in der Bodenabfertigung. Mit der beschlossenen Allgemeinverbindlichkeitserklärung werden künftig einheitliche Standards an größeren Verkehrsflughäfen in Deutschland gelten.

Wohnraum: breites Angebot für Mitarbeitende

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber stellen wir Wohnraum für Mitarbeitende bereit: Wohnheimplätze und möblierte Apartments, auch zur temporären Nutzung, Wohn- und Mehrfamilienhäuser in unterschiedlichen Ausstattungs- und Preiskategorien sowie ein

Mitarbeiterhotel mit rund 300 Betten für neu eingestellte Beschäftigte. Um das Portfolio an den wachsenden Bedarf anzupassen, laufen weitere Untersuchungen und Entwicklungsprojekte. So prüfen wir mittel- und langfristige Realisierungsmöglichkeiten für neue Bauvorhaben auf eigenen Grundstücken in unseren direkten Anrainergemeinden, insbesondere auch in Zusammenarbeit mit externen Projektentwicklern.

Arbeits- und Gesundheitsschutz: körperlich und mental fit bleiben

Die Gesundheit und das Wohlbefinden aller Beschäftigten stehen im Fokus unseres Gesundheits- und Arbeitsschutzes. Dazu treten wir gesundheitlichen Risiken am Arbeitsplatz aktiv entgegen. Expertinnen und Experten aus dem Bereich unterstützen und beraten konzernweit dabei, alle gesetzlichen und innerbetrieblichen Anforderungen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes umzusetzen und die Prozesse kontinuierlich zu verbessern. Zur systematischen Steuerung dienen Kennzahlen, die regelmäßig ausgewertet werden.

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

Prävention als Gesundheitsstrategie

Mitarbeitende haben die Wahl zwischen zahlreichen Kursen zu den Präventionsfeldern Bewegung, Ernährung, Ergonomie und mentale Gesundheit. Neben Online-Vorträgen zu verschiedenen Gesundheitsthemen gibt es beispielsweise Aktionstage zur körperlichen und mentalen Gesundheit, Sportkurse und ein firmeneigenes Fitnessstudio. So umfasste die Woche der mentalen Gesundheit im Oktober 2024 Impulsvorträge über Gesundheit sowie Ernährung und

vermittelte praktische Handlungsempfehlungen für den Arbeitsalltag. Höhepunkt der Aktionswoche war eine Gesprächsrunde mit dem ehemaligen Skispringer Sven Hannawald über mentale Gesundheit, die Vorbeugung von Burnouts und einen achtsamen Umgang mit sich selbst. In Zusammenarbeit mit der Deutschen Rentenversicherung bieten wir außerdem das Programm »RV Fit« in zwei Varianten an: Bei »RV Fit BETSI« steht die Bewegung im Vordergrund, bei »RV Fit Energie vital« die Stressbewältigung.

Verringerung psychischer Belastungen

Auch im Jahr 2024 zielen zahlreiche Maßnahmen darauf ab, psychisch wirksame Belastungen am Arbeitsplatz zu reduzieren. Auf Grundlage der Betriebsvereinbarung zur Ermittlung und Beurteilung psychischer Belastungen am Arbeitsplatz im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung aus dem Jahr 2019 hatte in Kooperation mit der AOK Bayern 2022 eine Umfrage unter allen Beschäftigten der FMG und AeroGround stattgefunden. In den Jahren 2023 und 2024 leiteten wir daraus konkrete Maßnahmen ab. Um deren Wirksamkeit zu kontrollieren, planen wir, die Befragung im Jahr 2025 zu wiederholen.

Seit Anfang 2024 bieten wir unseren Beschäftigten einen Unterstützungssevice zur Prävention und Begleitung von psychischen Ausnahmesituationen an. Telefonisch oder über die Plattform »myFürstenberg« können Mitarbeitende bei seelischen Problemen, Konflikten und Belastungssituationen das 24-Stunden-Angebot des Fürstenberg-Instituts in Anspruch nehmen. Erfahrene Beraterinnen und Berater, unter anderem aus den Fachrichtungen Psychologie, Pädagogik oder Sozialpädagogik, helfen dabei, Krisen zu bewältigen.

