

# KURS HALTEN

**FLUGHAFEN MÜNCHEN**

Integrierter Bericht 2020

#wirbleibeninVerbindung





**KURS HALTEN**





# 4

## FLUGHAFEN KOMPAKT

- 4 — Kennzahlen
- 6 — Brief der Geschäftsführung
- 10 — Chronologie des Krisenjahres
- 16 — Geschäftsmodell

# 18

## STRATEGIE UND MANAGEMENT

- 19 — Strategie
- 26 — Management

# 30

## VERANTWORTUNG

- 31 — Ökologische Verantwortung
- 39 — Soziale Verantwortung
- 46 — Ökonomische Verantwortung

# 48

## FINANZEN

- 49 — Konzernlagebericht
- 88 — Verkürzter Konzernabschluss
- 95 — Bericht des Aufsichtsrats



Den Online-Bericht finden Sie unter:  
[bericht2020.munich-airport.de](http://bericht2020.munich-airport.de)

Zusätzliche Inhalte im Online-Bericht:

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

# KURS HALTEN

Gemeinsam durch die Krise navigieren. Veränderung gestalten und Chancen nutzen. Das bedeutet: effizienter werden, verantwortungsvoll handeln und weiterhin Qualität bieten. Als verlässlicher Partner bleiben wir mit unseren Stakeholdern in Verbindung und halten Kurs.



## KENNZAHLEN

## Ökonomisch

## ERTRAGS-, VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

| Mio. €                                   | 2020    | 2019    | 2018    | Veränderung in %<br>2020/19 |
|--|---------|---------|---------|-----------------------------|
| Konzernumsatz                            | 579,7   | 1.568,0 | 1.508,8 | -63,0                       |
| Anteil Aviation in %                     | 41      | 55      | 54      |                             |
| Anteil Non-Aviation in %                 | 59      | 45      | 46      |                             |
| EBITDA                                   | -161,8  | 554,3   | 538,1   |                             |
| EBIT                                     | -403,9  | 345,5   | 323,5   |                             |
| Konzernergebnis nach Steuern [EAT]       | -321,4  | 177,8   | 149,6   |                             |
| EBITDA-Marge in %                        | -27,9   | 35,4    | 35,7    |                             |
| EBITDA/Pax in €                          | -14,6   | 11,6    | 11,6    |                             |
| EBIT-Marge in %                          | -69,7   | 22,0    | 21,4    |                             |
| ROCE <sup>1</sup> in %                   | -8,4    | 7,6     | 7,4     |                             |
| Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit     | -116,0  | 429,1   | 468,3   |                             |
| Investitionen                            | 391,0   | 319,4   | 204,7   | 22,4                        |
| Free Cashflow                            | -503,8  | 109,1   | 271,7   |                             |
| Eigenkapital                             | 2.065,0 | 2.378,1 | 2.225,0 | -13,2                       |
| Eigenkapitalquote in %                   | 37,4    | 42,9    | 41,5    |                             |
| Nettofinanzverbindlichkeiten (Net Debt)  | 2.633,4 | 2.108,1 | 2.079,4 | 24,9                        |
| Net Debt/EBITDA                          | -16,3   | 3,8     | 3,9     |                             |
| Net Gearing (Net Debt/Eigenkapital) in % | 128     | 89      | 93      |                             |

<sup>1</sup> ROCE = EBIT/(Eigenkapital + Net Debt + lfr. Leistungen an Arbeitnehmer)

## Ökologisch

CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN

| Tonnen  | 2020           | 2019           | 2018           | Veränderung in %<br>2020/19 |
|---|----------------|----------------|----------------|-----------------------------|
| Direkte Emissionen Scope 1                    | 73.407         | 88.876         | 87.341         | -17,4                       |
| Indirekte Emissionen Scope 2                  | 7.065          | 12.635         | 15.045         | -44,1                       |
| Andere indirekte Emissionen Scope 3           | 27.487         | 46.277         | 47.719         | -40,6                       |
| <b>Beeinflussbarer CO<sub>2</sub>-Ausstoß</b> | <b>107.959</b> | <b>147.788</b> | <b>150.105</b> | <b>-27,0</b>                |

SPEZIFISCHE CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN

| Kilogramm                                 | 2020 | 2019 | 2018 | Veränderung in %<br>2020/19 |
|---|------|------|------|-----------------------------|
| CO <sub>2</sub> -Emissionen pro Passagier | 9,73 | 3,08 | 3,24 | 215,9                       |

## TRINK- UND ABWASSER

| Kubikmeter                                     | 2020      | 2019      | 2018      | Veränderung in %<br>2020/19 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------------------------|
| Menge bezogenen Trinkwassers                   | 563.789   | 1.032.239 | 986.580   | -45,4                       |
| Trinkwasserverbrauch pro 1.000 VE <sup>1</sup> | 44,7      | 20,1      | 19,2      | 122,4                       |
| Gesamt-Abwasserableitung                       | 1.610.406 | 2.494.388 | 2.404.292 | -35,4                       |
| Abwasseranfall pro 1.000 VE <sup>1</sup>       | 127,7     | 48,5      | 46,8      | 163,3                       |

<sup>1</sup> Verkehrseinheiten

## Gesellschaftlich

MITARBEITERSTRUKTUR<sup>1</sup>

| Anzahl           | 2020  | 2019  | 2018  | Veränderung in %<br>2020/19 |
|------------------|-------|-------|-------|-----------------------------|
| Gesamt           | 9.338 | 9.806 | 9.626 | -4,8                        |
| Frauen in %      | 31,92 | 32,55 | 33,14 | -1,9                        |
| Männer in %      | 68,08 | 67,45 | 66,86 | 0,9                         |
| Vollzeit in %    | 78,25 | 75,79 | 79,75 | 3,2                         |
| Teilzeit in %    | 21,75 | 24,21 | 20,25 | -10,2                       |
| < 30 Jahre in %  | 13,09 | 15,68 | 15,92 | -16,5                       |
| 30-50 Jahre in % | 51,40 | 51,56 | 52,17 | -0,3                        |
| > 50 Jahre in %  | 35,51 | 32,76 | 31,91 | 8,4                         |

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

## AUSZUBILDENDE

| Anzahl | 2020 | 2019 | 2018 | Veränderung in %<br>2020/19 |
|--------|------|------|------|-----------------------------|
| Gesamt | 287  | 303  | 277  | -5,3                        |

## ARBEITSSICHERHEIT

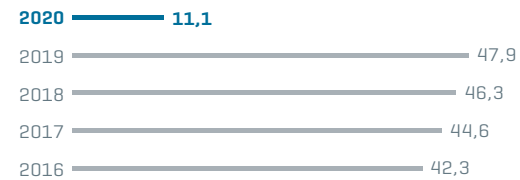
| Anzahl                         | 2020  | 2019  | 2018 <sup>1</sup> | Veränderung in %<br>2020/19 |
|--------------------------------|-------|-------|-------------------|-----------------------------|
| Meldepflichtige Arbeitsunfälle | 94    | 236   | 231               | -60,2                       |
| Dadurch Ausfalltage            | 2.508 | 6.539 | 7.272             | -61,6                       |
| 1.000-Mann-Quote               | 10,85 | 27    | 26,55             | -59,6                       |

<sup>1</sup> Im Rahmen der Prüfung der Daten identifizierte Fehler wurden nachträglich korrigiert.

## Operativ

### PASSAGIERE

In Millionen

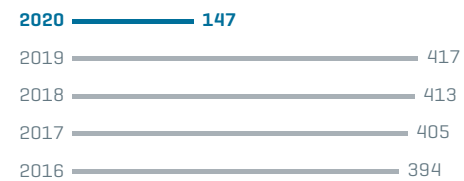


- Die Passagierzahlen sanken 2020 durch die Corona-Pandemie um rund 77 Prozent auf 11,1 Millionen.
- Die Airlines haben ihr Flugangebot im Jahr 2020 massiv reduziert oder vorübergehend sogar komplett eingestellt.

→ Seite 61

### FLUGBEWEGUNGEN

In Tausend



- Die Anzahl der Starts und Landungen ging 2020 um mehr als 270.000 auf rund 147.000 zurück.
- Aufgrund der weltweiten Reisebeschränkungen lag die Zahl der Flugbewegungen bei einem Minus von rund 65 Prozent.

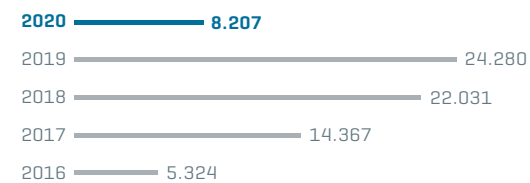
→ Seite 60

## Steuerungsrelevant

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

### CO<sub>2</sub>-EINSPARUNGEN

In Tonnen



- Der Flughafen München will bis 2030 CO<sub>2</sub>-neutral sein.
- Der prognostizierte Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen fiel mit 8.207 Tonnen deutlich höher aus als erwartet.

→ Seite 68

### KONZERNERGEBNIS VOR STEUERN (EBT)

In Millionen €

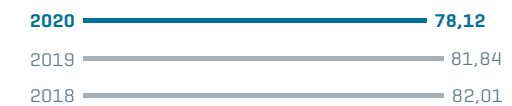


- Das EBT im Geschäftsjahr 2020 ist von den Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt.
- Trotz drastischer Gegensteuerungsmaßnahmen konnten die rückläufigen Ergebniszahlen nicht kompensiert werden.

→ Seite 68

### PASSAGIERERLEBNISINDEX (PEI)

In Prozent



- Der PEI ist eine Messgröße für die Kundenzufriedenheit.
- Der Flughafen München konnte 2020 coronabedingt lediglich von Januar bis März Passagierbefragungen durchführen.

→ Seite 68

*Sehr geehrte Damen und Herren,*

die Corona-Krise hat die globale Luftfahrtbranche und alle mit ihr verbundenen Wirtschaftszweige besonders hart getroffen. Wir haben am Flughafen München die drastische Reduktion des Flugverkehrs und die damit verbundenen Auswirkungen auf alle Geschäftsfelder hautnah erlebt. Zu Beginn der Pandemie wurden über das Drehkreuz München dringend benötigte Schutzmasken, Atemgeräte und medizinische Güter transportiert sowie seit Anfang des Jahres 2021 auch die lang ersehnten Impfstoffe. Wir freuen uns, auf diese Weise einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag zur Bewältigung der Krise leisten zu können und werden dies auch weiterhin tun.

Erwartungsgemäß wenig erfreulich fällt der Blick auf die Bilanz des zurückliegenden Geschäftsjahres aus. Mit einem Umsatz von rund 580 Millionen Euro haben wir 2020 63 Prozent weniger Erlöst als im Vorjahr. Der daraus resultierende Verlust beläuft sich auf 321,4 Millionen Euro. Die hervorragenden Ergebnisse und Reserven der Vorkrisenjahre helfen uns, die Liquidität des Unternehmens trotz der weiterhin widrigen Rahmenbedingungen zu sichern.

Bei den Verkehrszahlen zeigt sich ebenfalls ein dramatisches Bild: Die Flugbewegungen brachen mit rund 147.000 Starts und Landungen um knapp 65 Prozent ein. Gerade einmal 11,1 Millionen Passagiere – rund 77 Prozent weniger als 2019 – konnten wir bei uns in München begrüßen. Damit verzeichneten wir 2020 geringere Werte als 1992, dem Anfangsjahr des Flughafens München am neuen Standort im Erdinger Moos. Auch unsere Shops, Restaurants und Parkhäuser unterlagen den weitreichenden Einschränkungen und Schließungen – hier hatten wir ebenfalls große Umsatzausfälle zu verzeichnen.





**JUST LAMMERS**

Vorsitzender der Geschäftsführung  
und Arbeitsdirektor



**ANDREA GEBBEKEN**

Geschäftsführerin Commercial  
und Security



**THOMAS WEYER**

Geschäftsführer Finanzen  
und Infrastruktur

Sämtliche Prognosen deuten darauf hin, dass weitere herausfordernde Jahre vor uns liegen. So soll das globale Verkehrsvolumen wohl frühestens 2024 wieder das Niveau von 2019 erreichen. Anfang 2021 blieb die erhoffte Erholung bereits aus. Um den Flughafen München auf Kurs zu halten und noch effizienter aufzustellen, haben wir das Programm »Restart« entwickelt. Wir wollen die Personalkapazität in den kommenden Jahren sozialverträglich an die veränderten Rahmenbedingungen anpassen. Hierfür bieten wir der Belegschaft ein Freiwilligenprogramm und attraktive Vorruhestandsregelungen an. Die demografische Struktur unserer Belegschaft begünstigt dieses Vorhaben.

Wir verfolgen weiterhin einen konsequenten Sparkurs und überprüfen laufend alle Investitionen und Ausgaben. An zentralen strategischen Vorhaben halten wir jedoch fest: Beispielweise treiben wir die Optimierung der Schienenanbindung, das Klimaschutzprogramm oder den qualitätsorientierten Erhalt und die Weiterentwicklung der Infrastruktur im Rahmen unseres Fünf-Sterne-Anspruchs und der nachhaltigen Entwicklung des Drehkreuzes München weiter voran. Darüber hinaus wollen wir eine nachhaltige Zukunft des Luftverkehrs mitgestalten, indem wir in Zusammenarbeit mit unseren Airline-Partnern den Einsatz von synthetischen, klimaneutralen Treibstoffen am Standort fördern werden.

Wann die Corona-Krise enden und die sogenannte neue Normalität beginnen wird, lässt sich derzeit kaum abschätzen. Was ich aber mit voller Überzeugung sagen kann: Der Flughafen München wird seine Position als bedeutender Hub in einer starken Region halten. Besonders freut mich, dass wir uns in der bis dato schwersten Krise auf unseren wichtigsten Partner, die Lufthansa Group, verlassen können. Die Lufthansa steht zu ihrem Fünf-Sterne-Drehkreuz München. Und auch die anderen in München vertretenen Fluggesellschaften wissen den Standort zu schätzen und wollen so bald wie möglich wieder ihr Vorkrisenprogramm anbieten.

Natürlich setzen wir dabei auch auf die weltweit fortschreitenden Impfkampagnen und deutlich ausgeweiteten Testmöglichkeiten, sodass wir hoffentlich schon im weiteren Verlauf des Jahres eine spürbare Erholung bei den Flugbewegungen und Passagierzahlen sehen werden. Dabei stehen immer die Sicherheit und die Gesundheit unserer Kunden, Passagiere und Mitarbeiter unverändert an erster Stelle.

Ich bedanke mich – auch im Namen von Andrea Gebbeken und Thomas Weyer – ganz herzlich bei allen, die durch ihren unermüdlichen Einsatz, ihre Motivation, Loyalität und Veränderungsbereitschaft jeden Tag dazu beitragen, dass wir als Flughafen München Kurs halten in der größten Krise der zivilen Luftfahrt.

Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Lammers', written in a cursive style.

**JUST LAMMERS**

# CHRONOLOGIE DES KRISENJAHRES

Rückblick auf ein  
ungewöhnliches Jahr 2020



»Wir sind wie die Luftverkehrsgesellschaften unverschuldet in eine schwierige Lage geraten, die uns vor enorme Herausforderungen stellt. Jetzt gilt es, den Münchner Flughafen durch eine mehrjährige Phase der Konsolidierung zu führen. Ich bin zuversichtlich, dass unser Airport seine Rolle als bedeutendes europäisches Luftverkehrsdrehkreuz wieder einnehmen wird.«

**JUST LAMMERS**





## Bedeutsame Fracht

Vor dem Hintergrund der Corona-Krise zeigt sich die Bedeutung des Münchner Airports für den Transport von Hilfsgütern und Schutzrüstung. Durchschnittlich 20 tägliche Frachtflüge im April befördern medizinische Schutzgüter. Diese fliegenden Sondertransporte leisten einen wichtigen Beitrag zum logistischen Krisenmanagement innerhalb der Bundesrepublik.



## Gelegenheit wahrgenommen

Der Münchner Flughafen nutzt den durch die Corona-Pandemie verursachten Einbruch des internationalen Luftverkehrs für die Instandhaltung des Bahnsystems. Erstmals finden die notwendigen Reparaturarbeiten an einer Startbahn, die normalerweise nur nachts und unter hohem Zeitdruck möglich sind, tagsüber statt. Zunächst wird die südliche Start- und Landebahn für rund drei Wochen komplett gesperrt. Kurz darauf folgt die nördliche Start- und Landebahn. Die komplette Sperrung verkürzt den Reparaturzeitraum und verringert die Kosten erheblich.



Passagiere

3.000.000

2.000.000

1.000.000

0

**29. Januar**  
Lufthansa und viele andere europäische Airlines stoppen ihren Flugverkehr nach China

## Massive Rückgänge der Fluggastzahlen

### Chronologie des Krisenjahres

Infolge der weltweiten Reisebeschränkungen kommt im zweiten Quartal 2020 der Passagierverkehr am Münchner Flughafen nahezu zum Erliegen. Das Fluggastaufkommen reduziert sich um 98 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Anzahl der Starts und Landungen geht in diesem Zeitraum um rund 92 Prozent zurück. Der absolute Tiefpunkt wird im April und Mai erreicht. Hier liegen die Fluggastzahlen nun lediglich bei rund einem Prozent der Vorjahreswerte. Nach einer leichten Erholung in den Sommermonaten verschärft sich die Lage im Herbst und Winter erneut. Wegen zahlreicher Beschränkungen und Reisewarnungen verzeichnet der Airport zum Jahresende einen historischen Tiefstand von elf Millionen Passagieren, die 2020 von und nach München geflogen sind.

**13. März**  
Einstellung aller Lufthansa-Transatlantikverbindungen ab München

**16. März**  
Reisebeschränkungen und Grenzschließungen führen zum Einbruch des europäischen Flugverkehrs

**24. März**  
Einreisebeschränkungen für alle Non-Schengen-Staaten, Schließung des Terminal 2-Satelliten

**29. April**  
Schließung des Terminals 1

**15. Juni**  
Aufhebung der pauschalen Reisewarnungen für die EU- und die Schengen-assoziierten Länder

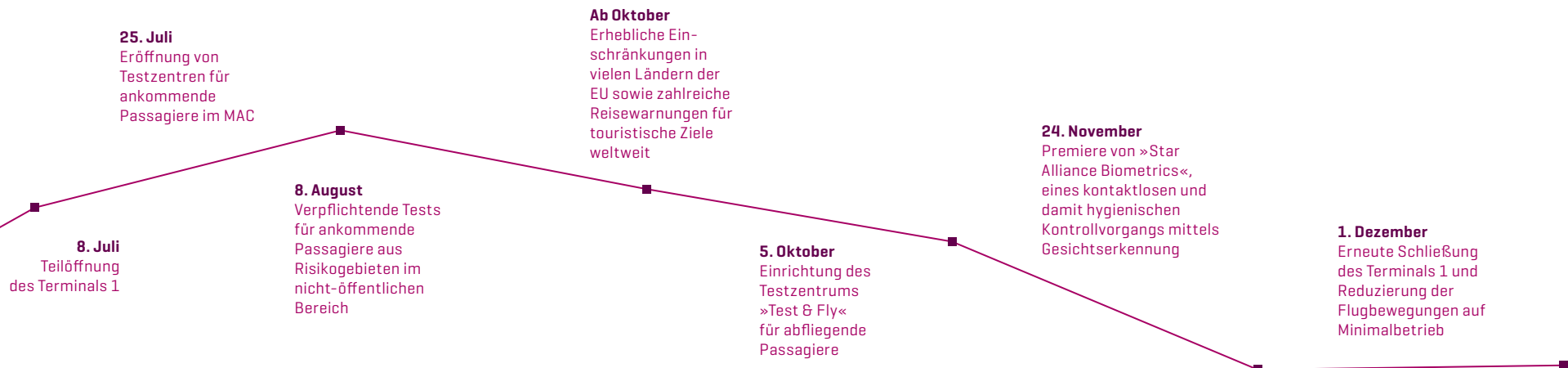


»Das vergangene Jahr hat gezeigt, dass wir trotz einer Krise historischen Ausmaßes das Niveau eines 5-Star-Airports halten und schnell auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren können. Alle Mitarbeiter haben durch Umdenken, Flexibilität und Verzicht in dieser Umbruchsituation dazu beigetragen, das Unternehmen zu stabilisieren und den Qualitätsanspruch auch in dieser herausfordernden Zeit zu erfüllen.«

**ANDREA GEBBEKEN**

## Wegweiser für sicheres Reisen

Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, kurz EASA, nimmt den Münchner Flughafen im Juni in den Kreis der Pilotflughäfen auf, die beispielhaft für ein sicheres Reisen in Zeiten der Covid-19-Pandemie stehen. An diesen internationalen Airports sollen die von der EASA und der europäischen Gesundheitsbehörde ECDC erarbeiteten Empfehlungen in vorbildlicher Weise umgesetzt werden.



»Die Bewältigung der Corona-Krise ist ein Marathonlauf, der noch nicht zu Ende ist. Ein hoher Standard beim Gesundheitsschutz für Mitarbeiter und Kunden hat dabei oberste Priorität. Zweitens der geordnete Wiederanlauf des Betriebs. Drittens – und das ist mir als Finanzgeschäftsführer besonders wichtig – ein weiterhin konsequenter Sparkurs.«

**THOMAS WEYER**



## Die Krise managen

Vielseitig sind die durch die Corona-Pandemie entstandenen Herausforderungen für den Flughafen München. Die Flughafen München GmbH [FMG] bewältigt diese strukturiert und koordiniert, vor allem indem sie frühzeitig reagiert und bereits Ende Februar 2020 einen Corona-Sonderstab einrichtet. Der mit Führungskräften der relevanten Fachbereiche besetzte Krisenstab soll eine fortlaufende Lagebeurteilung sicherstellen. Auf Basis einer ganzheitlichen Risikobeurteilung entwickelt er Maßnahmen zur unternehmerischen Gefahrenvorsorge, gewährleistet die Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs und trifft alle notwendigen Vorbereitungen für den Wiederanlauf des Luftverkehrs.

### Herunterfahren

- Krisenorganisation etablieren
- Mitarbeitergesundheit sicherstellen
- Wirtschaftliche Auswirkungen minimieren
- Betrieb herunterfahren und Maßnahmen zur Betriebssicherung einleiten

### Hochfahren

- Nach und nach Wiederanlauf des Luftverkehrs
- Anpassung an veränderte Gegebenheiten
- Strukturierte Nachbetrachtung

### Stabilisieren

- Flughafen im Minimalbetrieb
- Betriebssicherheit und stabile Grundversorgung gewährleisten
- Liquiditätsorientiertes Handeln
- Fokus auf kritischen Prozessen
- Vorbereitung des Wiederanlaufs







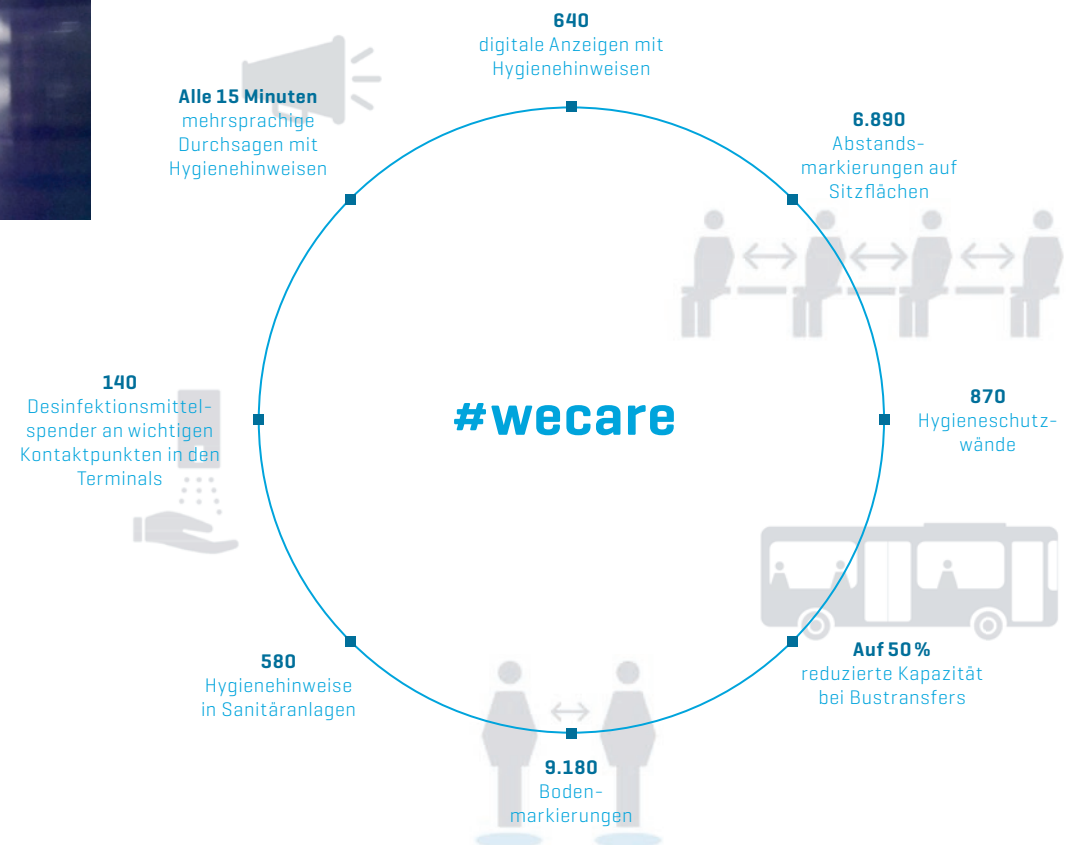
Im Rahmen eines umfangreichen Hygiene- und Desinfektionskonzepts testet der Flughafen München innovative Techniken: zum Beispiel mobile Reinigungsroboter, die Flächen und Räume mit UV-Licht desinfizieren.

## Den Trend weiter beschleunigt

Die Krise wirkt wie ein Katalysator für den Umgang mit digitalen Tools: Waren es vor der Corona-Krise an einem normalen Arbeitstag noch 170, arbeiten nun an Spizentagen bis zu 1.000 Beschäftigte im Homeoffice und nutzen digitale Konferenz- und Organisationstools.

## Gemeinsam gegen Corona

Mit einem umfangreichen Maßnahmenpaket zum Infektionsschutz reagiert der Münchner Flughafen auf die veränderten Rahmenbedingungen, um weiterhin ein sicheres Reisen zu gewährleisten. In den beiden Terminals werden Corona-Testzentren für Einreisende aus Risikogebieten eingerichtet. Das in einem zweiten Schritt im Oktober eröffnete Covid-19-Testzentrum »Test & Fly« für abfliegende Passagiere liefert die Ergebnisse von PCR-Tests bereits innerhalb von drei bis sechs Stunden. Mitte November erprobt die Lufthansa auf zwei täglichen Flügen zwischen München und Hamburg sogenannte »Tested Flights«. Passagiere und Crew werden unmittelbar vor Abflug mithilfe eines Antigen-Schnelltests getestet und dürfen nur mit einem negativen Testnachweis den Flug antreten.



## GESCHÄFTSMODELL

### Input



#### Finanzen

- Flüssige Mittel: 208,3 Millionen €
- Kreditbestand: 1.903,2 Millionen €
- Eigenkapital: 2.378,1 Millionen €



#### Infrastruktur

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



#### Know-how

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



#### Mitarbeiter

- Mitarbeiter: 9.625 Mitarbeiter im Konzern (inklusive Auszubildenden)
- Arbeitgeber: Personalaufwand von 408,6 Millionen Euro im Konzern
- Ausbildung/Personalentwicklung: elf Ausbildungs- und duale Studienmöglichkeiten



#### Umwelt

- Klimaschutz: Programm zur Reduktion von Emissionen (CO<sub>2</sub> und andere)
- Ressourcen: Abfallwirtschaftskonzept mit Recycling und »Zero Waste« als Ziel, Kreislauf Entsorgungsmittel
- Lärmschutz: strenge Nachtflugregelung, Fluglärmüberwachung an 16 festen Stationen, zusätzlich freiwillige mobile Messungen



#### Gesellschaft

- Stakeholder: transparenter Dialog über verschiedene Kanäle (z. B. Website, Social Media), auf Europa-, Bundes- und Landesebene sowie in München
- Wertschöpfung: direkte, indirekte und induzierte Effekte für die Region als Wirtschafts- und Standortfaktor
- Gesellschaftliches Engagement: Regionalbüro, Flughafenverein

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

### Geschäftsfelder – Output

#### AVIATION

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

#### COMMERCIAL ACTIVITIES

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

#### REAL ESTATE

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

#### PARTICIPATIONS, SERVICES & EXTERNAL BUSINESS

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

## Maßnahmen 2020

- Sicherung der Liquidität durch vertieftes Liquiditätsmanagement
- Entgegenwirken von rückläufigen Ergebniszahlen durch Einsparung im Aufwands- und Investitionsbereich
- Einführung des Programms »Restart« zur effizienteren Ausrichtung des Flughafens München
- Rohbau des ersten Bürogebäudes auf dem LabCampus
- Inbetriebnahme eines neuen Hightech-Logistikzentrums
- Brücke über die Zentralallee, Straßenausbau Richtung Osten
- Weiterführung der Bauarbeiten am Bahntunnel für den Erdinger Ringschluss
- Fokus auf digitale Lern- und Lehrmethoden in der Airport Academy
- neue Funktion in der PassngrApp: Anzeige der Wartezeiten an Pass- und Sicherheitskontrolle sowie Informationen zu den jeweils geltenden Reisebeschränkungen
- Projekt Social Intranet als Ort der Begegnung im digitalen Raum
- Sicherheit der Mitarbeiter gewährleisten: Bildung eines Corona-Sonderstabs, flächendeckendes Homeoffice, Hygienemaßnahmen
- Einführung von Kurzarbeit und Abschluss Notlagentarifvertrag
- Programm »Restart« zur Steigerung der Effizienz und Anpassung der Personalkapazität
- 20 Einzelmaßnahmen und Investition von 1,2 Millionen Euro in den Klimaschutz
- Aufbereitung von Enteisungsmitteln
- Ausgleichsmaßnahmen auf rund 20 Hektar Fläche
- Ausarbeitung regeneratives Energiekonzept
- enge Abstimmung hinsichtlich Coronavirus mit relevanten Organisationen
- Fachausschüsse, Verbandsarbeit, Präsenz im politischen Raum
- kontinuierliche Information der Öffentlichkeit durch Medienarbeit
- Unterstützung von rund 350 Projekten in der Region

## Outcome Kurzfristig

- Flüssige Mittel: 77,7 Millionen €
- Kreditbestand: 2.322,2 Millionen €
- Eigenkapital: 2.065,0 Millionen €
- Inbetriebnahme erstes Bürogebäude auf dem LabCampus Anfang 2022
- Zunahme versiegelte Fläche: 22.121 m<sup>2</sup>
- neu begrünte Fläche: 47.646 m<sup>2</sup>
- Verbesserung der Straßenanbindung
- 27 aktive internationale Projekte
- ACI Airport Health Zertifikat [Auszeichnung für Umsetzung von Gesundheitsmaßnahmen]
- einziger 5-Star-Airport in der EU
- Passagierbefragung wegen Corona ausgesetzt
- 22 Prozent Frauen in Führungspositionen, 21 Prozent der Mitarbeiter in Teilzeit, 96 Prozent mit Tarifverträgen
- 287 Auszubildende im Konzern
- Recyclingquote der Enteisungsmittel bei circa 50 Prozent
- 90 Prozent des Energiebedarfs selbst gedeckt
- Einsparung von rund 200.000 Kubikmetern Trinkwasser durch Brauchwasserbrunnen
- Bewältigung der Corona-Krise zentrales Thema in den Medien, aktuelle Infos über Website
- 643 Mio. Euro [netto] Beschaffungsvolumen
- Sinken der Bruttowertschöpfung durch corona-bedingten Verkehrsrückgang

## Langfristig

- Sicherung der Liquidität in den Folgejahren
- Stabilisierung der Eigenkapitalquote
- zukünftige wirtschaftliche Erholung abhängig von der weiteren Entwicklung der Pandemie
- erhöhte Mobilität on- und off-Campus für Mitarbeiter und Passagiere
- Positionierung als Innovationsstandort
- effiziente Intermodalität
- erhöhte Effizienz durch Optimierung der Prozesse
- Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Qualitätsoffensive
- Weiterentwicklung der Unternehmens- und Führungskultur
- Stärkung Diversity durch Angebot eines vorurteilsfreien Arbeitsumfelds und Commitment in der Charta der Vielfalt
- CO<sub>2</sub>-Neutralität bis 2030
- Nutzung von Ressourcen in der Region, z. B. Planung von Fotovoltaikanlagen
- nachhaltige Mobilität: mehr Elektrofahrzeuge im Fuhrpark, alternative Antriebskonzepte
- Wahrnehmung als Corporate Citizen durch gesellschaftliches Engagement und logistischen Beitrag während Corona-Pandemie
- Wirtschaftskraft sichert Wohlstand in der Region und darüber hinaus



# Strategie und Management



Die Corona-Pandemie hat die globale Luftverkehrswirtschaft 2020 in eine tiefe Krise gestürzt. Die Passagierzahlen am Münchner Airport werden voraussichtlich auch in den Folgejahren deutlich unter der bisherigen Größenordnung von zuletzt rund 48 Millionen im Jahr 2019 liegen. Um den Kurs zu halten, muss die Flughafen München GmbH mit passenden Maßnahmen auf die veränderten Rahmenbedingungen reagieren und die neuen Anforderungen effizient bewältigen.

Turbulenzen am Boden:  
Der Betrieb kam 2020  
phasenweise fast völlig  
zum Erliegen.

## Strategie

### Verantwortungsvoll handeln

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die gesamte Luftverkehrswirtschaft trafen den Flughafen München, dessen Strukturen auf mindestens 50 Millionen Passagiere pro Jahr ausgelegt sind, mit voller Wucht. In der bis dato größten Krise der Branche verbindet der Flughafen München nach wie vor nachhaltige ökonomische Wertschöpfung mit ökologischer und sozialer Verantwortung. Die Geschäftstätigkeit der Flughafen München GmbH (FMG) hat erheblichen Einfluss auf viele verschiedene Bereiche und Akteure: die Wirtschaftsstandorte München, Bayern und Deutschland, die Region und ihre Einwohner, die Mitarbeiter, die Passagiere sowie die am und um das zweitgrößte deutsche Drehkreuz angesiedelten Unternehmen und andere Stakeholder-Gruppen. Die Berücksichtigung ihrer Interessen und Belange ist ein entscheidender Faktor bei der strategischen Planung.

Die mittelfristige Entwicklung des Unternehmens ist in den Leitlinien der Strategie 2025 festgelegt. Die Strategie beschreibt fünf wesentliche Handlungsfelder für den erfolgreichen Betrieb des Flughafens München. Die Handlungsfelder sind das Ergebnis von Szenarienanalysen zur Zukunft des Luftverkehrs und leiten sich aus dem Dialog mit den Stakeholdern des Unternehmens ab. Einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der Strategie, und damit zur Weiterentwicklung des Flughafens, leisten die Ziele und Maßnahmen aus dem Nachhaltigkeitsprogramm. Mit definierten Kennzahlen misst die FMG den Erfolg der Umsetzung. Aufgrund der massiven Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns überarbeitet das Unternehmen derzeit seine Strategie und prüft die Handlungsfelder laufend auf Anpassungsbedarf.



### Gegensteuern und Kurs halten mit »Restart«

Der herausfordernden Situation und den drastischen Umsatzeinbrüchen in nahezu allen Geschäftsfeldern begegnete der Flughafen München umgehend mit einem konsequenten Krisenmanagement. Gleichzeitig sind mittel- und langfristige Veränderungen nötig, um den Konzern auf Kurs zu halten. Deshalb hat das Unternehmen das Programm »Restart« aufgesetzt. Mit »Restart« verfolgt die FMG einen ganzheitlichen und nachhaltigen Ansatz, der die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens sicherstellen soll. Das Programm ist somit deutlich mehr als kurzfristige Krisenbewältigung: Der Konzern wird sich grundsätzlich neu aufstellen, um sich strategisch an die veränderte Situation im Luftverkehr anzupassen. Organisatorische Strukturen müssen hinterfragt, der Ressourceneinsatz optimiert und bestehende Geschäftsfelder beleuchtet werden. Zudem stehen die Sachkosten und Investitionen auf dem Prüfstand. Zum ersten Mal in der Unternehmensgeschichte muss sich die FMG verkleinern.

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

Das Programm umfasst drei Handlungsfelder, aus welchen sich wirksame Maßnahmen ableiten:

1. **Organisation: Strukturen verbessern, Führung straffen, Synergien schaffen.** Verschiedene Reorganisationsprojekte setzen an vielen Stellen im Unternehmen an. Verwaltung und Führung rücken genauso in den Blick wie die operativen Bereiche. Die Reorganisation soll in den kommenden Jahren für schlankere Führungs- und Verwaltungsstrukturen, bedarfsgerechte Führungsspannen sowie optimierte Schnittstellen sorgen.
2. **Effizienz: das Verhältnis von Aufwand und Ergebnis auf den Prüfstand stellen.** Beim Thema Effizienz liegt der Fokus auf der Überprüfung von Strategie und Konzernportfolio, der Optimierung der Leistungs- und Servicebeziehungen im Konzern sowie einer Analyse der Personalkapazität in der FMG.
3. **Personal: Kapazitätsanpassung sozialverträglich und mit Augenmaß gestalten.** Personalkosten nachhaltig zu senken und die Personalkapazität an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen, sind Ziele dieses Handlungsfelds. Gerade in der Krise steht die FMG zu ihrem Anspruch, ein verlässlicher Arbeitgeber zu sein. Sie wird dieser Herausforderung sozialverträglich, verantwortungsvoll und in enger Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmervertretern begegnen.

Nachhaltige Veränderungen entstehen nur, wenn geeignete Rahmenbedingungen erfüllt sind. Deshalb steht der Wandel der Führungs- und Unternehmenskultur hin zu effizienterem Handeln, bereichsübergreifendem Denken sowie Leistungs- und Veränderungsbereitschaft in der Belegschaft ebenfalls im Fokus von »Restart«.

#### »RESTART«

Der Flughafen München wird verlässlicher Partner in einer starken Region bleiben.

Ein externes Beraterteam steht der FMG vor allem bei strategischen Fragestellungen sowie bei besonders komplexen Organisationsprojekten zur Seite. Das Einsatzfeld ist klar definiert und abgegrenzt: Der externe Blick und die unternehmensübergreifende Expertise der Berater werden hauptsächlich bei der strategischen Neuausrichtung des Konzerns und der Geschäftsfelder benötigt. Die Steuerung der einzelnen Themen und Projekte liegt ansonsten bei unternehmensinternen Projektleitern.

#### Langfristige Personalpolitik für erfolgreichen Neustart

Der Flughafen München legt Wert auf eine Personalpolitik, die sowohl den Menschen als auch die Unternehmensentwicklung im Blick hat. Deshalb orientiert sich das langfristig ausgerichtete Personalkonzept an der aktuellen Geschäftssituation und der Unternehmensstrategie. Gesellschaftliche Trends der letzten Jahre, wie die demografische Entwicklung und die digitale Transformation sowie der dafür nötige Kulturwandel innerhalb des Konzerns, beschäftigen das Unternehmen auch in Zukunft.



Kurs halten: mit dem Blick nach vorn aus der Krise

Veränderte Anforderungen an die Kompetenzen der Mitarbeiter machen es zudem erforderlich, die Belegschaft mit Personalentwicklungskonzepten beim Einsatz neuer Technologien und dynamischer Arbeitsweisen zu begleiten. Aber auch die Mitarbeiter stellen Ansprüche: Nachfolgende Generationen zum Beispiel bringen andere Erwartungen an die Zusammenarbeit und die Führung ins Unternehmen – beispielsweise flache Hierarchien oder nachhaltiges unternehmerisches Handeln ihres Arbeitgebers. Diese Prämissen müssen sich in einer zeitgemäßen Personalpolitik entsprechend widerspiegeln.

## Bayern und der süddeutsche Raum werden sich auch nach der Krise positiv entwickeln.

Ab März 2020 musste das Unternehmen schnell und konsequent auf die massiven Verkehrseinbrüche reagieren. Um Personalkosten zu senken, wurde in großen Teilen des Konzerns Kurzarbeit eingeführt. Andere Ad-hoc-Maßnahmen waren ein Einstellungsstopp, die Unterbrechung oder Beendigung betrieblich nicht unbedingt notwendiger Projekte und der Abbau von Überstunden. Die größten personalpolitischen Herausforderungen für die kommenden Jahre sind die durch die Krise erforderliche Reduktion der Personalkapazität und die Anpassung der Führungs- und Organisationsstruktur an die zu erwartende mittelfristige Verkehrsentwicklung.

### Geschäftsfeld Aviation

Die Corona-Pandemie verursachte die bisher größte Krise in der Geschichte des kommerziellen Luftverkehrs. Hatte der Flughafen München bis Anfang des Jahres 2020 noch an seiner Kapazitätsgrenze operiert, sind die Verkehrszahlen danach in der Gesamtsicht auf knapp ein Viertel des Vorjahresvolumens eingebrochen. In der Folge liegt der Fokus der Verkehrsentwicklung zunächst darauf, einen Großteil der verlorenen Verbindungen möglichst schnell wiederherzustellen, um die Rolle als Bayerns Tor zur Welt auch nach der Krise weiterhin wahrnehmen zu können.

Für die Zukunft gilt es, die Konnektivität für die ansässigen Menschen und Unternehmen abzusichern. Es ist davon auszugehen, dass sich Bayern und der süddeutsche Raum aufgrund ihrer Wirtschaftskraft und ganzjährigen Attraktivität als Incoming-Destination auch nach der Krise positiv entwickeln werden. Dem Flughafen München kommt als Gateway für diese Region eine zentrale Bedeutung zu. Ziel ist es, die Position als eines der führenden Drehkreuze in einem sich weiter konsolidierenden europäischen Luftverkehrsmarkt nachhaltig zu festigen.

### DATEN UND FAKTEN Verkehrsnetz & Destinationen

|          | 2020 | 2019 |
|----------|------|------|
| Airlines | 86   | 101  |
| Ziele    | 226  | 254  |
| Länder   | 69   | 72   |

Deshalb wird auch mittel- bis langfristig der Langstrecken- und Umsteigeverkehr einen wesentlichen Eckpfeiler der Aviation-Strategie darstellen. Darüber hinaus sollen mehr Punkt-zu-Punkt-Verkehre die Vielfalt und Attraktivität des Angebots steigern. Hierbei ist entscheidend, die Qualität der Infrastruktur und Prozesse auf hohem Niveau zu halten und somit die Position im Wettbewerb mit anderen Flughäfen zu stärken.

### Geschäftsfeld Commercial Activities

Die Pandemie hat das kommerzielle Segment des Flughafens München stark beeinträchtigt. In den Bereichen Werbung, Handel und Gastronomie waren aufgrund des Passagierückgangs eine deutlich geringere Nachfrage und in der Folge mehr Leerstände wegen Geschäftsaufgabe oder Kündigungen zu vermelden. Darüber hinaus sanken die Parkvorgänge im Vergleich zum Vorjahr um rund 68 Prozent. Mit allen Mietern, ob Tochtergesellschaft oder Drittanbieter, wurden 2020 intensive Gespräche zur Sicherung der Vertragsverhältnisse und zur Entwicklung von Perspektiven für die Zeit nach Covid-19 geführt. Ein besonderer Schwerpunkt lag auf der Festigung der bestehenden Markenpartnerschaften mit Automobilkonzernen sowie Großkunden aus der Telekommunikationsbranche.

Nach dem Ende der Corona-Krise wird der Flughafen, wie im Zielbild 2025 formuliert, weiter an der Optimierung des Angebotsportfolios arbeiten. Mit neuen Shop-Konzepten wie Pop-up-, Concept- oder Flagship-Stores sollen innovative, moderne und emotionale Einkaufserlebnisse geschaffen werden. Partner sind dabei sowohl renommierte Marken – diese werden auch in Zukunft sehr gefragt bleiben – als auch bayerische Unternehmen, die im Sinne einer nachhaltig

**FOKUS NACHHALTIGKEIT**

Künftig sollen Nachhaltigkeitskriterien stärker in die Auswahl von Mietern integriert werden.

**IM LOCKDOWN**

Shops und Restaurants am Flughafen unterlagen ebenfalls den coronabedingten Einschränkungen und Schließungen.

ausgerichteten Unternehmensphilosophie regionale Produkte anbieten werden. Das Kundenerlebnis am Flughafen München steht dabei weiterhin im Mittelpunkt. Inszenierungen in den Terminalbereichen, Live-Präsentationen starker Marken und attraktive Veranstaltungen im Forum des München Airport Centers [MAC] sollen die Kunden anziehen. Auch die Erlebnisgastronomie am Flughafen München wird wieder wachsen.

Darüber hinaus müssen sich Händler auf neue Kundenbedürfnisse sowie ein verändertes Kundenverhalten einstellen: Die verschiedenen Kundengruppen des Flughafens München nutzen verstärkt digitale Kanäle, und die Angebote müssen sich entsprechend ausrichten. Auch im Bereich Parken nimmt der Anteil der Online-Buchungen kontinuierlich zu. Die Integration der Zahlungsart »PayPal« war ein weiterer Schritt bei der Digitalisierung der Geschäftsprozesse. Der Flughafen München wird künftig verstärkt digitale Plattformen für sein kommerzielles Angebot bereitstellen, um von diesen Entwicklungen zu profitieren und eine systematische Trend- und Marktforschung auszubauen.

**Geschäftsfeld Real Estate**

Für den Flughafen München ist die Entwicklung als Immobilienstandort von großer Bedeutung. Die Strategie des Geschäftsbereichs Real Estate verfolgt vier wesentliche Zielsetzungen:

**Immobilienwirtschaftliche Absicherung des Kerngeschäfts Luftverkehr**

Der Flughafen München hat den Anspruch, ein attraktiver und nachhaltiger Standort zu sein. Die pandemiebedingte Wachstumsunterbrechung wird aktiv genutzt, um die bestehende Infrastruktur, die zum Teil aus der Zeit der Inbetriebnahme des Flughafens stammt, zu modernisieren und die Erwartungen von Passagieren und Besuchern an eine hohe Aufenthaltsqualität zu erfüllen. Um als Hub zukünftig wieder wachsen zu können, tätigt der Flughafen München – in Übereinstimmung mit der Aviation-Strategie – Investitionen in eine neue Luftverkehrsinfrastruktur, wie zum Beispiel den neuen Flugsteig des Terminals 1.

**Optimale Auslastung der bereits kommerziell genutzten Flächen**

Im Mittelpunkt dieses strategischen Ziels steht das München Airport Center [MAC]. Als wichtigste kommerziell genutzte Fläche soll hier in die Entwicklung und Modernisierung investiert werden. Die pandemiebedingten Auswirkungen werden dabei berücksichtigt.



Weitsicht: Derzeit überarbeitet die FMG ihre Strategie.

**Erwirtschaftung substanzieller Erlösbeiträge durch Immobilienentwicklung**

Bei der Immobilienentwicklung verfolgt die FMG im Rahmen des Großprojekts LabCampus schwerpunktmäßig die Entwicklung und den Bau eines Innovationszentrums. Die beiden ersten Gebäude sind in der Realisierung und Vermarktung. Mit dem LabCampus und damit verbundenen neuen Erlösquellen außerhalb des bisherigen Portfolios möchte sich die FMG geschäftlich breiter aufstellen.

**Berücksichtigung von Belangen der Region**

Sowohl bei der Entwicklung des Flughafens München insgesamt als auch bei den zahlreichen Bauvorhaben werden die Belange der Flughafenregion bestmöglich im Rahmen der Immobilienstrategie berücksichtigt. Die FMG pflegt dafür einen intensiven Dialog mit der Region und konzentriert sich auf Zielgruppen und Unternehmen, die bei einer möglichen Ansiedlung die Nähe zum Airport und ein internationales Umfeld suchen.





### Geschäftsfeld Beteiligungen und Dienstleistungen

Die Munich Airport International GmbH (MAI) bietet weltweit Management-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die Luftfahrtbranche an. In den letzten 30 Jahren hat sich der Flughafen München dabei vom führenden Berater für Flughafenbetriebnahmeprojekte zu einem international agierenden Flughafenbetreiber entwickelt. Heute ist die MAI ein zuverlässiger Partner für strategische Investoren und aufstrebende Luftfahrtunternehmen auf der ganzen Welt. Für das Jahr 2021 bilden die Fortführung bestehender Projekte und deren Realisierung – wie beispielsweise am Flughafen Sofia in Bulgarien – die Handlungsschwerpunkte.

Der Münchner Airport hat sich zu einem international agierenden Flughafenbetreiber entwickelt.

### Klimaschutzstrategie

Der Flughafen München Konzern hat sich 2016 das ambitionierte Ziel gesetzt, den Airport ab dem Jahr 2030 CO<sub>2</sub>-neutral zu betreiben. Dazu senkt er die ihm direkt zurechenbaren Treibhausgasemissionen durch technische Maßnahmen um mindestens 60 Prozent. Die restlichen 40 Prozent sollen durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden, vorzugsweise in der Region. Bis 2030 investiert die Flughafen München GmbH dafür 150 Millionen Euro. Darüber hinaus hat sich der Münchner Airport im Rahmen der »Net-Zero-Carbon-Initiative« zu einem weiteren ambitionierten Klimaziel verpflichtet: die Absenkung der selbst beeinflussbaren CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Betrieb des Flughafens spätestens bis zum Jahr 2050 auf netto null. Emissionen sollen erst gar nicht entstehen, beispielsweise durch Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Energien. Über 200 europäische Flughäfen haben sich zu dieser Initiative bekannt, der Flughafen München gehört zu den Erstunterzeichnern.

### Bedarfsgerecht planen und ausbauen

Vor dem Hintergrund der globalen Krise im Luftverkehr wurden grundsätzlich alle Bauvorhaben am Flughafen München hinterfragt und Projekte mit geringerer Dringlichkeit zurückgestellt. Fortgeführt werden die strategisch wichtigsten Bauprojekte wie die Erweiterung des Terminals 1 oder die bessere Verkehrsanbindung des Flughafens. Die FMG baut die Flughafeninfrastruktur bedarfsgerecht und situationsgemäß aus, vernetzt Verkehrsträger miteinander und fördert die Optimierung der landseitigen Verkehrsanbindung – immer mit Fokus auf die Qualität und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kunden. Negative Auswirkungen auf die Natur und die Flughafenregion werden so gering wie möglich gehalten, beispielsweise durch umfangreiche Ausgleichs- und Lärmschutzmaßnahmen. Nachhaltige Baukonzepte und der anschließende Betrieb der Gebäude sollen die Umwelt möglichst wenig durch Schadstoffe oder Ressourcen- und Energieverbrauch beeinträchtigen.

### Upgrade für Terminal 1

Das Terminal 1 kann die Qualitätsansprüche der Passagiere nicht mehr vollumfänglich erfüllen. Das Gebäude wird deshalb um einen Flugsteig mit bedarfsgerechten Passagierabfertigungseinrichtungen ergänzt. Die T1-Erweiterung zählt zu den strategisch bedeutsamen Bauvorhaben der FMG, die trotz der Auswirkungen der Corona-Pandemie fortgeführt werden. An dem rund 360 Meter langen Pier können bis zu zwölf Flugzeuge andocken. Der Umbau, der Ende 2018 begonnen hat, schafft auf rund 90.000 Quadratmetern außerdem neue Einzelhandels- und Gastronomieflächen sowie zwei große Airline-Lounges, verbessert die Passagierabfertigungsprozesse durch zentralisierte Kontrollbereiche und zielt darauf ab, die Attraktivität für Passagiere und Airlines im Non-Schengen-Bereich deutlich zu steigern. Für das Ausbauprojekt sind Gesamtkosten von rund 455 Millionen Euro veranschlagt.

### »T-Stiel« für den Terminal 2-Satelliten

Die FMG und Lufthansa haben ihre strategische Zusammenarbeit am Standort München zuletzt im Dezember 2019 in einer gemeinsamen Absichtserklärung bestätigt. Vor dem Hintergrund der dramatischen Auswirkungen der Corona-Pandemie haben beide Seiten im Herbst 2020 eine zusätzliche Vereinbarung getroffen, in der die langfristige Weiterentwicklung des Münchner Airports als Drehkreuz des interkontinentalen Luftverkehrs ausdrücklich bekräftigt wird. Die geplante Erweiterung des Satellitenterminals durch den Anbau eines »T-Stiels« bleibt damit als Ziel der Kooperation bestehen.

# 150

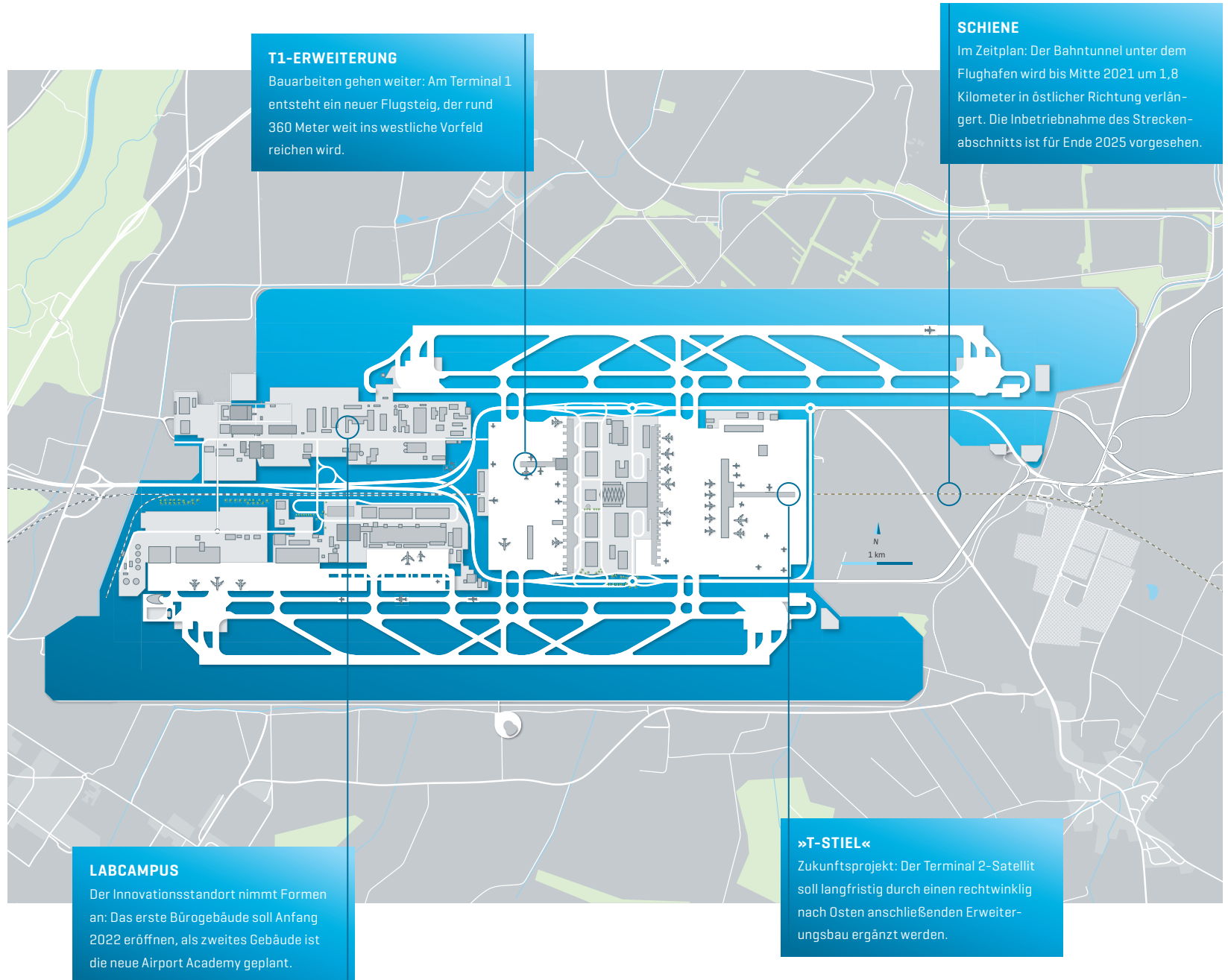
Millionen Euro Klima-  
investitionen bis 2030

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

Go CO<sub>2</sub>  
neutral

**BLICK NACH VORN**

Die strategisch wichtigsten Bauprojekte am Airport-Campus werden fortgeführt.



## Dritte Start- und Landebahn bleibt langfristig zentrales Zukunftsprojekt

Nach den Landtagswahlen im Oktober 2018 wurde im Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2018 bis 2023 zwischen CSU und Freien Wählern die Festlegung getroffen, dass die Planungen für den Bau der dritten Start- und Landebahn am Flughafen München nicht weiterverfolgt werden. Mit dem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom Februar 2014 besteht Baurecht. Die dritte Start- und Landebahn bleibt für den Flughafen München langfristig ein zentrales strategisches Zukunftsprojekt.

### »Connect. Create. Collaborate.«

Im Nordwesten des Flughafenareals entsteht mit dem LabCampus ein branchenübergreifendes Innovationszentrum. Wissensträger, Global Player, Start-ups und Kreative, zum Beispiel aus den Bereichen Mobilität, Digitalisierung und Security, sollen hier die Arbeitsräume, Showrooms, Projekt- und Konferenzflächen finden, die sie für eine systematische und vernetzte Forschungs- und Entwicklungsarbeit benötigen. LabCampus wird als Treffpunkt von internationalen Innovatoren besonders von der Nähe des Flughafens profitieren. Ende 2020 wurde der Rohbau des ersten Bürogebäudes zu großen Teilen fertiggestellt. Die Eröffnung ist für das erste Quartal 2022 geplant. Parallel dazu begannen im Herbst 2020 die Bauarbeiten für die neue Airport Academy. Netzwerken soll hier in technisch hochwertig ausgestatteten Seminarräumen, stilvollen Ruhezeiten und einem großzügigen, vielfältig nutzbaren Gastronomiebereich möglich werden. Für die flexible Unterbringung von Gästen, die projektbezogen vor Ort arbeiten, plant die LabCampus GmbH gemeinsam mit der Accor-Gruppe bis Ende 2023 die Eröffnung eines Hotels. Die Vergabe der Generalplanungsleistungen sowie die Vorplanung wurden im Jahr 2020 abgeschlossen. Das im Februar 2020 gestartete »Terminal Testlab«, in dessen Rahmen Unternehmen aktiv bei Innovationsprozessen unterstützt werden, dient als wichtige Plattform bei der Vermarktung des LabCampus-Konzepts.

### Logistik mit optimaler Anbindung

DHL Express Deutschland und die Flughafen München GmbH haben im Juni 2020 einen Vertrag über die Realisierung eines neuen Frachtgebäudes am Münchner Airport abgeschlossen. Der Neubau wird auf der Fläche der heutigen Parkplätze P80 und P80 West entstehen und eine Bruttogeschossfläche von mehr als 8.000 Quadratmetern umfassen. DHL Express plant, errichtet und betreibt das neue Gebäude und pachtet dafür das Grundstück von der FMG. In den vergangenen Jahren verzeichnete DHL Express an seinem Münchner Gateway einen starken Anstieg der Import- und Exportmenge. Die Inbetriebnahme ist für 2022 geplant.



LabCampus ist als Smart City konzipiert.

### Fortschritte bei Anbindung des Airports

Der Flughafen München arbeitet intensiv an einer besseren Anbindung über Straße und Schiene. Der Bau der für den Erdinger Ringschluss nötigen Verlängerung des Bahntunnels Richtung Osten ist im Zeitplan. Der Tunnelrohbau wird in der zweiten Jahreshälfte 2021 fertiggestellt und anschließend an die DB Netz AG für die eisenbahntechnische Ausstattung übergeben werden. Die in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr beauftragte Untersuchung der Optionen für die Anbindung des Flughafens an den überregionalen Schienenpersonenverkehr befindet sich in der Bewertungsphase, ein erstes Zielkonzept liegt bereits vor. Gleichzeitig laufen gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur intensive Bestrebungen, den Flughafen in den Zielfahrplan des »Deutschlandtakts« und damit in den Schienenpersonenfernverkehr zu integrieren. Bei den Straßenprojekten ist die neu gebaute Nordostumfahrung Freising im Zuge der Bundesstraße 301 seit November 2020 befahrbar. Der Bau der Westtangente Freising ist weiter fortgeschritten, die Eröffnung ist für den Herbst 2021 vorgesehen. Zudem begann im Sommer 2020 der drei- beziehungsweise vierspurige Ausbau der Flughafentangente Ost. Im Bereich des Flughafens wurde im September außerdem die neue Anbindung des Südrings an den Flughafenzubringer Ost für den Verkehr freigegeben. Im Oktober 2020 folgte die neue Brücke über die Zentralallee, die den LabCampus an das Straßennetz anbindet.

### ZIEL

Ende 2021: Fertigstellung  
Tunnel des Erdinger  
Ringschluss-Projekts

[labcampus.de](http://labcampus.de)

# Management

## Nachhaltige Unternehmenssteuerung

Die FMG bekennt sich klar zu ihrer ökonomischen, ökologischen und sozialen Verantwortung, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden ist. Nachhaltiges Wirtschaften ist und bleibt deshalb ein integraler Bestandteil der Konzernstrategie.

### KONNEKTIVITÄT

Die wesentlichen Themen der Matrix korrespondieren mit den sechs Kapitalarten.

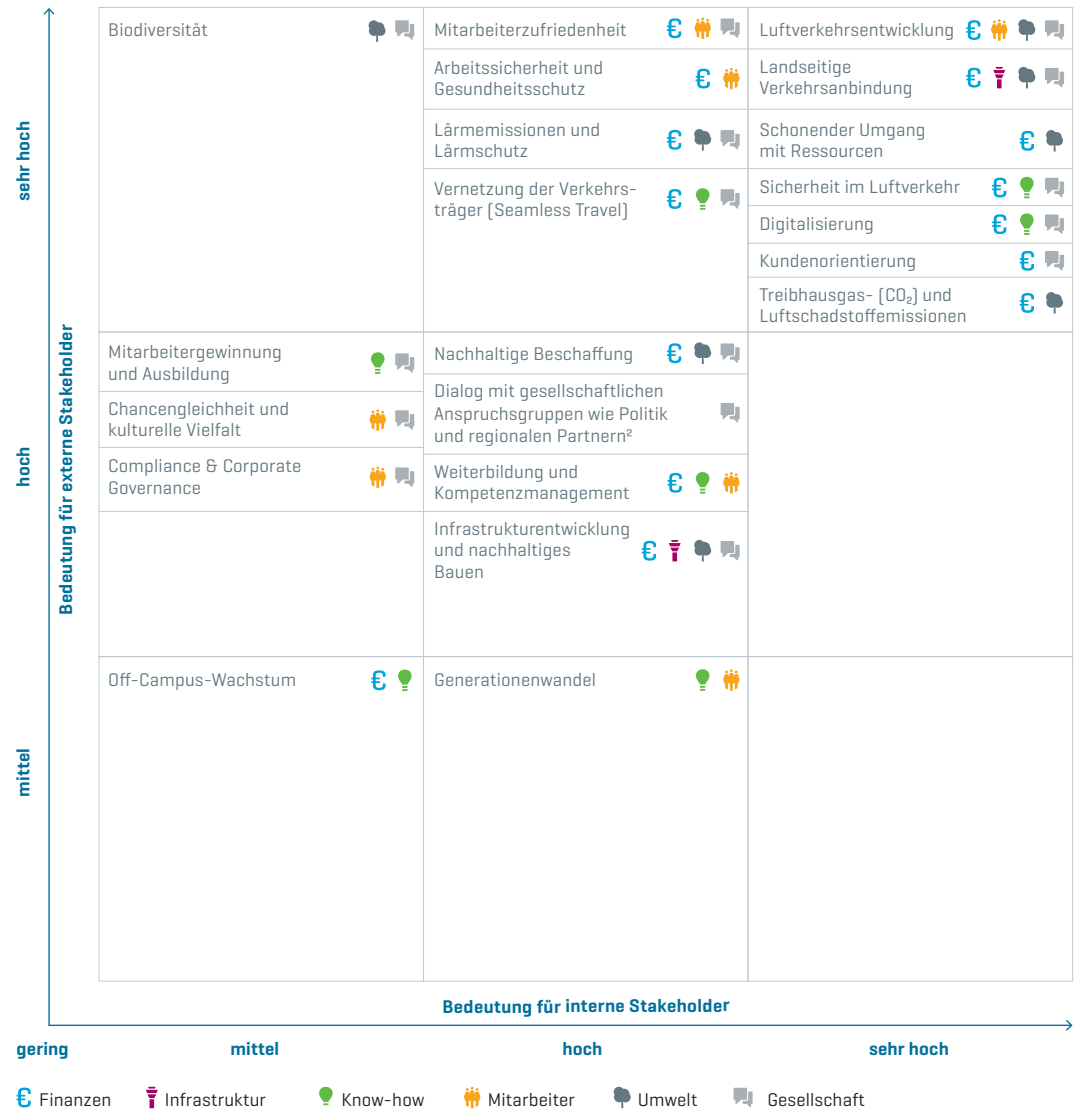
## Wesentlichkeitsprozess: Themen identifizieren und integrieren

Der Flughafen München handelt als »Corporate Citizen« innerhalb der Gesellschaft bewusst verantwortungsvoll und nimmt die Themen und Anliegen seiner Anspruchsgruppen fortlaufend auf. Er begreift den Dialog mit seinen Anspruchsgruppen als Chance, seine Geschäftstätigkeit nachhaltig weiterzuentwickeln. Das Nachhaltigkeitsmanagement des Unternehmens integriert die Anliegen der Stakeholder in die strategische Planung und die operative Umsetzung. In einem Wesentlichkeitsprozess identifiziert und priorisiert die FMG die wesentlichen Themen aus Sicht der externen Stakeholder und der Konzernmitarbeiter. Bereits bestehende interne Prozesse und Methoden werden hierfür an den internen Strategieprozess gekoppelt. Die FMG hat sich das Ziel gesetzt, die Prozesse, insbesondere hinsichtlich der Einschätzung und Messbarkeit von internen und externen Auswirkungen, kontinuierlich zu verbessern.

Die konzernweite Wesentlichkeitsanalyse orientiert sich an den Standards der Global Reporting Initiative [GRI-Standards]. Sie ist ein bedeutendes Instrument des strategischen Nachhaltigkeitsmanagements. Auf dieser Grundlage kann die Geschäftsführung über zentrale Weichenstellungen für eine nachhaltige Entwicklung des Konzerns entscheiden.

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

## WESENTLICHKEITSMATRIX<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Die Wesentlichkeitsmatrix basiert auf den Bezeichnungen des strategischen Programms 2019.

<sup>2</sup> Bilaterale Kommunikation mit gesellschaftlichen Anspruchsgruppen und Zusammenarbeit mit regionalen Partnern [z. B. Sponsoring] werden seit 2020 als neues wesentliches Thema dargestellt: Dialog mit gesellschaftlichen Anspruchsgruppen wie Politik und regionalen Partnern

1. **Identifizierung:** Die FMG befragt mit der Veröffentlichung des integrierten Berichts jährlich die zentralen Stakeholder-Gruppen sowie das FMG-Management.
2. **Priorisierung:** Die Ergebnisse dieser Befragung werden in einer Wesentlichkeitsmatrix mit zwei Achsen dargestellt. Die beiden Achsen bilden jeweils die Bedeutung der einzelnen Themen für interne und externe Anspruchsgruppen ab. Diese Themen werden mit den Experten im Unternehmen diskutiert und inhaltlich den strategischen Handlungsfeldern zugeordnet. Zudem finden die Themen Eingang in den Zieleprozess.
3. **Validierung:** Beim jährlichen strategischen Zieleprozess diskutieren Führungskräfte die relevanten Themen. Außerdem liefert die Stakeholder-Befragung externes Feedback zu den Inhalten des integrierten Berichts. Themenfelder und Ziele werden angepasst, ergänzt oder neu aufgenommen.
4. **Implementierung:** Zu jedem wesentlichen Thema sind im strategischen Nachhaltigkeitsprogramm konkrete Ziele und Maßnahmen sowie der Fortschritt bei der Umsetzung für die Erfolgsmessung abgebildet. Führungskräfte verantworten die Ziele des Nachhaltigkeitsprogramms und die Umsetzung der zugehörigen Maßnahmen. Im Rahmen von jährlichen Zielgesprächen wird das strategische Nachhaltigkeitsprogramm mit den jeweiligen Fachbereichen aktualisiert und die Zielerreichung beurteilt.

Neben den bereits im Jahr 2019 als sehr hoch priorisierten Themen »Kundenorientierung«, »Sicherheit im Luftverkehr«, »Treibhausgas- [CO<sub>2</sub>] und Luftschadstoffemissionen und »Digitalisierung« stieg 2020 die Bedeutung der Themen »Luftverkehrsentwicklung«, »Landseitige Verkehrsanbindung« und »Schonender Umgang mit Ressourcen« bei den internen und externen Stakeholdern. Für die Befragung wurden die Themen »Bilaterale Kommunikation mit gesellschaftlichen Anspruchsgruppen« und »Zusammenarbeit mit regionalen Partnern« kombiniert und als »Dialog mit gesellschaftlichen Anspruchsgruppen wie Politik und regionalen Partnern« dargestellt.

## Ziele für nachhaltige Entwicklung: zwölf aus 17

Der Flughafen München unterstützt die Umsetzung der Sustainable Development Goals [SDGs] der Vereinten Nationen: Die FMG hat zwölf für sie relevante und beeinflussbare SDGs identifiziert, die sie mit ihren strategischen Projekten bis zum Jahr 2030 vorantreiben will. Konkrete Ziele und Maßnahmen des Flughafens, die auf die Erreichung der SDGs einzahlen, werden im Nachhaltigkeitsprogramm präsentiert.



[sustainabledevelopment.un.org](https://sustainabledevelopment.un.org)

### Qualität mit fünf Sternen

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

### München bleibt Weltklasse

Der Flughafen München ist der einzige 5-Star-Airport in der Europäischen Union und einer von nur sieben Hub-Airports weltweit, die dieses Gütesiegel tragen dürfen. Das gilt nach einem 2020 erfolgreich bestandenen Re-Zertifizierungsaudit auch weiterhin. Bei den jährlich verliehenen »World Airport Awards« von Skytrax konnte München den Titel »Bester Flughafen Europas« verteidigen. Im weltweiten Ranking verbesserte sich der Münchner Airport um zwei Plätze gegenüber dem Vorjahr auf den fünften Rang. Er wurde außerdem wieder zum besten Flughafen weltweit in der Größenklasse zwischen 40 und 50 Millionen Passagieren gekürt, und das Terminal 2 zum sechstbesten Terminal der Welt. Auch die Hotellerie ist Weltklasse: Das Hilton Munich Airport sicherte sich 2020 bei den »Best Airport Hotels in Europe« den zweiten Platz und den sechsten Rang unter den »World's Best Airport Hotels«. Knapp zwölf Millionen Passagiere aus über 100 Ländern bewerteten bei der Befragung 550 internationale Flughäfen sowie zahlreiche Fluggesellschaften. Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie fanden Befragungen von Reisenden zu den Messgrößen Passagiererlebnisindex (PEI) und Airport Service Quality (ASQ) nur von Januar bis März 2020 statt.

### Qualitätsmanagement ist zertifiziert

Das am Flughafen München eingeführte Qualitätsmanagement auf Basis des internationalen Standards DIN EN ISO 9001:2015 schafft Strukturen, die die Bewertung und Verbesserung von Prozessen unterstützen. Durch eine stetige Prozessoptimierung positioniert sich der Flughafen München mit seinen hohen Qualitätsstandards erfolgreich am Markt.

### Digital Airport

Die Digitalisierung verändert ganze Branchen und Wertschöpfungsketten. Das gilt auch für die Luftverkehrswirtschaft. Im Flughafen München Konzern sind bereits zahlreiche Passagierservices digitalisiert: Bezahlssysteme in den Shops, virtuelle Speisekarten in den Restaurants und Buchungssysteme für Parkplätze und Besucher-rundfahrten. Die Herausforderung für das Unternehmen bei der Weiterentwicklung der digitalen Services besteht im Wesentlichen

aus dem Erkennen von Digitalisierungspotenzialen und dem Evaluieren von Business Cases. Entsprechend müssen Veränderungsprozesse initiiert sowie zugehörige Projekte priorisiert und bereichsübergreifend gesteuert werden.

Zusätzlich zum bisherigen Fokus auf den Kundenzugang berücksichtigt die neu geschaffene Stabsstelle Digitalisierung auch die Bedürfnisse von Geschäftspartnern und Mitarbeitern sowie übergeordnete Konzerninteressen. Alle Themen werden mit Blick auf ihre Wirkung auf die Unternehmens- und Prozessbereiche sowie ihre Kostenoptimierungs- und Umsatzpotenziale priorisiert. Dabei liegt der Schwerpunkt derzeit auf der ökonomischen Bewältigung der Corona-Krise.



→ Konzernlagebericht  
Siehe Seite 68



Digital Airport: Die biometrische Gesichtserkennung ermöglicht einen kontaktlosen Kontrollvorgang.

## Krise als Chance für Veränderung Auf dem Weg zum »Airport 4.0«

Unter dem Leitmotiv »Airport 4.0« bündelt der Flughafen verschiedene Themenfelder der Digitalisierung innerhalb des Konzerns. Die laufenden Projekte schaffen die technologischen Voraussetzungen für den Flughafen von morgen und die Rahmenbedingungen, mit denen das Verständnis für die digitale Transformation gefördert werden kann. Die Projekte beziehen sich auf verschiedene prozessuale Vorgänge im Unternehmen. Alle Initiativen stellen die Bedürfnisse der Kunden und der Mitarbeiter des Flughafens München in den Mittelpunkt. Durch die Corona-Pandemie war das Unternehmen im Jahr 2020 gezwungen, die meisten Projekte von »Airport 4.0« auszusetzen. Nur vereinzelte Projekte konnten fortgeführt werden, zum Beispiel weil sie kurz vor der Beendigung standen.

### Ausgewählte Projekte im Rahmen von »Airport 4.0« Biometric Hub: Reisen mit Augenkontakt

Die biometrische Gesichtserkennung ermöglicht einen schnelleren Kontrollvorgang und birgt gleichzeitig einen deutlichen Hygienevorteil. Neben der gewohnten Identifikation per Bordkarte haben Reisende an ausgewählten Sicherheitskontrollstellen und Boarding Gates im Terminal 2 die Möglichkeit, die Durchgänge kontaktlos zu passieren.

### Passagierweg-Analyse

Der Flughafen München arbeitet an Lösungen, die das Passagieraufkommen und die Auslastung in den Terminalbereichen prognostizieren. So können beispielsweise Service-Mitarbeiter vor Ort optimal eingesetzt, Wartezeiten minimiert und die hohe Aufenthalts- und Servicequalität am Münchner Flughafen für Reisende weiter gesteigert werden.

### »Passngr«-App

Mit der »Passngr«-App erhalten Passagiere entlang der gesamten Reisekette individuell zugeschnittene Informationen über das Verkehrsgeschehen und Routenalternativen, über die Verfügbarkeit und Preise von Parkplätzen, über die voraussichtliche Dauer des Check-ins, Wartezeiten an der Sicherheitskontrolle sowie über Angebote der Restaurants und Shops. »Passngr« wurde 2020 um Informationen zu den jeweils geltenden Reisebeschränkungen im Luftverkehr erweitert.

### Mitarbeitermobilität

Das Projekt »Optimized Campus Mobility« konzipiert die Mitarbeitermobilität auf dem Campus neu. Die Grundlage bilden Simulationen, die den Mobilitätsbedarf der Flughafenmitarbeiter abbilden und mit künftigen Infrastrukturentwicklungen am Campus verknüpfen. Auf diese Weise wird der optimale Mobilitätsmix identifiziert.



### Social Intranet

Mit dem Projekt Social Intranet arbeitet der Flughafen München an einem Ort der Begegnung im digitalen Raum, einer Art »virtuellen Konzernzentrale« für alle Mitarbeiter. Ziel ist es, die Kommunikation und Zusammenarbeit im Unternehmen zu erleichtern sowie einen effizienten Informations- und Wissenstransfer zu unterstützen. Responsives Design wird die vollumfängliche Nutzung an stationären Arbeitsplätzen und mobilen Endgeräten gewährleisten. Im Jahr 2020 ist die Relevanz eines Social Intranet nicht zuletzt durch den hohen Anteil an Beschäftigten im Homeoffice deutlich gestiegen. Die Anforderungen hinsichtlich Information, Interaktion und Kollaboration wurden daraufhin nochmals überarbeitet und konkretisiert.



»Passngr«



# Verantwortung



Durch nachhaltiges Wirtschaften, das im Einklang mit ökologischen und sozialen Zielsetzungen steht, kann der Flughafen München seinen Unternehmenswert langfristig sichern. Ein verantwortungsbewusster Umgang mit der Umwelt, gesellschaftliches Engagement und wirtschaftliches Handeln, das dauerhaft Werte schafft, bestimmen den Kurs.



## Ökologische Verantwortung

### Klimaschutz

#### Absoluter CO<sub>2</sub>-Ausstoß wegen Pandemie auf niedrigem Niveau

Die stark rückläufigen Passagierzahlen und die zeitweise Schließung des Terminals 1 und des Terminal 2-Satelliten im Zuge der Corona-Pandemie führten zu einem deutlichen Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf 80.473 Tonnen im Berichtsjahr 2020. Dieser Effekt ist allerdings nicht von Dauer und die Emissionen werden spätestens durch die Wiederaufnahme des Regelbetriebs wieder deutlich ansteigen. Deshalb liegt der Fokus der Berichterstattung in diesem Jahr nicht auf einem Vergleich der CO<sub>2</sub>-Emissionen mit den Vorjahren, sondern auf den technischen Maßnahmen zur gezielten Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen. 2020 hat die Flughafen München GmbH rund 1,2 Millionen Euro investiert, um den Treibhausgas-Ausstoß durch 20 Einzelmaßnahmen langfristig um 2.373 Tonnen zu reduzieren. Ohne die insgesamt 294 Einzelmaßnahmen wäre der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Münchner Flughafens um mehr als circa 50.300 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr wesentlich höher, als er faktisch ist.

Auch bei der flughafenspezifischen Kennzahl »CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Passagier« machte sich der Einfluss der Corona-Pandemie bemerkbar: Sie stieg das erste Mal seit ihrer Einführung deutlich an. Denn der Energiebedarf der Flughafeninfrastruktur hängt größtenteils nicht von der Zahl

der Fluggäste ab. Für die Beleuchtung, Heizung oder Kühlung und Belüftung der Gebäude wird immer Energie benötigt. Gleichzeitig ist in den Abend- und Nachtstunden permanent die Landebahnbefahrung an, egal wie viele Flugzeuge gerade starten oder landen.

#### Footprint: komplexe Rechenaufgabe

Der Betrieb einer internationalen Infrastrukturanlage bringt Emissionen verschiedenster Verursacher mit sich. Alle fließen in die Bilanzierung des Treibhausgas-Ausstoßes eines Flughafens mit ein, allen voran mit dem größten Anteil die Emissionen des Flugverkehrs im Landing-and-Take-off-Zyklus (LTO-Zyklus: landende und startende Flugzeuge bis zu einer Höhe von 3.000 Fuß). Als Grundlage für die vergleichbare Erfassung aller Emissionen dient der CO<sub>2</sub>-Footprint. Er gliedert den Treibhausgas-Ausstoß, der einem Flughafen zugerechnet wird, nach dem internationalen Standard »Greenhouse Gas Protocol« in drei unterschiedliche Quellen (Scopes).



→ Konzernlagebericht

CO<sub>2</sub>-Einsparungen  
Siehe Seite 68

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

→ [cdp.net](https://www.cdp.net)

»A-«

Die FMG erreichte 2020 beim Ranking der Klimaschutzorganisation CDP (Carbon Disclosure Project) für die konsequente Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen mit der Wertung »A-« erneut das »Leadership Level«.