Betriebliches Eingliederungsmanagement

Unser Betriebliches Eingliederungsmanagement (BEM) unterstützt Mitarbeitende von FMG und AeroGround nach längeren Phasen der Arbeitsunfähigkeit dabei, ihre Arbeits- und Beschäftigungsfähigkeit wiederherzustellen, zu fördern oder zu erhalten. Im Frühjahr 2024 konnten wir das Projekt BEMpsy erfolgreich abschließen. Es leistet einen wichtigen Beitrag dazu, die Teilhabe von schwerbehinderten

und gleichgestellten Beschäftigten am Arbeitsleben unter besonderer Berücksichtigung [drohender] psychischer Beeinträchtigungen zu fördern. Dafür wurden in Zusammenarbeit mit betroffenen Beschäftigten sowie weiteren Unternehmen und Netzwerken barrierefreie, digitale Tools für das BEM sowie eine Kampagne gegen Stigmatisierung entwickelt.

Automatisierte Gepäckentladung

Nach weiteren Verbesserungen an der Anlage startete im Juli 2024 eine sechsmonatige Pilotphase zur automatisierten Gepäckentladung im Satellitengebäude. Im Anschluss an eine entsprechende Schulung integrierten Mitarbeitende der AeroGround den VarioTip, der die automatisierte Entladung von Gepäck aus Flugzeugcontainern ermöglicht, in den produktiven Betrieb. 2025 werden die gesammelten Erkenntnisse, Belastungsmessungen und statistischen Betriebsdaten ausgewertet. Die Ergebnisse fließen in die Überlegungen ein, Container-Kipper unter Verwendung des neuesten Entwicklungsstands und eines optimierten Anlagenlayouts an weiteren Stellen einzusetzen.

 [»Jahresbericht Arbeits- und Gesundheitsschutz«](#)
munch-airport.de/publikationen

Ausbildung: zahlreiche Bewerbungen

Ein attraktives Ausbildungsangebot ist eine wichtige Säule zur Sicherung unseres Personalbedarfs. Mit konzernweit 23 Ausbildungseinrichtungen und dualen Studiengängen ist die FMG einer der größten Ausbildungsbetriebe in der Region. Unser Berufsspektrum reicht dabei von Einzelhandel und Gastronomie über Wirtschaft und Logistik bis hin zu IT und Technik, Sicherheit und Feuerwehr. Für den Ausbildungsbeginn 2024 bewarben sich rund 2.000 junge Menschen – 110 davon starteten zum 1. September ihre Karriere bei der FMG und ihren Tochterunternehmen. Im Berichtsjahr befanden sich im Konzern 275 Nachwuchskräfte in Ausbildung. 48 Jugendliche

beendeten 2024 ihre Ausbildung am Airport, allen konnte eine Übernahme angeboten werden.

Das große Interesse an einem Karrierestart am Flughafen zeigte sich auch in der Bewerbungsphase 2024. Noch vor dem Jahreswechsel waren alle Ausbildungs- und Studienplätze mit Beginn im September 2025 besetzt. Neuerungen im Bewerbungsverfahren wie vorgezogene Ausschreibungen und eine größere Flexibilität bei den Einstiegsvoraussetzungen und im Auswahlprozess erleichterten den Zugang zu unserer Ausbildung. Dafür sorgten auch zielgruppenorientierte Marketingaktivitäten und Karriereveranstaltungen wie zum Beispiel die 13. Berufsorientierungsmesse Berufsfit im Oktober im MAC-Forum.

Um Berufseinsteigerinnen und Berufseinsteigern einen Einblick in die Arbeit an Flughäfen im europäischen Ausland zu ermöglichen, gab es auch 2024 wieder Austauschtreffen im Rahmen des Programms »Erasmus+« an den Flughäfen in Wien, Salzburg und Athen. 2025 ist eine Fortführung geplant.

Sister Airports: internationaler Austausch

Unsere internationalen Austauschprogramme bieten Fach- und Führungskräften wertvolle Möglichkeiten zur persönlichen, fachlichen, sprachlichen und kulturellen Weiterentwicklung. Davon profitieren wir auch als Unternehmen. Im Jahr 2024 standen Aufenthalte ausgewählter Mitarbeitender an den Flughäfen in Peking und Johannesburg im Zeichen des Austauschs über aktuelle Herausforderungen. Zentrale Themen waren Digitalisierung, Handel, IT-Sicherheit und Weiterbildungsprogramme. Kolleginnen und Kollegen aus Nagoya, Bangkok, Denver, Singapur und Peking besuchten uns am Flughafen München. Im Berichtsjahr haben wir die Aktivitäten mit den Sister Airports wieder deutlich intensiviert und uns auch mit

zahlreichen Partnerflughäfen auf internationalen Messen vernetzt, um gemeinsame Projekte und Themen weiter voranzubringen. Im Jahr 2025 möchten wir die Zusammenarbeit weiter vertiefen. Die Partnerschaft mit dem Moskauer Domodedovo-Airport ruht weiterhin.

 munich-airport.de/sister-airports

Führung: Kompetenzen stärken für aktuelle und künftige Herausforderungen

Die Art, wie Führungskräfte ihre Rolle ausfüllen, ist ein wesentlicher Faktor, um Mitarbeitende zu gewinnen oder an das Unternehmen zu binden. Unser Führungsleitbild zeigt, was wir von Führungskräften erwarten und wie sie bestmöglich mit ihren Teams zusammenarbeiten: wertschätzend, mit ehrlichem Feedback und vertrauensvoll. Der Führungsdialog als regelmäßiger Beurteilungsprozess folgt diesem Leitbild. Ein außertarifliches Vergütungssystem fördert außerdem die Leistungs- und Ergebnisorientierung unserer Führungskräfte.

Mit zielgerichteten Programmen erhöhen wir die Führungsqualität. So nahmen im Jahr 2024 beispielsweise 250 Führungskräfte an »Meet-up« teil, einem jährlichen Entwicklungsangebot mit Impuls- und Netzwerkcharakter. Die Teilnehmenden beschäftigten sich insbesondere mit Methoden und Werkzeugen zur Bewältigung der steigenden Komplexität im Führungsalltag. Für 67 neue Führungskräfte war der Besuch des zwölfmonatigen Programms »Get ready« verpflichtend, mit dem sie in ihre Rolle hineinwachsen und ihre Führungskompetenzen stärken konnten. Am 2024 neu eingeführten Programm »Get ready operativ« speziell für Führungskräfte in operativen Bereichen nahmen elf Personen teil. Erstmals führte das Programm »MentorMe« 20 interdisziplinäre Tandems zusammen. Interessierte Kolleginnen und Kollegen, die neu in einer Führungsrolle

sind, tauschen sich dabei ein Jahr lang regelmäßig mit erfahrenen Führungskräften des Konzerns aus und erhalten praxisorientierte Beratung und Unterstützung.

Entwicklung: Talentmanagement und Angebote für Mitarbeitende

Um unseren Flughafen zukunftsfähig aufzustellen, brauchen wir auch zukünftig Menschen, die Verantwortung übernehmen und unsere Strategie nachhaltig vorantreiben. Während es beim neu ins Leben gerufenen »Development Day« einen Tag lang darum geht, Talente zu entdecken und individuelle Entwicklungsempfehlungen auszusprechen, widmet sich das Entwicklungsprogramm »Tomorrows« über einen längeren Zeitraum konkret dem Lernfeld »steuernde Verantwortung«. Im Dezember 2024 endete das Auswahlverfahren, im Januar 2025 konnte das Programm dann mit 25 Leistungsträgerinnen und Leistungsträgern starten. Dabei deckt »Tomorrows« für den Flughafen strategisch relevante Kompetenzfelder ab und vermittelt den neuesten Stand zu Themen wie Kommunikation, Führung & Leadership, persönliches Auftreten und Stärkenorientierung.

Von zahlreichen anderen Entwicklungsmöglichkeiten profitiert die gesamte Belegschaft: Neben der fachlichen Qualifizierung insbesondere für die operativen Bereiche reicht unser Angebot von Seminaren der Airport Academy 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 Flughafen München oder auch bei Auslandsprojekten im internationalen Geschäft.