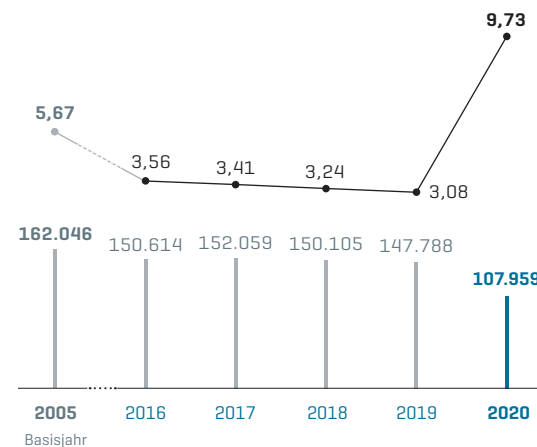


Erstmals stiegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Passagier an.

#### CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN AM FLUGHAFEN MÜNCHEN

Scope 1, 2 und Scope 3 ohne LTO-Zyklus, APU und öffentlichen Verkehr in Tonnen pro Jahr

● Spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Passagier in Kilogramm



**ZIEL**

Bis 2024: Vorantreiben des Projekts »Joint Venture Biogasanlage«

**Scope 1 und Scope 2****ENERGIEKONZEPT 2030**

Um einen Beitrag in der Verantwortung für den Klimawandel zu leisten, hat der Flughafen München 2019 ein regeneratives Energiekonzept entwickelt mit dem Ziel, bis 2030 nahezu die gesamte Energieversorgung CO<sub>2</sub>-neutral zu gestalten. Dabei steht im Vordergrund, möglichst viele der verfügbaren Ressourcen in der Region zu nutzen, zum Beispiel über neue Fotovoltaikanlagen auf den Dachflächen der Parkhäuser und auf geeigneten Freiflächen außerhalb des Flughafens. Bis zum Jahr 2030 sind Anlagen mit einer Gesamtleistung von bis zu 50 Megawatt geplant. Zur Biogasversorgung sollen Kooperationen mit umliegenden Abfallverwertern gebildet und die bisherige Versorgung mit Biomassewärme aus Zolling gegebenenfalls ausgeweitet werden. Die enormen Einschnitte der Corona-Pandemie in den Luftverkehr haben nur wenig Handlungsspielraum zur weiteren Ausgestaltung zugelassen. Dennoch konnte der Flughafen externe Bezugsmengen gezielt reduzieren und weiterhin rund 90 Prozent der Energie selbst erzeugen. Zudem ging in der ersten Jahreshälfte 2020 die mittlerweile sechste Absorptionskältemaschine für die Energiezentrale in Betrieb. Mit einer Kälteleistung

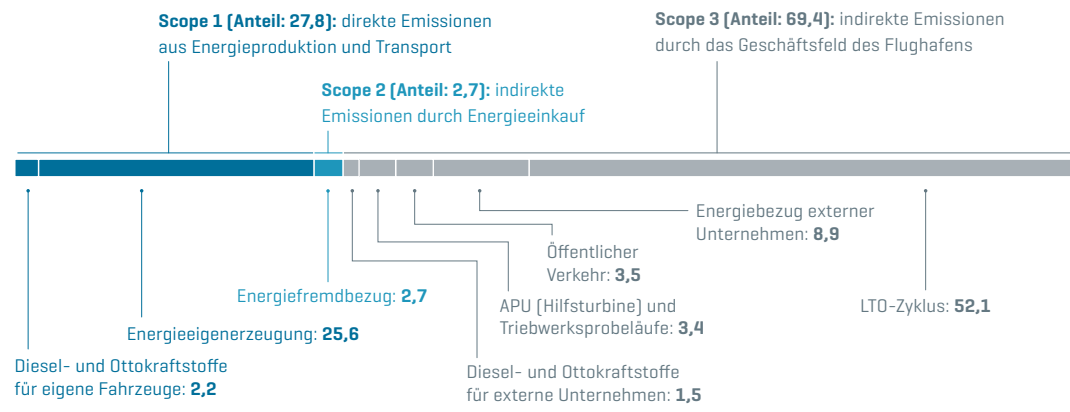
von vier Megawatt ist sie eine der derzeit leistungsstärksten Maschinen auf dem Markt und nutzt dafür die noch restliche vorhandene Abwärme der Aggregate. Dies führt im Vergleich zur konventionellen Kälteerzeugung zu einer Einsparung von weiteren 880 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr.

**TOP-3-MASSNAHMEN****LED-BELEUCHTUNG MIT NIEDRIGEM ENERGIEVERBRAUCH**

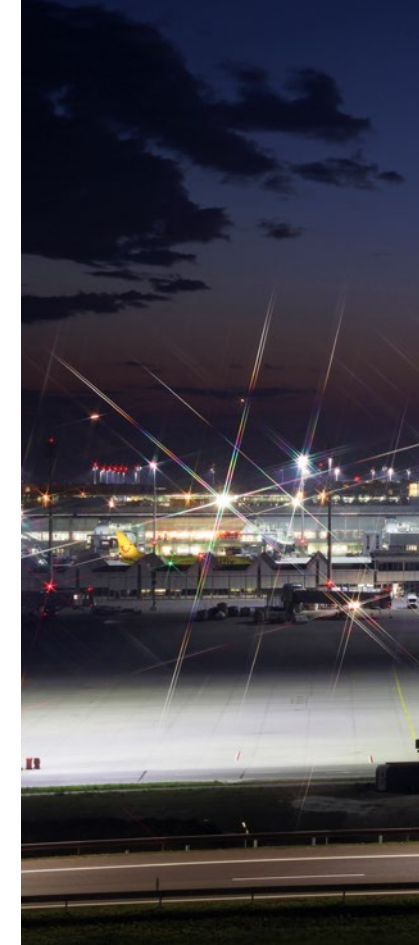
Der Münchner Flughafen hat bereits die gesamte Vorfeldbeleuchtung auf energiesparende LED-Technik umgerüstet. Alle Maßnahmen im Bereich Beleuchtung ergeben Einsparungen in Höhe von rund 16.800 Tonnen CO<sub>2</sub>. Bis 2022 wird die gesamte Außenbeleuchtung im öffentlichen Bereich des Airports auf LED-Technik umgestellt. Darüber hinaus steuert und überwacht eine Lichtmanagementsoftware die Vorfeld- und Außenbeleuchtung. Daraus ergeben sich weitere Möglichkeiten, den Energieverbrauch konstant niedrig zu halten. Ein Beispiel ist die Beleuchtung der Parkplätze P71 und P73. Ein kombinierter Einsatz von LED und Steuerungssoftware reduziert den Energiebedarf pro Nacht um bis zu 86 Prozent gegenüber dem Stand vor

**GREENHOUSE-GAS-EMISSIONEN AM FLUGHAFEN MÜNCHEN 2020**

In Prozent (gerundet)

**ZIEL**

Entwicklung des Konzepts »Net Zero MUC 2050« auf Basis der Net-Zero-Carbon-Initiative des ACI



185.000 LEDs an bis zu 34 Meter hohen Lichtmasten beleuchten das Vorfeld.



der Sanierung. Nur bei der Detektion von Bewegungen fährt die Beleuchtung von der Mindesthelligkeit (3 Lux) auf die gewünschte Helligkeit hoch.

#### AUSTAUSCH DER HAUPTLÜFTUNGSANLAGEN IM TERMINAL 1

Jeweils zwei Dachzentralen versorgen die Module A bis D im Terminal 1 mit Frischluft über insgesamt vier Zu- und vier Abluftventilatoren. Diese werden im Sinne der Klimaschutzstrategie schrittweise durch Ventilatoren der neuesten Generation ersetzt. Zu 219 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Dachzentrale durch die neuen Ventilatoren addieren sich weitere Einsparungen durch den Austausch der dortigen Frequenzumrichter, sodass sich

jedes Jahr Gesamteinsparungen in Höhe von 503 Tonnen CO<sub>2</sub> ergeben. Das Modul A – wegen der Corona-Pandemie nahezu außer Betrieb – konnte bereits vollständig umgerüstet werden. Der Umbau der Dachzentralen in Modul B und C ist in Planung.

#### VERTIKALE TORLUFTSCHLEIER ARBEITEN OHNE DEN EINSATZ VON WÄRME

Bisher trennten horizontale Torluftschleier den S-Bahntunnel im Terminal 1 von dem darüber liegenden Passagiergebäude. Mit viel vorgewärmter Luft bildeten sie ein Wärmepolster. Neue, vertikale Torluftschleier erzeugen nun eine Art Trennwand aus einem scharfen, unbeheizten Luftstrahl und verhindern nahezu vollständig die Zirkulation der Luftmengen und somit Zugluft aus dem Tunnel. Dies führte neben CO<sub>2</sub>-Einsparungen von jährlich 328 Tonnen zu einer deutlichen Komforterhöhung.

#### AUSZUG AUS DEN 2020 ABGESCHLOSSENEN PROJEKTEN DES STROMSPARPROGRAMMS (SCOPE 1 UND 2)

| Thema                        | Maßnahme  | CO <sub>2</sub> -Einsparung<br>pro Jahr |
|------------------------------|---|---|
| Beleuchtung                  | Umstellung der Ampelbeleuchtung an allen Ein-/Ausfahrten der Parkhäuser auf LED | 78 t                                    |
|                              | Austausch der Poulsenleuchten im GAT (General Aviation Terminal)                | 4 t                                     |
| Raumluft-<br>technik         | Umbau der Hauptlüftungsanlagen im Terminal 1, Modul A, auf Direktantrieb        | 503 t                                   |
|                              | Umbau der Lüftungsanlagen im MAC auf Mehrmotorentchnik                          | 203 t                                   |
| Erneuerbare<br>Energien      | Fotovoltaikanlage auf dem Dach des neuen Logistikzentrums der eurotrade         | 156 t                                   |
| Mobilität                    | Effizienzsteigerung der Antriebe und Ausbau von Elektromobilität                | 199 t                                   |
| Sonstige<br>Energieeffizienz | Neue Sorter-Gepäckförderanlage im Terminal 1                                    | 104 t                                   |

### SPARSAME ANTRIEBE IM FUHRPARK

Der Münchner Flughafen betreibt insgesamt 131 Pkws und Kleintransporter sowie 294 Abfertigungs- und Spezialgeräte elektrisch. Bis 2030 sollen Elektrofahrzeuge den Großteil des Fuhrparks ausmachen. Zurzeit sind es etwas mehr als 30 Prozent. Die umweltfreundliche Millioneninvestition wird mit Fördermitteln des Bundesverkehrsministeriums unterstützt. Gegenüber 2019 konnte die lokale Emission von CO<sub>2</sub> um rund 200 Tonnen reduziert werden. Mit Blick auf die technologische Weiterentwicklung geht der Flughafen davon aus, dass bis 2030 auf Basis besserer Batterien, grünen Wasserstoffs, synthetischer Kraftstoffe und weiterer alternativer Antriebskonzepte der Fahrzeugmix noch diversifizierter sein wird.

### Scope 3

Ein wichtiger Bestandteil der Klimaschutzstrategie sind die 64 installierten Pre-Conditioned-Air-Anlagen (PCA-Anlagen). Sie versorgen seit 2016 Flugzeuge auf den Parkpositionen mit vorklimatisierter Luft. Damit erübrigt sich der Betrieb der Hilfsturbinen der Flugzeuge, die für erhebliche Emissionen von Lärm, CO<sub>2</sub> und anderen Luftschadstoffen verantwortlich sind. Trotz der gesunkenen Nachfrage wurde 2020 die vierjährige Implementierungsphase erfolgreich abgeschlossen. Darüber hinaus hat die FMG im Berichtsjahr gemeinsam mit den Fluggesellschaften und der Deutschen Flugsicherung das neue sogenannte Efficient Flight Profile Concept (EFP) etabliert. Es unterstützt den kontinuierlichen Sinkflug, der eine im Vergleich zu Standardanflügen verbrauchs- und emissionsärmere Landung

➔ **Messergebnisse in Echtzeit**  
[munich-airport.de/lumo](https://munich-airport.de/lumo)

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

#### DATEN UND FAKTEN

### Kurs auf nachhaltige Mobilität

Innovatives Antriebskonzept: Ein Bus aus dem Bestand der Fahrzeugflotte des Flughafens München wurde so umgerüstet, dass er regeneratives Biomethan tanken kann. Ein Generator sorgt für einen umweltfreundlichen Elektroantrieb. Mit 90 Prozent weni-

ger Feinstaub im Vergleich zu Dieselmotoren und mehr als 60 Prozent weniger Stickoxiden sorgt das Konzept für eine verbesserte Luftqualität am Airport. Dafür gab es 2020 den Innovationspreis des Verbands der deutschen Gaswirtschaft.

ermöglicht. Erste Auswertungen zeigen, dass allein die Lufthansa Group seit Einführung des EFP-Konzepts im Frühjahr 2020 den Ausstoß von CO<sub>2</sub> um mehr als 2.000 Tonnen pro Monat reduzieren konnte.

### Luftgüte

#### Landeentgelte richten sich auch nach Ausstoß von Stickoxiden

Die FMG erhebt emissionsorientierte Landeentgelte. Triebwerks-hersteller und Flugzeugbauer erhalten so einen langfristigen Anreiz, in die Entwicklung von schadstoffärmerem Fluggerät zu investieren. Der Flughafen München trägt damit aktiv zu einer besseren Umweltqualität in seiner Umgebung bei. Mit den Informationen über die gelandeten Flugzeugtypen kann der Flughafen die Schadstoffe – einschließlich CO<sub>2</sub> – triebwerksgenau bilanzieren und den technischen Fortschritt unmittelbar abbilden.

Die geltenden gesetzlichen Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit wurden auch 2020 eingehalten.

### Ortsfeste und mobile Messstellen

Wie beim CO<sub>2</sub> verursachen auch bei den Luftschadstoffen die Flugzeuge deutlich mehr Emissionen als der Bodenverkehr auf den Vorfeldern, Zubringer- und Betriebsstraßen. Eine messtechnische Unterscheidung der Immissionen ist jedoch nicht möglich. Für die Beurteilung der Luftgüte am Flughafen und in der Umgebung des Flughafens spielen Stickoxide, Schwefeldioxid und Feinstaub eine bedeutende Rolle. Ihre Konzentration wird an zwei Stellen kontinuierlich gemessen. Die Messstationen im Westen und im Osten des Flughafens erfassen die Wirkung der Schadstoffquellen des Straßen- und Luftverkehrs und des sonstigen Flughafenbetriebs – überlagert von der Grundbelastung des Ballungsraums München und der natürlichen Hintergrundkonzentration in der Atmosphäre. Bedingt durch die Corona-Krise kam es am Flughafen München zu einer Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen. Dies zeigt sich in einem Rückgang der NO<sub>2</sub>-Konzentrationen im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt wurden die geltenden gesetzlichen Grenzwerte 2020 eingehalten. Mobile Messungen fanden 2020 auf der Nordbahn des Flughafens München statt. Die gemessenen Konzentrationen lagen deutlich unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte.

### SCHADSTOFFKONZENTRATIONEN AN DER MESSSTELLE IM OSTEN DES FLUGHAFENGELÄNDES

Jahresmittelwerte in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

$\text{NO}_2$ -Konzentration [Stickstoffdioxid]

Grenzwert ----- 40



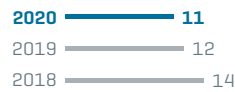
$\text{SO}_2$ -Konzentration [Schwefeldioxid]

Grenzwert ----- 20



$\text{PM}_{10}$ -Konzentration [Feinstaub]

Grenzwert ----- 40



$\text{PM}_{2,5}$ -Konzentration [Feinstaub]

Grenzwert ----- 25



### Ultrafeinstaub: kleinste Partikel des Feinstaubes

Zum Ultrafeinstaub (UFP) zählen Partikel, die kleiner als 0,1 Mikrometer sind. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt gibt es keine standardisierten Verfahren zur Messung von UFP, keinen objektiven Maßstab für eine Beurteilung und auch keine Grenzwerte. Der Flughafen München verfolgt jedoch aufmerksam aktuelle Projekte, die sich mit der Ultrafeinstaubbelastung durch den Luftverkehr befassen. Im Umfeld des Flughafens Frankfurt finden derzeit intensive UFP-Messungen durch das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie statt. Auch im Umfeld des Flughafens München sollen ab dem Frühjahr 2021 an zwei Messstellen Messungen von UFP im Auftrag des

Bayerischen Umweltministeriums durch die Universität Bayreuth erfolgen. Die FMG unterstützt das Messprogramm des Umweltministeriums, führt aber derzeit keine eigenen Messungen durch.

### Schadstoffen auf der Spur

Langlebige Schadstoffe können sich in der Umwelt anreichern und so in die Nahrungskette gelangen. Diesen Sachverhalt beobachtet der Flughafen München seit vielen Jahren mit verschiedenen Verfahren. 2020 wurden an acht Messpunkten im Umland des Flughafens Pflanztöpfe mit Welschem Weidelgras und Grünkohl zusammen mit Sammelbechern für Staubniederschlag aufgestellt. Auch das Honigmonitoring wurde 2020 fortgesetzt.

Der elektrisch betriebene Flugzeugschlepper »Phönix E« kann bis zu 352 Tonnen schwere Maschinen bewegen, zum Beispiel wie hier einen Airbus A350.



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

### ZIEL

Bis 2022: Entwicklung eines Konzepts zur Einsparung von Einmalplastik

### ZIEL

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

## Umgang mit Ressourcen Zielkorrektur in der Abfallwirtschaft

In allen Bereichen des Flughafenbetriebs fallen Abfall- und Wertstoffprodukte an, die dann am Entstehungsort in unterschiedlichen Trennsystemen gesammelt, zertifizierten Fachbetrieben in der Nähe des Flughafens übergeben, in Sortieranlagen aufbereitet und anschließend recycelt oder verwertet werden. Im Berichtsjahr hat sich die Situation am Entsorgungs- und Recyclingmarkt aufgrund eines Überangebots an Wertstoffgemischen gegenüber knappen Kapazitäten in den Verwertungsbetrieben nicht verbessert. Zudem haben drastische Ereignisse, ausgelöst durch die Corona-Pandemie, ihren Anfang genommen, die auf eine neue und ungewohnte Weise die Leistung und Anpassungsfähigkeit der Abfallwirtschaft herausfordern. Im Dialog mit Kunden, Mitarbeitern und gesetzlichen Vorgaben wird sich die Abfallwirtschaft entsprechend an neuen Zielen ausrichten.

## Verantwortungsvolle Wasserwirtschaft

Ziel des Wassermanagements am Münchner Flughafen ist es, den natürlichen Wasserhaushalt so wenig wie möglich zu beeinflussen und alle Einwirkungen durch Gewässerbewirtschaftung, Entwässerung sowie Trink- und Löschwasserversorgung schonend zu gestalten.

## Brauchwasser statt Trinkwasser

Der Flughafen München verwendet dort vermehrt Brauchwasser, wo keine Trinkwasserqualität erforderlich ist: für Betonarbeiten und zur Baustellenbefeuchtung, zur Reinigung der Bahnen mit Hochdruckgeräten, für Nasskehrmaschinen, zur Kanalreinigung sowie zur Bewässerung von Grünflächen, Sträuchern und Bäumen. Zudem

werden die Energiezentralen West und Ost schon seit mehreren Jahren mit oberflächennahem quartärem Grundwasser (Brauchwasser) aus eigens gebohrten Brunnen versorgt – statt mit wertvollem tertiärem Grundwasser (Trinkwasser). Das Wasser wird dort benötigt, um über Verdunstungskühltürme die Kondensationswärme der Kälteerzeuger abzuführen und die Verbrennungsmotor- und Dampfkesselanlagen zu kühlen. Dieses Vorgehen führte 2020 zu einer Einsparung von rund 200.000 Kubikmetern Trinkwasser, seit Beginn der Brauchwasserförderung im Jahr 2010 waren es insgesamt nahezu 2.200.000 Kubikmeter. Um zusätzlich bis zu 50.000 Kubikmeter Trinkwasser jährlich einsparen zu können, sind weitere Brauchwasserbrunnen in Planung und Bauvorbereitung; ein Brunnen soll im Jahr 2021 in Betrieb gehen.

In den vergangenen Jahren pendelte sich der Trinkwasserverbrauch am Münchner Flughafen trotz Passagierwachstums gleichbleibend bei etwa einer Million Kubikmeter ein. 2020 bezog der Flughafen insgesamt 563.789 Kubikmeter Trinkwasser vom Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain. Dies entspricht rund 45 Prozent weniger als im Vorjahr und ist bedingt durch die Corona-Pandemie.

## Kreislauf Flugzeugenteisungsmittel

Enteisungsfahrzeuge befreien die Flugzeuge vor dem Start von Eis und Schnee. Das von den Flugzeugen dabei abtropfende Enteisungsmittel gelangt über Schlitzrinnen und Kanäle in unterirdische Auffangbecken. In der flughafeneigenen Recyclinganlage wird es mechanisch/chemisch behandelt, sein Wassergehalt reduziert und anschließend mit Zusatzstoffen versehen, um die ursprüngliche Zusammensetzung wiederherzustellen. Die Recyclingquote für den im Enteisungsmittel enthaltenen Wirkstoff Glykol zur Wiederherstellung von Enteisungsmittel vom Typ 1 lag in der Wintersaison 2019/2020 bei 50,2 Prozent. Seit der Wintersaison 2000/2001 bewegt sich die Recyclingquote zwischen 41 und maximal 59 Prozent – je nach Witterung und unter Berücksichtigung des für die Umweltbilanz sinnvollen Energieeinsatzes.

Ein elektrischer »Elefant« enteist ein Flugzeug.



### DATEN UND FAKTEN

## Effizienzsteigerung: Kanalinspektion mit innovativer Spezialkamera

Der Flughafen München wird künftig bei den regelmäßigen Inspektionen der unterirdisch verlaufenden großen Grundwasserkanäle auch auf innovative Technik zurückgreifen.

Der Einsatz von hochauflösenden Spezialkameras soll, soweit technisch möglich, die zeit- und personalaufwendige Begehung der Kanäle effizienter gestalten.



## Lärmschutz

### Lärminderungsmaßnahmen entlasten Anwohner

Der Flughafen München möchte die Belastungen durch Fluglärm für Anwohner und Mitarbeiter möglichst geringhalten. Das geschieht unter anderem durch operative, technische und finanzielle Maßnahmen.

### Neue Anflugverfahren ermöglichen verbrauchs- und emissionsärmere Landungen

Continuous Descent Operations bezeichnen ein Flugverfahren, bei dem das Flugzeug mit minimaler Triebwerksleistung sinkt und weitestgehend Horizontalflugphasen vermeidet. Das spart Treibstoff und verringert den Ausstoß von CO<sub>2</sub>. In einigen Bereichen kann sich gegebenenfalls auch der Lärm reduzieren. Auch ein durchgängiger, früh eingeleiteter Sinkflug bringt Vorteile gegenüber dem bisher angewendeten stufenweisen Absinken.

### Moderne Triebwerksarchitektur halbiert Lärm

Der Airbus A320neo bedient als gegenwärtig effizientestes und leisestes Kurz- und Mittelstreckenflugzeug auch den Flughafen München. Er ist mit Triebwerken der neuesten Generation ausgerüstet, die den Treibstoffverbrauch um 15 Prozent verringern. Damit geht auch eine Reduzierung des Kohlendioxidausstoßes und des Lärms einher. Der Airbus A350-900 gilt als das umweltfreundlichste Langstreckenflugzeug der Welt. Es verursacht im Vergleich zu seinem Vorgänger, der A340,

deutlich niedrigere Lärmpegel: beim Start bis zu 7 dB(A) weniger und bei der Landung bis zu 3 dB(A) weniger. Die A350-900-Reihe hat im Vergleich zur A340-Reihe eine um 40 bis 50 Prozent kleinere Lärmkontur und keine Pegel größer als 85 dB(A) außerhalb des Flughafen-geländes. Dies führt zu einer geringeren Fluglärmbelastung im Umfeld des Flughafens. Dank modernster Triebwerke und leichtgewichtiger Materialien sowie gebogener Flügelspitzen verbraucht die A350-900-Reihe insgesamt 50 Prozent weniger Kerosin und stößt damit 50 Prozent weniger CO<sub>2</sub> aus.

### Landengebühr: je leiser, desto günstiger

Der Flughafen München nimmt mit lärmabhängigen Landegebüren Einfluss auf das eingesetzte Fluggerät. Fluggesellschaften, die leise Flugzeuge verwenden, profitieren von einem gestaffelten, stark gespreizten Gebührensystem. Die lärmabhängigen Start- und Landentgelte konnten im Jahr 2020 für einen lauten Flugzeugtyp bis zu achtmal höher sein als für einen leisen. In Zukunft soll der Anteil der lärmabhängigen Entgelte weiter erhöht werden. Außerdem sollen Airlines für Flüge in der Nacht Zuschläge zahlen.

### Engmaschige Fluglärmüberwachung

An 16 ortsfesten Lärmmessstellen überwacht die FMG kontinuierlich den Fluglärm im Umkreis von etwa 20 Kilometern um den Münchner Airport. Wegen des deutlich geringeren Flugverkehrs wurden im Jahr 2020 überall niedrigere Lärmpegel gemessen als im Vorjahr. Zusätzlich bietet der Flughafen mobile Messungen als freiwilligen Service für Gemeinden, die nicht vom stationären Messanlagennetz abgedeckt sind. 2020 wurde vor dem Hintergrund der Corona-Krise nur eine mobile Fluglärmmessung an insgesamt 33 Messtagen in Schwindegg durchgeführt.

### Schnelle und einfache Fluglärmkommunikation

Seit dem 1. November können Interessierte die Flugspuren und Lärmdaten quasi in Echtzeit im Internet verfolgen – mit circa zehn Sekunden statt bisher zehn Minuten Zeitversatz. Außerdem wurde im Jahr 2020 die Benutzeroberfläche zur Darstellung mobiler Lärm-messungen überarbeitet. Sie ist nun dank einer übersichtlichen kalendarischen Darstellung einfacher zu bedienen und hält die Ergebnisse aller mobilen Lärm-messungen der FMG rückwirkend bis zum Jahr 2013 zum Abruf bereit.

## EIN DRITTEL

Jedes dritte in München verkehrende Flugzeug zählt zur Kategorie der leisesten Flugzeuge (ICAO Chapter 14).

## 84

Lärmbeschwerden sind 2020 eingegangen.

→ Konzernlagebericht  
Nachtflugregelung  
Siehe Seite 52

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

→ [munich-airport.de/  
mobile-messung](https://munich-airport.de/mobile-messung)

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

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

## Biodiversität Landschaftsplanung wertet Umfeld auf

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

### Mehr Ausgleichsflächen in der Region

Ab Herbst 2020 setzte die FMG auf rund 20 Hektar Ausgleichsmaßnahmen in der Flughafenregion um und buchte etwa acht Hektar Flächen aus ihrem bestehenden Öko- beziehungsweise Vorratskonto ab. Durch einen Abtrag des Oberbodens, die Ansaat von standort-typischen Kräuter- und Gräsermischungen sowie eine gezielte Mahd wurde Wirtschaftsgrünland ökologisch aufgewertet und zum Beispiel in artenreiche Mager- oder Feuchtwiesen umgewandelt. Die neu gestalteten Flächen schaffen einen Ausgleich für Eingriffe durch Bauvorhaben wie zusätzliche Flächenversiegelung. Sie fügen sich in den bestehenden Biotopverbund der Regionen Freising und Erding ein und tragen zur Erweiterung von natürlichen Lebensräumen speziell für die geschützten Vogelarten Kiebitz und Schafstelze bei.

### Vogelschutzgebiet auf dem Flughafengelände

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

### Geschützter Lebensraum für verschiedenste Arten

Das 2016 mit fachlicher Unterstützung des Bayerischen Umweltministeriums gestartete Projekt »Wiesenbrüterschutz im Bereich des Flughafens München« ist weiter vorangeschritten: Auf circa 50 Hektar landwirtschaftlich genutzten Flächen entwickelte und testete die FMG in den letzten Jahren kontinuierlich Schutzvorkehrungen und Maßnahmen, zum Beispiel Nesterschutz, extensivere Bewirtschaftung, wiesenbrütergerechte Mahd, Einzäunung als Schutz vor Fraßfeinden. Ferner wurden ökologische Pachtverträge mit ent-

Das Flughafengelände ist teilweise  
Vogelschutzgebiet.



sprechenden Bewirtschaftungsauflagen ausgearbeitet. Das überaus trockene Wetter im Jahr 2020 wirkte sich sehr negativ auf die Brutsaison der Wiesenbrüter aus. Auf den Projektflächen konnte trotz dieser schwierigen Umstände ein gewisser Erfolg erzielt werden.

Das Projekt zum Schutz von seltenen Moorschmetterlingen im »Freisinger Moos« endete 2020. Eine weiterhin auf diese bedrohten Arten abgestimmte Mahd der insgesamt fünf Hektar großen Areale soll den Erfolg der bereits ergriffenen Maßnahmen sichern. Während der fünfjährigen Projektphase haben die Zahl der Schmetterlinge insgesamt und die Vielfalt häufiger vorkommender Arten zugenommen, die Zahl und das Ausbreitungsgebiet der seltenen Moorschmetterlinge blieben konstant. Experten gehen jedoch von einer steigenden Population dieser schutzbedürftigen Insekten aus, da die Habitatqualität immer weiter verbessert wird.

## 40 PROZENT

Allein die ökologisch wertvollen Flughafenwiesen machen mit 658 Hektar mehr als 40 Prozent des über 1.575 Hektar großen Flughafengeländes aus.

➔ »Vogelwelt und Flugbetrieb«  
[munich-airport.de/  
publikationen](https://munich-airport.de/publikationen)

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

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





## Soziale Verantwortung

### Verantwortungsvoller Arbeitgeber

#### So viel Airport steckt in der Region

Mit 9.625 Mitarbeitern<sup>1</sup> ist der Flughafen München Konzern nach der Deutschen Lufthansa AG der zweitgrößte Arbeitgeber am Standort. Der benachbarte Arbeitsagenturbezirk Freising, der auch die Landkreise Dachau, Ebersberg und Erding umfasst, weist mit durchschnittlich 2,6 Prozent, trotz eines Anstiegs um 0,7 Prozent, eine der niedrigsten Arbeitslosenquoten Deutschlands auf. Deutschlandweit kam es zu einem Anstieg um 0,9 auf 5,9 Prozent. 2018 lag jedes vierte sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnis in den Landkreisen Freising und Erding am Flughafen. Das Lohnniveau am Münchner Flughafen liegt zudem über den Durchschnittswerten aus verwandten Branchen im Verkehrs- oder Dienstleistungsbereich.

### Diversity: Vielfalt im Konzern

Der Münchner Airport profitiert von der Vielfalt seiner Mitarbeiter. Das Unternehmen respektiert – unabhängig von Alter, Geschlecht, Nationalität, kulturellem Hintergrund, sexueller Orientierung und Weltanschauung – alle Beschäftigten und berücksichtigt deren unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse. Um dieses Engagement zu dokumentieren, hat der Flughafen München die deutsche Charta der Vielfalt unterzeichnet und setzt sich damit für ein vorurteilsfreies Arbeitsumfeld ein. Das Frauennetzwerk »MStars«, das den kontinuierlichen Austausch beruflich erfolgreicher Frauen innerhalb und außerhalb des Unternehmens fördert, oder die LGBTQ+-Initiative »Queerport« bereichern die Vielfalt am Flughafen. Außerdem strebt der Flughafen München Konzern eine kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils im Aufsichtsrat und in den Leitungsebenen an.

<sup>1</sup> Inklusive Auszubildenden



Der Flughafen München hat 2020 die deutsche Charta der Vielfalt unterzeichnet.

### Wohnraum für Mitarbeiter

Die FMG nimmt ihre Verantwortung als Arbeitgeber ernst und engagiert sich, um Wohnraum für Mitarbeiter bereitzustellen. Von möblierten Apartments – auch zur temporären Nutzung – bis hin zu Wohnhäusern umfasst das Angebot verschiedene Ausstattungen und Preiskategorien. In der Nachbargemeinde Hallbergmoos bietet der Konzern zudem 132 »Serviced Apartments« an. Das Wohnungsportfolio wird derzeit an die aktuelle Situation und den erwarteten Bedarf angepasst.

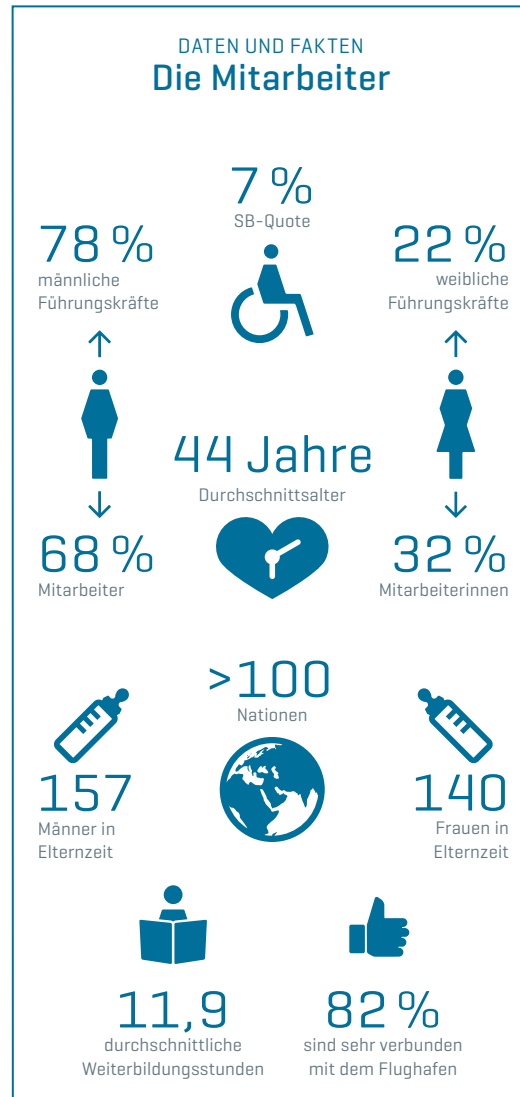
### ZIEL

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

### → Konzernlagebericht

Frauenquote  
Siehe Seite 50

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



### Tarifliche Rahmenbedingungen

Die Flughafen München GmbH ist als Mitglied im Kommunalen Arbeitgeberverband Bayern e. V. an den Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) gebunden. Die Beschäftigten der FMG erhalten eine betriebliche Altersvorsorge, die tariflich geregelt und über die bayerische Zusatzversorgungskasse für kommunale Arbeitgeber abgedeckt ist. Im März 2020 gab es für die Beschäftigten im Schnitt 1,06 Prozent mehr Gehalt. Die Laufzeit des Tarifvertrags endete am 31. August 2020. Die Ergebnisse der Verhandlungen zum TVöD im Herbst 2020 wurden für die Beschäftigten der FMG und AeroGround nicht übernommen. Stattdessen wurde im Dezember ein Notlagentarifvertrag für die deutschen Verkehrsflughäfen abgeschlossen, der den aktuellen äußerst negativen Entwicklungen im Luftverkehr und insbesondere auch am Flughafen München Rechnung trägt. Der Tarifvertrag gilt rückwirkend ab 1. September 2020. Er sieht vor, ab 1. Januar 2022 die Arbeitszeit der Beschäftigten um sechs Prozent reduzieren zu können. Die für die weiteren Beschäftigten im öffentlichen Dienst vereinbarte Lohnerhöhung wird verschoben. Erst ab Oktober 2022 erhalten die Flughafenbeschäftigten 1,4 Prozent mehr Lohn, mindestens jedoch 50 Euro. Im Dezember 2020 erfolgte eine Corona-Sonderzahlung, die je nach Entgeltgruppe bis zu 800 Euro betrug.

### Familie und Gesundheit im Fokus

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

### Schutz vor Corona

2020 hatte der Schutz der Beschäftigten vor einer Infektion mit dem Coronavirus oberste Priorität. Mit einer angepassten Organisation stellte sich das Krisenmanagement der FMG den Herausforderungen der Corona-Pandemie: Aufklärung, aber auch Verhaltensregeln, Angebote zur Unterstützung, Hygienemaßnahmen und Homeoffice prägten den Arbeitsalltag im Berichtsjahr. Mit Erklärfilmen, FAQs im Internet,

Plakaten, Handzetteln oder Gesprächen mit Führungskräften und dem Gesundheitsmanagement nutzte der Flughafen vielfältige Kommunikationsangebote, um seine Mitarbeiter auch während Kurzarbeit und am mobilen Arbeitsplatz bestmöglich zu unterstützen und zu sensibilisieren. Für die Beschäftigten gab es Mund-Nase-Masken, zum Schutz von Mitarbeitern mit Kundenkontakt erfolgte ferner eine schnelle Umsetzung weiterer Maßnahmen, wie das Aufstellen von Plexiglaswänden oder Abstandsmarkierungen in den Terminals.

### BETSI leicht gemacht

Arbeitnehmer haben seit dem 1. Juli 2020 einen erheblich leichteren Zugang zu Präventionsprogrammen der Deutschen Rentenversicherung (DRV). Dazu zählt auch das BETSI-Präventionsprogramm (BETSI = Beschäftigungsfähigkeit teilhabeorientiert sichern). Die DRV trägt nun die gesamten Kosten für den Aufenthalt im Centrum für Prävention zuzüglich Reisekosten. Der Arbeitgeber leistet die Freistellung und Entgeltfortzahlung während der Initial- und Auffrischungsphase. Seit 2014 haben 163 Beschäftigte am BETSI-Präventionsprogramm teilgenommen. 2020 beendeten 13 Beschäftigte ihre Präventionsmaßnahme, ebenso viele haben im Oktober 2020 mit BETSI begonnen.

Der Flughafen bleibt auch in Krisenzeiten eine der Topadressen für Azubis.



### Mit »BEM« zurück in den Beruf

Der Flughafen München unterstützt alle Beschäftigten nach längeren Arbeitsunfähigkeitsphasen im Rahmen des Betrieblichen Eingliederungsmanagements (BEM). Dabei handelt es sich um ein freiwilliges und vertrauliches Verfahren zur Wiederherstellung, Förderung und zum Erhalt der Arbeits- und Beschäftigungsfähigkeit. Sobald die Betriebsvereinbarung »IT-System BEM« zwischen Betriebsrat und Arbeitgeber abgestimmt ist, werden 2021 Gesprächseinladungen an Beschäftigte mit Unterstützungsbedarf verschickt.

### Zukunftssicherung durch Aus- und Weiterbildung Engagement für die nächste Generation

Der Flughafen München Konzern ist mit elf verschiedenen Ausbildungs- und dualen Studienrichtungen einer der größten Ausbildungsbetriebe der Region. Für den Ausbildungsbeginn im Jahr 2020 gingen bei der FMG 1.189 Bewerbungen ein. Zum 1. September 2020 starteten 57 Auszubildende ihre berufliche Laufbahn beim Flughafen München. 15 Nachwuchskräfte entschieden sich für ein Bachelor-Studium in fünf unterschiedlichen dualen Studiengängen. Damit befanden sich konzernweit 287 Jugendliche zum 31. Dezember 2020 in der Ausbildung. Gleichzeitig beendeten im Berichtsjahr 49 junge Menschen ihre Ausbildung bei der FMG. Trotz großer Herausforderungen durch den Wegfall von Präsenzveranstaltungen oder durch mobil arbeitende Ausbildungs- und Lehrbeauftragte wegen der Pandemie gelang es auch 2020, die Qualität der Ausbildung lückenlos sicherzustellen. Technische Anforderungen wurden schnell und flexibel erfüllt, und allen Auszubildenden konnte eine Übernahme angeboten werden.

### Ausgezeichnete Ausbildung

Der Flughafen München wurde von der Zeitschrift Focus Money erneut zum besten Ausbildungsbetrieb in der Branche »Flughäfen« ausgezeichnet. Trotz erschwelter Bedingungen durch die Pandemie schnitt ein Auszubildender im Beruf »Werkfeuerwehrmann« als Jahrgangsbester in Bayern ab.

## Weltweite Partnerschaften mit Sister Airports

Internationale Austauschprogramme fördern die persönliche, fachliche, sprachliche und kulturelle Weiterentwicklung von Fach- und Führungskräften sowie den unternehmerischen Fortschritt des Flughafens München. Im Februar 2020 besuchten vier Auszubildende im Rahmen des europäischen Mobilitätsprogramms »Erasmus+« den Partnerflughafen in Prag. Die weiterhin für 2020 geplanten Austausche mit Athen und Wien mussten aufgrund der Corona-Krise entfallen. Um künftig auf halbvirtueller Basis einen intensiven Austausch zu ermöglichen, wurde das Modell »Blended Mobility« entwickelt. Außerdem waren im Februar 2020 Vertreter aus Denver, Nagoya, Singapur und Moskau in München zu Gast. Die weiterhin für 2020 geplanten gegenseitigen Besuche von Delegationen der Sister Airports mussten wegen der Corona-Krise verschoben werden. Dennoch blieb der Flughafen München mit seinen Sister Airports auf virtueller Ebene in Kontakt. In sogenannten »CEO Talks« tauschten sich die Geschäftsführer aus und bei virtuellen Besprechungen auf Arbeitsebene bearbeiteten Experten konkrete Themen und Projekte. 2021 sollen wieder Outgoings und Incomings in einem angepassten Format stattfinden.

➔ [Stories über die Partnerflughäfen bei Instagram: @munich\\_airport](#)  
> Highlights > Sister Airports

➔ [munich-airport.de/sister-airports](https://munich-airport.de/sister-airports)

## ZIEL

Bis 2024: Identifikation von Qualifizierungsbedarf durch veränderte Aufgaben

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

➔ [munich-airport.de/airport-academy-86699](https://munich-airport.de/airport-academy-86699)

## Airport Academy: Expertise für Bildung und Training

Der Flughafen München betreibt ein konzerneigenes Bildungszentrum mit knapp 50 Beschäftigten. Die Airport Academy ist »zertifizierter Bildungsträger« nach DIN ISO 9001:2015 und akkreditiertes Trainingsinstitut des Airports Council International (ACI). Bedingt durch die Corona-Pandemie wurden die Qualifikationsmaßnahmen auf gesetzlich vorgeschriebene und betriebskritische Aktivitäten reduziert. Dies führte zu einem Rückgang auf 14.660 [2019: 35.950] Teilnehmertage von Konzernmitarbeitern und externen Kunden an Präsenzveranstaltungen und zu 10.540 [2019: 12.700] Teilnehmern an digitalen Lernformen, die vor allem Inhalte in den Bereichen Aviation und Security besuchten. Der Fokus der Airport Academy lag auf digitalen Lern- und Lehrformen. Neben der Umsetzung von Distanzlösungen mit Web Based Trainings, Webinaren und Virtual-Reality-Qualifikationen im Bereich der Flugzeugabfertigung wurde eine Learning Management Solution mit neuen Funktionalitäten implementiert. Im ersten Quartal 2023 soll die Airport Academy in ein neues Gebäude auf das Gelände des LabCampus umziehen.



## Arbeitsschutz: fest in der Unternehmenskultur verankert Gesundheitsschutz hat höchste Priorität

Der Flughafen München tritt gesundheitlichen Gefährdungen oder Risiken am Arbeitsplatz aktiv entgegen. Zur systematischen Steuerung von Arbeits- und Gesundheitsschutz im Konzern dienen Kennzahlen, die stetig überwacht und analysiert werden. Ziel ist es, Handlungsfelder zu identifizieren, um notwendige Maßnahmen ableiten zu können. 2020 standen der konzernübergreifende Austausch sowie die Kommunikation und Zusammenarbeit rund um Covid-19 im Mittelpunkt. Dieses Thema beherrschte auch die konzernweite Arbeitsschutzausschusssitzung, die 2020 aufgrund der Corona-Lage im Dezember als virtuelle Jahresabschlussveranstaltung stattfand. Neben dem Geschäftsführer und Arbeitsdirektor Jost Lammers nahmen die Geschäftsführung der Tochtergesellschaften, Führungskräfte, die Arbeitsmedizin, das Betriebliche Gesundheitsmanagement und Betriebsräte teil.

### Gemeinsamer Arbeitsschutzstandard zum Schutz vor Corona

Am 16. April 2020 veröffentlichte das Bundesministerium für Arbeit und Soziales gemeinsam mit dem Dachverband der Berufsgenossenschaften den neuen Arbeitsschutzstandard SARS-CoV-2. Ziel des Standards war ein einheitliches Vorgehen zum Schutz der Beschäftigten vor einer Infektion mit Covid-19. Da die Gesundheit von Mitarbeitern, Passagieren und Besuchern für die Flughafen München GmbH oberste Priorität hat, wurde der Sonderstab »Corona« gegründet. Dieser war im Wesentlichen dafür verantwortlich, einen koordinierten Wiederanlauf des Flugbetriebs vorzubereiten und die Umsetzung notwendiger Schutz- und Hygienemaßnahmen sicherzustellen. Dazu gehörten unter anderem die Verpflichtung zum Tragen von Mund-Nasen-Bedeckungen, die Einrichtung von Schutz- und Trennwänden, die Einhaltung von Abstandsregeln oder etwa die Bereitstellung von Desinfektionsmittelspendern. Die Bereiche Krisenmanagement, Arbeitssicherheit, Arbeitsmedizin, Betriebliches Gesundheitsmanagement, Betriebsrat und die »Task-Force Infektiologie« des Bayerischen Landesamts für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit arbeiteten in der Corona-Krise sehr eng zusammen und stimmten die SARS-CoV-2-Arbeitsschutzstandards im Dialog mit allen Parteien ab.

Die Gesundheit von Mitarbeitern, Passagieren und Besuchern hat für den Flughafen München oberste Priorität.

Arbeitsschutz spielt gerade bei der Abfertigung eine große Rolle.

### Arbeitssicherheit: Basis-Training ist online

In Zusammenarbeit mit der Airport Academy hat der Bereich Arbeitssicherheit in den letzten zwei Jahren das erste flughafenspezifische Web Based Training [WBT] mit Gamification-Elementen entwickelt. Das WBT stellt ein umfassendes Basis-Training für alle relevanten Grundlagen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz dar. Es steht seit dem dritten Quartal 2020 allen FMG-Beschäftigten online zur Verfügung.

### Ergonomieprojekt zur roboterbasierten Gepäckverladung

Flugzeugabfertiger verrichten schwere körperliche Tätigkeiten mit einem nachweisbar erhöhten Risiko für Muskel-Skelett-Erkrankungen. Deshalb hat die FMG 2018 gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut eine Studie zur Entwicklung eines automatischen Gepäckladesystems auf Roboterbasis durchgeführt – mit dem Ziel, die manuellen Tätigkeiten dieser Mitarbeiter deutlich zu reduzieren. 2019 wurden in einer Konzeptstudie konkrete Ergebnisse präsentiert, die mit modellhaftem



Der Flughafenverband ACI World hat den Flughafen München für sein Engagement gegen die weitere Ausbreitung der Covid-19-Pandemie ausgezeichnet. Das Zertifikat bestätigt die erfolgreiche Umsetzung von effektiven Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen.



**ZIEL**

Bis 2022: Maßnahmen-  
konzept zur Reduzierung  
psychischer Belastung

Charakter erste Lösungsansätze sowohl der Greif- und Stapelfunktion von Gepäckstücken im Flugzeug als auch der Fördertechnik am Flugzeug bieten. Der nächste Schritt wäre eine Machbarkeitsstudie, in der die Lösungsansätze in ersten Modellen und Mock-ups physisch simuliert werden könnten.

**Psychische Belastungen reduzieren**

Seit Juli 2019 gibt es bei der FMG eine Betriebsvereinbarung zur Ermittlung psychischer Belastungen am Arbeitsplatz. Genaue Ergebnisse wird ein wissenschaftlich validiertes mehrstufiges Screening-Verfahren liefern. Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie wurde eine geplante Mitarbeiterbefragung zur Belastungssituation im Unternehmen auf 2021/2022 verschoben. Ziel ist es, aus den Ergebnissen der Befragung Maßnahmen abzuleiten, um die psychischen Belastungen der Mitarbeiter am Arbeitsplatz zu reduzieren.

**Sicherheit**
**Sicherheit des Flugbetriebs managen**

Der sichere Betrieb von Luftfahrzeugen sowie die technische Betriebsbereitschaft von Infrastruktur und Systemen sind für Flughäfen von zentraler Bedeutung. Innerhalb der Europäischen Union sind deshalb gemeinsame Standards für die Planung, den Betrieb und den Erhalt von Flughäfen festgeschrieben, die auch die FMG verbindlich umsetzen muss. Die Betriebserlaubnis des Flughafens München ist unmittelbar an die im Dezember 2017 erteilte Zertifizierung der EASA [European Aviation Safety Agency] gekoppelt. Damit verbunden ist der fortwährende Nachweis der Einhaltung einschlägiger Anforderungen gegenüber der zuständigen Aufsichtsbehörde, der Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern. Der Flughafen München verfügt dazu über ein Safety-Management-System. Damit überwacht er kontinuierlich den laufenden Flug- und Abfertigungsbetrieb mit Blick auf Risiken und Entwicklungen, um rechtzeitig zielgerichtete Maßnahmen ableiten

zu können. Um den Anforderungen zu entsprechen, realisiert die FMG bauliche Änderungen an der flugbetriebsrelevanten Infrastruktur oder an den Betriebs- und Organisationsprozessen im Einklang mit den EASA-Vorgaben und wendet dabei Safety-Risikobewertungen und Compliance-Prüfungen an. Dieses Vorgehen hilft, potenzielle Unfälle zu minimieren und damit die Sicherheit des Flugbetriebs fortlaufend und proaktiv zu verbessern.



In der Luftfahrt ist das Thema Sicherheit von zentraler Bedeutung.



### Drohnen: mögliche Gefahr für den Flugverkehr

Unbemannte Luftfahrzeugsysteme (Drohnen) sind für die Flugsicherung aufgrund ihrer technischen Rahmenbedingungen nicht sichtbar und stellen deshalb eine Bedrohung für den Flugverkehr an und um Flughäfen dar. Um die Sicherheit im Flugbetrieb aufrechtzuerhalten und künftig noch effektivere Abwehrmaßnahmen einleiten zu können, ist die eindeutige Detektion und Identifikation von Drohnen notwendig. In einer bislang einzigartigen Machbarkeitsstudie testete im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums die Deutsche Flugsicherung GmbH in enger Kooperation mit der FMG am Flughafen München von August bis November 2020 dafür Drohnen-Detektionssysteme. Die Tests gaben Aufschluss über den derzeitigen Stand der Technologie, insbesondere hinsichtlich der möglichen Detektionsreichweite und der allgemeinen Leistungsfähigkeit der am Markt verfügbaren Systeme. Die gewonnenen Erkenntnisse bilden die Basis für die Entwicklung eines Konzepts zur Drohnen-detektion an deutschen Flughäfen.

### Biotopmanagement schützt vor Vogelschlag

Kollisionen von Luftfahrzeugen mit schwergewichtigen Vögeln oder Vogelschwärmen können die Sicherheit des Flugbetriebs gefährden. Mit einem speziellen Biotopmanagement, das den Schutz der Vögel nicht beeinträchtigt, beugt der Flughafen München möglichen Kollisionen vor:

- Die Grünflächen um die Start- und Landebahnen herum werden nach einem an die örtlichen Verhältnisse angepassten Konzept gemäht.
- Das Gelände auf und um den Flughafen ist so gestaltet, dass sich für den Flugverkehr kritische Vogelarten gar nicht erst ansiedeln.
- Die Entwässerungsgräben nahe der Start- und Landebahnen sind mit Stahlseilen überspannt, um insbesondere Wasservögeln den Zugang zu erschweren.
- Mitarbeiter des »Wildlife Managements« beobachten die Vogelpopulation auf dem Flughafengelände und in relevanten Biotopen im Umkreis, um mögliche Gefahren durch Vogelflugbewegungen frühzeitig abzuwehren.

Die FMG steht zum Thema Vogelschlagverhütung mit den relevanten Partnern und Institutionen in intensivem Dialog, insbesondere mit den Airlines, der Deutschen Flugsicherung, regionalen und übergeordneten Behörden sowie dem DAVVL (Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e. V.). Die Statistik des DAVVL weist für den Flughafen München seit vielen Jahren eine vergleichsweise niedrige Vogelschlagrate aus. Auf dem Flughafengelände (Area 1) lag sie im Jahr 2020 um rund 53 Prozent unter dem Bundesschnitt.

### Gesellschaftliches Engagement Verlässliche Partnerschaft

Der Flughafen München nimmt auch in schwierigen Zeiten seine Verantwortung in der Region wahr und unterstützt Vereine und Institutionen mit gemeinnützigem Hintergrund. 2020 gingen zahlreiche Rückmeldungen von Vereinen und Organisationen ein, die trotz teils stark gekürzter Mittel Kontakt zum Flughafen halten wollten. Rund 350 Träger und Projekte konnten im Rahmen des Regionalsponsorings im Jahr 2020 gefördert werden. Dazu zählten das Sophienhospiz in Erding und der Elisabeth Hospizverein Dachau sowie der integrative Kindergarten des Franziskuswerks Schönbrunn.

Der Flughafen München setzt sich mit Leidenschaft in der Region ein und engagiert sich in vielen Projekten.

#### 53 PROZENT

lag die Vogelschlagrate unter dem Bundesdurchschnitt.

#### 55 PROZENT

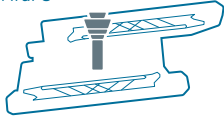
des Sponsorings gingen an den Sport, gefolgt von Sozialem, Kultur, Bildung und Natur.

**GESAMTEFFEKT**

Der direkte Effekt der Bruttowertschöpfung betrug 2018 für den Flughafen-Campus 3,78 Milliarden Euro.

3,78

Mrd. €



## Ökonomische Verantwortung

### Wertschöpfung – der Flughafen München als Wirtschaftsfaktor

#### Ökonomischer Nutzen

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

#### Wertschöpfungseffekte durch den Betrieb des Flughafens

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

#### Effekte durch die Nutzung des Luftverkehrs

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

### Beschaffung von Leistungen: Nachhaltigkeit immer wichtiger Konzernweites Warengruppenmanagement

Der Flughafen München hat keine klassische Lieferkette, sondern beschafft eine Vielfalt an Produkten und Dienstleistungen, die für den Betrieb und Ausbau eines internationalen Drehkreuzflughafens nötig sind. Das Warenspektrum entspricht dem Bedarf einer Kleinstadt: Die 132 Warengruppen reichen von Bürobedarf über Straßenbau bis hin zu Fahrzeugen und Gebäuden. Für 2020 betrug das Beschaffungsvolumen des Flughafen München Konzerns rund 643 Millionen Euro [netto] und lag damit rund 15 Prozent unter dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Um Synergieeffekte zu nutzen, laufen alle Beschaffungsvorgänge der Fachbereiche und der Tochtergesellschaften über das zentrale konzernweite Warengruppenmanagement. Nur Handelswaren, Food & Beverage sowie medizinische Artikel werden direkt von den Tochterunternehmen eingekauft.

#### Rechtliche Vorgaben bei der Beschaffung

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

#### Verantwortung in der Lieferkette

Der Flughafen München vergibt Aufträge nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit und legt besonderen Wert auf den Einsatz von langlebigen und verbrauchsarmen Materialien und Produkten. Bei Investitionsgütern werden Folgekosten für Wartung und Instandhaltung [Life Cycle Costs] berücksichtigt. Um die Beschaffungsprozesse in allen Unternehmensbereichen möglichst nachhaltig zu gestalten, geben bereits die Verantwortlichen aus den Fachabteilungen vermehrt ökologische, ökonomische und soziale Standards vor. Dies gilt sowohl in der IT, bei der Instandhaltung von Gebäuden, beim Bau neuer Gebäude, im Fuhrpark als auch beim Kauf von Werbemitteln. Beispielsweise sind bei der Beschaffung von Werbemitteln die Herkunft des Artikels, eine umweltschonende Produktion und die Recyclingfähigkeit wichtige Kriterien. Bei Fahrzeugen und Geräten für den Fuhrpark der FMG wird darauf geachtet, umweltschonende und insbesondere CO<sub>2</sub>-arme Fahrzeuge zu beschaffen.

**ZIEL**

Bis 2022: Erstellung eines Code of Conduct und Integration in die Einkaufsrichtlinien



### Lieferantenstruktur und Lieferantenmanagement

Rund 4.300 Lieferanten sind für den Flughafen München Konzern tätig. Die Lieferantenstruktur ist 2020 im Vergleich zum Vorjahr relativ konstant geblieben. Da der Flughafen München hauptsächlich von Geschäftspartnern aus der Region beliefert wird, sind die Transportwege kurz, und die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden reduziert. Beispielsweise bezieht die Tochtergesellschaft Allresto das ganze Jahr über größtenteils saisonale Lebensmittel – fast alle stammen aus Bayern, gut die Hälfte aus der direkten Flughafenregion. Eine Beurteilung der Rahmenvertragspartner fand 2020 aufgrund der Corona-Pandemie nicht statt.

Viele Lieferanten stammen aus der Flughafenregion.



### Prüfung und Dokumentation der Achtung von Menschenrechten

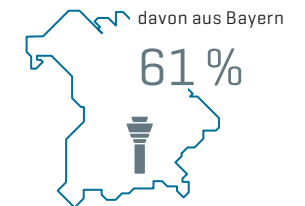
Der Flughafen München Konzern übt seine Geschäftstätigkeit schwerpunktmäßig in Deutschland aus. Der Schutz der Menschenrechte ist hier gesetzlich verankert. Bei der Ausschreibung von internationalen Leistungen wird gewährleistet, dass nationale und internationale Gesetze und Übereinkommen Anwendung finden. Dies wird bei Vertragsabschluss nochmals dokumentiert. Im Rahmen des Nationalen Aktionsplans [NAP] für Wirtschaft und Menschenrechte wurde Ende 2018 eine interne Risikoanalyse durch Einzelgespräche angestoßen und anschließend ausgewertet. Die für 2020 geplante Prozessfestlegung innerhalb der Flughafen München GmbH verzögerte sich aufgrund der Corona-Pandemie. Die Integration der Menschenrechtsrisiken in die allgemeine Chancen/Risikoprüfung des Flughafens München zeigt den hohen Stellenwert des Themas. Die im Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz geregelte permanente Information zu den Menschenrechten erfolgt über das Intranet und die Führungskräfte, die hierzu regelmäßige Schulungen erhalten.

### Strenge Vorgaben zum Ausschluss von Kinderarbeit

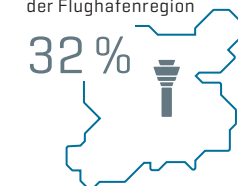
Bei Produkten, die diesbezüglich ein erhöhtes Risiko aufweisen, wird im Rahmen der Ausschreibung besonders darauf geachtet, Kinderarbeit auszuschließen. Hersteller von Produkten aus gefährdeten Regionen haben Zertifizierungen unabhängiger Organisationen vorzuweisen, die die Unbedenklichkeit der Produkte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

### LIEFERANTENSTRUKTUR

Vom gesamten Beschaffungsvolumen des Flughafens fließt an Unternehmen



davon aus München und der Flughafenregion



# Finanzbericht

|           |  |
|-----------|--|
| <b>49</b> | <b>Konzernlagebericht</b>                |
| 49        | Grundlagen des Konzerns                  |
| 55        | Wirtschaftsbericht                       |
| 68        | Nachtragsbericht                         |
| 68        | Ausblick, Risiken- und Chancenbericht    |
| <b>88</b> | <b>Verkürzter Konzernabschluss</b>       |
| 88        | Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung     |
| 89        | Konzern-Gesamtergebnisrechnung           |
| 90        | Konzernbilanz                            |
| 92        | Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung |
| 93        | Konzern-Kapitalflussrechnung             |
| <b>94</b> | <b>Hinweis zum Bestätigungsvermerk</b>   |
| <b>95</b> | <b>Bericht des Aufsichtsrats</b>         |

## INFORMATION ZUM KONZERNABSCHLUSS UND ZUM KONZERNLAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2020

Maßgeblich für die Konzernabschlussprüfung ist der vollumfängliche Online-Bericht. Der vollständige Konzernabschluss sowie der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sind neben dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers unter: [bericht2020.munich-airport.de](http://bericht2020.munich-airport.de) allgemein zugänglich. Die dort veröffentlichte Version wurde von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Der hier vorliegende gedruckte Konzernlagebericht 2020 entspricht der geprüften Fassung. Der Konzernabschluss wird im gedruckten Bericht gekürzt abgebildet. Hierbei handelt es sich um die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, die Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzernbilanz, die Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und die Konzern-Kapitalflussrechnung. Der Konzernanhang nach IFRS befindet sich nur im Online-Bericht.

## KONZERNLAGEBERICHT

### Grundlagen des Konzerns

#### Geschäftsmodell des Konzerns Grundlagen

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

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

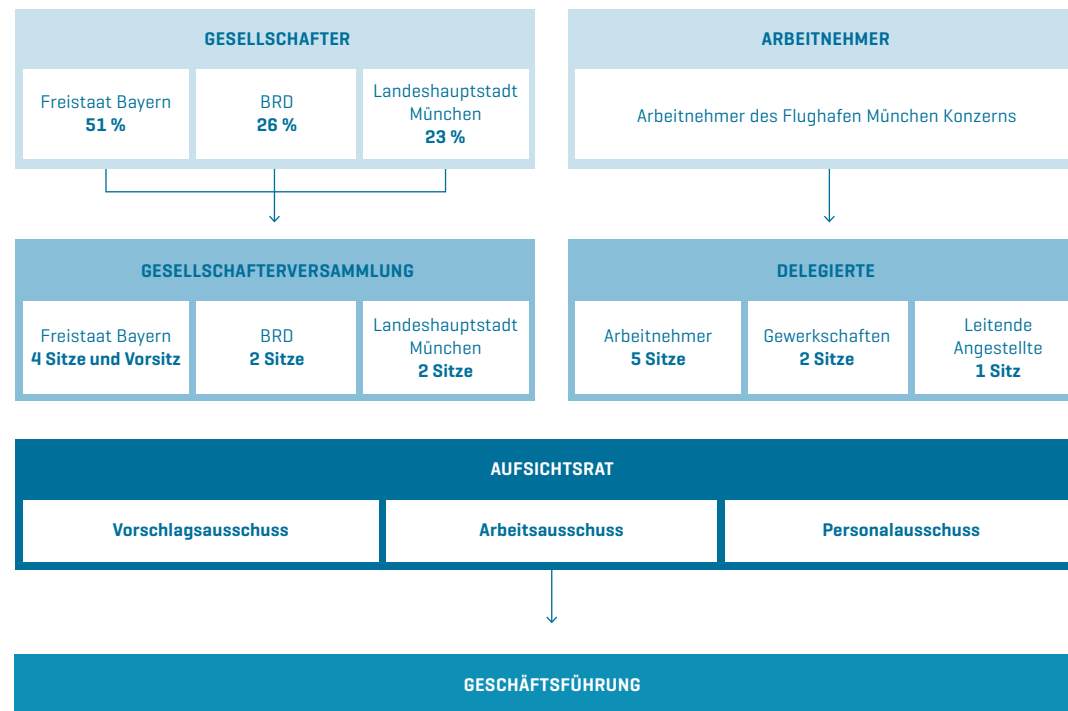
Der Flughafen München bekennt sich zu einer nachhaltigen Unternehmenspolitik. Die Orientierung an ökonomischen, ökologischen, gesellschaftlichen und sozialen Zielen sichert die Akzeptanz des Flughafens und damit die Entwicklungsfähigkeit seines Geschäftsmodells.

#### Grundzüge der Leitung und Kontrolle

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

Oberstes Kontroll- und Entscheidungsgremium ist die Gesellschafterversammlung. Sie trifft einstimmige Entscheidungen über die geschäftlichen Grundlagen des Konzerns, unter anderem den Flughafenausbau

#### GOVERNANCE-STRUKTUR



und die Aufnahme von Darlehen. Im Übrigen erfolgt die Beschlussfassung mit einfacher Mehrheit.

#### Aufsichtsrat

Die FMG verfügt über einen Aufsichtsrat nach §§ 1 Abs. 1, 6 MitbestG. Der Aufsichtsrat übt Kontroll- und Mitbestimmungsrechte aus. Er bestellt die Mitglieder der Geschäftsführung und legt deren Vergütung fest. Auch

Geschäfte, die bestimmte Wertgrenzen oder Laufzeiten überschreiten, bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat werden von der Konzernbelegschaft, die Gesellschaftervertreter von der Gesellschafterversammlung gewählt. Die Amtszeit der Aufsichtsratsmitglieder endet mit der Gesellschafterversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach Amtszeitbeginn beschließt.

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

### Geschäftsführung

Die Mitglieder der Geschäftsführung der FMG sind in der Regel fünf Jahre im Amt; eine erneute Bestellung oder Amtszeitverlängerung ist zulässig. Die Geschäftsführung besteht aus drei Mitgliedern und trägt die Verantwortung für die Unternehmenspolitik und die strategische Ausrichtung des Konzerns. Sie legt die Unternehmensbudgets fest und steuert die Geschäftsentwicklung.

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

### Frauenquote

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

Der Frauenanteil im Aufsichtsrat lag zum 30. Juni 2020 mit 19 % unter dem angestrebten Ziel von 31 %. Bis zum 30. Juni 2024 soll die Quote von 25 % erreicht werden. Im Betrachtungszeitraum haben Aufsichtsratswahlen und einige Mitgliederwechsel stattgefunden. Die Besetzung der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat erfolgt durch Wahl, die Vertreter der Anteilseigner werden vorwiegend funktionsgebunden besetzt. Insofern ist die Möglichkeit des Aufsichtsrats zur direkten Beeinflussung des Frauenanteils eingeschränkt.

Der derzeitige Frauenanteil in der Geschäftsführung von 33 % erfüllte das Ziel zum 30. Juni 2020 und soll bis zum 30. Juni 2024 beibehalten werden.

### AUSSCHÜSSE IM AUFSICHTSRAT

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

Das angestrebte Ziel für den Anteil weiblicher Führungskräfte in der obersten Führungsebene der Konzernmuttergesellschaft FMG von 19 % konnte zum 30. Juni 2020 vollumfänglich erfüllt werden.

Der Anteil der weiblichen Führungskräfte in der zweithöchsten Führungsebene zum 30. Juni 2020 betrug 22 %. Die Zielsetzung von 29 % konnte damit nicht erreicht werden. Im Betrachtungszeitraum wurden vier von zwölf Positionen mit Frauen besetzt. Nicht in allen Besetzungsverfahren standen Bewerberinnen zur Verfügung, die die erforderlichen Voraussetzungen für die vakanten Positionen erfüllten.

Unter der Prämisse, dass auf der obersten und der zweithöchsten Führungsebene zukünftig strukturelle und personelle Veränderungen stattfinden, wurde für die erste Leitungsebene ein Zielwert für einen Anteil an Frauen zum 30. Juni 2024 auf 25 % festgesetzt. Für die zweithöchste Führungsebene wird der Zielwert auf 30 % erhöht.

### Geschäftstätigkeit Organisationsstruktur

Die Organisationsstruktur des Konzerns gliedert sich in die Geschäfts-, Service- und Konzernbereiche der FMG. Die kaufmännische Steuerung und das interne

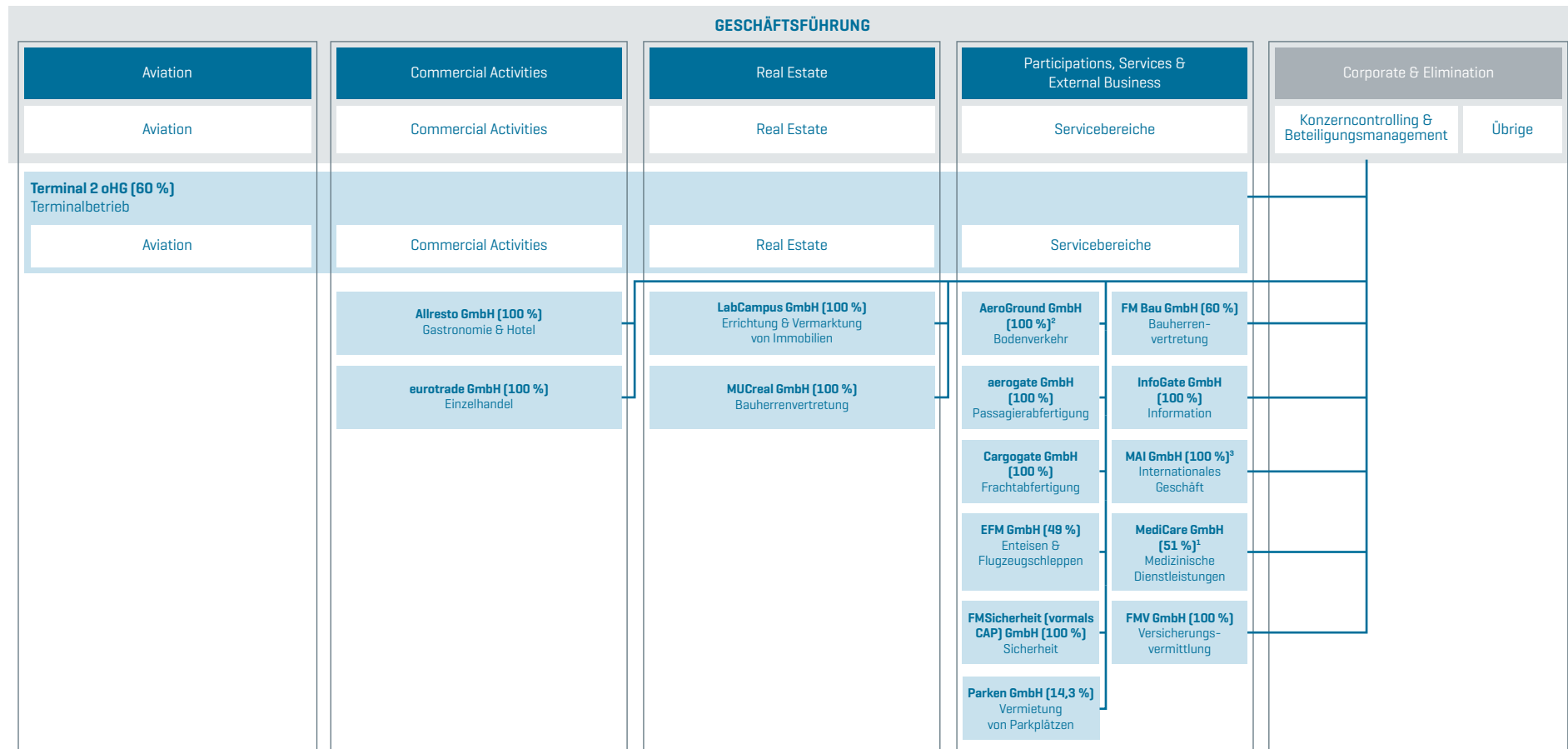
Berichtswesen erfolgen über die Geschäftsfelder. Die in der Abbildung dargestellten Geschäftsfelder umfassen die Geschäfts- und Servicebereiche der FMG und die in die Geschäftsfelder eingebundenen Konzerngesellschaften. Die Geschäftsfelder werden in den nachfolgenden Kapiteln erläutert.

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2020 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Struktur ergeben. Wesentliche Anteilserhöhungen oder -reduzierungen haben nicht stattgefunden. Eine detaillierte Übersicht der Anteilsverhältnisse ist im Konzernanhang dargestellt.

Im Geschäftsjahr 2020 gründete die Munich Airport International GmbH (im Folgenden MAI) mit der Arup B.V., Amsterdam/Niederlande mit jeweils 50 % die ORAT AMS Group V.O.F., Amsterdam/Niederlande, um die internationale Geschäftstätigkeit weiter auszubauen.

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

ORGANISATIONSSTRUKTUR DES FLUGHAFENS MÜNCHEN



■ Geschäftsfeld   ■ Gesellschaft   □ Bereich

[Stand 31. Dezember 2020]

<sup>1</sup> Die MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH ist mit 100 % an der Munich AirportClinic GmbH beteiligt.

<sup>2</sup> Die AeroGround Flughafen München GmbH ist mit 100 % an der AeroGround Berlin GmbH beteiligt.

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

## Geschäftsfeld Aviation

### INFRASTRUKTUR FÜR AIRLINES UND PASSAGIERE

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

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

#### LUFTVERKEHRSENTGELTE

|   | Bemessungsgrundlage  |
|---|--|
| Start- und Landeentgelt   | Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs (Maximum Take-off Mass – MTOM) bei Start und Landung |
| Lärmrentgelt  | Festbetrag je Landung in Abhängigkeit von der Lärmklasse                                   |
| Emissionsentgelt  | Ausgestoßenes Stickoxid-äquivalent je Landung  |
| Passagierentgelt  | Anzahl der Passagiere beim Start   |
| Frachtentgelt   | Anzahl der Verkehrseinheiten bei Start/Landung   |
| Abstellentgelt  | Höchstabfluggewicht (je angefangene 24 Stunden, ab vier Stunden)                           |
| Sicherheitsentgelt  | Anzahl der Passagiere und/oder Verkehrseinheiten beim Start                                |
| Entgelt für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität (Person with reduced mobility – PRM-Entgelt) | Anzahl der Passagiere beim Start   |
| Enteisungsentgelt   | Anzahl der Passagiere und/oder Verkehrseinheiten beim Start                                |
| Entsorgungsentgelt  | Anzahl der Passagiere beim Start   |

Im Geschäftsjahr 2014 hat der Flughafen München eine Entgeltrahmenvereinbarung mit einheitlichen Bestimmungen für alle Luftfahrtgesellschaften verabschiedet, welche die Entwicklung der Luftverkehrsentgelte bis einschließlich des Jahres 2020 festlegt und damit die Refinanzierung der Infrastruktur sicherstellt. Eine

vergleichbare langfristige Entgeltrahmenvereinbarung ist auch für den Folgezeitraum 2021 bis 2030 abgeschlossen worden. Im Jahr 2020 wurde eine vertragsgemäße Absenkung der Entgelte um durchschnittlich -4,5 % umgesetzt.

Am Flughafen München kam es durch die Corona-Pandemie zu einem historischen Rückgang bei den Passagieren und den Flugbewegungen. Erläuterungen hierzu sind in den Abschnitten »Geschäftsverlauf« und »Risiken« zu finden.

Der Flughafen München betreibt zwei Start- und Landebahnen mit einer maximalen Kapazität von 90 Flugbewegungen pro Stunde im Tagesbetrieb bei Normalauslastung. Diese Kapazität war in der Vergangenheit im Normalbetrieb über weite Strecken ausgeschöpft. Generell gilt, dass zwischen 22 und 6 Uhr der Flugbetrieb nur in stark eingeschränktem Umfang und nur mit besonders lärmarmem Fluggerät zulässig ist. Im Linien- und Charterverkehr dürfen nicht mehr als 28 planmäßige Flugbewegungen je Nacht stattfinden. Auch Fracht kann aufgrund der strikten Nachtflugregelung in dieser Zeit nur in Ausnahmefällen befördert werden. Erleichterungen gibt es nur für sogenannte Homebase-Airlines und verspätete Flüge. In der Zeit von 0 bis 5 Uhr sind lediglich Nachtluftpost- und Vermessungsflüge der Deutschen Flugsicherung zugelassen. Ausnahmen bilden zum Beispiel Not- und Hilfeleistungsflüge, Landungen aus Flugsicherheitsgründen sowie Flüge in begründeten Ausnahmefällen, die das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr als zuständige Behörde bewilligt. Der drastische Verkehrsrückgang ermöglichte es, im Sommer 2020 jeweils eine Start- und Landebahn zu sperren, um ungestört Sanierungsarbeiten durchzuführen.

Die Terminals werden je nach Bedarf kontinuierlich optimiert und erweitert. Im Jahr 2019 startete der Umbau des Terminals 1. Dieses wird um einen nach Westen gerichteten Pier ergänzt, um für zukünftige Anforderungen an effiziente Sicherheitskontrollen und Terminalinfrastruktur gerüstet zu sein. Inzwischen steht die zweite Ebene des Rohbaus und die Bauarbeiten an Ebene drei haben

begonnen. Zur Effizienzsteigerung und zur Vermeidung von Ansteckungen während der Corona-Pandemie wurden auf den Passagierwegen neue Technologien eingesetzt, zum Beispiel berührungslose Zugänge in den Sicherheitsbereichen. Um den Corona-Verordnungen gerecht zu werden, wurden sowohl in den Sicherheitsbereichen der Terminals als auch im öffentlichen Bereich Corona-Teststationen errichtet. Für diese und eine Vielzahl weiterer Maßnahmen wurde der FMG das »ACI Airport Health Zertifikat« verliehen.

Durch seine zentrale Lage in Europa, inmitten der Metropolregion München, die sich durch ihre Stärke als Innovations-, Wissens- und Wirtschaftsstandort mit einer breit aufgestellten Wirtschaftsstruktur auszeichnet, ist der Flughafen München strategisch bestens positioniert. Das Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten in der wirtschaftlich bedeutenden Flughafenregion hat sich durch die Pandemie allerdings verlangsamt. In den Vorjahren verzeichnete der Flughafen München unter den großen deutschen Drehkreuzen den höchsten Anteil an Geschäftsreisenden und war damit für besonders wertvolle Linienverbindungen prädestiniert. Bis Anfang 2020 führten Bevölkerungswachstum und Wohlstandsmehrung auch zu einer verstärkten Nachfrage nach Privatreisen ab dem Flughafen München. Im Geschäftsjahr 2020 brach der Flugverkehr ein und kam temporär fast komplett zum Erliegen. Die demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Bayern und vor allem im Flughafeneinzugsgebiet lassen trotz kurzfristiger Einbrüche mittel- bis langfristig eine weitere Zunahme der Verkehrsnachfrage am Flughafen München erwarten. Weitere Erläuterungen hierzu sind im Abschnitt »Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen« zu finden.

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa AG (im Folgenden Deutsche Lufthansa) hat sich der Flughafen München über die Jahre zu einem bedeutenden internationalen Luftverkehrsdrehkreuz entwickelt. Gemeinschaftlich getragene Ausbaumaßnahmen wie das Terminal 2 und das Satellitengebäude sowie die Planungen

für den T-Stiel des Satellitengebäudes sind Fundamente einer nachhaltigen Partnerschaft, die für langfristiges Wachstum steht. Auch in der Corona-Pandemie bekräftigt die Deutsche Lufthansa ihre Bindung zum Flughafen München und sichert dem Wirtschaftsstandort Bayern mittelfristig weltweite Flugverbindungen zu.

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

Zusätzlich hemmen die deutsche Luftverkehrssteuer und fehlende Verkehrsrechte beziehungsweise die noch laufenden Verkehrsrechtsverhandlungen, beispielsweise mit Afrika (Äthiopien), das zukünftige marktgerechte Wachstum am Flughafen München.

Das Frachtgeschäft am Flughafen München ist stark von der Entwicklung des Passagierverkehrs abhängig. Grund ist, dass im Regelfall am Flughafen München der größte Teil der Luftfracht – über 80% – als Beiladefracht auf normalen Langstreckenflügen transportiert wird. Als Folge der Corona-Pandemie hat sich durch den weitgehenden Entfall der Passagierlangstrecke dieses Ver-

hältnis verändert. Die Nurfracht (Transport auf reinen Frachtflugzeugen) hat im Vergleich zur Beiladefracht zugelegt, aber die Verluste nicht ausgleichen können. Trotz Rückgängen zeigte die Luftfracht die Bedeutung des Flughafens München als kritische Infrastruktur. Die kurzfristige Versorgung der Bevölkerung mit medizinischen Produkten sowie die Anbindung der Wirtschaft an wichtige Märkte konnte durch die enge Kooperation zwischen der FMG, den Fluggesellschaften und Speditionen aufrechterhalten werden. Limitierend wirkte sich nur die Zahl der verfügbaren Frachtflugzeuge aus. Teilweise wurden Passagiermaschinen zum Transport von leichten Frachtgütern wie medizinischen Masken eingesetzt.

### Geschäftsfeld Commercial Activities ERSTKLASSIGER SERVICE UND ANGEBOTE ENTLANG DES PASSAGIERWEGS

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

Der Flughafen München unterhält rund 21.000 Quadratmeter gastronomische Flächen und etwa 20.600 Quadratmeter Einzelhandels- und Serviceflächen (Vorjahr: 22.800 Quadratmeter). Veränderungen zum Vorjahr ergaben sich aufgrund meist temporärer Schließungen einzelner Einheiten. Auf rund 68% der Gesamtfläche betreiben Tochtergesellschaften der FMG eigene Einzelhandels- oder Gastronomiebetriebe.