AirportAcademy: konzerneigenes Bildungszentrum

Wir betreiben mit der AirportAcademy ein konzerneigenes Bildungszentrum mit über fünfzig Beschäftigten. Es erfüllt die Anforderungen nach DIN ISO 9001:2015, ist »zertifizierter Bildungsträger nach AZAV« sowie akkreditiertes Trainingsinstitut des Airports Council International [ACI] sowie der International Civil Aviation Organization [ICAO] im Rahmen des Trainair Plus-Programms. Seit dem Jahr 2023 ist die AirportAcademy auf dem LabCampus angesiedelt.

Im Berichtsjahr nutzten interne und externe Kundinnen und Kunden an 36.250 Teilnehmertagen (2023: 27.100) das Angebot der AirportAcademy. Seminare rund um die Qualifikationen für den operativen Flughafenbetrieb und die Flugzeugfertigung sowie Sprachkurse bildeten dabei den Schwerpunkt. Hervorzuheben ist das neue Qualifikationsprogramm »Munich Operations Specialist«, bei dem in etwa drei Monaten die Grundlagen des Flughafenbetriebs vermittelt werden. Bei den digitalen Lehr- und Lernformen stieg die Anzahl der Teilnehmenden auf 33.000 (2023: 24.900). Wie im Vorjahr waren vor allem Inhalte aus den Bereichen Aviation und Security gefragt.

Die neue digitale Lernplattform LXP (Learning Experience Plattform) bietet ab dem zweiten Quartal 2025 erweiterte Funktionalitäten. Dort sind zentral alle analogen und digitalen Trainingsformate der Airport Academy und Kurse anderer Anbieter buchbar. Ergänzt wird das Angebot durch digitale Prüfungen und Wissenstests, Videos, Simulationen über Virtual Reality oder Gamification, also spielerische Elemente.

 munich-airport.de/academy

Sicherheit: hoher Stellenwert am Flughafen

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. Dieses Vorgehen war auch im Jahr 2024 hilfreich, um die Unfallgefahr zu minimieren und die Sicherheit des Flugbetriebs fortlaufend und aktiv zu verbessern.

Niedrige Vogelschlagrate: spezielles Biotopmanagement

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

- Die nährstoffarmen Wiesenbestände werden nur zweimal im Jahr gemäht, da langes Gras Greifvögel 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.
- 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 intensivem 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. 2024 war sie im Bundesdurchschnitt um rund 109 Prozent höher als auf dem Münchner Flughafengelände.

Gesellschaftliches Engagement

Partnerschaft: Airport als Corporate Citizen

Umfrage: Blick auf den Flughafen

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

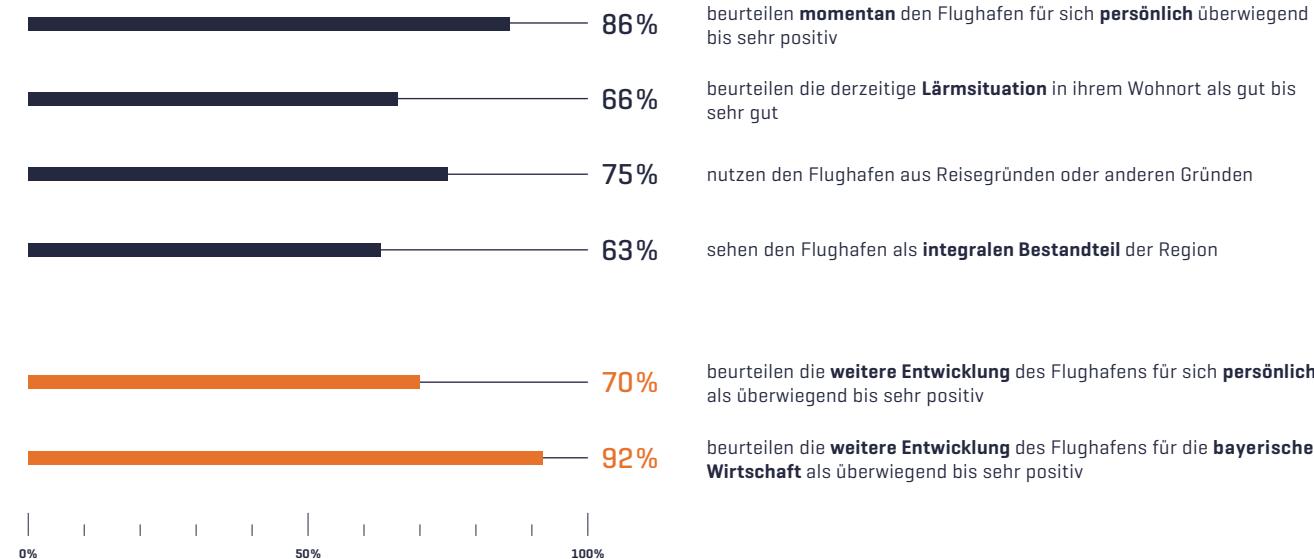
Engagement: Förderung vielfältiger Initiativen