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

Das Geschäftsfeld entwickelt und vermarktet auch nachfrageorientierte Parkraumkapazitäten. Derzeit stehen rund 32.000 Stellplätze zur Verfügung, davon sind rund 19.500 terminalnah.

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

Zum Leistungsportfolio des Geschäftsfelds zählt außerdem das Eventgeschäft.

### Geschäftsfeld Real Estate IMMOBILIENSTANDORT MIT HOHER ATTRAKTIVITÄT

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

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

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

## Geschäftsfeld Participations, Services & External Business

### **PARTICIPATIONS & EXTERNAL BUSINESS: FULL-SERVICE-PROVIDER**

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

#### **WESENTLICHE TOCHTERGESELLSCHAFTEN**

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

### **SERVICES: ENERGIE UND TELEKOMMUNIKATION FÜR ALLE MIETER AM FLUGHAFEN**

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

#### **BEDEUTENDE SERVICEBEREICHE**

|         |  |
|---------|--|
| Technik | Der Servicebereich ist für den sicheren, wirtschaftlichen und technischen Betrieb der Flughafeninfrastruktur verantwortlich. Dazu zählen unter anderem die Energie- und Wärme-/Kälteversorgung, die Instandhaltung von Gebäuden und flughafenspezifischen Anlagen sowie das Fahrzeugmanagement für Serienfahrzeuge und Abfertigungsgeräte. Zudem ist dieser Bereich im Rahmen seines Energiemanagements maßgeblich an der Umsetzung der CO <sub>2</sub> -Strategie des Flughafens München beteiligt.   |
| IT      | Der Servicebereich IT bietet seinen Kunden am Flughafen München verschiedene Dienstleistungen aus den Feldern der Medien- und Kommunikationstechnik, der IT-Arbeitsplatzausstattung sowie der Server-, Datenbank- und Speicher-Systemtechnik an. Die Kernkompetenzen des Bereichs liegen vor allem in der Integration unterschiedlicher, technischer IT-Plattformen sowie in maßgeschneiderten Unterstützungsleistungen logistischer Prozesse am Flughafen München. Dabei gewinnen die Beachtung sicherheitsrelevanter Vorgaben sowie die Einhaltung konzernweiter einheitlicher Standards zunehmend an Bedeutung. |

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

### **Steuerungssystem und Wertemanagement**

Der Flughafen München misst die Leistung seiner Führungskräfte mithilfe finanzieller und nicht-finanzieller Kennzahlen. Die bedeutsamsten sind die Kennzahlen zur unternehmerischen Nachhaltigkeit und zur Qualität. Entsprechend decken das Ergebnis vor Steuern (EBT) die ökonomische und die CO<sub>2</sub>-Einsparungen die ökologische Perspektive des klassischen Nachhaltigkeitsmanagements ab. Mit dem Passagiererlebnisindex (PEI) bestimmt der Flughafen München die Erreichung der Qualitätsziele, die als strategische Stoßrichtung die Steigerung der Kundenzufriedenheit vorsehen. Um die Relevanz der bedeutsamsten Leistungsindikatoren für Stakeholder zu ermitteln und regelmäßig zu bestätigen, befragt die FMG jedes Jahr interne und externe Anspruchsgruppen.

### **Ergebnis vor Steuern (EBT)**

Die Ergebnisziele der Führungskräfte werden auf Basis des Ergebnisses vor Steuern (EBT) formuliert. Das EBT ist die Ausgangsgröße zur Bestimmung der Ertragskraft. Es handelt sich um das Konzernergebnis vor Ertragsteuern, ermittelt unter Anwendung der Internationalen Rechnungslegungsstandards in ihrer durch die Europäische Kommission in europäisches Recht übernommenen Fassung.





## CO<sub>2</sub>-Einsparungen

Mit der Kennzahl CO<sub>2</sub>-Einsparungen [in Tonnen] kann nicht nur die Reduktion von Treibhausgasemissionen gemessen werden, auch Faktoren wie die Schonung von Ressourcen oder der effiziente Einsatz von Energie lassen sich damit berücksichtigen. Der Flughafen München hat sich Ende des Jahres 2016 als neues Klimaziel gesetzt, den Flughafen ab dem Jahr 2030 CO<sub>2</sub>-neutral zu betreiben. Mindestens 60 % der Emissionen sollen effektiv eingespart und der verbleibende Rest mit hochwertigen Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden. In die Betrachtung fließen die durch Energiebereitstellung und Kraftstoffverbrauch vom Flughafen München selbst verursachten Emissionen (Scope 1) und die Emissionen aus der zugekauften Energie (Scope 2) ein.

## Passagiererlebnisindex (PEI)

Der PEI ist ein Messmodell für Kundenzufriedenheit, das es dem Flughafen München erlaubt, standort-spezifische, an die Bedürfnisse der Zielgruppen angepasste Zielwerte abzuleiten und die Handlungsfelder zur Leistungsverbesserung den vorhandenen Kundenkontaktpunkten zuzuweisen. Aus Gründen der Objektivität ermittelt ein unabhängiger, externer Dienstleister diese Werte. Er erhebt in Primärbefragungen regelmäßig während des gesamten Jahresverlaufs die Zufriedenheit von abfliegenden und ankommenden Passagieren. Auf Monatsbasis und am Jahresende erhält der Flughafen München so zahlreiche Detailinformationen über die Zufriedenheit seiner Fluggäste in elf Kategorien entlang der Passagiererlebniskette. Die ursprünglich für 2020 geplanten Messungen wurden nach Ausbruch der Pandemie für den Rest des Jahres ausgesetzt, da aufgrund der niedrigen Passagierzahlen eine Vergleichbarkeit nicht gegeben gewesen wäre.

## Innovations- und Ideenmanagement

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

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

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

Konkrete Ideen, die für den Flughafen München relevante Trends bedienen, münden in Innovationsprojekte, die gemeinsam mit den Fachbereichen und externen Partnern bis zum Proof of Concept umgesetzt werden.

## Wirtschaftsbericht

### Wirtschaftliches Umfeld

#### Gesamtwirtschaftliches Umfeld

##### DIE WIRTSCHAFT STECKT IN EINER TIEFEN KRISE

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

Die Weltwirtschaft steckt infolge der Corona-Pandemie in einer tiefen Krise. Das Wachstum der Weltwirtschaft blieb im Jahr 2020 deutlich unter den Erwartungen der Vorjahresprognose zurück. Nach Berechnungen des ifo-Instituts sank das weltweite reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) von +2,6 % im Vorjahr auf -3,6 %. Dieser Rückgang fiel deutlich stärker aus als während der globalen Finanzkrise 2008/2009.<sup>1</sup>

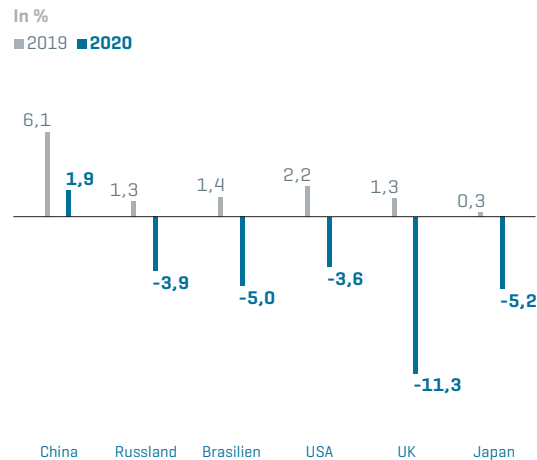
Die Wirtschaft in den Schwellenländern schrumpfte mit einer vergleichsweise geringen Rate von insgesamt 1,2 % [Vorjahr: +4,7 %]. Indien jedoch verzeichnete einen Rückgang des BIP um 9,4 %, was auf einen sehr schwachen privaten Konsum und stark nachlassende Investitionen infolge der Krise zurückzuführen ist. Dagegen erholte sich nach dem Shutdown zu Jahresbeginn die Wirtschaft in der Volksrepublik China sehr schnell und trug damit einen bedeutenden positiven Anteil bei. Die Wachstumsrate des BIP lag bei +1,9 % [Vorjahr: +6,1 %]. Die bestehenden Handelskonflikte mit den USA konnten durch die Unterzeichnung eines Teilabkommens im Januar 2020 teilweise entschärft werden.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2020, Dezember 2020; Website [www.bpb.de](http://www.bpb.de), Januar 2021

<sup>2</sup> Internationaler Währungsfonds, World Economic Outlook, Oktober 2020; ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2020, Dezember 2020; Website <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/china-usa-zollstreit-101.html>, Januar 2020

In den Industrienationen ist die Wirtschaftsleistung infolge der Krise um 5,2% eingebrochen. Der private Konsum und die Industrieproduktion sind im Krisenverlauf deutlich zurückgegangen. Die US-Wirtschaft erholte sich schneller als erwartet von dem starken Einbruch in der ersten Jahreshälfte. Insgesamt sank die Wirtschaftsleistung 2020 um 3,6%. Vor allem nahm die Arbeitslosigkeit im Betrachtungszeitraum stark zu. In Großbritannien brach dagegen das BIP mit 11,3% am stärksten ein. Restriktionen des öffentlichen Lebens wurden dort vergleichsweise spät eingeführt und mussten länger aufrechterhalten werden. Dagegen stieg die Arbeitslosigkeit nur geringfügig an, da im März ein Kurzarbeitergeld eingeführt wurde.<sup>3</sup> Darüber hinaus konnte ein »harter Brexit« verhindert werden. Großbritannien und die EU einigten sich am 24. Dezember 2020 auf ein Handelsabkommen. Die Einführung von Zöllen und mengenmäßigen Beschränkungen im gegenseitigen Warenverkehr ist nicht vorgesehen. Wichtige Handelshemmnisse konnten daher verhindert werden.<sup>4</sup>

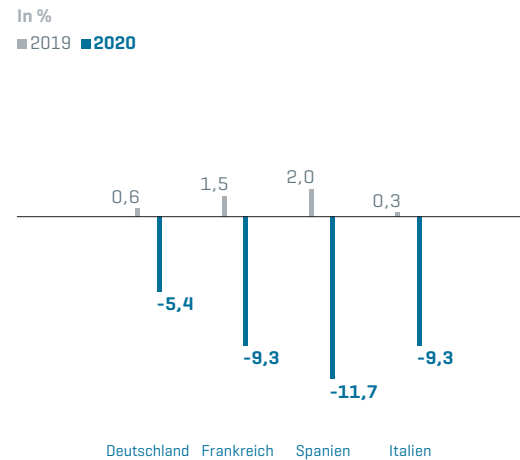
#### WIRTSCHAFTSWACHSTUM AUSGEWÄHLTER ZIELLÄNDER WELTWEIT



Wachstum BIP 2019 und 2020<sup>5</sup>

Im Euroraum lag der Einbruch des BIP für das Jahr 2020 bei -7,4%; dies entspricht 8,7 Prozentpunkten unterhalb des Vorjahreswerts. Die Beschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie haben im zweiten Quartal zu einem tiefen Einbruch der Wirtschaftsleistung geführt. Nach den schrittweisen Lockerungen der staatlichen Maßnahmen ab Mai kam es im dritten Quartal zu einer deutlichen Erholung. Privater Konsum, Investitionen sowie Im- und Exporte waren trotz der Lockerungen insgesamt deutlich rückläufig. Die europäische Zentralbank (EZB) hatte als Reaktion auf die Corona-Pandemie den Expansionsgrad ihrer Geldpolitik durch die Ausweitung von Anleihenkäufen im Lauf des Jahres 2020 erhöht. Das Zinsniveau bleibt weiterhin historisch niedrig. Der Anstieg der Arbeitslosenquote fiel im Euroraum mit 8,0% (Vorjahr: 7,6%) moderat aus, da wirtschaftspolitische Maßnahmen zum temporären Erhalt von Arbeitsplätzen eingeleitet wurden.<sup>5</sup>

#### WIRTSCHAFTSWACHSTUM AUSGEWÄHLTER ZIELLÄNDER EUROPaweit



Wachstum BIP 2019 und 2020<sup>5</sup>

Die deutsche Wirtschaft ist im Jahr 2020 um 5,1% geschrumpft (bereinigt um Kalendereffekte 5,4%). Infolge der Corona-Pandemie kam es im zweiten Quartal zu einem historischen Einbruch der Wirtschaftsleistung. Nach den Lockerungen der Beschränkungen erholte sich die deutsche Wirtschaft im dritten Quartal schneller als erwartet. Die Erholung wurde allerdings durch Maßnahmen ab November 2020 vorerst gestoppt, was sich vor allem im Dienstleistungsbereich (insbesondere Gastgewerbe, Verkehrs- und Reisedienstleistungen, Kultur, Unterhaltung und Erholung) niederschlug. Damit brach insgesamt der private Konsum bis Ende 2020 um 5,6% ein. Auch die Im- und Exporte verzeichneten durch die Krise insgesamt starke Rückgänge von -8,7% beziehungsweise -9,7%. Dagegen stiegen im Jahr 2020 die Bauinvestitionen, die weiterhin vom niedrigen Zinsniveau getrieben werden, an (+2,1%). Der Arbeitsmarkt zeigte sich aufgrund des weitreichenden Einsatzes von Kurzarbeit vergleichsweise stabil. Die Arbeitslosenquote stieg lediglich um 0,9 Prozentpunkte auf 5,9%.<sup>5</sup>

Der Ölpreis (Marke Brent) schwankte in einem Intervall zwischen 17 und 70 US-Dollar je Barrel. Der Höchststand wurde vor Ausbruch der Coronavirus-Pandemie zum Jahresanfang erreicht. Ende April 2020 erreichte der Ölpreis seinen Tiefstand und stieg bis zum Jahresende wieder auf etwa 51 US-Dollar je Barrel an.<sup>6</sup>

<sup>3</sup> ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2020, Dezember 2020; Sachverständigenrat der Bundesregierung, Jahresgutachten 2020/21, November 2020

<sup>4</sup> Website [https://ec.europa.eu/germany/news/20201224-brexit-abkommen\\_de](https://ec.europa.eu/germany/news/20201224-brexit-abkommen_de), Dezember 2020

<sup>5</sup> ifo Institut, Konjunkturprognose Winter 2020, Dezember 2020

<sup>6</sup> Website onvista, Januar 2021

## Wirtschaftliches Umfeld Luftverkehr [Aviation]

### WELTWEITER EINBRUCH DES FLUGVERKEHRS UM ZWEI DRITTEL

Weltweit reagierten die Fluggesellschaften auf die Lockdowns in den verschiedenen Ländern und die damit zusammenhängenden Reisebeschränkungen mit massiven Reduzierungen des Angebots beziehungsweise stellten ihre Dienste komplett ein. Kaum eine Fluggesellschaft wird die Krise ohne staatliche Unterstützungsmaßnahmen überstehen. Die Air Transport Action Group (ATAG) geht davon aus, dass rund 46 Millionen Jobs der Branche in Gefahr sind.<sup>7</sup> Nach Analysen der International Air Transport Association (IATA) erholten sich nach dem ersten Lockdown Ende März und April 2020 die Passagierzahlen leicht, vor allem getrieben durch die Ferienerioden. Inzwischen stagniert die Entwicklung wieder aufgrund erneuter Restriktionen mit dem zweiten Lockdown unter anderem in Deutschland.<sup>8</sup>

Die weltweiten Verkehrseinbrüche sind mit einem Rückgang um 65,9 % an verkauften Passagierkilometern verheerend.<sup>9</sup> Besonders betroffen ist hiervon der internationale Passagierverkehr (-75,6 %), da alle Länder unterschiedliche pandemiebedingte Reisewarnungen und -beschränkungen aufweisen und damit die Passagiernachfrage enorm zurückgegangen ist. Dagegen erwies sich der Inlandsverkehr in verschiedenen Ländern als widerstandskräftiger und erreichte zum Beispiel in China zum Jahresende das Vorkrisenniveau.<sup>10</sup>

Untersuchungen der IATA ergaben, dass Flugreisen im Jahr 2020 gebucht wurden, wenn hierzu die Möglichkeit bestand.<sup>11</sup> Nur ein Teil der potenziellen Passagiere wurde durch eine mögliche Ansteckungsgefahr an Bord vom Reisen abgehalten. Es zeigte sich, dass dieses Risiko, verglichen mit anderen Verkehrsträgern und Aktivitäten, gering ist. Abschreckend wirkte vielmehr das Risiko, vom Zielort nicht mehr heimkehren zu können beziehungsweise in Quarantäne gehen zu müssen. Die unkoordinierten und sich kurzfristig ändernden weltweiten Beschränkungen trugen zur weiteren Verunsicherung bei.

Die Nachfrage nach reinen Frachtdiensten stieg dagegen im Jahr 2020 an, getrieben durch den starken Rückgang der Beiladepazitäten auf der Passagierlangstrecke. Jedoch gingen in Summe die Frachttonnenkilometer im Bereich Luftfracht um 10,6 % zurück. Untersuchungen zeigen, dass im Spätsommer 2020 zwischen Europa und Asien rund 26 % und zwischen den USA und Europa rund 40 % der Frachtkapazität wegfielen. Global ging die angebotene Kapazität um rund 20 % zurück. Dies führte zu einem starken Anstieg der Frachtraten im Interkontinentalverkehr.<sup>12</sup>

Die in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) organisierten Flughäfen verzeichneten im Jahresdurchschnitt 2020 coronabedingt Rückgänge. Das gewerbliche Passagieraufkommen (an/ab) reduzierte sich insgesamt um 74,6 %. Die Flugbewegungen lagen mit -54,9 % deutlich unter Vorjahresniveau. Analog zur weltweiten Frachtentwicklung ging der Cargo-Umschlag (Summe aus Luftpost und Fracht ohne Transit) nur leicht um 4,2 % zurück. Ursächlich hierfür ist der positive Trend zum Jahresende durch die sich stabilisierenden Handelsströme.<sup>13</sup>

Der Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) verdeutlicht in seinem Bericht zur Lage der Branche die existenzbedrohenden Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Luftverkehr. Weltweit brach

der Verkehr im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr um zwei Drittel ein. Besonders betroffen war der internationale Verkehr, auf den insbesondere europäische Fluggesellschaften angewiesen sind; sie verzeichneten daher mit rund -69 % zusammen mit den Nahost-Fluggesellschaften (rund -71 %) die größten Verkehrseinbrüche – gemessen in Passagierkilometern. Noch stärker betroffen waren die deutschen Fluggesellschaften, die ein Minus von 76 % an Passagierkilometern verzeichneten und nur noch 40 Millionen Passagiere (rund 25 % des Vorjahresaufkommens) beförderten.<sup>14</sup>

Ähnlich wie die deutschen Fluggesellschaften verzeichneten die deutschen Flughäfen insgesamt einen großen Verkehrseinbruch. Es wurden nur noch 63 Millionen Passagiere [-75 %] im Jahr 2020 abgefertigt; die Flugbewegungen gingen um 60 % zurück. Das Luftfrachtsegment war am wenigsten betroffen, erholte sich nach dem Einbruch im Frühjahr wieder und erreichte ab September 2020 sogar wieder positive Wachstumsraten. Treiber dafür war das Nurfracht-Segment. Flughäfen mit starkem Fokus auf die Beiladefracht wie der Flughafen München verzeichneten dagegen weiterhin negative Entwicklungsraten.<sup>14</sup>

## Wirtschaftliches Umfeld Commercial Activities

### EINZELHANDEL ERLEBT DAS JAHR DER EXTREME

Trotz der Corona-Pandemie geht der Handelsverband Deutscher Einzelhändler von einem Umsatzwachstum in Höhe von 5,7 % auf 577,4 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahr aus. Dieses Wachstum entsteht großteils im Online-Handel (2020: +20,7 %) sowie im Lebensmittel- und Baumarktbereich sowie Einzelhandel mit Fahrrädern. Der verbleibende stationäre Einzelhandel leidet aufgrund der coronabedingten Einschränkungen beziehungsweise Schließungen, die seit dem 16. Dezember 2020 wieder bestehen. Vor allem der Modehandel verlor nahezu ein Viertel seiner Umsätze.<sup>15</sup>

<sup>7</sup> ATAG, September 2020

<sup>8</sup> IATA, Economics' Chart of the Week, 8. Januar 2021

<sup>9</sup> IATA, 2020 Worst Year in History for Air Travel Demand, 3. Februar 2021

<sup>10</sup> IATA, Air Passenger Market Analysis, Dezember 2020

<sup>11</sup> IATA, Covid-19, 4. November 2020

<sup>12</sup> www.aircargonews.net vom 26. Oktober 2020; IATA, Air Cargo Market Analysis, Dezember 2020

<sup>13</sup> ADV, ADV-Monatsstatistik 12/2020, Februar 2021

<sup>14</sup> BDL, Jahresbilanz 2020, Februar 2021

<sup>15</sup> HDE, Pressemitteilung, Februar 2021;

HDE Konjunkturinfo, September 2020

Das Geschäftsklima im Handel hat sich verschlechtert. Die Unternehmen sind mit der aktuellen Lage nicht zufrieden und auch die Erwartungen trüben sich ein. Trotzdem ist der Geschäftsklimaindex um 0,3 % leicht gestiegen.<sup>16</sup>

#### **GASTRONOMIE UND HOTELGEWERBE – NIE DAGEWESENE UMSATZEINBRÜCHE**

Das Gastgewerbe erlebt infolge der Corona-Pandemie nie dagewesene Umsatzeinbrüche. Im Bereich Beherbergung lag der Umsatzeinbruch bei 47,5 %, was preisbereinigt einen Rückgang von 39,0 % darstellt. Seit 2. November 2020 befindet sich diese Branche erneut im Lockdown. Erlaubt sind nur Übernachtungen von Geschäftsreisenden, die aber so gut wie nicht stattfinden, sowie der Außer-Haus-Verkauf von Speisen.<sup>17</sup>

In der Gastronomie wurde ein realer Umsatzrückgang in Höhe von 35,3 % verzeichnet. Bei detaillierter Betrachtung ergibt sich hier ein differenziertes Bild: In den Lockdown-Monaten war nur das Abholen beziehungsweise Bringen von Speisen erlaubt. Gastro-Betriebe, die darauf schon vor der Krise gesetzt hatten, konnten ihre Umsätze halten oder gar steigern. Andere Betriebe boten den Liefer- und Mitnahmeservice erstmalig an und nutzten damit die einzige Möglichkeit für Einnahmen.<sup>17</sup>

Der Cateringbereich ging ebenfalls um 34,2 % stark zurück, da große Events 2020 verboten waren.<sup>17</sup>

#### **WERBEWIRTSCHAFT – AUSSENWERBUNG ZEIGT SICH KRISENRESISTENT**

Infolge der Krise haben die Werbetreibenden ihre Budgets über nahezu alle Medien hinweg im Jahr 2020 gekürzt oder zurückgestellt. Aus diesem Grund lagen deren Bruttowerbeaufwendungen mit 34.325 Millionen Euro unter Vorjahresniveau. Zu der primär bedienten Werbegattung am Flughafen München zählt die Out-of-Home-Werbung. Die Bruttowerbeaufwendungen in diesem Bereich sind im Vergleich zum Vorjahr um 6,7 % leicht gesunken. Damit schloss die Außenwerbung deutlich besser ab als prognostiziert.<sup>18</sup>

#### **PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG – ABHÄNGIGKEIT VOM PASSAGIERAUFKOMMEN**

Die Passagierrückgänge aufgrund der Pandemie haben dem Parkgeschäft stark zugesetzt. Auch wenn grundsätzlich aus Hygienegründen der Anteil von Fahrten im eigenen Auto stieg, ist aufgrund der Mobilitätseinschränkungen ein insgesamt deutlich niedrigeres Reiseaufkommen zu verzeichnen.

#### **Wirtschaftliches Umfeld Immobilien- vermarktung (Real Estate) MÜNCHNER BÜROMARKT MIT NIEDRIGSTEM FLÄCHENUMSATZ SEIT 2009**

In der Landeshauptstadt München ist der Markt für Bürovermietung von der Pandemie geprägt. Im vierten Quartal 2020 wurde erstmals seit über 20 Jahren ein Flächenumsatz von weniger als 100.000 Quadratmetern erzielt. Insgesamt lag der Flächenumsatz mit 567.800 Quadratmetern für das Jahr 2020 auf dem niedrigsten Stand seit 2009 und rund 26 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert von 770.400 Quadratmetern. Eigennutzer trugen mit 55.500 Quadratmetern rund 10 % zum Ergebnis bei, wodurch der reine Vermietungsumsatz nur 512.300 Quadratmeter betrug.<sup>19</sup>

Das Marktgeschehen ist trotz der schwierigen Situation weiterhin vom geringen Flächenangebot geprägt. Der Leerstand stieg im Vergleich zum Vorjahr um rund 300.000 auf 787.900 Quadratmeter, was jedoch nichts an der grundlegenden Situation der Flächenknappheit änderte. Insgesamt lag die Leerstandsquote bei 3,5 %, im Stadtgebiet bei 2,8 % und im Umland bei 5,5 %. Bei gut 100.000 Quadratmetern handelte es sich um Untermietflächen. In einigen Teilmärkten innerhalb des Mittleren Rings lag die Leerstandsquote weiterhin noch deutlich unter 2 %.<sup>19</sup>

Die Durchschnittsmiete für Büroimmobilien in München lag mit 21,50 Euro/m<sup>2</sup> um 7 % über dem Vorjahreswert von 20,10 Euro/m<sup>2</sup>. Hochpreisige Großabschlüsse im ersten Halbjahr waren ein wesentlicher Treiber für diesen Anstieg. Auch im Umland stieg die Durchschnittsmiete auf 13,10 Euro/m<sup>2</sup> (2019: 12,30 Euro/m<sup>2</sup>) an. Dagegen blieb die Spitzenmiete mit 39,50 Euro/m<sup>2</sup> unverändert.<sup>19</sup>

Im Jahr 2020 konnten 276.500 Quadratmeter an Büroflächen fertiggestellt werden, die zum Jahresende einen Belegungsstand von 93 % aufwiesen. 2021 werden voraussichtlich rund 485.800 Quadratmeter fertiggestellt, deren Vermietungsquote bei 56 % liegt. 515.000 Quadratmeter, die voraussichtlich ab 2022 fertiggestellt werden, sind bereits zu 59 % vermietet oder eigengenutzt. Damit ist klar erkennbar, dass sich die Bautätigkeit auf einem höheren Niveau als in den Jahren zuvor bewegt. Der Münchner Markt ist durchaus in der Lage, diese Flächen zu absorbieren, allerdings ist angesichts der derzeit geringeren Nachfrage wieder mit längeren Vermarktungszeiten zu rechnen.<sup>19</sup>

Viele Nutzer von Büroflächen warten, bis sich die Situation in Bezug auf die Entwicklung und/oder die Ergebnisse ihrer Analysen über notwendige Veränderungen der Büroarbeitswelten ein Stück weit klarer darstellt. Trotzdem erscheint 2021 ein Flächenumsatz von rund 600.000 Quadratmetern möglich, da sich noch einige Großgesuche im Markt befinden. Mittelfristig wird entscheidend sein, inwieweit Neubauf Flächen durch die zu erwartende konjunkturelle Verbesserung in Verbindung mit einer zunehmenden Homeoffice-Quote absorbiert werden. Die Landeshauptstadt München kann dabei mit vielen positiven Standortfaktoren punkten und wird deshalb auch langfristig weiterhin außerordentlich attraktiv bleiben.<sup>19</sup>

<sup>16</sup> ifo Institut, Geschäftsklima Deutschland, 18. Dezember 2020

<sup>17</sup> DEHOGA, Pressemitteilung Dezember 2020, 19. Februar 2021

<sup>18</sup> Marktforschungsunternehmen Nielsen, Bilanz 2020, 21. Januar 2021

<sup>19</sup> Colliers International, Pressemitteilung, Januar 2021

## Geschäftsverlauf

### Wichtige Ereignisse im abgelaufenen Geschäftsjahr

#### Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Flughafen München

Die Ausbreitung der Corona-Pandemie hatte für den Flughafen München Konzern als Betreiber eines internationalen Verkehrsflughafens gravierende negative Folgen. Die anhaltenden Reisebeschränkungen machen eine schnelle Erholung der Branche unmöglich.

Ab März 2020 kam es – infolge der weltweit eingeführten Reise- und Kontaktbeschränkungen – zu einem massiven Verkehrseinbruch. Zahlreiche Fluggesellschaften stellten ihren Betrieb ein oder reduzierten diesen auf ein Minimum. Nach einer leichten Erholung in den Sommermonaten führte eine erneute Verschärfung der Beschränkungen zum Ende des dritten Quartals 2020 zu einem neuerlichen Rückgang der Verkehrszahlen. Dies führte zu signifikanten Umsatzrückgängen und in der Folge zu massiv rückläufigen Ergebniszahlen. Weitere Erläuterungen zur Verkehrsentwicklung sind im Abschnitt »Geschäftsverlauf Aviation« zu finden.

Darüber hinaus wurden alle Einzelhandels- und Serviceeinheiten aufgrund einer Allgemeinverfügung und der Bayerischen Infektionsschutzmaßnahmenverordnung (BayIfSMV) zum 17. März 2020 geschlossen. Unterjährig erfolgte dann eine temporäre Öffnung bis zum 16. Dezember 2020 (zweiter Lockdown). Die geöffneten Gastronomieeinrichtungen wurden zur Sicherung der allgemeinen Versorgung gänzlich auf To-Go-Betrieb umgestellt. Im Rahmen der gemäß BayIfSMV möglichen weiteren Öffnungen der Gastronomieeinheiten wurde zeitweise eine Verpflegung am Tisch ermöglicht. Für weitere Erläuterungen wird auf den Abschnitt »Geschäftsverlauf Commercial Activities« Bezug genommen.

Um den rückläufigen Ergebniszahlen entgegenzuwirken und die Liquidität zu sichern, wurden drastische Gegensteuerungsmaßnahmen im Konzern sowohl im Aufwands- als auch im investiven Bereich eingeleitet.

Seit Ende März 2020 wird das Satellitengebäude nicht mehr zur Passagierabfertigung genutzt. Auch das Terminal 1 wurde von Ende April bis Anfang Juli 2020 und wieder ab Dezember 2020 komplett geschlossen, um Kosten zu senken. Zusätzlich wurde für einen Großteil der Beschäftigten am Standort München ab Mitte April 2020 Kurzarbeit eingeführt sowie ein Einstellungsstopp verhängt. Darüber hinaus wurde das parallele Startbahnsystem durch Stilllegung einer Runway auf ein Einbahnsystem reduziert sowie Instandhaltungs- und Umbaumaßnahmen auf später verschoben. Alle betrieblich nicht zwingend notwendigen Sachausgaben wurden gestrichen.

In Zusammenhang mit der Corona-Pandemie setzte der Flughafen München das Veränderungsprogramm »Restart« auf. Hier werden organisatorische und effizienzsteigernde Maßnahmen entwickelt sowie die Anpassung der Personalkapazität angestrebt.

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

In Summe konnte somit der operative Aufwand im Geschäftsjahr 2020 signifikant reduziert werden.

Zur weiteren Liquiditätssicherung nahm der Konzern bis zum Jahresende Darlehen in Höhe von insgesamt 480 Millionen EUR auf.

#### Baufortschritt bei diversen Baumaßnahmen trotz Corona-Pandemie

Seit 2018 wird die Realisierung des Erdinger Ringeschlusses, also die Weiterführung der Bahnstrecke von Freising über den Flughafen München nach Erding, konsequent vorangetrieben. Die Kosten für den Rohbau der Tunnelverlängerung werden vom Flughafen München getragen und in Form eines verzinslich zurückzuzahlenden Zuschusses vom Freistaat Bayern vorfinanziert. Mit Inbetriebnahme der Tunnelverlängerung wird für den Flughafen München die Zahlung der Investitionskosten fällig.

Im Bereich des Terminals 2 wird derzeit das östliche Vorfeld um eine Fläche von insgesamt 180.000 Quadratmetern erweitert. Als Ergebnis stehen 23 neue Abstellpositionen zur Verfügung.

Auch die Erweiterung des Terminals 1 um einen Flugsteig wurde bis zu einem gewissen Grad fortgeführt. Zentrale Ziele dieser Ausbaumaßnahme sind eine bedarfsgerechte Anpassung des Non-Schengen-Bereichs sowie die Steigerung der Service- und Aufenthaltsqualität im Terminal 1 für die Zukunft.

Zudem schreitet das Projekt »LabCampus« auf dem Areal AirSite West voran. In diesem Zusammenhang erfolgte im Geschäftsjahr 2020 der Baubeginn der ersten beiden Bürogebäude.

#### Neues Logistikzentrum geht in Betrieb

Zum 1. Oktober 2020 übernahm die Tochtergesellschaft eurotrade das neu gebaute Logistikzentrum am Campus. Künftig werden dort die Lagerkapazitäten des Flughafen München Konzerns unter einem Dach vereint. Die Gesamtfläche inklusive Außenlager beträgt rund 24.000 Quadratmeter. Das Gebäude ist 113 Meter lang und 76 Meter breit bei einer Fläche von etwa 15.000 Quadratmetern. Es verfügt über ein Tiefkühl-, ein Hochregal- und ein automatisches Kleinteilelager.

### AE Berlin wird der größte Bodenverkehrs- dienstleister am Flughafen Berlin Branden- burg »Willy Brandt« [BER]

Mit der Eröffnung des Großflughafens in Berlin im November 2020 wurde die Tochtergesellschaft AE Berlin durch den Zugewinn von zwei Großkunden zum größten Bodenverkehrsdienstleister am Standort Berlin und verfügt damit über einen Marktanteil von mehr als 50 %.

### Verkehrsfreigabe der Straßenbaumaß- nahmen am Flughafen München

Am 10. Dezember 2020 erfolgte die Verkehrsfreigabe des zweiten Bauabschnitts zur östlichen Straßenanbindung des Münchner Flughafens. Damit sind der mehrspurige Ausbau des Südrings und dessen Verlängerung nach Osten Richtung Flughafentangente Ost inklusive der Brückenbauwerke abgeschlossen.

### Geschäftsverlauf Aviation Historischer Einbruch der Verkehrszahlen durch die Corona-Pandemie

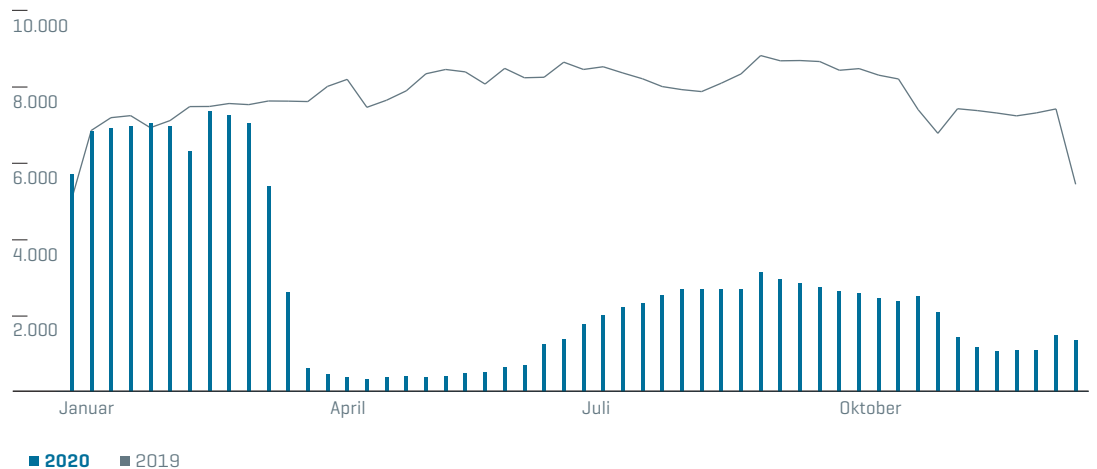
#### VERKEHRSZAHLEN FLUGHAFEN MÜNCHEN<sup>1</sup>

|                                | Zu-/Abnahme |         |          |                 |
|--------------------------------|-------------|---------|----------|-----------------|
|                                | 2020        | 2019    | Absolut  | Relativ<br>in % |
| Flugbewegungen                 | 146.833     | 417.138 | -270.305 | -64,8           |
| Passagiere<br>(in Millionen)   | 11,1        | 48,0    | -36,9    | -76,8           |
| Cargo <sup>1</sup> (in Tonnen) | 158.456     | 356.970 | -198.514 | -55,6           |

<sup>1</sup> Zur besseren Vergleichbarkeit mit anderen Verkehrsflughäfen wird der Cargo-Umschlag hier inklusive der Post- und Frachtmengen angegeben, die am Flughafen München im Transit an Bord des Flugzeugs verbleiben. Die Werte können sich daher von denen aus anderen Publikationen unterscheiden, in denen nur Fracht- beziehungsweise Cargo-Umschlag (ohne Transit) betrachtet werden.

Mit nur 11,1 Millionen Passagieren und 146.833 Flugbewegungen erzielte der Flughafen München ein historisch schlechtes Verkehrsergebnis. Die verschiedenen Lockdowns im Lauf des Jahres 2020 verbunden

#### FLUGBEWEGUNGEN AM FLUGHAFEN MÜNCHEN IM JAHRESVERLAUF



mit weitreichenden, internationalen Reisebeschränkungen machten die ursprünglich für das Jahr 2020 erwartete Verkehrsentwicklung unmöglich. Die Anzahl der Flugbewegungen fiel auf das Niveau von Mitte der 1980er-Jahre. Die Passagierzahlen lagen knapp über denen des letzten vollen Betriebsjahres 1991 am Standort Riem.

Mit dem ersten Lockdown im Frühjahr kam der Flugverkehr am Flughafen München temporär fast komplett zum Erliegen. In den Sommermonaten verbesserte sich die Situation leicht, jedoch blieb die Auslastung auf einem niedrigen Niveau und lediglich die Nachfrage nach Luftfracht hellte bei hohen Frachtraten die wirtschaftliche Situation des Langstreckenverkehrs etwas auf. Die Angebotserhöhung seitens der Fluggesellschaften im Sommer wurde allerdings im Winterflugplan bereits durch den nächsten Lockdown wieder zunichte gemacht.

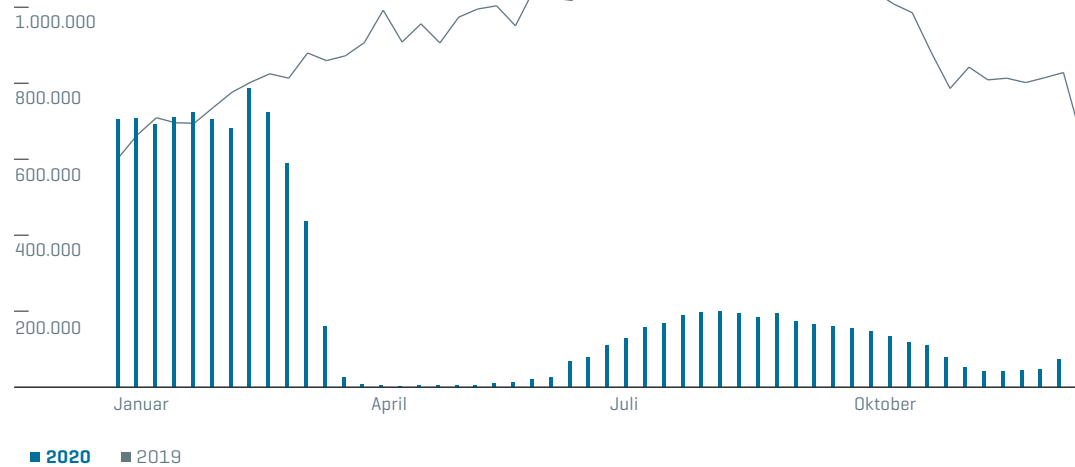
Der Langstreckenverkehr reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um rund 80 % auf 1,7 Millionen Passagiere, vor allem da entsprechende Zubringerdienste fehlten;

die Flugbewegungen fielen um 69 % auf 10.591. Äußerst niedrige Auslastungswerte während der Lockdowns im Langstreckenverkehr von rund 20 % erschwerten den profitablen Betrieb. Jedoch ermöglichten teilweise höhere Frachtraten und mehr Frachttonnage einen kostendeckenden Betrieb, bei einem deutlich verringerten Angebot.

Sowohl Originär- als auch Umsteigeverkehr sind in der Krise zurückgegangen. Die Konnektivität wurde durch das sehr geringe Angebot deutlich reduziert. Daher sank die Zahl der Umsteigepassagiere deutlich, während ihr Anteil am Gesamtverkehr mit 34 % [Vorjahr: 38 %] vergleichsweise stabil blieb.

Auch der innerdeutsche Verkehr schrumpfte deutlich, jedoch in einem geringeren Umfang als die anderen Verkehrssegmente. Es wurden rund 2,6 Millionen Passagiere [-73 %] bei 44.127 Flugbewegungen [-54 %] befördert.

## PASSAGIERENTWICKLUNG AM FLUGHAFEN MÜNCHEN IM JAHRESVERLAUF



Der kontinentale Verkehr verzeichnete mit 92.115 Bewegungen [-65%] und rund 6,9 Millionen Passagieren [-77%] einen stärkeren Rückgang als der innerdeutsche Verkehr. Hier wirkten sich ebenfalls die je nach Zielgebiet unterschiedlichen Reisebeschränkungen sowie die Verunsicherung der Passagiere aus. Während der Sommerferien zeigte sich trotz ungünstiger Rahmenbedingungen eine verhalten positive Entwicklung, die auf eine ungebremste Reiselust zumindest in Teilen der Bevölkerung hinweist.

Die Frachtentwicklung [-54,9%, 152.636 Tonnen] am Flughafen München zeigte sich im Jahr 2020 zerteilt. Das in den Vorjahren mit einem Anteil von über 80% besonders wichtige Beiladefrachtgeschäft auf Passagiermaschinen brach aufgrund des wegfallenden Langstreckenverkehrs um -66,8% ein und erreichte nur noch einen Umschlag von 94.860 Tonnen. Die auf reinen Frachtmaschinen transportierte Nurfracht legte dagegen zu [+9,2%], konnte aber aufgrund des knappen Angebots und der am Flughafen München ungünstigen

Rahmenbedingungen für dieses Segment die weggefallene Beiladefracht bei Weitem nicht kompensieren. Es wurde ein Jahresergebnis von 50.253 Tonnen erzielt. Hinzu kamen noch 7.523 Tonnen Fracht im Transit (Luftfracht, die weder ein- noch ausgeladen wurde, sondern nur einen Zwischenstopp in München einlegte).

Der Luftpostumschlag reduzierte sich auf rund 5.815 Tonnen [-68,5%], da von April bis November 2020 keine Postflüge durchgeführt wurden.

Im Vergleich mit den Verkehrsergebnissen der in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) vertretenen Flughäfen entwickelte sich der Flughafen München unterdurchschnittlich. Bei den Flugbewegungen und Passagieren lag der Flughafen München unter dem deutschen Durchschnitt, da die Konzentration des Hubverkehrs auf Frankfurt und die temporäre Aufhebung des hiesigen Drehkreuzverkehrs München besonders hart getroffen hat. Der Flughafen Frankfurt profitiert hierbei von seiner sehr guten Fernbahnbindung. Der vor

der Krise überdurchschnittlich hohe Anteil an Geschäftsreisenden, der aufgrund von Dienstreiseverboten und Homeoffice-Verpflichtungen stark rückläufig ist, trägt ebenfalls dazu bei. Der Cargo-Umschlag ist ADV-weit leicht gesunken, wobei der Rückgang in München aufgrund der Reduktion des Drehkreuzverkehrs und des damit verbundenen Einbruchs des Langstreckenverkehrs überdurchschnittlich hoch war. Frachtseitig verbuchten nur die großen Frachtdrehkreuze Leipzig und Köln/Bonn sowie Hahn ein deutliches, von der Nurfracht und dem E-Commerce getriebenes Plus.

## VERKEHRSERGEBNISSE 2020 IM VERGLEICH<sup>1</sup>

| In %  | ADV   | München |
|---|-------|---------|
| Bewegungen (gesamter Verkehr)                     | -54,9 | -64,8   |
| Passagiere (gewerblicher Verkehr)                 | -74,6 | -76,8   |
| Cargo (Luftfracht und Luftpost inklusive Transit) | -3,9  | -55,6   |

<sup>1</sup> ADV-Monatsstatistik 12/2020, Februar 2021

Im europäischen Vergleich fiel der Flughafen München ebenfalls zurück und konnte sich nicht mehr in den Top Ten der passagierstärksten Airports halten. Generell entwickelten sich die deutschen Flughäfen durch besonders restriktive Reisebeschränkungen unterdurchschnittlich. Deutschlands größter Airport Frankfurt liegt nur auf dem sechsten Platz.<sup>20</sup>

## Bodenabfertigungsdienstleistungen in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld

Das Jahr 2020 war für die beiden Tochtergesellschaften AE München und AE Berlin, wie für die gesamte deutsche Luftverkehrsbranche, durch einen extremen Rückgang der Abfertigungszahlen infolge der weltweiten Coronapandemie gekennzeichnet.

<sup>20</sup> Airports Council International, Dezember 2020

Am Flughafen München gibt es zwei Bodenabfertigungslizenzen. Eine davon ist fest an die Tochtergesellschaft AeroGround Flughafen München GmbH [AE München] vergeben. 2020 verzeichnete die AE München einen Abfertigungsmengenrückgang von 69,2 %. Der Marktanteil sank um 3,8 Prozentpunkte und lag damit im Jahresdurchschnitt 2020 bei 51,2 %. Dies lässt sich unter anderem auf eine Verschiebung des Marktanteils bei der Deutschen Lufthansa zurückführen, was auch einen rückläufigen Marktanteil im Terminal 2 zur Folge hatte.

Dagegen stieg im Terminal 1 der Marktanteil, da Frachtabfertigungen durchgeführt wurden, die auch während der Flugstreichungen konstant geblieben sind.

Die AE Berlin verzeichnete 2020 einen Abfertigungsmengenrückgang von 65,7 %. Die Geschäftsaktivitäten waren aber auch vom Umzug des Teilbetriebs am Flughafen Tegel zum neuen Flughafen BER sowie von der Gewinnung von zwei Großkunden geprägt. Insgesamt stieg damit der Marktanteil am Standort Berlin auf mehr als 50 % an. Im Passagierverkehr lag der durchschnittliche Marktanteil im Jahr 2020 bei 24 % [Vorjahr: 20 %] und im Frachtverkehr bei 3 % [Vorjahr: 0 %].

### **Geschäftsverlauf Commercial Activities**

Im Vergleich zum Vorjahr entwickelten sich die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Commercial Activities aufgrund der Coronavirus-Pandemie stark rückläufig, bedingt durch die wenigen Passagiere, die einen Flug antraten. Aufgrund dieser Passagiereinbrüche wurden am Flughafen München sukzessive Terminalbereiche geschlossen. Am 24. März 2020 erfolgten die Schließungen des Satellitengebäudes sowie des Moduls A im Terminal 1. Einen Monat später am 29. April 2020 wurde dann das Terminal 1 bis zum 8. Juli 2020 vollständig geschlossen. Ab 1. Dezember 2020 kam es erneut zu einer Komplettschließung.

Zudem wurden aufgrund einer Allgemeinverfügung und der Bayerischen Infektionsschutzmaßnahmenverordnung [BayIfSMV] alle Einzelhandels- und Gastronomieeinheiten zwischen 17. März und 27. April 2020 geschlossen. Ausgenommen waren die Grundversorgung sowie Gastronomie als Take-away oder Drive-in sowie Lieferungen. Seitdem obliegt es den Mietern, selbst zu entscheiden, ob sie aufgrund der Passagierprognosen ihre Einheiten öffnen.

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

### **Einzelhandel – Umsatzentwicklung im Einklang mit den eingebrochenen Passagierzahlen**

Aufgrund der Krise und der damit verbundenen geringeren Passagierzahlen und der oben beschriebenen Schließungen von Terminalbereichen sowie der Einschränkungen aus der Allgemeinverfügung und der BayIfSMV sind die Umsatzerlöse im Einzelhandel stark eingebrochen.

### **Gastronomie und Hotel leiden unter der Pandemie**

Auch die Umsätze in den Restaurants und Bars sind absolut betrachtet aufgrund der Pandemie und der damit verbundenen Einschränkungen gegenüber dem Vorjahr stark eingebrochen. Relativ pro Gast betrachtet stiegen die Umsätze jedoch, was auf die weiterhin stattfindende Mitarbeiterverpflegung bei sinkenden Passagierzahlen zurückzuführen ist.

Darüber hinaus verzeichnete das Hotel Umsatzrückgänge bei der Nachfrage nach Übernachtungen und Konferenzen. Bei den Skytrax Awards 2020 wurde das 5-Sterne-Hotel im Zentralbereich des Flughafens München erneut als zweitbestes Flughafenhotel in Europa ausgezeichnet.<sup>21</sup>

### **Parken – Nachfrage sinkt mit Passagieraufkommen**

Die Passagierrückgänge am Flughafen München haben dem Parkgeschäft stark zugesetzt. Zwar ist der Anteil an Anreisen mit Auto beziehungsweise Carsharing gegenüber den Vorjahren gestiegen, dies aber nur bei einer sehr geringen absoluten Menge. Einzig das nicht direkt passagierabhängige Geschäftsfeld Mieterparken verzeichnete nur geringe Umsatzrückgänge.

### **Werbung – herausforderndes Marktumfeld**

Auch der Werbemarkt hat unter der Pandemie gelitten. Jedoch sind die Umsätze unterproportional zum Passagierrückgang gesunken. Dies lag daran, dass der Großteil der Werbeverträge vor Ausbruch der Pandemie in Deutschland abgeschlossen wurde und diese eingehalten wurden. Gegenläufig reduzierte sich aufgrund der Terminalschließungen die Zahl der langfristigen Verträge (unter anderem Fluggastbrücken, Raucherlounges).

### **Geschäftsverlauf Real Estate Impulse für die weitere Standort- und Immobilienentwicklung**

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie zeigten sich auch im Bereich Real Estate. Diverse geplante Bauprojekte wurden gestoppt oder zurückgestellt sowie bei laufenden Projekten seitens der bauausführenden Firmen Mehrkosten angemeldet und Behinderungen angezeigt. Insgesamt liegt das Ergebnis dennoch in etwa auf Vorjahresniveau und damit im Bereich des Plans 2020: Während die Mieterlöse noch nahezu konstant blieben, konnte durch Maßnahmenschiebung sowie -priorisierung bei Umbau und Instandhaltung eine Reduzierung der

<sup>21</sup> SKYTRAX, World's Best Airport Hotels 2020, Dezember 2020



Kosten erreicht werden. Gleichwohl wurden von zahlreichen Mietern aller Branchen Mietreduzierungen sowie Zahlungsaufschübe angefragt, jedoch von Seiten der FMG bislang nicht realisiert.

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

Zur besseren Anbindung der AirSite West sind weitreichende Erschließungsmaßnahmen erforderlich. Die Baumaßnahmen dazu laufen bis voraussichtlich Mitte 2021. Darüber hinaus wurde das Brückenbauwerk über die Zentralallee [Verkehrsknoten West O], das das westliche Ende der Nordallee über die Zentralallee und die Bahngleise hinweg mit dem Wartungsbereich des Flughafens verbindet, Ende 2020 fertiggestellt.

Im Zusammenhang mit dem Erdinger Ringschluss wurden im östlichen Areal des Flughafens die Tunnelbauarbeiten fortgesetzt, um die Erreichbarkeit des Flughafens auf der Schiene zu verbessern. Der bestehende Tunnel, der derzeit auf der Höhe des Satellitengebäudes des Terminals 2 endet, wird in östlicher Richtung verlängert. Die Tunnelverlängerung ist rund 1,5 Kilometer lang und wird um ein 300 Meter langes Rampenbauwerk, über welches die Züge wieder an die Oberfläche gelangen, ergänzt. Der Flughafen München plant, den Tunnelrohbau im Jahr 2021 fertigzustellen. Anschließend wird dieser von der DB Netz AG mit den für den Zugverkehr notwendigen technischen Ausstattungen ausgerüstet.

Darüber hinaus wurden zur Verbesserung der östlichen Straßenanbindung des Flughafens München die Bauarbeiten für den mehrspurigen Ausbau des Südrings und dessen Verlängerung nach Osten Richtung Flughafentangente Ost abgeschlossen. Der erste Bauabschnitt konnte termingerecht im September 2020 fertiggestellt werden, der zweite Bauabschnitt wurde Ende 2020 in Betrieb genommen.

Der Flughafen München befindet sich derzeit in der Realisierungsphase des Großprojekts Flugsteig Terminal 1. Die Erweiterung dient einerseits der Verbesserung der Abfertigungsqualität bei Großraumflugzeugen und Non-Schengen-Passagieren, die durch eine veränderte Verkehrsstruktur dringend erforderlich wurde. Zudem ergab sich aufgrund wesentlich gestiegener Anforderungen an die Sicherheitskontrollen seit der Eröffnung des Terminals 1 im Jahr 1992 die Notwendigkeit, Personen- und Warenkontrollen auszubauen. Nur mit der Erweiterung um diesen Flugsteig kann die Abfertigungsqualität im Terminal 1 den Ansprüchen der Passagiere, Airlines und Behörden wieder gerecht werden.

Das Gesamtkonzept für die Erweiterung sieht einen in drei Ebenen gegliederten Baukörper vor, der sich aus einem an das Terminal 1 angrenzenden Kerngebäude und einem Flugsteig zusammensetzt. Dieser wird mit den bestehenden Modulen A und B verbunden sein und mehr als 320 Meter in das westliche Vorfeld des Flughafens München hineinreichen. An dem Flugsteig können dann bis zu zwölf Flugzeuge andocken. Die Gesamtfläche der Erweiterung inklusive der Umbauten im bestehenden Ankunftsbereich B beträgt rund 95.000 Quadratmeter. Im Januar 2020 erfolgte die Baugenehmigung für den Flugsteig. Die Bauarbeiten im Bereich des Vorfelds ver-

laufen planmäßig, ab 2021 wird bereits betoniert. Auch die Baugrube konnte fristgerecht erstellt werden, seit Frühjahr 2020 läuft der Rohbau, der sich mittlerweile auf der Ebene 04 befindet. Aufgrund der Corona-Pandemie hat sich hier ein Verzug von einigen Monaten ergeben. In den kommenden Monaten sind Vergabeentscheidungen bei Fassade und Dach vorgesehen.

Um sowohl den bereits am Flughafen München tätigen als auch neuen Mitarbeitern geeigneten Wohnraum zur Verfügung stellen zu können, werden seit 2019 Wohnobjekte unterschiedlichster Beschaffenheit angemietet. Zusätzlich sind Wohnhäuser, die dem Flughafen gehören, renoviert und zu Wohnheimen umgebaut worden. Auch das Ende 2019 in Hallbergmoos eröffnete Mitarbeiterhotel mit 196 Betten steht weiterhin zur Verfügung.

Der Bedarf an Büro- und Logistikflächen innerhalb des Konzerns stieg in den Vorjahren weiter an. Aus diesem Grund wurde seit Beginn des Vorjahres im Bereich der AirSite West ein zentrales Logistikzentrum gebaut, das im Oktober 2020 an die betreibende Tochtergesellschaft eurotrade übergeben wurde. Ebenfalls nördlich des vom Geschäftsbereich Real Estate genutzten Bürogebäudes konnten 2020 die Baumaßnahmen zur Errichtung des Bürogebäudes West 2 abgeschlossen und das Gebäude an die ersten Nutzer übergeben werden.

## Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

## Ertragslage

Ergebnis nach Steuern durch  
die Pandemie eingebrochen

Im Geschäftsjahr 2020 ist das Ergebnis nach Steuern (EAT) des Flughafens München um TEUR 499.248 auf TEUR -321.401 gesunken. Nachfolgend werden die Entwicklungen im Einzelnen erläutert.

## ERTRAGSLAGE

| TEUR                        | 2020            | 2019             | Zu-/Abnahme     |                  |
|-----------------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|
|                             |                 |                  | Absolut         | Relativ in %     |
| <b>Umsatzerlöse</b>         | <b>579.672</b>  | <b>1.567.967</b> | <b>-988.295</b> | <b>-63,0</b>     |
| Sonstige Erträge            | 44.543          | 43.165           | 1.378           | 3,2              |
| <b>Gesamtleistung</b>       | <b>624.215</b>  | <b>1.611.132</b> | <b>-986.917</b> | <b>-61,3</b>     |
| Materialaufwand             | -232.577        | -413.210         | 180.633         | -43,7            |
| Personalaufwand             | -408.606        | -537.239         | 128.633         | -23,9            |
| Sonstige Aufwendungen       | -144.870        | -106.369         | -38.501         | 36,2             |
| <b>EBITDA</b>               | <b>-161.838</b> | <b>554.314</b>   | <b>-716.152</b> | <b>&gt;100,0</b> |
| Abschreibungen              | -242.016        | -208.835         | -33.181         | 15,9             |
| <b>EBIT</b>                 | <b>-403.854</b> | <b>345.479</b>   | <b>-749.333</b> | <b>&gt;100,0</b> |
| Finanzergebnis <sup>1</sup> | -29.566         | -88.657          | 59.091          | -66,7            |
| <b>EBT</b>                  | <b>-433.420</b> | <b>256.822</b>   | <b>-690.242</b> | <b>&gt;100,0</b> |
| Ertragsteuern               | 112.019         | -78.975          | 190.994         | >100,0           |
| <b>EAT</b>                  | <b>-321.401</b> | <b>177.847</b>   | <b>-499.248</b> | <b>&gt;100,0</b> |

<sup>1</sup> Hierin ist auch das Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen enthalten.

Nach Jahren des stetigen Wachstums kam ab März 2020 durch die verschiedenen Lockdowns verbunden mit den zusätzlichen weltweiten Reisebeschränkungen der Luftverkehr am Flughafen München teilweise vollständig zum Erliegen. Aus diesem Grund reduzierten sich die Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten signifikant von TEUR 655.189 auf TEUR 164.782 [-74,8%].

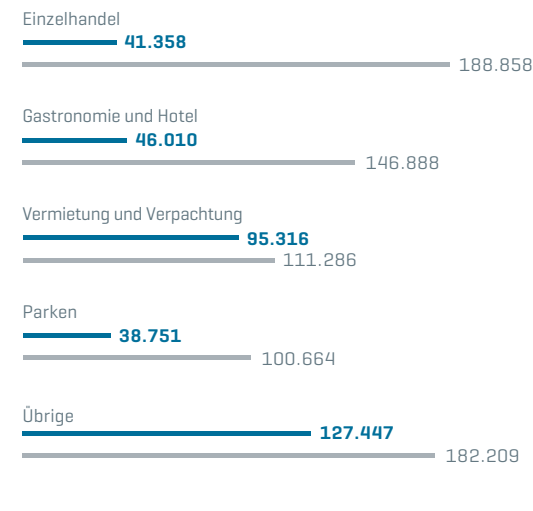
Auch die Umsatzerlöse aus Abfertigungsdiensten gingen insgesamt um TEUR 116.865 [-63,9%], vor allem im Bereich der Dienstleistungen für Bodenabfertigungen, zurück. Alle Airlines passten immer wieder kurzfristig ihre Flugangebote an die Lockdowns sowie an die entsprechenden Reisebeschränkungen an.

Die Umsatzerlöse in den anderen Bereichen entwickelten sich wie folgt.

## UMSATZERLÖSE ANDERE BEREICHE

TEUR

■ 2019 ■ 2020



Der Rückgang bei den Erlösen aus Vermietung und Verpachtung ist vor allem auf die Mietreduzierungen im Einzelhandels- und Gastronomiebereich zurückzuführen.

In den übrigen Umsatzerlösen sind weltweite Management-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die Luftfahrtbranche in Höhe von TEUR 20.247 (2019: TEUR 14.295) enthalten.

Durch die eingeleiteten Kostensenkungsmaßnahmen im Konzern konnte der Materialaufwand [-TEUR 180.633] reduziert werden. Vor allem die bezogenen Leistungen [-TEUR 76.932] sowie der Wareneinsatz [-TEUR 85.779] verringerten sich deutlich.

Der Personalaufwand des Flughafens München sank insbesondere aufgrund der seit April 2020 eingeführten Kurzarbeit sowie des erheblichen Abbaus von Resturlaub und Gleitzeitguthaben insgesamt um 23,9% auf TEUR 408.606. Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter hat sich gegenüber dem Vorjahr von 9.678 auf 9.384 reduziert.

Bereinigt um die Aufwendungen für Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Veränderungsprogramm »Restart« (TEUR 76.868) reduzierten sich die sonstigen Aufwendungen durch drastische Einsparmaßnahmen insgesamt um 36,1% [-TEUR 38.367].

In den Abschreibungen (TEUR 242.016; 2019: TEUR 208.835) sind Wertminderungen von Vermögenswerten in Höhe von TEUR 42.495 (2019: TEUR 6.126) enthalten. Diese beziehen sich im Geschäftsjahr 2020 mit TEUR 24.663 vor allem auf getätigte Planungsleistungen für die dritte Start- und Landebahn, die durch die voraussichtlich weitere Verschiebung im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie neu zu erbringen sind. Insgesamt sanken die planmäßigen Abschreibungen leicht um TEUR 3.188 beziehungsweise 1,6%.

Das Finanzergebnis (inklusive Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen) verbesserte sich um TEUR 59.091 auf TEUR -29.566. Ursächlich hierfür waren vor allem die zahlungsunwirksamen positiven Effekte aus der Neubewertung der Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften im sonstigen Finanzergebnis.

Im Steueraufwand sind tatsächliche Steuererträge in Höhe von TEUR 704 (2019: Steueraufwand von TEUR 85.258) sowie latente Steuererträge von TEUR 111.315 (2019: TEUR 6.283) enthalten. Die hohen latenten Steuererträge sind im Wesentlichen auf den Ansatz von steuerlichen Verlustvorträgen zurückzuführen, da die Konzerngesellschaften davon ausgehen, in den nächsten Jahren wieder positive Ergebnisse zu erwirtschaften.

## Vermögens- und Finanzlage

### Vermögen – der Flughafen München sichert seine Liquidität

#### VERMÖGENSLAGE

| TEUR                                     | 31.12.2020       | 31.12.2019       | Zu-/Abnahme    |              |
|--|------------------|------------------|----------------|--------------|
|  |                  |                  | Absolut        | Relativ in % |
| Langfristige Aktiva                      | 5.315.139        | 5.151.911        | 163.228        | 3,2          |
| Kurzfristige Aktiva <sup>1</sup>         | 213.451          | 390.112          | -176.661       | -45,3        |
| davon Zahlungsmittelbestand              | 9.717            | 39.576           | -29.859        | -75,4        |
| <b>Aktiva</b>                            | <b>5.528.590</b> | <b>5.542.023</b> | <b>-13.433</b> | <b>-0,2</b>  |
| Eigenkapital                             | 2.064.962        | 2.378.139        | -313.177       | -13,2        |
| Übrige langfristige Passiva <sup>2</sup> | 2.530.126        | 2.072.660        | 457.466        | 22,1         |
| Übrige kurzfristige Passiva <sup>2</sup> | 933.502          | 1.091.224        | -157.722       | -14,5        |
| <b>Passiva</b>                           | <b>5.528.590</b> | <b>5.542.023</b> | <b>-13.433</b> | <b>-0,2</b>  |

<sup>1</sup> Einschließlich Vermögenswerten mit Veräußerungsabsicht

<sup>2</sup> Einschließlich Finanzschulden aus Personengesellschaften

Der Anstieg der langfristigen Aktiva (+TEUR 163.228) betraf mit TEUR 168.431 vor allem die selbstgenutzten Sachanlagen. Durch Bauprojekte, die weiter fortgeführt wurden, erhöhten sich die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau um insgesamt TEUR 147.693 auf TEUR 635.845.

Im Geschäftsjahr 2020 reduzierten sich die Liquiditätsreserven des Flughafens München aufgrund der Krise von TEUR 168.767 auf TEUR 67.985. Der Bestand zum Jahresende resultierte aus der Neuaufnahme von Finanzmitteln zur Liquiditätssicherung, die in den kurzfristigen Aktiva enthalten sind. Darüber hinaus reduzierten sich die kurzfristigen Forderungen (-TEUR 33.626) auf TEUR 60.603 sowie der Zahlungsmittelbestand (-TEUR 29.859) auf TEUR 9.717.

Die Veränderung des Eigenkapitals auf TEUR 2.064.962 resultiert im Wesentlichen aus dem Konzernjahresfehlbetrag des laufenden Geschäftsjahres von TEUR 321.401.

Der Anstieg der langfristigen Schulden auf TEUR 2.530.126 ist vor allem auf die Aufnahme von Finanzmitteln von insgesamt TEUR 480.000 zur Liquiditätssicherung zurückzuführen.

In den kurzfristigen Schulden sind Tilgungen von Darlehen enthalten, die im Geschäftsjahr 2021 fällig werden. Insgesamt beträgt der Saldo zum Stichtag TEUR 212.751 (Vorjahr: TEUR 303.292). Zudem reduzierten sich die Verbindlichkeiten um TEUR 40.023 auf TEUR 111.597.

Kapitalstruktur – Aufnahme von Darlehen  
zur Liquiditätssicherung

## KAPITALSTRUKTUR

| TEUR   | 31.12.2020       | 31.12.2019       | Zu-/Abnahme     |              |
|--|------------------|------------------|-----------------|--------------|
|  |                  |                  | Absolut         | Relativ in % |
| Gezeichnetes Kapital   | 306.776          | 306.776          | 0               | 0,0          |
| Rücklagen  | 133.651          | 147.490          | -13.839         | -9,4         |
| Übriges Eigenkapital   | 1.624.515        | 1.923.854        | -299.339        | -15,6        |
| davon Jahresüberschuss                                       | -321.401         | 177.847          | -499.248        | >100,0       |
| Anteile nicht beherrschender Gesellschafter                  | 20               | 19               | 1               | 5,3          |
| davon Jahresüberschuss                                       | 1                | 5                | -4              | -80,0        |
| <b>Eigenkapital</b>  | <b>2.064.962</b> | <b>2.378.139</b> | <b>-313.177</b> | <b>-13,2</b> |
| <b>Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften</b> | <b>334.619</b>   | <b>354.047</b>   | <b>-19.428</b>  | <b>-5,5</b>  |
| <b>Gesellschafterdarlehen</b>                                | <b>502.327</b>   | <b>491.913</b>   | <b>10.414</b>   | <b>2,1</b>   |
| Darlehen mit fester Zinsbindung                              | 1.220.872        | 722.576          | 498.296         | 69,0         |
| Darlehen mit variabler Zinsbindung                           | 603.417          | 683.616          | -80.199         | -11,7        |
| <b>Darlehen</b>  | <b>1.824.289</b> | <b>1.406.192</b> | <b>418.097</b>  | <b>29,7</b>  |
| <b>Derivate</b>  | <b>16.341</b>    | <b>28.918</b>    | <b>-12.577</b>  | <b>-43,5</b> |
| <b>Sonstige Schulden</b>                                     | <b>786.052</b>   | <b>882.814</b>   | <b>-96.762</b>  | <b>-11,0</b> |
| <b>Fremdkapital</b>  | <b>3.463.628</b> | <b>3.163.884</b> | <b>299.744</b>  | <b>9,5</b>   |
| Eigenkapitalquote  | 37,4 %           | 42,9 %           |                 |              |

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

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten des Flughafens München können der nachfolgenden Übersicht entnommen werden. [Abb. 1](#)

Die Gesellschafterdarlehen stehen unbefristet zur Verfügung und werden anhand des Basiszinssatzes zuzüglich einer Marge verzinst, sofern das Jahresergebnis und die voraussichtliche wirtschaftliche Entwicklung dies zulassen.

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

Risiken aus Zins- und Wechselkursschwankungen begegnet der Flughafen München durch Absicherung mittels Zinspayerswaps und Devisentermingeschäften. Die Zinssicherungen werden als Bewertungseinheit bilanziert. [Abb. 2](#)

## KONDITIONEN LANGFRISTIGER DARLEHEN

Abb. 1

| Finanzierungsart                                      | Währung | Zinsbindung                    | Restschuld<br>in TEUR | Zinssatz in %                     |      |
|---|---------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------------------|------|
|   |         |                                |                       | von                               | bis  |
| Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften | EUR     | ergebnis-abhängig              | 334.619               | -                                 | -    |
| Gesellschafterdarlehen                                | EUR     | variabel/<br>ergebnis-abhängig | 491.913               | Basiszins<br>zzgl. Marge          |      |
| Darlehen  | EUR     | variabel                       | 605.992               | 3M- und 6M-EURIBOR<br>zzgl. Marge |      |
| Darlehen  | EUR     | fest                           | 1.224.317             | 0,16                              | 3,46 |

[Stand 31.12.2020]

## KONDITIONEN DER SICHERUNGSGESCHÄFTE

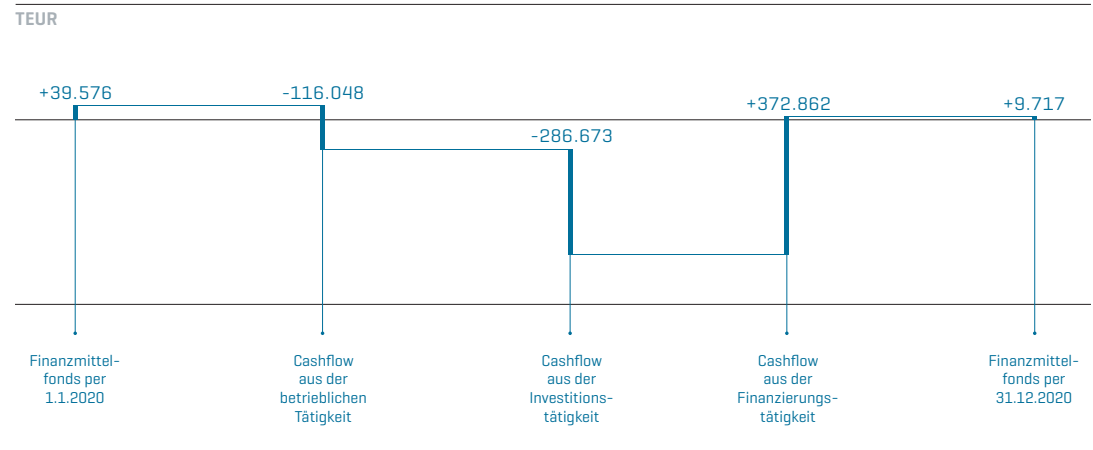
Abb. 2

| Sicherungsgeschäfte                 | Nominal | Währung | Fixzins<br>in % |      | Terminkurs<br>in EUR/USD |      | Grund-<br>geschäfte             |
|-------------------------------------|---------|---------|-----------------|------|--------------------------|------|---------------------------------|
|                                     |         |         | von             | bis  | von                      | bis  |                                 |
| Zinspayerswaps                      | 491.000 | TEUR    | 0,52            | 2,38 | -                        | -    | Konsortial-<br>kredite          |
| Devisentermingeschäfte <sup>1</sup> | 608     | TEUR    | -               | -    | 1,15                     | 1,15 | erwartete<br>Trans-<br>aktionen |

<sup>1</sup> Diese Sicherungsbeziehungen werden nicht bilanziert.

## KAPITALFLUSSRECHNUNG

Abb. 3



## Liquidität

Aufgrund der konzernweit signifikant rückläufigen Verkehrsentwicklung im Geschäftsjahr 2020 kam es zu einem Mittelabfluss aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit [Vorjahr: Mittelzufluss von TEUR 429.074].

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit ergab sich vor allem aus den Investitionen in Bauprojekte. Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 501.899 auf TEUR 372.862 [Vorjahr: Mittelabfluss von TEUR 129.037] insbesondere aufgrund der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden zur Sicherung der Liquidität. Abb. 3

## Investitionen

Im Geschäftsjahr 2020 lagen die Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen am Flughafen München insgesamt bei TEUR 387.809. Dem standen planmäßige Abschreibungen in Höhe von TEUR 189.538 gegenüber.

In diesen Investitionen sind vor allem Kosten für Bauprojekte enthalten, die im Geschäftsjahr 2020 noch nicht abgeschlossen waren. Hierzu zählten unter anderem Investitionen im Zusammenhang mit der Erschließung der AirSite West inklusive dem Projekt »LabCampus«, der Erweiterung und der Modernisierung des Terminals 1 sowie dem Ausbau des Bahntunnels für den Erdinger Ringchluss.

Zudem wurden Bauprojekte wie Infrastrukturmaßnahmen im östlichen Bereich, das Logistikzentrum und der Verkehrsknoten West O abgeschlossen und in Betrieb genommen.

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

## Zielerreichung und Gesamtaussage

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

### PROGNOSE-IST-VERGLEICH

|   | 2019    |             | 2020     |          | 2020     |                             |
|---|---------|-------------|----------|----------|----------|-----------------------------|
|   | Ist     |             | Prognose |          | Ist      |                             |
|   |         |             | von<br>% | bis<br>% |          |                             |
| EBT [in TEUR]                             | 256.822 | Rückgang    | deutlich |          | -433.420 | eingetroffen                |
| CO <sub>2</sub> -Einsparungen [in Tonnen] | 24.280  | Rückgang    | -12,3    | -7,3     | 8.207    | nicht erreicht              |
| Passagiererlebnisindex                    | 81,84   | unverändert | 0,0      | 0,0      | 78,12    | nicht erreicht <sup>1</sup> |

<sup>1</sup> 2020 konnte bei der Gesamtzufriedenheit aus dem Passagiererlebnisindex lediglich der Wert im 1. Quartal 2020 als Zielwert herangezogen werden, da nur in diesem Zeitraum Passagierbefragungen stattfanden.



### Ergebnis vor Steuern (EBT)

Das EBT des Flughafens München im Geschäftsjahr 2020 ist von den Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Trotz drastischer Gegensteuerungsmaßnahmen sowohl im Aufwands- als auch im investiven Bereich konnten die rückläufigen Ergebniszahlen nicht kompensiert werden.

### CO<sub>2</sub>-Einsparungen

Zur Erreichung der langfristigen Klimaschutzziele werden jährlich verbindliche Zielvorgaben für Bereiche und Töchter des Konzerns vereinbart. Sie beinhalten Vorgaben zur Umsetzung und Anrechnung von Effizienzmaßnahmen sowie Sonderziele zum Aufbau CO<sub>2</sub>-mindernder Techniken. Beispiele hierfür sind der verstärkte Einsatz der EC-FanGrid-Technologie in den Lüftungsanlagen des Terminals 1 und Terminals 2 sowie der stetige Ausbau von Torluftschleieranlagen am gesamten Campus. Durch den starken Rückgang der Flugbewegungen, bedingt durch

die Corona-Pandemie, konnte das Sonderziel »PCA-Nutzung« nicht erreicht werden. Diese absolute Zahl war zu Jahresbeginn für mindestens 400.000 Flugbewegungen kalkuliert worden.

### Passagiererlebnisindex (PEI)

Im Geschäftsjahr 2020 verzeichnete der Flughafen München gegenüber 2019 gemessen am PEI bei der Zufriedenheit der Passagiere einen leichten Rückgang. Der Flughafen München konnte im Jahr 2020 lediglich im Januar, Februar und März Passagierbefragungen durchführen. Seither mussten die Interviews pandemiebedingt bis auf Weiteres ausgesetzt werden. Der niedrigere Wert bei der Gesamtzufriedenheit im Vergleich zum Vorjahr ist damit zu begründen, dass das im ersten Quartal 2020 in Europa aufkommende Coronavirus die Passagiere am Flughafen München verunsicherte.

## Nachtragsbericht

Bezüglich der Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Abschlussstichtag wird auf den Konzernanhang verwiesen.

## Ausblick, Risiken- und Chancenbericht

### Ausblick

#### Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

In den nachfolgenden Erläuterungen zum Ausblick auf 2021 sind die Auswirkungen der Coronavirus-Maßnahmen nur insoweit enthalten, als die entsprechenden Informationen beziehungsweise Prognosen bis zum Erstellungszeitpunkt veröffentlicht waren. Die Auswirkungen auf die internationale und deutsche Wirtschaft sind schwerwiegend, aber nach bisherigen Erkenntnissen ist immer noch nicht präzise abzuschätzen, wie sich die Folgejahre entwickeln werden.

Im aktuellen Ausblick für 2021 geht der International Monetary Fund (IMF) davon aus, dass die weltweite Wirtschaftsleistung sich durch die eingeleiteten Maßnahmen im Kampf gegen das Coronavirus erholen wird. Derzeit wird ein Anstieg von 5,5% prognostiziert. Für das Jahr 2022 wird ein Wirtschaftswachstum von 4,2% erwartet. Der IMF wägt dabei zwischen treibenden Effekten wie einer erfolgreichen Impfkampagne auf der einen Seite und bremsenden Effekten durch Virusmutationen auf der anderen Seite ab. Darüber hinaus wird auch mit einem Wachstum des globalen Handelsvolumens gerechnet. Der Bereich der Dienstleistungen dürfte sich langsamer erholen als der Handel mit Waren, was im Einklang mit dem gedämpften grenzüberschreitenden Tourismus und Geschäftsreisen

steht. Selbst mit der prognostizierten Erholung in den Jahren 2021 und 2022 wird nicht erwartet, dass sich die Produktionslücken schließen.<sup>22</sup>

Die allgemeine wirtschaftliche Lage in den führenden Industrienationen dürfte im Jahr 2021, nach dem verheerenden Einbruch 2020, einen deutlichen Aufschwung erfahren, was unter anderem auf die frühere Verfügbarkeit von Impfstoffen im Vergleich zu den Schwellen- und Entwicklungsländern zurückzuführen ist. Der IMF rechnet für die USA im Durchschnitt mit einem Wachstum der Wirtschaft von 5,1%. Kanada und Großbritannien weisen vergleichbare Prognosen auf. Auch China soll mit einer Prognose von durchschnittlich 8,1% deutlich wachsen. Für Indien wird sogar ein zweistelliges Wachstum von 11,5% prognostiziert.<sup>22</sup>

Auch für die Eurozone geht der IMF von einem Wachstum der Wirtschaft im Durchschnitt von 4,2% und im Jahr 2022 von 3,6% aus. Zusätzliche EU-Mittel sollten dazu beitragen, die Konjunktur in den Volkswirtschaften anzukurbeln beziehungsweise die ökonomischen Folgen der Corona-Pandemie abzufedern. Auch die positiven Nachrichten zur Impfstoffherstellung tragen dazu bei. In den meisten Ländern wird davon ausgegangen, dass die Haushaltsdefizite sinken werden. Dies spiegelt sich in den prognostizierten Wachstumsraten wider. Für Deutschland wird ein Wachstum von 3,5% erwartet, für Frankreich 5,5%, für Italien 3,0% und für Spanien 5,9%.<sup>22</sup>

Das ifo Institut stützt die Aussagen des IMF mit vergleichbaren Erwartungen für die Bundesrepublik Deutschland. In einer branchenspezifischen Betrachtung zeigt das ifo Institut unterschiedliche Entwicklungen auf, die sich bis ins Jahr 2021 hineinziehen. Besonders hart getroffen waren Gastgewerbe und sonstige Dienstleister wie unter anderem das Hotelgewerbe und der Einzelhandel. In vielen Bereichen der Wirtschaft kamen die seit November 2020 beschlossenen Infektionsschutzmaßnahmen analog zum Luftverkehr einem Betätigungsstopp gleich. Dagegen sieht das ifo Institut das produzierende Gewerbe weiterhin auf einem Erholungspfad. Zurzeit wird in den Prognosen

davon ausgegangen, dass weiterreichende Lockerungen erst im Lauf des Frühjahrs 2021 vollzogen werden. Insgesamt dürfte das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2021 um 3,7% steigen. Im Jahr 2022 setzt sich die Erholung voraussichtlich fort, wenngleich das Tempo im Vergleich zum Vorjahr abnehmen dürfte. Das preisbereinigte BIP für 2022 soll 3,2% betragen.<sup>23</sup>

Der Ölpreis [Marke Brent] zeigte sich im Jahr 2020 krisenbedingt volatil und entwickelte sich teilweise sogar negativ. Im Jahresdurchschnitt lag er bei 42,30 US-Dollar je Barrel. Für das Jahr 2021 wird die Preisentwicklung stark von der Abstimmung der Förderländer untereinander abhängen.<sup>24</sup> Die Experten gehen aktuell nicht nur von einer schnellen Erholung des Ölpreises aus. Sie prognostizieren ein deutlich höheres Preisniveau als noch zuletzt angenommen. Für die europäische Referenzsorte Brent geht man in den nächsten drei Monaten von 75 US-Dollar je Barrel aus.<sup>25</sup>

Die demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Bayern und vor allem im Flughafeneinzugsgebiet lassen trotz kurzfristiger Einbrüche mittel- bis langfristig eine weitere starke Zunahme der Verkehrsnachfrage am Flughafen München erwarten. Nach den Ergebnissen der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik wird die Einwohnerzahl Bayerns bis zum Jahr 2039 um 3,2% wachsen, vor allem in der Region München, wo sie sogar stark bis sehr stark zunehmen wird. In der Landeshauptstadt München wird von 7,8% ausgegangen; in Summe wird die Bevölkerung im Landkreis München um 7,7% zulegen. Das stärkste Wachstum dürften dabei Gemeinden im Münchner Speckgürtel, zum Beispiel Dachau mit +10,8% oder Ebersberg mit +11,5% erfahren.<sup>26</sup> In seiner regionalen Branchenprognose 2030 – Deutschland nach Corona – weist Prognos Bayern, trotz der extremen Belastungen im Luftverkehr durch die Corona-Pandemie, weiterhin als einen der Top-Standorte in Deutschland aus. So ist Freising stark betroffen, trotzdem wird eine zweistellige Wachstumsrate bis 2030 prognostiziert.<sup>27</sup>

Der weltweite Luftverkehrsmarkt leidet stark unter der Corona-Pandemie. Seine Zukunftsaussichten sind weniger optimistisch zu betrachten als die anderer Branchen. Die Reisebeschränkungen kommen im Prinzip einem Betätigungsverbot gleich, auch wenn der Luftverkehr seine Systemrelevanz unter anderem durch den Transport medizinischer Güter bewiesen hat. Die IATA stellt zudem fest, dass der Start in das Jahr 2021 schwächer verlief als erwartet und geht davon aus, dass sich die Verkehrsnachfrage weltweit in einem Bereich zwischen 33% und 38% des Volumens des Jahres 2019 einpendeln wird.<sup>28</sup>

### Prognostizierter Geschäftsverlauf

Die Luftfahrtindustrie ist bis heute stärker und unmittelbarer als andere Branchen von den Folgen der weltweiten Ausbreitung des Coronavirus betroffen. Der Flughafen München geht für das Jahr 2021 von einer Verkehrsteigerung gegenüber dem Vorjahr aus. Nach Einschätzung vom Februar 2021 wird von einem eher geringfügigen Wachstum in Höhe von circa zwei Millionen Passagieren beziehungsweise knapp 20% gegenüber dem Vorjahr ausgegangen. Das erwartete Passagieraufkommen beträgt damit rund 13 Millionen und somit 27% im Vergleich zum Höchststand aus dem Jahr 2019.