Der Flughafen München engagiert sich traditionell für regionale Vereine und Institutionen mit gemeinnützigem Hintergrund. Im Berichtsjahr unterstützten wir über Sponsoring, Spenden und Sachspenden rund 260 Projekte. Dabei entfielen 34 Prozent auf den Sport, 32 Prozent auf die Kultur, 17 Prozent auf den sozialen Bereich, 13 Prozent auf die Natur und vier Prozent auf die Bildung. In der unmittelbaren Flughafenregion unterstützten wir im Jahr 2024 zum Beispiel Feuerwehren bei der Anschaffung von Ausrüstungsgegenständen, Sportvereine bei der Organisation von Turnieren, 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 und dem Tierpark Hellabrunn zugute.

 **Verantwortung**

DER FLUGHAFEN MÜNCHEN AUS SICHT SEINER NACHBARN

■ Status Quo ■ Zukünftige Entwicklung



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

Flughafenverein: Hilfe für die Ukraine

Das Engagement für die Ukraine stand im Jahr 2024 für den Flughafenverein München erneut an erster Stelle. Mehrere Transporte mit zahlreichen Hilfsgütern, darunter Rollstühle, medizinische Geräte, Reinigungs- und Hygieneartikel sowie Schutzausrüstungen von der Flughafenfeuerwehr, gelangten in die Kriegsregion. Die Unterstützung kam unter anderem einer Behinderteneinrichtung und einer Kinderklinik zugute. Der Verein organisierte nicht nur die Sammlung von Sach- und Warenspenden, sondern war auch mit zwei Teams vor Ort und stellte Container zur Verfügung. Ein weiteres wichtiges Projekt des Flughafenvereins sind die sogenannten »stillen Hilfen« für Mitarbeitende und deren Angehörige, die durch ein schweres Schicksal oder eine Krankheit unverschuldet in Not geraten sind. Seit 2016 trägt der Verein, den Mitarbeitende und Freunde der FMG vor 26 Jahren gegründet haben, das Qualitäts- und Vertrauenssiegel im deutschen Spendenwesen des DZI (Deutsches Zentralinstitut für soziale Fragen). Der Flughafenverein hat sich wiederholt einer mehrstufigen Vollprüfung unterzogen, um zu belegen, dass seine Arbeit den hohen Qualitätsansprüchen des DZI vollumfänglich gerecht wird.

flughafenverein.de

Lärmschutz: möglichst geringe Belastung

Fluglärm: zielgerichtete Maßnahmen

Es ist uns ein zentrales Anliegen, die Belastungen durch Fluglärm für Anwohnerinnen und Anwohner möglichst gering zu halten. Das

geschieht unter anderem durch operative, technische und finanzielle Maßnahmen.

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

Weniger Lärm durch umweltfreundliche Flugzeuge

Am Flughafen München sind immer mehr moderne Flugzeuge mit niedrigeren Lärmpegeln stationiert. Als das umweltfreundlichste Langstreckenflugzeug der Welt gilt der Airbus A350. Es verursacht im Vergleich zu seinem Vorgänger, dem A340, deutlich niedrigere Lärmpegel: beim Start bis zu 7 dB[A] weniger und bei der Landung bis zu 3 dB[A] weniger. Die A350-900-Reihe hat im Vergleich zur A340-Reihe eine um 40 bis 50 Prozent kleinere Lärmkontur und keine Pegel größer als 85 dB[A] außerhalb des Flughafengeländes. Dies führt unmittelbar zu einer geringeren Fluglärmbelastung im Umfeld des Flughafens. Die Lufthansa hat zuletzt ihre Flotte am Münchner Airport um weitere Airbus A350 verstärkt – auf insgesamt 25 dieser spritsparenden und emissionsarmen Langstreckenflugzeuge.