<sup>22</sup> International Monetary Fund, Januar 2021: World Economic Outlook Update

<sup>23</sup> ifo Institut, Konjunkturprognose Frühjahr 2021, 24. März 2021

<sup>24</sup> Website: Tecson, Entwicklung der Erdölpreise vom 16. März 2021

<sup>25</sup> Website: getoil, Ölpreisprognose und Ölpreisentwicklung vom 22. Februar 2021

<sup>26</sup> Bayrisches Landesamt für Statistik, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2039, Dezember 2020

<sup>27</sup> Prognos, Regionale Branchenprognose 2030 – Deutschland nach Corona, 20. November 2020

<sup>28</sup> IATA, COVID-19 Cash Burn Continues – Urgent Preparations for Restart, 24. Februar 2021

Nach derzeitiger Einschätzung rechnet die Geschäftsführung damit, im Jahr 2024 das Verkehrsvolumen aus 2019 zu erreichen. Diese Annahme ist jedoch mit großer Unsicherheit verbunden und hängt stark davon ab, wie schnell die Pandemie weltweit eingedämmt werden kann, insbesondere durch eine flächendeckende Anwendung von Impfstoffen.

Der Flughafen München geht davon aus, dass die Folgen der Krise die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns auch im Jahr 2021 in allen Geschäftsfeldern nachhaltig beeinflussen werden.

Bezüglich der Erlöse aus Flughafenentgelten geht die Geschäftsführung von einer Steigerung analog zur Verkehrsentwicklung aus unter Bezugnahme auf die neu abgeschlossene mehrjährige Entgeltrahmenvereinbarung. Diese sieht krisenbedingt für das Jahr 2021 keine Preiserhöhung vor.

Die Umsätze im Einzelhandel werden sich voraussichtlich auf Vorjahresniveau bewegen. Die Durchschnittserlöse je Passagier sinken leicht, da wegen der weltweiten Reisebeschränkungen vor allem kaufkräftige ausländische Kundensegmente fehlen. Erschwerend kommen mehrmonatige Geschäftsschließungen hinzu.

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

Bei den Umsätzen aus Parken sowie Vermietung und Verpachtung wird ein Rückgang eingeplant.

Die übrigen Umsätze, zu denen unter anderem Durchsatzentgelte für die Flugbetriebsstoffversorgung, Umsätze für Versorgungsleistungen und Treibstoffe sowie weltweite Management-, Beratungs- und Schulungsdienstleistungen für die Luftfahrtbranche gehören, entwickeln sich deutlich unterproportional zum Passagierwachstum.

In Summe rechnet die Geschäftsführung mit einer Steigerung des Umsatzes um circa 10 % gegenüber dem Jahr 2020.

Der Materialaufwand dürfte im Vergleich zu den Umsätzen überproportional steigen. Die darin enthaltenen Instandhaltungs- und Umbaumaßnahmen werden deutlich zunehmen, bedingt durch entsprechende Nachholeffekte aus 2020 sowie im Zusammenhang mit einer Modernisierung im Hotel Hilton.

Der Personalaufwand im Konzern wird auf Vorjahresniveau geplant. Der Rückgang der Personalaufwendungen im Jahr 2020 ist auf einen Sondereffekt zurückzuführen, der aus einem Abbau von Urlaubs- und Zeitguthaben resultiert. Durch natürliche Fluktuation, Verrentung und das Veränderungsprogramm »Restart« wird sich die Anzahl der Beschäftigten bis zum Jahresende 2021 reduzieren.

Die sonstigen Aufwendungen werden sich voraussichtlich deutlich reduzieren. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass sich der Einmaleffekt aus 2020 im Zusammenhang mit dem Veränderungsprogramm »Restart« nicht wiederholt. Davon unabhängig sind die Aufwendungen im Wesentlichen – wie schon 2020 – nur im Rahmen des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestmaßes geplant.

Die Abschreibungen werden sich aufgrund von im Jahr 2020 vorgenommenen Wertminderungen auf Vermögenswerte verringern.

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

Vor dem Hintergrund der weiterhin sehr niedrigen Umsatzerlöse und der nur bedingt möglichen Gegensteuerung auf der Aufwandsseite, geht der Flughafen München davon aus, dass im Geschäftsjahr 2021 auch nach Umsetzung umfangreicher Gegenmaßnahmen das Ergebnis vor Steuern (EBT) deutlich negativ sein wird.

Die Geschäftsführung unternimmt massive Anstrengungen, die Liquidität zu sichern. Dies erfolgt über Einsparungen bei sämtlichen Kosten und Investitionen. So werden zum Beispiel verschiebbare Bauprojekte, welche nicht betriebsnotwendig oder von großer strategischer Relevanz sind, in die Zukunft verschoben. Zum anderen wurde das Veränderungsprogramm »Restart« initiiert, das auch Maßnahmen im personellen Bereich beinhaltet.

Der Flughafen München ist in der Lage, auch weiterhin betrieblich notwendige und strategisch relevante Investitionen zu tätigen. Gegenüber dem Vorjahr wurde das für 2021 geplante Gesamtinvestitionsvolumen aber nochmals reduziert.



Bezüglich sich abzeichnender Liquiditätsbedarfe steht der Flughafen München in ständigem Austausch mit seinen Hausbanken. Im Lauf des Jahres 2021 wird die Verkehrs-, Ergebnis- sowie Liquiditätsprognose kontinuierlich aktualisiert und in Abhängigkeit von der weiteren Krisenentwicklung entschieden, wann und in welchem Umfang eine Erhöhung der existierenden Kreditlinien initiiert und gegebenenfalls neue Mittel aufgenommen werden müssen. Damit ist sichergestellt, dass der Konzern jederzeit über die notwendige Liquidität verfügt.

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

Insgesamt rechnet der Flughafen München mit einem EBT auf dem Niveau des Vorjahres. Die genaue Entwicklung ist vor allem von der Dauer der Reisebeschränkungen abhängig und derzeit schwer abzuschätzen. Damit bleibt der Flughafen München auch 2021 deutlich hinter dem Rekordjahr 2019 vor der Krise zurück.

Bei den CO<sub>2</sub>-Einsparungen wird ein leichter Rückgang des Zielwerts für 2021 gegenüber den 2020 erreichten Einsparungen erwartet. So wird mit den geplanten Maßnahmen zwar mehr Energie als im Vorjahr eingespart. Der sinkende Emissionsfaktor für Strom sorgt aber dafür, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht im gleichen Maß reduziert werden. Die am Flughafen München installierten PCA-Anlagen (Pre-Conditioned-Air-Anlagen) sind in den Normalbetrieb übernommen. Deren Nutzungsrate wird auf hohem Niveau verbleiben und bei Bedarf nachgesteuert. Für das Jahr 2021 werden zusätzliche Einsparungen aus Effizienzmaßnahmen angestrebt. Die geplanten Maßnahmen sollen vor allem den Energiebedarf bei Beleuchtung und Raumlufttechnik verringern.

Der Prognosewert von 78,12 beim Passenger-Experience-Index (PEI) für das Jahr 2021 wurde etwas niedriger als in den Vorjahren angesetzt, da die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den PEI noch nicht eingeschätzt werden können. Zudem wird der Flughafen München die kontinuierlichen Verbesserungsmaßnahmen in puncto Passagierzufriedenheit um das Thema Hygiene erweitern. Hygienemaßnahmen wurden unter anderem beim erfolgreichen 5-Star-Rezertifizierungsaudit 2020 in die Prüfungskriterien mitaufgenommen, da diese gerade im Umgang mit Covid-19 deutlich die Passagierzufriedenheit beeinflussen. So war beispielsweise das Thema Hygiene ein zentraler Bestandteil bei der erfolgreichen ACI Health Accreditation im Januar 2021. Um das Niveau bei den Hygienemaßnahmen am Flughafen München aufrechtzuerhalten und noch zu steigern, wird im Lauf des Jahres 2021 ein Prozess im Qualitätsmanagement verankert, welcher auch das Thema Hygiene in den kontinuierlichen Verbesserungsprozess mitaufnehmen wird. Ein wichtiger Bestandteil dieses Prozesses werden Vor-Ort-Checks sein, welche unter Einbindung von Experten der Fachbereiche regelmäßig durchgeführt werden. Zudem hat die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, kurz EASA, den Münchner Flughafen im Juni 2020 in den Kreis der internationalen Pilotflughäfen aufgenommen, die beispielhaft für ein sicheres Reisen in Zeiten der Corona-Pandemie stehen. An diesen Flughäfen, zu denen auch Frankfurt, Brüssel, Paris-Charles-de-Gaulle und Amsterdam gehören, sollen die von der EASA und der europäischen Gesundheitsbehörde ECDC erarbeiteten Empfehlungen in vorbildlicher Weise umgesetzt werden.

**PROGNOSTIZIERTE BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE UND NICHT-FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN**

|   | 2020     | 2021           |             |
|---|----------|----------------|-------------|
|   | Ist      | Prognose       |             |
|   |          | von            | bis         |
|   |          | %              | %           |
| EBT (in TEUR)   | -433.420 | gleichbleibend |             |
| CO <sub>2</sub> -Einsparungen (in Tonnen) <sup>1</sup>  | 2.373    | Rückgang       | -15,7 -10,7 |
| Passagiererlebnisindex Gesamtzufriedenheit <sup>2</sup> | 78,12    | unverändert    | 0,0 0,0     |

<sup>1</sup> Ist-Wert CO<sub>2</sub>-Einsparungen 2020 ohne Einsparung durch Nutzung PCA, also nur Energieeffizienz und Bereitstellung  
<sup>2</sup> 2020 konnte bei der Gesamtzufriedenheit aus dem Passagiererlebnisindex lediglich der Wert im 1. Quartal 2020 als Zielwert herangezogen werden, da nur in diesem Zeitraum Passagierbefragungen stattfanden.



## Risiken- und Chancenbericht Risikomanagementsystem

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

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

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

Als zusätzliche unterstützende Steuerungs-, Kontroll- und Überwachungsinstanz innerhalb des Risikomanagementsystems dient der Risikomanagementausschuss. Als ranghöchstes Organ des Risikomanagements ist er direkt der Geschäftsführung unterstellt und besteht aus dem Geschäftsführer Finanzen und Infrastruktur, den Leitern der Geschäftsbereiche Aviation, Commercial Activities

und Real Estate, den Leitern der Konzernbereiche Recht, Gremien, Compliance und Umwelt, Konzerncontrolling und Beteiligungsmanagement, Konzernsicherheit und Corporate Communication & Politics, dem Leiter des Servicebereichs IT sowie dem Risikomanager. Die Leitung Compliance ist im Risikomanagementausschuss als Gast beteiligt. Aufgabe des Risikomanagementausschusses ist es, die Risiken aus Konzernperspektive zu analysieren und die Wirksamkeit von Gegenmaßnahmen zu überwachen. Er unterstützt bei der Entwicklung des Risikomanagementsystems sowie bei der Risikoidentifikation, -beurteilung und -steuerung. Der Risikomanagementausschuss tagt vierteljährlich und beschließt den Risikobericht, der anschließend der Geschäftsführung und den Gesellschaftern vorgelegt wird.

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

### Identifikation und Kommunikation von Risiken

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

Als Grundlage für einen bewussten Umgang mit Risiken ist jeder einzelne Mitarbeiter in das unternehmensweite Risikomanagement involviert. Jeder Mitarbeiter trägt die Verantwortung, Gefahren in seinem Bereich zu beseitigen und Hinweise auf bestehende Risiken unverzüglich an seinen Vorgesetzten zu melden.

### Bewertung von Risiken

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

### Risikohandhabung

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

## Risikoüberwachung

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

## Compliance-Management-System

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

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

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

## Compliance-Risiken erkennen und minimieren

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

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

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

Für das Jahr 2020 bleiben nach Berücksichtigung der getroffenen Gegenmaßnahmen keine erheblichen Compliance-Risiken bestehen. Im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie wurden mit höchster Priorität entsprechende Schutzmaßnahmen für die Gesundheit der Beschäftigten und Kunden getroffen.

## Korruptionsprävention

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

Die Position des Antikorruptionsbeauftragten wird durch die Leitung der Konzerneinheit Compliance wahrgenommen. Für das Jahr 2020 sind keine bestätigten Korruptionsfälle im Konzern bekannt. Kleinere Betrugsversuche gegen den Flughafen München konnten im Vorfeld unterbunden werden.

## Kommunikation und Schulung

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

Alle Mitarbeiter und Führungskräfte werden regelmäßig mit den Compliance-Dokumenten sowie mit ihren Aktualisierungen und Neuerungen vertraut gemacht. Infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie wurde die Compliance-Unterweisung der Beschäftigten im Jahr 2020 flexibel sowohl persönlich als auch digital durchgeführt. Die Kenntnisnahme wurde dokumentiert.

Schulungen im Rahmen des Leadership-Excellence-Programms mussten aufgrund der Corona-Pandemie entfallen und werden modifiziert im Jahr 2021 entsprechend den aktuellen Entwicklungen wieder aufgenommen.

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

### Elektronisches Hinweisgebersystem

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

### Datenschutz

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

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

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

Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie fanden im Jahr 2020 die Schulungsmaßnahmen für Konzernmitarbeiter und Führungskräfte zur weiteren Sensibilisierung in Bezug auf Datenschutz und Datensicherheit fast ausschließlich digital statt. Daneben wurde über das Intranet fortlaufend sensibilisiert. In Einzelfällen war zudem eine fachliche und individuelle Beratung gewährleistet, die die Sicherheit im Umgang mit personenbezogenen Daten unterstützt.

### Risiken

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

Die Risikobetrachtung bezieht sich auf die wirtschaftliche Belastung im angegebenen Betrachtungszeitraum. Zum 31. Dezember 2020 wurden für den Flughafen München folgende wesentliche Brutto-Risiken identifiziert:

ÜBERSICHT BRUTTO-RISIKEN

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

Wir bereits im Kapitel »Geschäftsverlauf« ausführlich beschrieben, hat die Corona-Pandemie am Flughafen München zu einer signifikanten Reduktion des Passagierverkehrs im Vergleich zum Vorjahr geführt. Die weitere Verkehrsentwicklung hängt insbesondere von den internationalen Reisebeschränkungen und -warnungen ab. Aufgrund der hohen Infektionszahlen ist es aktuell sehr wahrscheinlich, dass die Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie noch einige Zeit andauern werden. Durch die anhaltende Verunsicherung der Passagiere sind mittelfristig Veränderungen des Reiseverhaltens zulasten des Flugverkehrs zu erwarten. Sparmaßnahmen in vielen Unternehmen sowie digitale Medien werden zumindest vorläufig für restriktive Reise-richtlinien im Geschäftsreiseverkehr und damit einhergehend weniger Dienstreisen sorgen.

Die weitere Entwicklung der Corona-Pandemie und deren Auswirkungen auf die Luftverkehrsindustrie unterliegen zum derzeitigen Zeitpunkt einer hohen Unsicherheit und haben damit massive Auswirkungen auf die Bewertung der Risiken »Verlust/Beeinträchtigung Hub, Einstellung/Reduzierung Airlines«, »Konjunktur« und »Markteinbruch durch Seuche/Krankheit«. Die beiden zuletzt genannten Risiken wurden im Vorjahresbericht nach dem 31. Dezember 2019 auf »sehr hoch« gesetzt. Das Risiko »Verlust/Beeinträchtigung Hub, Einstellung/Reduzierung Airlines« wurde im laufenden Geschäftsjahr 2020 neu bewertet und von einer »sehr geringen« auf eine »geringe« Eintrittswahrscheinlichkeit hochgestuft. Auch der Finanzierungsbedarf am Flughafen München wird fortlaufend überprüft, was sich im Liquiditätsrisiko widerspiegelt. Darüber hinaus hat das Risiko »Personalsituation« an Bedeutung gewonnen.

## RISIKEN AUS DEM EINTRITT VON EREIGNISSEN HÖHERER GEWALT

| Risiko                               | Beschreibung und Analyse  | Gegenmaßnahme(n)   |
|--------------------------------------|---|--|
| Naturkatastrophen                    | Langanhaltende und intensive Niederschläge verbunden mit Schneeschmelze und wasser-gesättigten Böden südlich von München bis zu den Alpen können entsprechende Hochwasser-abflüsse in der Isar verursachen. Hierdurch könnte ein bedingter Bruch der Isardämme sowie der Hochwasserschutzdeiche bei Freising zu einer Überflutung der Terminals führen.   | Sukzessive Erneuerung der Isardämme durch das Wasserwirtschaftsamt. In Teilen sind diese bereits saniert. Darüber hinaus plant der Freistaat Bayern, die Hochwasserschutzdeiche zurückzuverlegen. Zusätzlich über-wacht der Flughafen München dauerhaft das Abwasserabflussgeschehen und führt Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen durch. Eine im Jahr 2019 durchgeführte Untersuchung des Hochwasser-schutzes hat zudem ergeben, dass dieser auch bei intensiven Niederschlägen und Sturzfluten, welche bei entsprechenden Wetterlagen auftreten können, ausreichend ist. 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         | Die Gefahr terroristischer Anschläge auf den Luftverkehr besteht unverändert fort. Neben Personen- und Sachschäden wäre als Folge zumindest kurzfristig mit einem Rückgang von Flugbewegungen und Passagieren zu rechnen.   | Zur Abwendung eines terroristischen Anschlags ergreift die Konzernsicherheit strategische, operative sowie technische/organisatorische Maßnahmen: Vorhaltung ausreichender und gut ausgebildeter Personalressourcen, bauliche Maßnahmen zur Gewährleistung moderner und zugelassener Sicherheitstechnik und Infrastruktur, Überwachung der Dienstleistungsqualität durch nachhaltige Qualitätsmaßnahmen sowie ständiger Austausch mit den zuständigen Sicherheitsbehörden. Personen- und Sachschäden sowie Betriebsunterbrechungen sind versichert.  |
| Terror am Standort                   | Durch terroristische Handlungen auf dem Flughafen-Campus besteht das Risiko von Personen- und Sachschäden. Eine weitere Folge solcher Ereignisse wäre zumindest kurzfristig ein Rückgang von Flugbewegungen und Passagieren.  | Zur Abwendung eines terroristischen Anschlags ergreift die Konzernsicherheit strategische, operative sowie technische/organisatorische Maßnahmen: Vorhaltung ausreichender und gut ausgebildeter Personalressourcen, bauliche Maßnahmen zur Gewährleistung moderner und zugelassener Sicherheitstechnik und Infrastruktur, Überwachung der Dienstleistungsqualität durch nachhaltige Qualitätsmaßnahmen sowie ständiger Austausch mit den zuständigen Sicherheitsbehörden. Personen- und Sachschäden sowie Betriebsunterbrechungen sind versichert.  |
| Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben  | Für Sicherheitsaufgaben in überlassenen Bereichen sind die Luftfahrtunternehmen verantwortlich. Luftfahrtunternehmen erfüllen in diesen Bereichen die gleiche Aufgabe wie Flughafenbetreiber, unterliegen jedoch nicht der gleichen Aufsichtsbehörde. Für den Flughafen München besteht das Risiko, dass im Rahmen von Inspektionen Mängel in überlassenen Bereichen aufgedeckt werden und dadurch der Flughafen insgesamt seinen Sicherheitsstatus verliert. Fehlerhaftes Kontrollverhalten könnte zu Sach- und Personenschäden sowie Reputationsverlust führen.   | Aktuell ist ein Tochterunternehmen der FMG mit der Wahrnehmung operativer Sicherheitsaufgaben in den über-lassenen Bereichen beauftragt; dessen Leistungserbringung unterliegt regelmäßigem Monitoring durch die FMG. Darüber hinaus erfolgt ein gegenseitiger, intensiver Austausch mit den zuständigen Regulierungs- und Aufsichtsbehörden.  |
| Markteinbruch durch Seuche/Krankheit | Der Flughafen München ist Ein-, Aus- und Umsteigeplatz für Millionen von Fluggästen und somit ein möglicher Einfallort von Bakterien und Viren aus aller Welt. Der Ausbruch von Epidemien/ Krankheiten kann zu Markteinbrüchen mit reduzierten Flugbewegungen und Passagierzahlen führen. Infolge der Corona-Pandemie gewinnt dieses Risiko besonders an Bedeutung. Aktuell ist erkennbar, dass durch die Pandemie am Flughafen München enorme wirtschaftliche Belastungen entstehen, was 2020 einen sehr hohen Ergebniseinbruch verursachte. Die Auswirkungen auf die Folgejahre sind derzeit wegen der hohen Unsicherheit nicht seriös abschätzbar. | Der Flughafen München unterliegt dem Gesetz zur Durchführung der Internationalen Gesundheitsvorschriften (IGV-DG) und bedient sich einer Tochtergesellschaft zur Erfüllung der notwendigen Funktionen. Ebenso werden die von der EASA vorgegebenen Regeln zum Thema »Notfallplan« erfüllt. Dazu gehören unter anderem die Wahrnehmung der Einsatzleitung durch den Flughafenmedizinischen Dienst und die Berücksichtigung von Gesetzen und Vorgaben (zum Beispiel Infektionsschutzgesetz). Aktuell werden beziehungsweise wurden zur Vermeidung von Ansteckungen bereits eine Reihe von Maßnahmen geplant beziehungsweise umgesetzt. Hierzu gehören unter anderem Schutzwände, berührungslose Zugänge und Armaturen, regelmäßige Hygieneinspektionenprüfungen für Lüftungsanlagen, Anpassung der Reinigungs-qualität/-intervalle sowie das Projekt »Touchless Travel« mit zwei »eGates« zur berührungslosen Identifikation mittels Gesichtserkennung. Von der EASA sowie von der europäischen Gesundheitsbehörde (ECDC) sind Empfehlungen ausgesprochen worden, die für ein sicheres Reisen in Zeiten der Corona-Pandemie stehen. Diese Empfehlungen wurden in einem »Hygieneschutzkonzept« berücksichtigt und umgesetzt. Zu den wirtschaftlichen Gegenmaßnahmen finden sich Erläuterungen im Risiko »Konjunktur«. |
| Großbrand                            | Im Falle einer Beschädigung oder Zerstörung von Terminals oder Infrastrukturanlagen durch einen Großbrand ist mit Sach- und Personenschäden sowie bedeutenden und langfristigen Betriebs- unterbrechungen zu rechnen.   | Zur Minimierung des Großbrandrisikos betreibt der Flughafen München alle notwendigen Maßnahmen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes sowie eine eigene Flughafenfeuerwehr. Das Risiko Großbrand ist zusätzlich durch eine Feuerversicherung (Sach- und Betriebsunterbrechungsversicherung) sowie eine Betriebshaftpflichtversicherung (Haftpflichtansprüche Dritter) minimiert. Nach Berücksichtigung der Gegen- maßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.   |
| Flugunfall                           | Flugunfälle oder Schäden an Flugzeugen können zu Personen- und Sachschäden sowie Betriebs- unterbrechungen 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.   |

**MARKTRISIKEN**

| Risiko   | Beschreibung und Analyse  | Gegenmaßnahme(n)  |
|--|---|---|
| Verlust/Beeinträchtigung Hub, Einstellung/Reduzierung Airlines | Die weltweite Corona-Pandemie hat seit Anfang des Jahres eine in diesem Ausmaß beispiellose Auswirkung auf den Luftverkehr, die entsprechende staatliche Stützungsmaßnahmen für die Fluggesellschaften erforderlich machten. Vor allem führen international unterschiedliche Quarantäne- und Einreisebestimmungen und Kontaktbeschränkungen in zahlreichen Zielgebieten zu immer weniger Mobilität und bremsen eine Normalisierung des Flugverkehrs. Die Pandemie führt zwangsweise zu gravierenden Reduzierungen des Angebots (Strecken, Frequenzen Fluggerät) und der Nachfrage. Im laufenden Winterflugplan konzentriert die Deutsche Lufthansa den größten Teil ihres aktuell stark reduzierten Interkontingebots auf den Standort Frankfurt und dünnt somit das Angebot in München deutlich aus. Diese zeitlich begrenzte Maßnahme ist kein Präjudiz für eine Entscheidung zum Nachteil des Hubverkehrs in München in der Zeit nach der Pandemie. Aktuell sehen Planungsszenarien der Deutschen Lufthansa keine Beeinträchtigungen des Hubbetriebs vor. Lufthansa hält weiterhin an ihrer Strategie fest, den Flughafen München als Hub/Drehkreuz zu betreiben. Für andere Airlines, die schon vor der Pandemie mit finanziellen Problemen kämpften, ist die weitere Entwicklung unsicher. Das Risiko für einen kurzfristigen Verlust des Hubs wird daher als »gering« eingestuft. | Die Zusammenarbeit des Flughafens München mit der Deutschen Lufthansa beruht auf gemeinschaftlichen Investitionen und langfristigen Kooperationsabkommen. Der flächendeckende Einsatz von Schnelltests sowie von »Tested Flights« soll Rahmenbedingungen für die Wiederaufnahme des interkontinentalen Luftverkehrs schaffen. Trotz der Corona-Pandemie und deren Auswirkungen auf den Flugverkehr wird die Zusammenarbeit zwischen dem Flughafen München und der Deutschen Lufthansa fortgeführt. In diesem Zusammenhang wurde die am 16. Dezember 2019 unterzeichnete Absichtserklärung (Letter of Intent) zwischen beiden Parteien durch einen Sideletter im Oktober 2020 erweitert. Darüber hinaus erhielt der Flughafen München 2020 durch das Institut Skytrax erneut die Spitzenbewertung als »5-Star-Airport«. Dies ist die beste Voraussetzung für einen erfolgreichen Neuanfang nach der Corona-Pandemie.   |
| Konjunktur   | Als Folge einer schwachen Konjunktur können die im Planungsprozess unterstellten Wachstumsparameter nicht erreicht werden, was sich negativ auf die Ergebnisentwicklung auswirkt. Während größerer Wirtschaftskrisen kann es zu einem Zusammenbruch der Kreditfinanzierungsmärkte kommen. Zunehmende protektionistische Tendenzen könnten den Welthandel im Allgemeinen, insbesondere aber den europäisch-amerikanischen Handel und damit den transatlantischen Luftverkehrsmarkt belasten. Daraus könnten sich für den Flughafen München wachstumshemmende Effekte ergeben. Zusätzlich zu den oben genannten Erläuterungen besteht durch den Ausbruch der Pandemie eine starke Belastung der weltweiten Konjunktur. Die Wirtschaft in Ländern wie den USA oder Großbritannien ist besonders betroffen. Da die weitere Entwicklung der Pandemie ungewiss ist, sind alle Prognosen mit sehr hohen Unsicherheiten behaftet. Aktuell ist nicht seriös abschätzbar, welche wirtschaftlichen Belastungen hieraus für den Flughafen München in den Folgejahren entstehen werden.  | Die Reduzierung der Ausgaben mittels Kostenmonitoring, gegebenenfalls sozial verträglicher Personalabbau, Kurzarbeit sowie eine kurzfristige Kürzung des Investitionsbudgets in nicht kritischen Bereichen sollen die Folgen von Konjunkturreinbrüchen mindern. Zur Sicherung der Zahlungsfähigkeit bestehen revolvingende Kreditlinien beziehungsweise können Darlehen am Kapitalmarkt aufgenommen werden. Im Zug der Corona-Pandemie hat der Flughafen München diese Gegenmaßnahmen frühzeitig eingeleitet, um die wirtschaftlichen Belastungen zu reduzieren. Ziel ist eine Ergebnis- und Liquiditätssicherung. Am 24. Dezember 2020 einigten sich die EU und Großbritannien auf ein Handelsabkommen, das eine umfassende Wirtschaftspartnerschaft vorsieht. Gravierende Handelshemmnisse konnten somit verhindert werden. Trotzdem ergeben sich Änderungen bei den Luftverkehrsrechten. Dagegen bleibt der Verkehr zwischen den einzelnen EU-Staaten und Großbritannien von den Änderungen unberührt. |

**BETRIEBLICHE RISIKEN**

| Risiko     | Beschreibung und Analyse   | Gegenmaßnahme(n)  |
|------------|--|---|
| IT-Ausfall | Aufgrund von Brand, Wassereintrich und Sabotage kann ein Schaden am IT-System entstehen. Ständige neue technologische Entwicklungen und die weltweit zunehmende Gefahr von Cyber-Angriffen führen zudem zu Risiken in Bezug auf die Sicherheit von IT-Systemen und Netzwerken sowie die Datensicherheit. Im Bereich Cyber-Kriminalität ist ein zunehmendes, abstraktes Gefahrenpotenzial vorhanden, das einer stetigen Beobachtung und Einschätzung bedarf. Ein Ausfall der IT für den Verkehrsbetrieb kann zu Betriebsunterbrechungen führen. Dies hätte finanzielle Einbußen sowie Reputationsschäden zur Folge. | Die unternehmenskritischen IT-Systeme sind grundsätzlich redundant und an räumlich getrennten Standorten untergebracht. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert. Zur Abwendung einer Cybercrime-Attacke am Flughafen München gibt es ein zentrales Informationssicherheitsmanagement, das strategische, technische und organisatorische Maßnahmen zur Abwehr von Cyber-Attacken vorgibt und kontrolliert. Das Bewusstsein für Cyber-Risiken wird durch Trainings bei Führungskräften und Mitarbeitern verstärkt. Im Kompetenzzentrum gegen Cyber-Kriminalität (Information Security Hub) testen und suchen IT-Spezialisten des Flughafens gemeinsam mit erfahrenen IT-Security-Unternehmen neue Verfahren zur Bekämpfung von Cyber-Kriminalität. Zusätzlich erarbeitet der Flughafen München gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung und anderen Flughäfen Maßnahmen zur Abwehr von Cyber-Attacken. Das Risiko ist durch eine Versicherung minimiert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze. |

**BETRIEBLICHE RISIKEN**

| Risiko  | Beschreibung und Analyse   | Gegenmaßnahme(n)   |
|---|--|--|
| Wasserschaden   | Ein Wasserschaden durch den Bruch von Trink- oder Löschwasserhauptleitungen kann zu einem Ausfall von wichtigen Infrastrukturanlagen für den Flugbetrieb führen.   | Ferngesteuerte Notabschiebeeinrichtungen und zusätzliche Sicherungen der Rohrverbindungen begrenzen einen möglichen Schaden. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.  |
| Änderung von nationalen und EU-weiten Sicherheitsvorgaben     | Für den Flughafen München gelten nationale und EU-weite Luftsicherheitsvorgaben, die unter anderem die Themenschwerpunkte Flughafensicherheit, Fluggast- und Handgepäckkontrollen, Luftfracht- und Luftpost- sowie Warenkontrollen umfassen. Sicherheitsvorgaben werden fortlaufend an die aktuellen Gegebenheiten angepasst. Daraus können für den Flughafen München sowohl prozessuale als auch infrastrukturelle Änderungen entstehen. Entsprechende finanzielle Belastungen wären die Folge.   | Über Verbands- und Gremienarbeit versucht der Flughafen München, die Auswirkungen möglichst gering zu halten. Durch frühzeitige Information über laufende Gesetzgebungsverfahren wird eine rechtzeitige Umsetzung der Sicherheitsauflagen sichergestellt. Zusätzliche, durch infrastrukturelle Änderungen entstandene Ausgaben werden der Entgeltrahmenvereinbarung zugrunde gelegt.   |
| Nichtbestehen einer EU-Sicherheitsinspektion                  | Die Luftfahrtbehörden der EU führen Sicherheitsinspektionen an Flughäfen durch. Bei Nichterfüllen der Sicherheitsstandards und anschließender Verfehlung des Nachaudits kann der Flughafen München seinen »Clean«-Status verlieren. Die Folgen wären eine Erhöhung der Sicherheitsauflagen, eine erhebliche Behinderung in den betrieblichen Prozessen, Wettbewerbsnachteile sowie ein Imageverlust.   | Der Flughafen München führt ein durchgängiges und strenges Qualitätsmanagement zur Steuerung der Qualität aller Sicherheitsaspekte am Flughafen München durch. Die durchgeführten Qualitätskontrollen haben gezeigt, dass die getroffenen Gegenmaßnahmen sowie das konsequente Monitoring wirken und ein – in Theorie und Praxis – sehr gut geschultes Personal eingesetzt wird. Daher reduziert sich die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos auf »niedrig«.   |
| Ver- und Entsorgungseinrichtungen                             | Die unzureichende Verfügbarkeit von betriebsnotwendigen Stoffen wie Strom, Wärme, Kälte, Trink- und Löschwasser, Abwasser und Abfall kann zu Sachschäden und Betriebsunterbrechungen führen.   | Wartung und Instandhaltung, Netzredundanzen und Bevorratung reduzieren das Risiko von Versorgungslücken. Sachschäden und Betriebsunterbrechung sind versichert. Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.  |
| Sanierung Ground Handling                                     | Der Erfolg der Sanierung des ehemaligen Geschäftsbereichs Ground Handling könnte durch folgende ungewisse Ereignisse und Umstände gefährdet werden: nachhaltige Verkehrsrückgänge bei Bestandskunden, Abfertigungsverluste aufgrund der Abgabe von Teilflotten an Dritte, aggressive Preispolitik der Wettbewerber und zunehmender Preisverfall am Flughafen München. Durch die Corona-Pandemie gewinnt dieses Risiko immer mehr an Bedeutung, da hohe Verkehrsrückgänge zu verzeichnen sind.  | In den Verhandlungen zur Verlängerung des Langfristvertrags mit einem wichtigen Kunden der AE München wurde Ende 2016 ein neuer Vertrag abgeschlossen. Dadurch konnten einhergehende Sanierungstarifverträge verlängert werden. Zur Kompensation von wegfallenden Abfertigungsvolumina finden laufend Gespräche mit potenziellen Neukunden statt. Im Fall eines Abfertigungsverlusts werden Kapazitäten und damit einhergehende Kosten abgebaut. Es erfolgen eine ständige Kontrolle und ein Reporting des Sanierungsfortschritts beziehungsweise Sanierungspfads. Im Zuge des deutlichen Einbruchs der Abfertigungsvolumina durch die Pandemie wurde im Geschäftsjahr das Veränderungsprogramm »Restart«, das auch das Ground Handling umfasst, gestartet. Das Programm dient dazu, das Unternehmen zukunftsfähig aufzustellen. Neben Maßnahmen zur Anpassung der Personalkapazität sollen im Rahmen des Programms auch organisatorische Veränderungen erarbeitet werden. |
| Personalsituation [Vorjahr: Personalbeschaffung/Rekrutierung] | Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie befindet sich der Flughafen München im Krisenmodus. Wegen der massiven Verkehrseinbrüche geht der Konzern derzeit von einem deutlich niedrigeren Personalbedarf aus. Die Problematik aus dem Vorjahr bezüglich Rekrutierung/Personalbeschaffung ist von nachgelagerter Bedeutung. Der Flughafen München konzentriert sich auf die Bewältigung der Krise und ergreift Maßnahmen, die einerseits die Gesundheit der Mitarbeiter sicherstellen sollen und andererseits dazu dienen, die wirtschaftlichen Konsequenzen abzufedern. Durch personalwirtschaftliche Maßnahmen kann es zu Know-how-Verlust kommen. Der Flughafen München ist bestrebt, trotz der eingeleiteten Gegenmaßnahmen bestehende Fachkräfte zu halten. | Die eingeleiteten Gegenmaßnahmen zielen auf Liquiditätssicherung und Begrenzung der negativen Ergebnisauswirkungen ab. Dazu wird die Personalkapazität an die sinkende Arbeitsmenge angepasst. Hierzu zählen vor allem der Abbau von Zeitguthaben sowie die im April 2020 eingeführte Kurzarbeit, die bis Ende 2021 verlängert wurde. Darüber hinaus wurde, wie unter dem Risiko »Sanierung Ground Handling« beschrieben, das FMG-übergreifende Veränderungsprogramm »Restart« initiiert. Hier werden organisatorische und effizienzsteigernde Maßnahmen entwickelt sowie die Anpassung der Personalkapazität fokussiert. Zusätzlich tritt zum 1. Januar 2021 der Notlagentarifvertrag in Kraft, der auf Bundesebene zwischen der Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände [VKA] und Verdi/Beamtenbund dbb für die Flughafen München GmbH abgeschlossen wurde.   |



**BETRIEBLICHE RISIKEN**

|                |   |  |
|----------------|---|--|
| <p>Drohnen</p> | <p>Mit zunehmender Anzahl von Drohnen im Luftraum besteht das Risiko, dass Drohnen unberechtigt in die Kontrollzone des Flughafens München eindringen und den Flugbetrieb stören oder gefährden.</p> <p>Die Bundesregierung hat im Jahr 2017 mit der Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten verschärfte Regeln für Drohneneinsätze beschlossen, unter anderem eine Kennzeichnungspflicht sowie ein Betriebsverbot in Kontrollzonen von Flughäfen. Zudem hat die EU-Kommission am 24. Mai 2019 eine Vorschrift erlassen, um den zunehmenden Drohnenverkehr für die Menschen am Boden und in der Luft sicherer zu machen. Auf nationaler Ebene wurde Mitte 2019 die rechtliche Zuständigkeit für die Umsetzung der Drohndetektion, -identifikation und -verifikation geregelt. An allen deutschen Verkehrsflughäfen ist hierfür die Deutsche Flugsicherung (DFS) zuständig. Die Umsetzung in den Mitgliedsstaaten erfolgte zum Dezember 2020 und soll zwei Jahre später abgeschlossen sein. Damit besteht ein verbindlicher Rechtsrahmen für den Betrieb von Drohnen in Europa auf der Basis von Risikobewertungen. Die erforderlichen Gesetzesänderungen, die durch die EU-Durchführungsverordnungen (DV) notwendig werden, sind zum 31. Dezember 2020 noch nicht in Kraft getreten.</p> | <p>Obwohl die nationalen Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten in Bezug auf Detektion und Abwehr von Drohnen nicht beim Flughafenbetreiber liegen, hat in einem von der FMG initiierten Expertengespräch ein Austausch relevanter Stakeholder zum aktuellen Stand der Detektions- und Abwehrtechnik stattgefunden. Gemeinsam mit den Flughafenverbänden ADV, Airport's Council International (ACI) und dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wirkt der Flughafen München an einer einheitlichen Regulierung des Drohnenverkehrs auf nationaler und europäischer Ebene mit.</p> <p>Zudem wurde am Flughafen München im dritten und vierten Quartal 2020 durch die DFS in Zusammenarbeit mit dem Konzern und weiteren Partnern eine realitätsnahe technische Evaluierung von Detektionssystemen durchgeführt. Die Erkenntnisse aus dem Testprojekt dienen als Entscheidungsgrundlage, welche Technologie für zukünftige Drohnen-Detektion an und um die deutschen Verkehrsflughäfen geeignet erscheint.</p> <p>Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen liegt das Netto-Risiko unter der Risikotoleranzgrenze.</p> |
|----------------|---|--|

**RECHTLICHE RISIKEN**

| Risiko                                | Beschreibung und Analyse   | Gegenmaßnahme(n)   |
|---------------------------------------|--|--|
| <p>Dritte Start- und Landebahn</p>    | <p>Bedingt durch die Verschiebung der Entscheidung zur Realisierung der dritten Start- und Landebahn sind alle bisher angefallenen Planungs- und Grunderwerbskosten kontinuierlich auf ihre Werthaltigkeit hin zu überprüfen und gegebenenfalls abzuschreiben.</p> <p>Auswirkungen aus dem 2018 vereinbarten Moratorium sowie der Corona-Pandemie wurden bilanziell berücksichtigt.</p> <p>Ohne Kapazitätserweiterung durch den Bau der dritten Start- und Landebahn könnte es mittel- und langfristig zu einem signifikanten Unternehmenswertverlust kommen. Beeinflusst wird dieser vor allem durch ein Stagnieren beziehungsweise einen Rückgang des Verkehrsaufkommens und damit verbunden durch geringere Erlöse in den Bereichen Aviation und Non-Aviation.</p> <p>Die weitere Entwicklung der Corona-Pandemie und deren Auswirkungen auf die Luftverkehrsindustrie unterliegen zum derzeitigen Zeitpunkt einer hohen Unsicherheit und hängen insbesondere von den internationalen Reisebeschränkungen und -warnungen ab. Aufgrund des aktuellen Impfgeschehens ist vorgesehen, das Risiko 2021 neu zu bewerten und hinsichtlich der Einstufung zu überprüfen.</p> | <p>Die Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses durch den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGh) vom 19. Februar 2014 und im Folgejahr durch das Bundesverwaltungsgericht hat eine Begrenzung der rechtlichen Risiken für die Projektumsetzung zur Folge.</p> <p>Als Gegenmaßnahmen zum signifikanten Unternehmenswertverlust waren die Diversifikation der Produktpalette und die Ausweitung des Auslandsgeschäfts geplant. In den Vorjahren startete das Projekt »LabCampus«, mit dem der Flughafen München beabsichtigt, einen einzigartigen Standort für Innovation und branchenübergreifende Kooperation zu schaffen. Die Expansion in den USA wird weiterhin umgesetzt.</p> <p>Die dritte Start- und Landebahn bleibt für den Flughafen München langfristig ein zentrales strategisches Zukunftsprojekt.</p>  |
| <p>Flächenenteisungsmittel</p>        | <p>Es wird davon ausgegangen, dass die Formiate des gegenwärtig verwendeten Flächenenteisungsmittels die Oxidation von Flugzeugbremsen beschleunigen. Im internationalen Normungsgremium SAE (Society of Automobile Engineers) wird über ein Verbot von Formiateisungsmitteln diskutiert. Als Alternative gibt es derzeit am Markt nur Enteisungsmittel auf Glykolbasis, deren Einsatz am Flughafen München vom Umweltministerium nicht zugelassen ist. Im Falle eines Verbots müssten zur Einhaltung der wasserrechtlichen Auflagen erhebliche Investitionen in die Abwassersysteme vorgenommen werden.</p>   | <p>Die deutschen Verkehrsflughäfen gehen gemeinsam in den Verbänden ADV und BDL gegen das Verbot von Formiateisungsmitteln vor. Über das ACI Europe soll weiterhin Einfluss auf die SAE genommen werden. In Gesprächen mit der bayerischen Wasserwirtschaftsbehörde, dem ACI Europe und der zuständigen SAE-Arbeitsgruppe wurde dargestellt, dass möglichst wenig Enteisungsmittel eingesetzt wird, um die Umweltauswirkungen gering zu halten. Zudem werden die eingesetzten Flächenenteisungsmittel vom Flughafen München im Notice to Airmen (NOTAM) veröffentlicht.</p> <p>Hersteller der Enteisungsmittel sollen zukünftig zur Problemlösung eingebunden werden.</p>  |
| <p>EU-Datenschutz-Grundverordnung</p> | <p>Neben den in der Risikomatrix aufgeführten rechtlichen Risiken bestehen Risiken im Zusammenhang mit der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO). Die DSGVO erweitert die bestehenden Pflichten aus dem Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) und erhöht die rechtlichen, betrieblichen und technisch-organisatorischen Anforderungen an den Datenschutz. Eine Verletzung dieser Rechte und Pflichten könnte hohe Bußgelder, Schadenersatzklagen, Abmahnungen sowie Reputationsschäden nach sich ziehen.</p> <p>Aktuell werden am Flughafen München Fragestellungen im Zusammenhang mit der Nutzung der Videoüberwachung durch das CCTV-System (Closed Circuit Television) betrachtet.</p>   | <p>Am Flughafen München wurde das Projekt zur Umsetzung der Anforderungen der DSGVO erfolgreich abgeschlossen. Damit wurden organisatorische Strukturen, Prozesse und deren Dokumentation angepasst sowie das Bewusstsein für Datenschutz im Konzern geschärft.</p> <p>Als Gegenmaßnahmen für Datenschutzrisiken aus dem CCTV wurden insbesondere folgende Maßnahmen getroffen: Rollennutzungskonzept, Neubeschilderung zum Hinweis auf Videoüberwachung, Neuverhandlung der Betriebsvereinbarung zu CCTV, Konsolidierung der Rechtsgrundlage, Durchführung einer Datenschutz-Folgenabschätzung.</p> <p>Auch hat der Flughafen München Datenschutzbeauftragte benannt sowie Datenschutzkoordinatoren implementiert, die fortlaufend durch die Konzerneinheit Compliance geschult und sensibilisiert werden. Das Brutto-Risiko liegt hierfür unter der Risikotoleranzgrenze der FMG und ging daher nicht in die Darstellung der Risikomatrix ein.</p> |

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

Zudem können weitere Risiken bei Bauprojekten durch Baupreissteigerungen, Lieferantenausfälle, Planungsverzögerungen und externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Technologiewechsel, Regeln der Technik oder sonstige Anforderungen entstehen, unter anderem durch Verschiebungen 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.

Im Zug der Gründung von ausländischen Tochtergesellschaften im Rahmen des Betriebs und der Beratung von anderen Flughäfen und Terminals können sich insbesondere Risiken aus der erstmaligen Übernahme der operativen Betriebsverantwortung im Ausland ergeben. Flughafenbetreiberprojekte unterliegen wie der Standort München selbst allgemeinen volkswirtschaftlichen und unternehmensspezifischen Risiken. Aus risikominimierenden Gründen arbeitet der Flughafen München daher mit lokalen Partnern zusammen, die über Erfahrungen hinsichtlich der jeweiligen landestypischen Bestimmungen und Gegebenheiten verfügen. Um vor allem Haftungsrisiken zu begegnen, wurden im Vorjahr lokale Gesellschaften mit beschränkter Haftung gegründet. Im Zusammenhang mit Flughafenbetreiberprojekten, die in der Regel lange Laufzeiten vorweisen, ergeben sich insbesondere aus der Einschätzung der zukünftigen Luftverkehrsentwicklung und des Konsumverhaltens

der Passagiere Risiken. Dieses Risiko wurde insbesondere durch die Corona-Pandemie verstärkt sichtbar. Ein mögliches Ausbleiben des Wachstums und/oder ein möglicherweise rückläufiger Luftverkehr, unter anderem verbunden mit verspäteten Ausbauvorhaben, könnten die Ertragsentwicklung der ausländischen Gesellschaften wesentlich nachteilig beeinflussen, woraus sich folglich Risiken für das investierte Kapital ergäben. Der Flughafen München wird im Jahr 2021 versuchen, mit entsprechenden vertraglichen Regelungen gegenüber dem Konzessionsgeber einen Ausgleichsmechanismus zu etablieren. Ebenso können Risiken durch unvorhergesehene behördliche Eingriffe in die Tarif-, Steuer- und

Abgabenstruktur der Flughäfen oder auch durch vertragliche Verletzungen zum Nachteil der Flughafenbetreiber entstehen.

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

## Finanzrisiken

Für die nachfolgend aufgeführten Brutto-Finanzrisiken lag die erwartete wirtschaftliche Belastung zum 31. Dezember 2020 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.<br>Zum Management von Bonitätsrisiken gehören eine Bonitätsprüfung der Kunden, eine stetige Überwachung der offenen Posten und ein stringentes Mahnwesen. In Abhängigkeit von der Bonität werden bestimmte Aufträge nur gegen Vorauszahlung oder Stellung von Sicherheiten in Form von Bürgschaften erbracht.   |
| Zinsänderungsrisiko         | Zinsrisiken ergeben sich im Wesentlichen aus variabel verzinsten Finanzschulden aus Darlehen sowie Finanzschulden gegenüber Gesellschaftern.   | Zinsrisiken aus variabel verzinsten Finanzschulden aus Darlehen begegnet der Flughafen München durch Absicherung mit Zinspayerswaps.  |
| Liquiditätsrisiko           | Der Flughafen München überwacht im Rahmen der langfristigen Wirtschaftsplanung und der kurz- und mittelfristigen Finanzplanung das Risiko. Um die Zahlungsfähigkeit jederzeit sicherzustellen, werden auf Basis einer rollierenden Liquiditätsplanung langfristige Kreditlinien und liquide Mittel vorgehalten. Im Zug der Corona-Pandemie gewinnt dieses Risiko immer mehr an Bedeutung. Es können sich Risiken aus der Kreditvergabepraxis der Banken und geänderte Rahmenbedingungen am Kapitalmarkt für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben. | Zur Sicherstellung der Liquidität in der Pandemie hat der Flughafen München ein gesondertes Liquiditätsmanagement aufgesetzt. Die Liquiditätsplanung berücksichtigt dabei das laufende Geschäft, die Investitionen sowie die Finanzierungsaspekte für den gesamten Konzern.<br>Neben den Kostenreduzierungen, wie unter den Risiken »Konjunktur« und »Personalsituation« beschrieben, steht das Verschieben beziehungsweise das Vermeiden von Investitionsprojekten im Fokus. Darüber hinaus hat der Flughafen München zur Liquiditätssicherung im November 2020 ein Schuldscheindarlehen über ein Gesamtvolumen von 380 Mio. EUR aufgesetzt. Darüber hinaus bestehen revolvingende Kreditlinien. |

Nach Berücksichtigung der Gegenmaßnahmen verbleiben folgende Netto-Risiken:

**ÜBERSICHT NETTO-RISIKEN**

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

## Chancen

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

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

Grundsätzlich strebt der Flughafen München ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Chancen und Risiken an. Sofern es wahrscheinlich ist, dass die Chancen eintreten, wurden diese bereits in die Prognose 2021 beziehungsweise die mittel- und langfristige Planung aufgenommen. Die dargestellten Chancen konzentrieren sich deshalb auf künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für den Flughafen München positiven Abweichung von der Prognose und der mittel- und langfristigen Planung führen können.

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

| Wirtschaftlicher Vorteil | Betrag in € |
|--------------------------|-------------|
| gering                   | 1-5 Mio.    |
| mittel                   | 5-30 Mio.   |
| hoch                     | 30-150 Mio. |
| sehr hoch                | >150 Mio.   |

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

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

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

| Fristigkeit   | Zeitraum  |
|---------------|-----------|
| kurzfristig   | <2 Jahre  |
| mittelfristig | 2-5 Jahre |
| langfristig   | >5 Jahre  |

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich aufgrund der aktuellen Situation zum 31. Dezember 2020 Änderungen bei den identifizierten Chancen ergeben.

Diese betreffen hauptsächlich die Benennung und thematische Zusammenfassung von Chancen. Die Vorjahreschancen »Konsum«, »Konjunktur«, »Verkehr«, »Hub-Entwicklung« und »Off-Campus« sind in den Chancen »Entwicklung der Corona-Pandemie«, »Volks-wirtschaftliche Entwicklung« und »Marktentwicklung« enthalten. Die Chance »CO<sub>2</sub>-Strategie« wurde in »Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen [CO<sub>2</sub>-Strategie]« umbenannt. Darüber hinaus wurden die Chancen »Regulierung und Gesetzgebung«, »Zins- und Wechselkursentwicklung« sowie »Interne Prozess- und Effizienzverbesserungen« neu aufgenommen.

## ÜBERSICHT CHANCEN AM FLUGHAFEN MÜNCHEN

| Chancen   | Bewertung        | Eintrittszeitpunkt             | Zusammenfassung der Maßnahmen  |
|---|------------------|--------------------------------|--|
| Entwicklung der Corona-Pandemie                                 | hohe Relevanz    | kurz- und mittelfristig        | <ul style="list-style-type: none"> <li>systematische Beobachtung der Pandemieentwicklung und Maßnahmenableitung</li> <li>enge Zusammenarbeit mit relevanten Stakeholdern (vor allem Airlines)</li> </ul>                               |
| Volkswirtschaftliche Entwicklung                                | hohe Relevanz    | kurz- und mittelfristig        | <ul style="list-style-type: none"> <li>fortlaufende Beobachtung der globalen Wirtschaftsentwicklung</li> <li>Ableitung von Maßnahmen zur Chancennutzung in allen relevanten Geschäftsfeldern</li> </ul>                                |
| Marktentwicklung  | hohe Relevanz    | kurz-, mittel- und langfristig | <ul style="list-style-type: none"> <li>intensive Airline-Akquise</li> <li>Qualitätsmanagement</li> <li>enge Zusammenarbeit mit Systempartner DLH</li> </ul>  |
| Regulierung und Gesetzgebung                                    | geringe Relevanz | langfristig                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Verbandsarbeit</li> <li>Nutzung der Expertise im Bereich Corporate Communication &amp; Politics</li> </ul>  |
| Schieneanbindung  | hohe Relevanz    | langfristig                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>intensiver Kontakt mit politischen Entscheidungsträgern und der Deutschen Bahn</li> <li>eigene Expertise im Bereich Schienenanbindung</li> </ul>  |
| Zins- und Wechselkursentwicklung                                | geringe Relevanz | kurzfristig                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Anpassung Produkt- und Service-Portfolio im Einzelhandelsbereich</li> </ul>   |
| Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen (CO <sub>2</sub> -Strategie) | geringe Relevanz | langfristig                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>fortlaufende Trendbeobachtung hinsichtlich Effizienzsteigerung bei emissionsarmen Technologien</li> </ul>   |
| Interne Prozess- und Effizienzverbesserungen                    | geringe Relevanz | kurzfristig                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>intensive Nutzung der im Unternehmen vorhandenen Expertise (unter anderem siehe Veränderungsprogramm »Restart«)</li> <li>effiziente Ausrichtung sowie organisatorische Veränderungen</li> </ul> |
| Off-Campus  | geringe Relevanz | mittel- bis langfristig        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Beobachtung des ausländischen Geschäfts und Weiterentwicklung</li> </ul>  |
| Real Estate   | geringe Relevanz | langfristig                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>sukzessive Umsetzung der innovativen Immobilienkonzepte am Campus</li> </ul>  |

### Entwicklung der Corona-Pandemie

Die Reise- und Tourismusindustrie ist aufgrund der weltweit stark eingeschränkten Mobilität besonders von der Corona-Pandemie betroffen. Die weitere Entwicklung insbesondere hinsichtlich der Mobilitätsbeschränkungen ist daher von herausragender Bedeutung für die Erholung im

weltweiten Luftverkehr und damit auch für den ökonomischen Erfolg des Flughafens München. Aktuell wird allgemein davon ausgegangen, dass die Luftverkehrsindustrie mehrere Jahre brauchen wird, um das Vorkrisenniveau wieder zu erreichen. Sollten sich zum Beispiel durch medizinischen Fortschritt eine bessere Entwicklung

als erwartet oder Chancen in anderen Geschäftszweigen im Konzern ergeben, hätte dies einen deutlich positiven Einfluss auf das EBT des Flughafens München. Auch entsprechende Corona-Hilfen für den Flughafen München, die nicht in der Planung berücksichtigt sind, könnten sich positiv auswirken. Der Konzern beobachtet die weitere Entwicklung systematisch und steht im Rahmen seiner Akquisetätigkeit in engem Kontakt mit Fluggesellschaften. Ziel ist es, überdurchschnittlich an einer möglichen Erholung zu partizipieren.

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

### Volkswirtschaftliche Entwicklung

Es besteht eine enge Korrelation zwischen dem Wachstum des nationalen und globalen Wirtschaftsaufkommens und dem Luftverkehrswachstum. Die wirtschaftliche Entwicklung wird derzeit sowohl in der Bundesrepublik Deutschland als auch weltweit in erheblichem Ausmaß durch die Corona-Pandemie belastet. Unter der Prämisse, dass der weitere Pandemieverlauf mit den vorherrschenden Maßnahmen weitgehend unter Kontrolle gebracht werden kann, wird für die Folgejahre eine deutliche Erholung angenommen. Obwohl hier die Abwärtsrisiken überwiegen, besteht dennoch die Chance einer schnelleren Erholung in der Wirtschaft und eines damit einhergehenden Wachstums des Luftverkehrs.

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

Darüber hinaus beobachtet der Flughafen München in unterschiedlichen Unternehmensbereichen intensiv alle weltweit relevanten Volkswirtschaften. So werden Potenziale für die verschiedenen Geschäftsfelder (zum Beispiel Aviation, Commercial, internationales Geschäft) erkannt und entsprechende Maßnahmen zur Chancennutzung dezentral eingeleitet.

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

### Marktentwicklung

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

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

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

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

## Regulierung und Gesetzgebung

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

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

Im Zug der aktuellen Krise nahm die Diskussion zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky) an Fahrt auf. Die Europäische Kommission hat das Programm Single European Sky bereits im Jahr 1999 gestartet. Neben der Einführung einheitlich hoher Sicherheitsstandards wird dabei auf eine Erweiterung der Luftraumkapazität und eine ökonomischere supranationale Kooperation der einzelnen nationalen Flugsicherungsorganisationen abgezielt. Konkret geht es unter anderem darum, den Airlines wirtschaftlichere Flugrouten (direkte Luftlinie) zu ermöglichen, da hier immer noch erhebliches Verbesserungspotenzial besteht. Durch effizientere Flugrouten könnten signifikant Kerosin eingespart und damit CO<sub>2</sub>-Emissionen vermieden werden (bis zu 10%). Während Letzteres einen positiven Imagegewinn für den Luftverkehr als Ganzes mit sich bringen könnte, würde sich Ersteres aufgrund der niedrigeren Kosten positiv auf die Nachfrage nach Flugreisen auswirken. Es handelt sich bei Single European Sky allerdings um eine überaus komplexe Thematik, da dabei Fragen nationaler Souveränität der einzelnen europäischen Staaten berührt werden. Die Erarbeitung von Lösungsansätzen muss dementsprechend im Zusammenspiel aller nationalen und europäischen Akteure und im Dialog mit der Industrie stattfinden.

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

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

## Zins- und Wechselkursentwicklung

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

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

Der Flughafen München geht insgesamt davon aus, von vorteilhaften Entwicklungen auf den Finanzmärkten profitieren zu können.

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

### Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen

Der Flughafen München verfolgt das Klimaziel »CO<sub>2</sub>-Neutralität bis 2030«. Er wird den von ihm beeinflussbaren CO<sub>2</sub>-Footprint durch eine Kombination von Reduktions- und Offsetting-Maßnahmen auf null senken. Die Umsetzung dieser CO<sub>2</sub>-Strategie ist mit Kosten verbunden. Im Bereich der Energieerzeugung und -einsparung sowie der erneuerbaren Energien ist allgemein eine fortschreitende Effizienzsteigerung zu beobachten. Sollte sich diese Entwicklung in beschleunigtem Maß fortsetzen, könnten durch ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis bei der emissionsarmen Energieerzeugung die Kosten für die CO<sub>2</sub>-Neutralität des Flughafens München das erwartete Niveau unterschreiten. Die Bereiche Umwelt, Technik sowie das strategische Nachhaltigkeitsmanagement des Flughafens beobachten diesbezügliche Trends.

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

### Interne Prozess- und Effizienzverbesserungen

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben den Flughafen München dazu veranlasst, das Veränderungsprogramm »Restart« aufzusetzen. Das Programm dient dazu, das Unternehmen zukunftsfähig und effizient aufzustellen. Neben Maßnahmen zur Anpassung der Personalkapazität sollen im Rahmen des Programms auch organisatorische Veränderungen erarbeitet werden. Die Führungsstrukturen sowie die Schnittstellen zwischen Abteilungen stehen dabei ebenso auf dem Prüfstand wie die Unternehmensstrategie und die Konzernstruktur. Erste Abschätzungen zu ergebnisverbessernden Effekten des Programms sind Bestandteil der den Gremien der FMG Ende 2020 vorgelegten mittelfristigen Planung. Die Maßnahmen des Programms werden im Lauf des Jahres 2021 konkretisiert und anschließend umgesetzt. Da die wirtschaftlichen Effekte des Veränderungsprogramms »Restart« bereits in der mittelfristigen Planung des Flughafens München berücksichtigt und dabei ambitionierte Zielsetzungen unterstellt wurden, ist die Wahrscheinlichkeit einer deutlich überplanmäßigen Entwicklung als gering einzustufen. Die daraus resultierende Chance wird demnach aktuell mit »geringer Relevanz« bewertet.

### Off-Campus

Das Off-Campus-Geschäft des Flughafens München (Dienstleistungen und Handel) könnte sich besser entwickeln als erwartet.

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

### Real Estate

Die innovativen Immobilienkonzepte, die im Rahmen von LabCampus umgesetzt werden, könnten auf lange Sicht zu einer höheren Immobiliennachfrage führen als im Plan angenommen. Dies hätte eine Umsatzsteigerung in diesem und gegebenenfalls anderen Geschäftsfeldern zur Folge.

Die Wahrscheinlichkeit einer deutlich überplanmäßigen Entwicklung wird aktuell als gering eingestuft. Die Bewertung der daraus resultierenden Chance erfolgte demnach mit »geringer Relevanz«.



## Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation

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

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

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

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

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

München, den 15. April 2021

**Jost Lammers    Andrea Gebbeken    Thomas Weyer**

## VERKÜRZTER KONZERNABSCHLUSS

### KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG

| TEUR  | Angabe | 2020            | 2019             |
|---|--------|-----------------|------------------|
| + Umsatzerlöse  | VI.1   | 579.672         | 1.567.967        |
| +/- Bestandsveränderung                                   |        | -86             | 40               |
| + Aktivierte Eigenleistungen                              | VI.2   | 15.611          | 16.689           |
| + Sonstige Erträge  | VI.3   | 29.018          | 26.436           |
| <b>Gesamtleistung</b>                                     |        | <b>624.215</b>  | <b>1.611.132</b> |
| - Materialaufwand   | VI.4   | -232.577        | -413.210         |
| - Personalaufwand   | VI.5   | -408.606        | -537.239         |
| - Sonstige Aufwendungen                                   | VI.6   | -144.870        | -106.369         |
| <b>Betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)</b> |        | <b>-161.838</b> | <b>554.314</b>   |
| - Abschreibungen  | VI.7   | -242.016        | -208.835         |
| <b>Betriebliches Ergebnis (EBIT)</b>                      |        | <b>-403.854</b> | <b>345.479</b>   |
| + Zinsergebnis  | VI.8   | -94.059         | -78.233          |
| +/- Sonstiges Finanzergebnis                              | VI.8   | 66.305          | -11.812          |
| <b>Finanzergebnis</b>                                     |        | <b>-27.754</b>  | <b>-90.045</b>   |
| + Ergebnis aus at equity bewerteten Unternehmen           | VII.4  | -1.812          | 1.388            |
| <b>Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)</b>                   |        | <b>-433.420</b> | <b>256.822</b>   |
| +/- Ertragsteuern   | VI.9   | 112.019         | -78.975          |
| <b>Konzernjahresergebnis (EAT)</b>                        |        | <b>-321.401</b> | <b>177.847</b>   |
| davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend         |        | -321.402        | 177.842          |
| davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend   |        | 1               | 5                |

**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**

| TEUR  | Angabe | 2020            | 2019           |
|---|--------|-----------------|----------------|
| <b>Konzernjahresergebnis</b>  |        | <b>-321.401</b> | <b>177.847</b> |
| +/- Absicherung von Zahlungsströmen   | VII.16 | 12.354          | 11.406         |
| +/- Ergebnisneutrale latente Steuern  | VII.6  | -2.470          | -2.281         |
| <b>Posten, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>       |        | <b>9.884</b>    | <b>9.125</b>   |
| +/- Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste                             | VII.17 | -1.670          | -5.351         |
| +/- Ergebnisneutrale latente Steuern  | VII.6  | 463             | 1.488          |
| +/- Effekte aus der Währungsumrechnung  |        | 62              | 3              |
| <b>Posten, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b> |        | <b>-1.145</b>   | <b>-3.860</b>  |
| <b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>  |        | <b>8.739</b>    | <b>5.265</b>   |
| <b>Gesamtergebnis</b>   |        | <b>-312.662</b> | <b>183.112</b> |
| davon auf beherrschende Gesellschafter entfallend                               |        | -312.663        | 183.107        |
| davon auf nicht beherrschende Gesellschafter entfallend                         |        | 1               | 5              |

**KONZERNBILANZ**
**Aktiva**

| TEUR  | Angabe | 31.12.2020       | 31.12.2019       |
|---|--------|------------------|------------------|
| Immaterielle Vermögenswerte                   | VII.1  | 19.384           | 21.162           |
| Selbstgenutzte Sachanlagen                    | VII.2  | 5.120.387        | 4.951.956        |
| Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien    | VII.3  | 145.273          | 155.358          |
| Beteiligungen an assoziierten Unternehmen     | VII.4  | 2.304            | 4.138            |
| Forderungen                                   | VII.5  | 5.109            | 5.201            |
| Vertragliche Vermögenswerte                   | VII.23 | 6.237            | 2.232            |
| Sonstiges Finanzvermögen                      |        | 245              | 214              |
| Aktive latente Steuern                        | VII.6  | 8.810            | 5.497            |
| Sonstige Vermögenswerte                       | VII.9  | 7.390            | 6.153            |
| <b>Langfristige Vermögenswerte</b>            |        | <b>5.315.139</b> | <b>5.151.911</b> |
| Vorräte                                       | VII.7  | 28.057           | 37.483           |
| Forderungen                                   | VII.8  | 60.603           | 94.229           |
| Vertragliche Vermögenswerte                   | VII.23 | 7.516            | 7.315            |
| Sonstiges Finanzvermögen                      | VII.8  | 40               | 1                |
| Tatsächliche Ertragsteueransprüche            |        | 4.196            | 5.123            |
| Sonstige Vermögenswerte                       | VII.9  | 32.786           | 35.872           |
| Kurzfristige Geldanlagen                      | VII.10 | 67.985           | 168.767          |
| Zahlungsmittelbestand                         | VII.10 | 9.717            | 39.576           |
| <b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>            |        | <b>210.900</b>   | <b>388.366</b>   |
| <b>Vermögenswerte mit Veräußerungsabsicht</b> | VII.11 | <b>2.551</b>     | <b>1.746</b>     |
| <b>Aktiva</b>                                 |        | <b>5.528.590</b> | <b>5.542.023</b> |

| <b>Passiva</b>   |               |                   |                   |
|--|---------------|-------------------|-------------------|
| <b>TEUR</b>  | <b>Angabe</b> | <b>31.12.2020</b> | <b>31.12.2019</b> |
| Gezeichnetes Kapital   | VII.12        | 306.776           | 306.776           |
| Rücklagen  | VII.12        | 133.651           | 147.490           |
| Übriges Eigenkapital   | VII.12        | 1.624.515         | 1.923.854         |
| Anteile nicht beherrschender Gesellschafter                  |               | 20                | 19                |
| <b>Eigenkapital</b>  |               | <b>2.064.962</b>  | <b>2.378.139</b>  |
| <b>Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften</b> | VII.14        | <b>334.619</b>    | <b>354.047</b>    |
| Verbindlichkeiten  | VII.15        | 19.471            | 14.211            |
| Sonstige Finanzschulden                                      | VII.15        | 1.631.789         | 1.148.779         |
| Leistungen an Arbeitnehmer                                   | VII.17        | 119.135           | 61.965            |
| Sonstige Rückstellungen                                      | VII.18        | 92.038            | 91.984            |
| Passive latente Steuern                                      | VII.6         | 318.474           | 424.400           |
| Sonstige Schulden  | VII.20        | 14.600            | 15.807            |
| <b>Langfristige Schulden</b>                                 |               | <b>2.195.507</b>  | <b>1.757.146</b>  |
| Verbindlichkeiten  | VII.19        | 111.597           | 151.620           |
| Vertragliche Verbindlichkeiten                               | VII.23        | 792               | 2.244             |
| Sonstige Finanzschulden                                      | VII.19        | 744.664           | 813.645           |
| Leistungen an Arbeitnehmer                                   | VII.17        | 46.987            | 47.587            |
| Sonstige Rückstellungen                                      | VII.18        | 13.238            | 11.445            |
| Tatsächliche Ertragsteuerschulden                            |               | 4.895             | 8.209             |
| Sonstige Schulden  | VII.20        | 11.329            | 17.941            |
| <b>Kurzfristige Schulden</b>                                 |               | <b>933.502</b>    | <b>1.052.691</b>  |
| <b>Passiva</b>   |               | <b>5.528.590</b>  | <b>5.542.023</b>  |

**KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**

|  | Angabe | Gezeichnetes Kapital |                 | Rücklagen      |                  | Übriges                       | Nicht            | Eigenkapital |
|--|--------|----------------------|-----------------|----------------|------------------|-------------------------------|------------------|--------------|
|  |        | Kapital              | Kapitalrücklage | Gewinnrücklage | Eigenkapital     | beherrschender Gesellschafter |                  |              |
| <b>TEUR</b>                              |        |                      |                 |                |                  |                               |                  |              |
| <b>Stand 31.12.2018</b>                  | VII.12 | <b>306.776</b>       | <b>102.258</b>  | <b>49.095</b>  | <b>1.766.853</b> | <b>14</b>                     | <b>2.224.996</b> |              |
| Jahresergebnis                           |        | 0                    | 0               | 0              | 177.842          | 5                             | 177.847          |              |
| Sonstiges Ergebnis                       |        | 0                    | 0               | -3.863         | 9.128            | 0                             | 5.265            |              |
| <b>Gesamtergebnis</b>                    |        | <b>0</b>             | <b>0</b>        | <b>-3.863</b>  | <b>186.970</b>   | <b>5</b>                      | <b>183.112</b>   |              |
| Ausschüttungen                           |        | 0                    | 0               | 0              | -30.000          |                               | -30.000          |              |
| <b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b> |        | <b>0</b>             | <b>0</b>        | <b>0</b>       | <b>-30.000</b>   | <b>0</b>                      | <b>-30.000</b>   |              |
| Effekte aus der Währungsumrechnung       |        | 0                    | 0               | 0              | 31               | 0                             | 31               |              |
| <b>Stand 31.12.2019</b>                  | VII.12 | <b>306.776</b>       | <b>102.258</b>  | <b>45.232</b>  | <b>1.923.854</b> | <b>19</b>                     | <b>2.378.139</b> |              |
| Jahresergebnis                           |        | 0                    | 0               | 0              | -321.402         | 1                             | -321.401         |              |
| Sonstiges Ergebnis                       |        | 0                    | 0               | -1.207         | 9.884            | 0                             | 8.677            |              |
| <b>Gesamtergebnis</b>                    |        | <b>0</b>             | <b>0</b>        | <b>-1.207</b>  | <b>-311.518</b>  | <b>1</b>                      | <b>-312.724</b>  |              |
| Einstellung in Rücklagen                 |        | 0                    | 0               | 40.229         | -40.229          | 0                             | 0                |              |
| Entnahmen von Rücklagen                  |        | 0                    | 0               | -52.861        | 52.861           | 0                             | 0                |              |
| <b>Änderungen von Rücklagen</b>          |        | <b>0</b>             | <b>0</b>        | <b>-12.632</b> | <b>12.632</b>    | <b>0</b>                      | <b>0</b>         |              |
| Effekte aus der Währungsumrechnung       |        | 0                    | 0               | 0              | -453             | 0                             | -453             |              |
| <b>Stand 31.12.2020</b>                  | VII.12 | <b>306.776</b>       | <b>102.258</b>  | <b>31.393</b>  | <b>1.624.515</b> | <b>20</b>                     | <b>2.064.962</b> |              |

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

| TEUR  | Angabe | 2020            | 2019           |
|---|--------|-----------------|----------------|
| <b>Gesamtergebnis</b>   |        | <b>-312.662</b> | <b>183.112</b> |
| + Ergebnisneutrale latente Steuern  |        | 2.007           | 793            |
| + Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste   |        | 1.670           | 5.351          |
| + Absicherung von Zahlungsmittelströmen   |        | -12.354         | -11.406        |
| Veränderungen aus der Währungsumrechnung  |        | -62             | -3             |
| <b>Jahresergebnis (EAT)</b>   |        | <b>-321.401</b> | <b>177.847</b> |
| Ergebnis aus assoziierten Unternehmen   |        | 1.812           | -1.388         |
| Ertragsteuern   |        | -112.019        | 78.975         |
| Finanzergebnis  |        | 27.754          | 90.045         |
| <b>Betriebliches Ergebnis (EBIT)</b>  |        | <b>-403.854</b> | <b>345.479</b> |
| Abschreibungen  |        | 242.016         | 208.835        |
| Saldo aus Gewinnen/Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen  |        | 3.800           | 2.481          |
| Zu-/Abnahme der Vorräte   |        | 9.426           | 1.710          |
| Zu-/Abnahme der kurzfristigen Forderungen   |        | 33.626          | -18.172        |
| Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten   |        | -34.507         | -8.932         |
| Zu-/Abnahme der Leistungen an Arbeitnehmer  |        | 54.415          | 9.031          |
| Zu-/Abnahme der Rückstellungen  |        | 1.848           | -3.573         |
| Zu-/Abnahme der anderen Aktiva und Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind |        | -21.200         | -23.243        |
| Bruttozahlungsmittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit   |        | -114.430        | 513.616        |
| Saldo aus gezahlten und erhaltenen Ertragsteuern  |        | -1.618          | -84.542        |
| <b>Zahlungsmittelflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit</b>   |        | <b>-116.048</b> | <b>429.074</b> |
| Einzahlungen aus der Veräußerung von selbstgenutzten Sachanlagen  |        | 2.604           | 5.138          |
| Einzahlungen aus der Veräußerung von immateriellen Vermögenswerten  |        | 681             | 707            |
| Einzahlungen von assoziierten Unternehmen aufgrund von Ausschüttungen   |        | 0               | 1.173          |

| TEUR   | Angabe | 2020            | 2019            |
|--|--------|-----------------|-----------------|
| Auszahlungen für Investitionen in selbstgenutzte Sachanlagen   |        | -387.809        | -306.980        |
| Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte  |        | -2.857          | -6.870          |
| Auszahlungen für Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien                           |        | -379            | -5.592          |
| Auszahlungen aus dem Erwerb von Tochtergesellschaften  |        | 0               | -1.200          |
| Erhaltene Zinsen   |        | 305             | 382             |
| Veränderungen in Verbindung mit nicht vollkonsolidierten Unternehmen                                   |        | 0               | -275            |
| Veränderungen von Geldanlagen  |        | 100.782         | 40.679          |
| <b>+ Zahlungsmittelflüsse aus der Investitionstätigkeit</b>  |        | <b>-286.673</b> | <b>-272.838</b> |
| Auszahlungen für Ausschüttungen an Gesellschafter  | IX     | 0               | -30.000         |
| Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen   | IX     | 515.850         | 71.111          |
| Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen bei Kreditinstituten   | IX     | -96.899         | -79.406         |
| Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten  |        | -6.734          | -4.903          |
| Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzschulden aus Anteilen an Personengesellschaften                 | IX     | -11.713         | -36.919         |
| Zahlungsmittelflüsse aus dem konzernweiten Cashmanagement mit assoziierten und Beteiligungsunternehmen | IX     | 4.231           | -4.460          |
| Gezahlte Zinsen (ohne Bauzeitinsen)  | IX     | -23.330         | -39.743         |
| Auszahlungen aus Bauzeitinsen  | IX     | -8.543          | -4.717          |
| <b>+ Zahlungsmittelflüsse aus der Finanzierungstätigkeit</b>   | IX     | <b>372.862</b>  | <b>-129.037</b> |
| <b>Veränderung des Zahlungsmittelbestands</b>  |        | <b>-29.859</b>  | <b>27.199</b>   |
| <b>Zahlungsmittelbestand zum Periodenbeginn</b>  |        | <b>39.576</b>   | <b>12.377</b>   |
| <b>Zahlungsmittelbestand zum Periodenende</b>  |        | <b>9.717</b>    | <b>39.576</b>   |

## HINWEIS ZUM BESTÄTIGUNGSVERMERK

### Angaben zum Ergebnis der Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts für das Geschäftsjahr 2020

In dem vorstehenden, zur Einbindung in den gedruckten integrierten Bericht bestimmten – gekürzten – Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2020 ist der Konzernanhang nicht enthalten. Der vollständige Konzernabschluss – einschließlich Konzernanhang – sowie der Konzernlagebericht jeweils für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 wurden von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Die KPMG AG 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 2020 sind neben dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers hierzu auf der Internetseite der Flughafen München GmbH allgemein zugänglich.



## BERICHT DES AUFSICHTSRATS

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

Der von der Geschäftsführung vorgelegte Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 und der Lagebericht der FMG sowie des Konzerns sind durch die zum Abschlussprüfer bestellte KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

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

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

Den Geschäftsführern und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern spricht der Aufsichtsrat Dank und Anerkennung für die im Geschäftsjahr 2020 geleistete erfolgreiche Arbeit aus.

München, den 23. Juni 2021

Für den Aufsichtsrat



**Staatsminister Albert Füracker**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der Flughafen München GmbH

## IMPRESSUM

### Herausgeber

Flughafen München GmbH  
Postfach 23 17 55  
85326 München

### Kontakt

Kommunikation & Politik:  
Telefon: +49 89 975 413 50  
Strategisches Nachhaltigkeitsmanagement:  
Telefon: +49 89 975 340 52

E-Mail: [bericht@munich-airport.de](mailto:bericht@munich-airport.de)

### Fotos

Flughafen München GmbH  
S. 25 Visualisierung LabCampus [Ausbaustufe 1]:  
@KCAP Architects & Planners  
S. 38: @Denis Roschlau-Airliners.net

### Grafiken

Flughafen München GmbH

### Beratung und Design

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

### Druck

Pinsker Druck und Medien GmbH, Mainburg

### Papier

Inhalt: Enviro Top  
[zertifiziert nach dem Blauen Engel]

### Produktion

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

### Weiterführende Links

Den Online-Bericht mit zusätzlichen Inhalten finden Sie unter:  
[➔ bericht2020.munich-airport.de](https://bericht2020.munich-airport.de)

Mehr Informationen zum Unternehmen sind auf der Website abrufbar:  
[➔ munich-airport.de/unternehmen](https://munich-airport.de/unternehmen)

Facebook: [facebook.com/flughafenmuenchen](https://facebook.com/flughafenmuenchen)

Twitter: [twitter.com/muc\\_airport](https://twitter.com/muc_airport)



## **KURS HALTEN**

[bericht2020.munich-airport.de](https://bericht2020.munich-airport.de)