Lärmorientierte Grundentgelte: je leiser, desto günstiger

Damit Fluggesellschaften vom Einsatz leiser Flugzeuge profitieren, haben wir das Instrument der lärmabhängigen Entgelte weiterentwickelt. Die aktuelle Entgeltordnung unterscheidet mit 13 [statt vormals elf] Lärmklassen noch stärker zwischen leiseren und lauteren Flugzeugtypen und sieht für Flüge während der Tagesrand- und Nachtzeiten Zuschläge auf das Grundentgelt vor. 2024 erfüllte die Hälfte aller Flugbewegungen am Flughafen München die strengsten Vorgaben des sogenannten »Kapitel 14« gemäß Lärmzertifizierung der ICAO.

→ Konzernlagebericht: Nachtflugregelung [Seite 39]

Passiver Schallschutz: Lärmminderung für Anwohnerinnen und Anwohner

Im Rahmen des Serviceprogramms »Gießharzscheiben« tauscht die FMG in der Nachbarschaft des Flughafens seit 2008 freiwillig mangelhafte Schallschutzverglasung aus. Die Mängel betreffen die sogenannte Gießharzschiicht von Verbundfensterscheiben und sind lediglich optischer und nicht funktionaler Natur. Unser Angebot gilt für betroffene Fenster, die die FMG in früheren Schallschutzprogrammen finanziert hat. Das Programm, das Ende 2024 auslaufen sollte, wurde nun letztmalig um ein weiteres Jahr bis Ende 2025 verlängert.

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat mit dem Verfahren zur Ausweisung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen München nach FluLärmG (Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm) begonnen. Dazu hat das Ministerium die FMG aufgefordert, Daten über Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs für das Prognosejahr 2033 vorzulegen. Infolgedessen wird im öffentlichen Verfahren der Lärmschutzbereich festgesetzt und geprüft, ob sich Veränderungen beim Schallschutz oder neue Betroffenheiten heute ergeben. Den Ansprüchen wird die FMG schnellstmöglich nachkommen.

Fluglärmüberwachung: stationär und mobil

An 16 ortsfesten Lärmessstellen überwachen wir kontinuierlich den Fluglärm in der Flughafenregion in einem Umkreis von etwa 20 Kilometern. Die aufgezeichneten Messwerte sind in Echtzeit im Internet abrufbar – neben zahlreichen anderen Statistiken. Im Vergleich zum Vorjahr schlug sich das weitere Wachstum des Flugverkehrs 2024 zum Teil in leicht angestiegenen Lärmpegeln nieder. Die gemessenen Werte bewegten sich aber weiterhin überwiegend unter dem Vorkrisenniveau von 2019.

Zusätzlich betreiben wir mobile Messstellen, die auf Antrag der Kommunen Fluglärm an nahezu beliebigen Orten der Flughafenregion aufzeichnen können. 2024 führten wir insgesamt sechs mobile Messungen durch: in den Gemeinden Fahrenzhausen, Paunzhausen, Langenbach und Haimhausen sowie in den Städten Dachau und Garching. Die Ergebnisse der Messungen wurden an die jeweiligen Kommunen übergeben und bei Bedarf auch in den Sitzungen der Gemeinderäte vorgestellt.

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

Lärmaktionsplan für den Flughafen München

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

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

Facts & Figures

UNTERNEHMEN UND GOVERNANCE

BESCHAFFUNGSVOLUMEN

798

MIO. €

[+23%]

GESCHÄFTSBEZIEHUNGEN

3.873

Lieferanten



PROZESSE OPTIMIEREN

**PROCUREMENT
BOARD**

für optimalen Einkauf



VIELFÄLTIGER BEDARF

130

Warengruppen

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.

Beschaffung: vielfältiger Bedarf an Waren und Dienstleistungen

Der Flughafen München beschafft eine Vielfalt an Produkten und Dienstleistungen, die für den Betrieb und Ausbau eines internationalen Drehkreuzflughafens erforderlich sind. Unser Warentspektrum entspricht dem einer Kleinstadt: Die über 130 Warentypen reichen von Bürobedarf über Straßenbau bis hin zu Fahrzeugen und Gebäuden. 2024 betrug das Beschaffungsvolumen des Flughafen München Konzerns rund 798 Millionen Euro [netto] und stieg damit um 23 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Um Synergieeffekte zu nutzen, laufen alle Beschaffungsvorgänge der Fachbereiche und Tochtergesellschaften über das zentrale, konzernweite Warentypenmanagement – einige Artikel wie Lebensmittel und Getränke sowie Retail-Produkte ausgenommen. So erzielten wir 2024 Einsparungen

in Höhe von 86 Millionen Euro. Seit 2022 beschaffen auch Tochterunternehmen einen Teil der Waren in Kooperationen. Da das gemeinsame Einkaufs- und Absatzvolumen groß ist, führt diese Bündelung zu deutlichen Kostensenkungen.

Beschaffungsprozesse: Optimierung durch neues Gremium und Automatisierung

Im November 2024 haben wir im Auftrag der Geschäftsführung ein Procurement Board etabliert. Es soll dazu beitragen, unsere Beschaffungsprozesse weiter zu optimieren, strategische Einkaufsentscheidungen frühzeitig zu treffen und eine noch engere Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Unternehmensbereichen und dem Einkauf zu fördern. Ein zentrales Ziel des neuen Gremiums ist die Entwicklung einer langfristigen Beschaffungsstrategie, die sich an den übergeordneten Unternehmenszielen orientiert. Es soll außerdem die Entscheidungsfindung im Beschaffungsprozess verbessern, insbesondere bei komplexen Beschaffungsvorhaben und strategischen Einkaufsfragen. Darüber hinaus sollen verbindliche Entscheidungen zu strategischen und interdisziplinären Fragestellungen im Einkauf, zum Beispiel für konkrete Warentypen, das Lieferantenmanagement und zu Nachhaltigkeitsthemen getroffen werden. Zudem wird das Procurement Board Risiken – etwa im Verabrechnungsverfahren oder in der Lieferkette – identifizieren und minimieren.

Im Rahmen der Einführung von S/4HANA verbessern wir den gesamten Beschaffungsprozess (Source-to-Pay-Prozess). Dabei stehen die vollständige Digitalisierung sowie die Automatisierung und benutzerfreundliche Gestaltung der Abläufe im Fokus. Insbesondere die unternehmensübergreifende Harmonisierung einzelner Prozessschritte wird mehr Transparenz schaffen und damit im Warentypen-Management der FMG zusätzliche qualitative und wirtschaftliche Effekte erzielen. Darüber hinaus eröffnet die

Einführung eines neuen Lieferantenmanagement-Systems die Möglichkeit, den Austausch mit Geschäftspartnern effizienter zu gestalten. Dies stärkt nicht nur die partnerschaftliche Zusammenarbeit, sondern erlaubt es auch, Anforderungen – beispielsweise zu Nachhaltigkeitsthemen – aktuell und systemgestützt abzufragen. So wird die dauerhafte Einhaltung dieser Anforderungen sichergestellt.

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. Bieterinnen und 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 nachweisen, dass sie Qualitätssicherungs- und Umweltmanagementnormen einhalten. Für alle Mitarbeitenden der FMG gilt auch eine Reihe von internen Vorgaben. Die allgemeinen Grundsätze des Einkaufs sind im Unternehmen unter anderem als »Zehn goldene Beschaffungsregeln« verankert und dienen als Verhaltensrichtlinie zur rechtssicheren Beschaffung zwischen Fachbereich und Einkauf.

Einkauf: ökonomische, ökologische und soziale Standards

Aufträge vergeben wir nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit und legen besonderen Wert auf den Einsatz von langlebigen und verbrauchsarmen Materialien und Produkten. Bei Investitionsgütern berücksichtigen wir die Folgekosten für Wartung und Instandhaltung (Life Cycle Costs). Das Bewusstsein für eine nachhaltige 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 sind bei der Beschaffung von Werbemitteln die Herkunft des Artikels, eine umweltschonende Produktion und die Recyclingfähigkeit wichtige Kriterien. Bei Fahrzeugen und Geräten für unseren Fuhrpark achten wir darauf, umweltschonende und CO₂-arme Fahrzeuge zu beschaffen.

Lieferbeziehungen: Fokus in der Region

3.873 Lieferanten waren im Berichtsjahr 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. Wir bewerten unsere strategisch wichtigen Rahmenvertragspartner nach folgenden Kriterien:

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

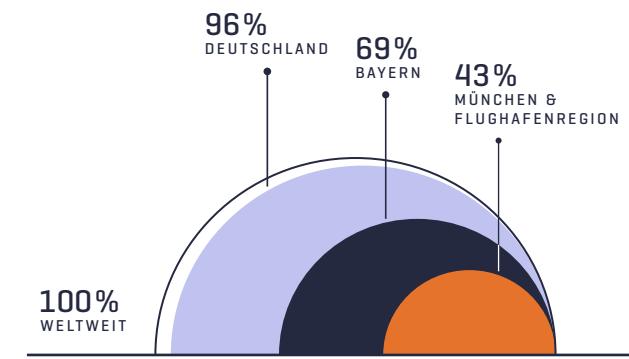
Außerdem besprechen wir regelmäßig mit den Lieferanten, wie sich etwaige Qualitätsmängel beseitigen und Optimierungspotenziale realisieren lassen.

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

LIEFERANTENSTRUKTUR

ANTEIL AM BESCHAFFUNGSVOLUMEN DES FLUGHAFENS -----



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

 sustainabledevelopment.un.org

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 seit Mai 2022 den obersten Orientierungsrahmen für die Geschäftsführung, alle Führungskräfte und Mitarbeitenden. Er enthält die grundlegenden Prinzipien und Regeln für ein verantwortungsvolles und ethisches Verhalten gegenüber Personen innerhalb und außerhalb des Konzerns. Wir verpflichten uns darin, die nationalen und internationalen Gesetze, die staatlichen Vorschriften und behördlichen Vorgaben sowie die unternehmensinternen Regelungen einzuhalten. 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 umweltbezogene Verpflichtungen zu verletzen.

 [Code of Conduct](#)

Lieferkettengesetz: neue Online-Anwendung

Das im Jahr 2023 in Kraft getretene Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz [LkSG] hat das Ziel, die internationale Menschenrechtsslage zu verbessern. Es definiert die Anforderungen an ein verantwortungsvolles Management von Lieferketten. Bei der Umsetzung der LkSG-Anforderungen in unserem Unternehmen 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. 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.

Um die Sorgfaltspflichten aus dem LkSG weiterhin rechtssicher, vollständig und effizient dokumentieren zu können, haben wir nach Empfehlung des LkSG-Risikoboard 2024 eine softwarebasierte Anwendung implementiert. Diese bildet sowohl die interne als auch die externe Risikoanalyse sowie die Berichtspflichten des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle rechtssicher ab. Zusätzlich werden durch ein Medien-Screening potenzielle kritische Nachrichten unserer Lieferanten überwacht zur frühzeitigen Risiko-Erkennung. Eine Verfahrensordnung für ein Beschwerdeverfahren zu LkSG-Belangen ist auf unserer Internetseite veröffentlicht. Zudem gibt es 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 länderspezifischen als auch nach branchenspezifischen Risikofaktoren systematisch bewertet. Die länderspezifischen Risiken sind als gering einzustufen, da 94 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 erhöhtem 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.

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 Grundsatzzerklärung 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 \(Seite 70\)](#)

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
sop architekten GmbH [Seiten 9 und 10]

KONZEPTION, BERATUNG UND DESIGN

hw.design gmbh, München

WEITERFÜHRENDE LINKS

Den Onlinebericht mit zusätzlichen Inhalten finden Sie unter:

 bericht2024.munich-airport.de

Mehr Informationen zum Unternehmen sind auf der Website abrufbar:

 munich-airport.de/unternehmen

Facebook, LinkedIn, Instagram & YouTube:

 facebook.com/flughafenmuenchen

 linkedin.com/company/munich-airport

 instagram.com/munich_airport

 youtube.com/@MucAirport

